



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel, 23.4.2003  
KOM (2003) 132 lopullinen

2003/0081 (COD)

### **KOMISSION TIEDONANTO**

#### **Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittäminen: Uusia rahoituskeinoja Sähköisen maksunkeruun yhteentoimivuus**

Ehdotus:

#### **EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI**

#### **tiemaksujen sähköisten keruujärjestelmien laajasta käyttöönotosta ja yhteentoimivuudesta yhteisössä**

(komission esittämä)

## SISÄLLYSLUETTELO

I OSA: ENTISTÄ TEHOKKAAMMAT RAHOITUS- JA HALLINTOVÄLINEET EUROOPAN LAAJUISEN LIKENNEVERKON KEHITTÄMISEKSI.....	6
1. Euroopan laajuisen liikenneverkon rahoitus: nykytilanteen erittely.....	8
1.1. Verkolta puuttuu rahoitus.....	8
1.2. Julkisten varojen käytön koordinointia tehostettava.....	9
1.3. Erittäin valikoivat julkiset investoinnit.....	11
1.4. Kokonaan yksityinen rahoitus.....	11
1.5. Julkisen ja yksityisen rahoituksen yhdistelmä.....	11
1.6. Rahoitus vaatii tarkoituksenmukaiset puitteet.....	14
2. Ratkaisun osatekijät.....	16
3. Uusiin rakenteisiin perustuva parempi koordinointi ja synergiaedut.....	18
3.1. Varat.....	18
3.2. Rakenteet.....	18
3.3. Koordinointi kunkin hankkeen tasolla: ylikansallisten oikeussubjektien perustaminen.....	18
3.4. Uusien yhteisön rahoitusvälineiden kehittäminen.....	20
3.5. Unionin takuut Euroopan laajuisen liikenneverkon poliittisia riskejä varten.....	21
II OSA: KOHTI SÄHKÖISEN MAKSUNKERUUN EUROOPPALAISTA PALVELUA...	23
PERUSTELUT.....	24
1. Johdanto.....	24
2. Standardoinnin edistyminen.....	25
3. Tiemaksujen käyttöönotto uusissa jäsenvaltioissa ja raskaan tavaraliikenteen tilanne.....	25
4. Direktiivin tavoite.....	27
5. Tavoitteen toteuttaminen.....	27
6. Satelliittipaikannus ja matkaviestintä on yhdistettävä mikroaaltotekniikkaan lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä, jotta pitkällä aikavälillä voidaan valita yksinomaan modernia tekniikkaa.....	28
7. Euroopan laajuisen palvelun käyttöönoton pitkän aikavälin tekninen ratkaisu: satelliittipohjainen ratkaisu on pakollinen uusissa järjestelmissä vuodesta 2008 ja yleisesti vuodesta 2012 alkaen.....	28
8. Euroopan laajuisen palvelun toteuttamisaikataulu.....	29
9. Euroopan laajuisen palvelun toteuttaminen: sääntelykomitea.....	30

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI tiemaksujen sähköisten keruujärjestelmien laajasta käyttöönotosta ja yhteentoimivuudesta yhteisössä..... 32

VAIKUTUSTEN ARVIOINTI EHDOTUKSEN VAIKUTUS YRITYSTOIMINTAAN JA ERITYISESTI PIENIIN JA KESKISUURIIN YRITYKSIIN (PK-YRITYKSET)..... 48

## KOMISSIION TIEDONANTO

### **Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittäminen:**

#### **Uusia rahoituskeinoja Sähköisen maksunkeinoon yhteentoimivuus**

Talous ei voi olla kilpailukykyinen ilman toimivia liikenneverkkoja. Euroopan laajuisen liikenneverkon perustaminen ja moitteeton toiminta on tunnustettu yhteisön toimintalinjaksi jo kymmenen vuoden ajan, ja se on välttämätön edellytys sisämarkkinoiden onnistumiselle ja kestävän liikkuvuuden aikaansaamiselle laajentuneessa unionissa. Tästä huolimatta liikenneverkossa kasvaa voimakkaasti, mutta ei tasapainoisesti, kun kestävän kehityksen vaatimus voimistuu ja tarve integroida tulevien jäsenvaltioiden verkot lähestyy. Lisäksi liikenneinfrastruktuurit kärsivät rahoitusvajeesta, kun investointeihin ei ole käytettävissä riittäviä rahoitusvälineitä ja sopivat rahoituspuutteet puuttuvat.

Komissio on kuitenkin jo valkoisessa kirjassa *Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika*<sup>1</sup> tuonut esiin ristiriidan ilmoitettujen tavoitteiden ja yhteisön käytettävissä olevien rahoitusvälineiden välillä. Jäsenvaltioiden liikenteen infrastruktuurien kehittämiseen osoittamat talousarviot samoin kuin unionin tähän käyttämät varat ovat riittämättömiä. On paradoksaalista, että perustamissopimuksessa yhteisön tehtäväksi annetaan suuntaviivojen vahvistaminen Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, mutta sille ei ole annettu tarvittavia taloudellisia resursseja tehtävän suorittamiseen.

Mahdollisuudet kasvattaa merkittävästi näihin infrastruktuurihankkeisiin tarkoitettuja julkisia varoja eivät näytä lyhyellä aikavälillä kovin suurilta nykyisen hidastuneen talouskasvun ja budjettirajoitusten valossa. Jäsenvaltiot asettavat julkisten varojen käytössä muut seikat etusijalle, vaikka unionin kansalaiset ja yritykset kärsivät konkreettisesti joka päivä seurauksista, joita aiheutuu liikennemuotojen välisestä kasvavasta epätasapainosta ja verkon riittämättömyydestä kasvavan liikkuvuuden tarpeisiin. Turvautumista julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuteen julkisen rahoituksen täydennyksenä voidaan harkita tietuustyypisten hankkeiden osalta. Tällä hetkellä toteutettavissa hankkeissa, erityisesti rautateillä ja rajatylittävissä hankkeissa, ja liikennepoliittisissa valinnoissa on kuitenkin liikaa tuntemattomia tekijöitä. Yksityinen sektori ei siten uskalla sitoutua niiden rahoitukseen. Lisäksi julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuus tarvitsee lähes aina merkittävää julkista tukea joka suorien tukien tai takuiden muodossa.

Ei kuitenkaan voida kiistää, etteikö laajentumisen onnistuminen riippuisi korkeatasoisen liikenneinfrastruktuuriverkon toteuttamisesta 15 vanhan jäsenvaltion ja uusien jäsenvaltioiden välisten puuttuvien lenkkien luomiseksi ja täyden hyödyn saamiseksi eurooppalaisesta yhtenäisalueesta. Tämä edellyttää infrastruktuurien modernisointia ja uusien infrastruktuurien rakentamista paitsi kyseisissä maissa, myös unionin nykyisissä jäsenvaltioissa, kun otetaan huomioon edelleen toteuttamattomat hankkeet, kehittyvät uudet liikennevirrat ja näiden kahden kokonaisuuden väliset (erittäin puutteelliset) yhteydet.

**Näiden uusien infrastruktuurien rahoitus on laajentumisen keskeisiä haasteita.**

---

<sup>1</sup> KOM (2001) 370 lopullinen, 12.9.2001.

Ennen kuin kaikki tämä saadaan toteutettua, on varmistettava, ettei infrastruktuurien käytöstä perittävien maksujen keruujärjestelmän käyttöönotto haittaa liikenteen sujuvuutta. Tästä syystä onkin varmistettava, että maksunkeruujärjestelmät ovat yhteentoimivia.

Tässä tiedonannossa valotetaan Euroopan laajuisen verkon infrastruktuurien kehitystilaa ja niiden rahoitusta sekä osoitetaan olevan tarpeen toteuttaa viivyttelämättä joukko täydentäviä toimenpiteitä, joilla pyritään ennen kaikkea lisäämään Euroopan laajuisiin infrastruktuureihin osoitettujen varojen käytön tehokkuutta. Toimenpiteet nojautuisivat **kahteen pääpilariin**:

- **Euroopan laajuisen liikenneverkkojen julkisen ja yksityisen rahoituksen sovittaminen yhteen aiempaa paremmin**
- **sähköisen maksunkeruun Euroopan laajuisen palvelun luominen**

Toimenpiteillä on pyrittävä vakauttamaan pitkällä aikavälillä Euroopan laajuisen liikenneverkon poliittisia puitteita ja suurten hankkeiden rahoitusedellytyksiä. Esittämällä säädös verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 99/62/EY (eurovinjetti) muuttamiseksi Brysselissä 20. ja 21. maaliskuuta 2003 pidetyn Eurooppa-neuvoston johdosta ennen kesäkuuta 2003 mahdollistetaan yhteisön lähestymistavan määrittämisen infrastruktuurien käyttömaksujen suhteen ja määritetään liikenteen valkoisessa kirjassa suunnitellun ristiinrahoituksen täytäntöönpanoedellytykset. Sähköisen maksunkeruun Euroopan laajuinen palvelu tarjoaa kaikille Euroopan laajuisissa tieliikenneverkoissa liikennöiville mahdollisuuden tehdä yksi ainoa tilaajasopimus, jonka avulla voidaan taata uusien palvelujen tarjonta.

# I OSA: ENTISTÄ TEHOKKAAMMAT RAHOITUS- JA HALLINTOVÄLINEET EUROOPAN LAAJUISEN LIIKENNEVERKON KEHITTÄMISEKSI

## Johdanto

Verkkopolitiikasta tuli yhteisön toimivaltaan kuuluva asia Maastrichtin sopimuksella, joka tuli voimaan vuonna 1993. Sopimuksessa kannustettiin verkkojen yhteenliittämiseen ja yhteentoimivuuteen, jotta Eurooppa voisi täysimääräisesti hyötyä kaikista sisäraajattoman alueen eduista. Yhteisön tehtäväksi annettiin tässä yhteydessä vahvistaa joukko suuntaviivoja, jotka koskevat suunniteltujen toimien tavoitteita, painopisteitä ja pääperiaatteita Euroopan laajuisen verkkojen alalla.<sup>2</sup> Tämä toteutui käytännössä vuonna 1996, kun tehtiin päätös 1692/96<sup>3</sup> yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi. Poliitiikan päätavoite oli – ja on edelleen – korjata suurten infrastruktuuriverkkojen puutteet, jotka haittaavat tavaroiden ja henkilöiden (liikenne), sähkön ja kaasun (energia) ja ajatusten (televiestintä) vapaata liikkuvuutta. Tämä tiedonanto koskee kuitenkin vain Euroopan laajuisia liikenneverkkoa (TEN-T), sillä energia- ja televiestintäala poikkeavat liikennealasta merkittävästi.

Verkoille ominaiset aukot johtuvat pääasiassa siitä, että viime aikoihin saakka suunnittelu on tehty kansallisella tasolla. Suunnittelussa ei aina ole otettu riittävällä tavalla huomioon Euroopan laajuisia näkökohtia. Euroopan laajuisen näkemyksen puuttuminen merkitsee sitä, että sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa haittaavia esteitä on edelleen.<sup>4</sup> Tähän liittyen valkoisessa kirjassa<sup>5</sup> on tuotu esiin Euroopan laajuisia liikenneverkkoja varten suunniteltujen hankkeiden viivästyminen tärkeimpänä tehottomuuden syynä ja verkon muodostavien pääväylien ruuhkautumisen aiheuttajana. Lähiaikoina tapahtuva laajentuminen, joka väistämättä lisää merkittävästi liikennemääriä<sup>6</sup> tie- ja rautatieinfrastruktuureissa, jotka ovat osin vanhentuneita ja joiden kapasiteetti ei läheskään riitä kattamaan tarpeita, vain korostaa tarvetta korjata verkon puutteet. Maastrichtin sopimuksen voimaantulosta on kulunut kymmenen vuotta ja Essenin huippukokouksesta lähes saman verran, ja Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittäminen polkee paikallaan. Tähän on monia syitä, jotka johtuvat ensisijaisesti seuraavista seikoista:

- Jäsenvaltioiden poliittisilla päättäjillä ei ole ollut poliittista tahtoa ottaa riittävästi huomioon hankkeiden Euroopan laajuinen ulottuvuus.

---

<sup>2</sup> 155 artikla.

<sup>3</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös, tehty 23. heinäkuuta 1996 (EYVL L 228, 9.9.1996).

<sup>4</sup> Mont Blancin tunnelin sulkeminen 24. maaliskuuta 1999 tapahtuneen onnettomuuden jälkeen ja vaihtoehtoisten ratkaisujen, erityisesti rautatiekuljetusten, puuttuminen tuo hyvin esiin tilanteen, jolla on ollut kielteinen vaikutus Aostan laakson ja koko Italian talouteen kansallisena bruttotulona mitattuna. Määrällisesti vaikutus on ollut vuoden 1999 ja vuoden 2002 alun välisenä aikana yhteensä 3 000–3 200 miljoonan euron suuruusluokkaa, josta kolmannes on aiheutunut kuljetuskustannusten kasvusta ja loput viennin vähenemisestä muihin unionin maihin. (Lähde: Dipartimento per lo Sviluppo delle Economie Territoriali della Presidenza del Consiglio, 2003).

<sup>5</sup> KOM(2001) 370.

<sup>6</sup> Valkoisessa kirjassa ennakoitaan matkustajaliikenteen kasvavan 24 prosentilla ja rahtiliikenteen 38 prosentilla ajanjaksolla 1998–2010 unionin nykyisten 15 jäsenvaltion osalta. Raskas tavarankuljetusliikenne kasvaa lähes 50 prosentilla, ellei mitään tehdä kysynnän jakautumiseksi paremmin. Liikenteen kasvu saattaa helpostikin kaksinkertainen tulevissa jäsenvaltioissa ja nykyisen unionin ja näiden maiden välisessä liikenteessä ottaen huomioon erityisesti työvoimavaltaisten teollisuudenalojen siirtyminen näihin maihin.

- Euroopan laajuiselle verkolle ei ole saatu riittävästi rahoitusta sen enempää julkisista (kansallisista ja yhteisön) kuin yksityisistä varoista, koska julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyötä ei ole hyödynnetty täysimääräisesti.
- Hankkeista vastaavien yksikköjen hajautuneisuus on merkittävästi vaikeuttanut voimavarojen koordinoitua ja hankkeiden hallintoa.

Tämän asiakirjan tavoitteena on esittää tilannekatsaus liikenteen infrastruktuurien rahoitukseen, tutkia tiettyjä ratkaisumalleja rahoituksen tehokkuuden lisäämiseksi ja herättää asianomaisten tahojen välillä keskustelua liikenneverkon tehokkuuden varmistamiseksi tarvittavista keinoista, sillä laajentuneen unionin kilpailukyky riippuu tulevina vuosikymmeninä suuresti siitä.

## 1. EUROOPAN LAAJUISEN LIKENNEVERKON RAHOITUS: NYKYTILANTEEN ERITTELY

Vaikka yhteisölle onkin annettu uutta toimivaltaa Euroopan laajuisten verkkojen suunnittelussa, siihen ei ole liitetty riittävää rahoituskehystä verkkojen toteuttamiseksi. Samanaikaisesti jäsenvaltioilla on aikomuksistaan huolimatta budjettirajoituksista johtuvia vaikeuksia rahoittaa yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi tehdyssä Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä nimettyjä infrastruktuureita varsinkin niiden rajatylittäviltä osin. Rahoitusongelmien ratkaisemiseksi tarvitaan tarkoituksenmukaiset puitteet, jotta infrastruktuurien toteuttamiseen liittyviin haasteisiin voidaan vastata. Käytettävissä olevien varojen, erityisesti julkisten varojen (myös yhteisön varojen) käyttö on usein huonosti koordinoitua, mikä vähentää niiden tehoa, ja yksityiset investoinnit, joita on tehty hyvin valikoiden, ovat täysin riittämättömiä verkon toteuttamiseen tarvittaviin rahoitustarpeisiin nähden.

### 1.1 Verkolta puuttuu rahoitus

Euroopan laajuisen verkon hankkeiden toteuttaminen kaatuu niiden rahoittamisen ongelmaan. Jo pelkästään Euroopan laajuisen liikenneverkon kustannukset nousevat lähes 350 miljardiin euroon vuoteen 2010 mennessä toteutettavan hankekokonaisuuden osalta, ja tähän on vielä lisättävä yli 100 miljardia tuleviin jäsenvaltioihin liittyviä hankkeita varten. Unionin asettamat tavoitteet verkon kehittämiseksi ovat, kuten pitääkin, kunnianhimoisia, mutta tulokset ovat jääneet odotuksia heikommiksi. Toteutettujen ensisijaisten hankkeiden osuus jää liikenteen alalla vuoden 2001 lopussa 25 prosenttiin hankkeiden suunnitelluista kokonaiskustannuksista. Valtion- ja hallitusten päämiesten Essenissä vuonna 1994 vahvistamista 14 ensisijaisesta hankkeesta on saatettu päätökseen vain kolme<sup>7</sup>, ja jäljellä olevista 11 hankkeesta jotkut ovat vasta alustavien selvitysten vaiheessa. Tärkeimmät viiveet keskittyvät hankkeiden rajatylittävälle osille, jotka eivät ole yhtä kannattavia ja ensisijaisia kuin kansalliset osuudet. Tämä koskee erityisesti Alpeilla ja Pyreneillä toteutettavia hankkeita.<sup>8</sup>

Jäsenvaltiot, jotka investoivat 80-luvulla keskimäärin 1,5 prosenttia BKT:sta liikenteen infrastruktuurien toteuttamiseen, sijoittavat siihen nyttemmin alle 1 prosenttia.<sup>9</sup> Jäsenvaltioiden osuus Euroopan laajuisen liikenneverkon eri hankkeiden rahoituksesta on noin 15–20 miljardia euroa vuodessa. Rahoitusmäärät ovat selvästi riittämättömiä kaikkien niiden hankkeiden toteuttamiseksi vuoteen 2010 mennessä, joita on suunniteltu, eikä uusia, laajentumisen myötä ilmeneviä rahoitustarpeita ole lainkaan otettu huomioon. Irrottautuminen liikenteen infrastruktuurien rahoitussitoumuksista saattaa yllättää, kun otetaan huomioon samanaikaisesti todettu erittäin voimakas liikkuvuuden tarve ja liikenteen merkitys talouden toiminnassa.

Jäsenvaltioiden antaman rahoituksen lisäksi myös yhteisö osallistuu Euroopan laajuisen liikenneverkon rahoitukseen. Yhteisölle annettu valtuutus kattaakin myös

---

<sup>7</sup> Kiinteä yhteys Juutinrauman yli Ruotsin ja Tanskan välillä, Milanon Malpensas lentokenttä ja Cork–Dublin-rautatien parantaminen.

<sup>8</sup> Vrt. Euroopan parlamentin budjettivaliokunnan mietintö komission ehdotuksesta muuttaa Euroopan laajuisten verkkojen rahoitusasetusta. Mietinnön laati Franz Turchi.

<sup>9</sup> Kaikkia liikennemuotoja koskevat infrastruktuurit yhteensä.



rahoitusnäkökohdat Euroopan laajuisen verkon eri osatekijöiden nimeämisen lisäksi. Yhteistä etua koskevien hankkeiden tueksi, selvityksiä tai töiden toteuttamista varten on varattu Euroopan laajuisille verkoille (TEN) osoitettu talousarvio, jonka toteuttamiseksi on annettu neuvoston asetus (EY) N:o 2236/95, sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan laajuisen verkkojen alaan liittyvän yhteisön rahoitustuen myöntämistä koskevista yleisistä säännöistä annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella 1655/99 (jäljempänä yksinkertaisuuden vuoksi "TEN-rahoitusasetus"). Yhteisrahoitus toteutetaan etupäässä suorien tukien avulla, vaikkakin TEN-rahoitusasetus mahdollistaa myös lainatakuut tai korkotuen. Yhteisö osallistuu samanaikaisesti verkkojen rahoitukseen myös rakennerahastojen kautta (koheesiorahasto ja EAKR). Tulevien jäsenvaltioiden sisäisten yhteyksien osalta verkkojen kehitykseen annetaan tukea liittymistä edeltävästä rakennepolitiikan välineestä (ISPA). Yhteisön kokonaisrahoitusosuus Euroopan unionissa on kaudella 2000–2006 noin 20 miljardia euroa (kaikki muut välineet paitsi Euroopan investointipankin lainat).<sup>10</sup> Näin ollen on selvää, että yhteisön rahoitusosuus kattaa vain (erittäin) rajoitetun osan rahoitustarpeista ja on selvästi riittämätön verkkojen kehittämisen kannalta.

Näiden tietojen valossa näyttää selvältä, että sekä jäsenvaltioiden liikenteen infrastruktuurien kehittämiseen osoittamat määrärahat että unionin tähän käyttämät varat ovat riittämättömiä. Toisin sanoen nykyisellä investointitahdilla tarvitaan melkein 20 vuotta niiden hankkeiden toteuttamiseksi, joiden oli määrä valmistua vuoteen 2010 mennessä. Sen jälkeen kun verkkopolitiikkaa alettiin toteuttaa, on tullut esiin uusia painopisteitä, kuten laajentumiseen liittyvät. Laajentuminen edellyttää, paitsi uusien jäsenvaltioiden verkkojen (jälleen)rakentamista tai parantamista, myös nykyisten jäsenvaltioiden verkkojen ja näiden kahden alueen välisten yhteyksien parantamista. Lisäksi on otettava uutena tekijänä huomioon tarve edistää siirtymistä liikennemuotojen käytössä ympäristöä kunnioittavien liikennemuotojen suuntaan, kuten Göteborgin Eurooppa-neuvosto pyysi, suuntaamalla investoinnit näihin liikennemuotoihin. Tähän on lisättävä tarve toteuttaa tietoyhteiskunta mukauttamalla liikenneverkot uusien tekniikoiden käyttöön Galileo-hankkeen antaman esimerkin mukaisesti.

Samalla kun liikkuvuuden kysyntä kasvaa, uusien, varsinkin rajatylittävien liikennehankkeiden toteutus polkee paikallaan. Uusien infrastruktuurien rakentamisen kannalta kunnianhimoinen liikennepolitiikka ei ole pystynyt vastaamaan huutoonsa rahoitusvälineiden hankkimiseksi tavoitteiden toteuttamiseen. Liikenteen valkoisessa kirjassa tuotiin selkeästi esiin, että jos tällainen tilanne jatkuu, seuraukset saattavat osoittautua raskaiksi sekä turvallisuuden, ympäristön ja liikenneväylien varrella asuvan väestön elämänlaadun kannalta että tulevaisuuden laajentuneen Euroopan koko tuotantojärjestelmän kilpailukyvyn kannalta.

## **1.2 Julkisten varojen käytön koordinoitua tehostettava**

Uusien rahoituslähteiden etsimisen lisäksi suurten hankkeiden toteuttamisessa huomio kiinnittyy erityisesti eri julkisista lähteistä peräisin olevien varojen koordinoitua puutteeseen. Koordinointi on ongelmallista, sillä on löydettävä herkkä

---

<sup>10</sup> Euroopan laajuisen liikenneverkon talousarviossa kaudelle 2000–2006 varatut kokonaismäärärahat ovat vain 4,17 miljardia euroa, mikä ei ole missään suhteessa verkkojen todellisiin tarpeisiin.

tasapaino eri painopisteiden välillä alueellisella, kansallisella ja yhteisön tasolla, joilla painopisteet eivät välttämättä ole yhteneviä.

Mitä tulee yhteisön rahoitusosuuteen, rakennerahastolla (EAKR), koheesiorahastolla ja ISPA:lla on se etu, että niiden ansiosta hankkeisiin voidaan osallistua merkittäväällä tavalla – siten että rahoitusosuus on usein yli 50 prosenttia hankkeen kokonaiskustannuksista – mikä antaa yhteisön osallistumiselle painoarvoa niiden täytäntöönpano-ohjelmassa kuitenkin toissijaisuusperiaatetta noudattaen. Tämä tilanne, joka edistää Euroopan laajuisten verkkojen kehittämistä, rajoittuu kuitenkin etupäässä ns. koheesiomaihin ja kehityksessään jälkeen jääneisiin alueisiin.

Mitä tulee Euroopan laajuiselle liikenneverkolle osoitettuun talousarvioon, sen kautta saatavan tuen on teoriassa tarkoitettu toimivan katalysaattorina, jolla hankkeet käynnistetään niiden pätevyyden ja taloudellisen elinkelpoisuuden osoittamiseksi. Se voi toimia myös kannustimena muiden, sekä julkisten että yksityisten rahoituslähteiden liikkeelle saamiseksi ja lainansaannin helpottamiseksi. Tätä mahdollisuutta on kuitenkin käytetty vain harvoin. Kun asianomaiset hankkeet ovat monimutkaisia ja kustannuksiltaan yhä suurempia ja kun nyt voimassa oleva TEN-rahoitusasetus rajoittaa tuen määrän 10 prosenttiin kokonaiskustannuksista, se ei riitä tiettyjen hankkeiden käynnistämiseen. Näillä edellytyksillä Euroopan laajuisen liikenneverkon talousarvion katalysaattori- ja kannustintehtävät eivät toteudu.

Toiseksi kokemus osoittaa, että jäsenvaltiot pitävät rahoitustukea pyydettyä parempana, että yhteisön varat jaetaan useaan eri hankkeeseen, sen sijaan, että ne keskitettäisiin rajattuun määrään hankkeita, jolloin yhteisön rahoitusosuudella voisi olla katalysaattorin rooli. Kohdennettujen painopisteiden puuttuminen haittaa voimakkaasti varojen käytön tehokkuutta kokonaisuudessaan. Tästä syystä komissio ei hyväksy Euroopan laajuisen verkon talousarvion hallinnoinnissa määrärahojen siirtelua lukuisiin pieniin hankkeisiin vaan haluaa kohdentaa rahoituksen valkoisessa kirjassa esitettyihin painopisteisiin (ruuhkia aiheuttavat pullonkaulat, lyhyen matkan merikuljetukset, reuna-alueiden yhdistäminen keskusalueisiin).

Lisäksi, päinvastoin kuin Euroopan laajuisten verkkojen talousarviosta tai koheesiorahastosta myönnettävä tuki, joka annetaan suorina tukina (tavallaan lahjoituksina), Euroopan investointipankin rahoitusosuus toteutuu usein jäsenvaltioiden takaamina koroiltaan edullisina lainoina<sup>11</sup>. Euroopan investointipankki on suurten Euroopan laajuisten infrastruktuurihankkeiden tärkeimpiä rahoittajia, ja sen lainantopolitiikka perustuu sen omiin arviointikriteereihin ja riippumattomaan hallinnointijärjestelmään. Niinpä rautatieliikenteelle myönnettyjen lainojen osuus (24 prosenttia kaikista liikenteen alalla myönnettyistä lainoista vuosien 1997 ja 2001 välillä<sup>12</sup>) on selvästi vähäisempi kuin Euroopan laajuisen liikenneverkon talousarviosta rautatieliikenteen infrastruktuureille myönnettyjen suorien tukien osuus (noin kaksi kolmannesta

---

<sup>11</sup> Euroopan investointipankki voi myöntää lainoja 20 vuodeksi tai pidemmäksikin aikaa edullisilla koroilla, jotka perustuvat sen luottokelpoisuusluokitukseen AAA.

<sup>12</sup> Näistä 24 prosentista osa on tarkoitettu kaluston hankintaan ja koskee myös infrastruktuureja, jotka eivät kuulu Euroopan laajuisiin verkkoihin, eli Euroopan laajuisten verkkojen rautatieinfrastruktuurien osuus on vielä alhaisempi. Sitä vastoin Euroopan investointipankki merkitsee toiseen budjettikohtaan suurille infrastruktuureille myönnettyt lainat (6 prosenttia kaikista), siten että eri liikennemuotoja ei ole eritelty, mutta rautatieliikenteen osuus on merkittävä.

vuonna 2000). Euroopan investointipankin maantieliikenteeseen myöntämien lainojen osuus on siis edelleen hallitseva (35 prosenttia 1997–2001).

Kansallisella tasolla Euroopan laajuisten liikenneinfrastruktuurien suunnittelua luonnehtii useammin koordinoimattomien hankkeiden<sup>13</sup> runsaus kuin sellaisten painopisteiden valinta, jotka johdonmukaisesti vastaisivat liikennevirtojen kasvua unionissa ja unionin ja sen tärkeimpien ulkoisten kumppanien (ja tulevien jäsenten) välillä.

Jäsenvaltioiden sitoutuminen Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseen riippuu myös tietyistä tekijöistä, kuten niiden maantieteellisestä sijainnista ja erityisesti siitä, kuinka eristäytyneitä ne ovat unionin keskustaan nähden. Se riippuu myös siitä, kuinka täydellisesti jäsenvaltiot noudattavat infrastruktuurien suunnittelussa perinteistä lähestymistapaa, joka ei kannusta innovatiivisten keinojen käyttöön vaan nojautuu lähes yksinomaan julkiseen rahoitukseen.

### 1.3 Erittäin valikoivat julkiset investoinnit

Voimakkaat budjettirajoitukset jäsenvaltioissa ja yhtä voimakkaat uuden infrastruktuurin tarpeet erityisesti laajentumisen vuoksi saavat aikaan sen, että infrastruktuurien rahoitus yksistään julkisin varoin on keskipitkällä aikavälillä melko utopistinen ajatus. *Yksinomaan* tämäntyyppiseen rahoitukseen luottaminen uhkaa aiheuttaa verkkojen toteutukseen viiveitä, joiden seurauksia ei voida hyväksyä, kuten valkoisessa kirjassa todettiin.

### 1.4 Kokonaan yksityinen rahoitus

Kokemus osoittaa, että kokonaan yksityiseen rahoitukseen perustuva liikenneinfrastruktuurien rahoitusratkaisu ei ole paras vaihtoehto suurten hankkeiden toteuttamiselle. Eräs harvoja viimeaikaisia esimerkkejä on Englannin kanaalin alittava tunneli, joka oli tosin teknisesti eittämätön menestys, mutta rahoituksen osalta sitä ei voida pitää mallina sijoittajille, jotka haluaisivat osallistua tämäntyyppisen infrastruktuurin toteuttamiseen. Investoinnit liikenteen suuriin infrastruktuureihin synnyttävät senkaltaisia sidonnaisuuksia, että ne eivät kovinkaan hyvin sovellu vain yksityisen sektorin rahoitettavaksi. Taloudellisten panostusten suuruuden lisäksi muita tekijöitä, jotka eivät myöskään rohkaise infrastruktuurien rahoittamisen kokonaan yksityisin varoin, ovat toimintaan liittyvät ja rakennusvaiheen riskit, infrastruktuurin kuoletusajan pituus sekä epävarma ja pitkällä aikavälillä saavutettava kannattavuus<sup>14</sup>. Julkishallinnot eivät siten ensisijaisesti pyri etsimään sekarahoitukseen (julkisiin ja yksityisiin sijoituksiin) perustuvia ratkaisuja. Tällainen perinteinen ajattelutapa ei rohkaise yksityisiä sijoittajia.

### 1.5 Julkisen ja yksityisen rahoituksen yhdistelmä

Vaikka budjettirajoitukset kohdistuvatkin voimakkaina julkisen rahoituksen mahdollisuuksiin, on kuitenkin keinoja lisätä julkisen rahoituksen kannustinvaikutusta yksityisten pääomien houkuttelemiseksi, esimerkiksi julkinen

---

<sup>13</sup> Joiden rahoitus ei ole aina varmaa.

<sup>14</sup> Ottaen erityisesti huomion rakennuskustannusten lisäksi tulevat ylläpitokustannukset.

käyttöoikeusurakka<sup>15</sup>, joka on osoittanut tehonsa. Rautatieverkoissa käyttöoikeusurakoiden käyttö oli luonteenomaista rautatieliikenteen nopealle kehitykselle koko 1800-luvun ajan, mikä osoittaa, että infrastruktuurien rahoittaminen pääosin yksityisin investoinnein oli tuolloin riittävän houkuttelevaa ja tuottoisaa. Kuitenkin suurimmassa osassa tapauksia infrastruktuurien rahoitus oli kruunun etuoikeus, ja yksityiset investoijat vastasivat vain raiteiden asentamisesta ja infrastruktuurin hallinnosta. Lähempänä nykyaikaa moottoriteiden ja lentokenttien käyttöoikeusurakoista on tullut yleinen käytäntö useissa maissa, joissa se on osoittanut arvonsa.<sup>16</sup> Ranskan, Italian ja Espanjan moottoritiet on 1950-luvulta lähtien toteutettu enimmältään julkisten käyttöoikeusurakoiden avulla, mikä on mahdollistanut infrastruktuurien nopean kehittämisen johtamatta valtioiden massiiviseen velkaantumiseen.

Julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuus on edelleenkin pätevä vaihtoehto Euroopan liikenneinfrastruktuurien rahoittamiseksi, mutta sen tiellä on merkittäviä luonteeltaan taloudellisia, juridisia ja joskus poliittisia esteitä. Komissio katsoo olevan tarpeen levittää hyviä toimintatapoja ja saattaa keskipitkällä aikavälillä sääntelyjärjestelmä ajan tasalla, jotta julkisen ja yksityisen sektorin erilaiset kumppanuussuhteet olisivat entistä houkuttavampia yksityisten sijoittajien kannalta. Perinteisen hallinnollisen toimilupaoikeuden tarkistus on jo aloitettu eräissä jäsenvaltioissa.

Komissio valmistelelee tätä taustaa vasten vihreää kirjaa julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuudesta ja julkisia hankintoja koskevista eurooppalaisesta oikeudesta. Vihreällä kirjalla aloitetaan laaja julkinen kuuleminen julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden eri muotojen nopeasta kehittämisestä ja julkisia hankintoja koskevan eurooppalaisen oikeuden juridisista puitteista. Valistuneen keskustelun aikaan saamiseksi asiakirjassa esitetään nykytilanteen analyysi, nimetään oikeudellista epävarmuutta aiheuttavat kohdat ja esitetään vaihtoehtoja tulevaisuutta varten. Kuulemisen avulla komissio voi arvioida, onko säädöspuitteita tarpeen parantaa ja/tai täydentää, jotta taloudellisten toimijoiden osallistumista julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden eri toimiin Euroopan unionissa voidaan parantaa. Euroopan laajuisen liikenneverkon yhteydessä julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden on täytettävä useita perusedellytyksiä:

- (1) Kyseisen hankkeen on oltava selkeä.
- (2) Poliittisen tahdon on koko hankkeen keston ajan oltava selkeä ja määritelty, jottei alkuperäisiä päätöksiä aseteta kyseenalaiseksi.
- (3) Kyseisten toimijoiden on pyrittävä varmistamaan laadukas kumppanuussuhde.
- (4) Kustannusten, toimilupa- ja käyttöehtojen sekä hankkeiden yleensä on oltava täysin avoimia. Erityisesti on varmistettava, ettei yksityiseen toimijaan kohdistu runsaasti lisäkustannuksia niihin ennakoarvioihin nähden, joihin tämä oli varautunut tullessaan valituksi ehdokkaaksi.

---

<sup>15</sup> Tai muu julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyömuoto, jossa riskit ja hyödyt jaetaan julkisen ja yksityisen sektorin välillä.

<sup>16</sup> Otettiinpa käyttöön sitten todelliset tai fiktiiviset (*shadow tolls*) käyttömaksut.

- (5) Rahoitustakuut on määriteltävä selkeästi ja oikeudellisen ympäristön on oltava vakaa ja kehittynyt.
- (6) Hankkeen on oltava taloudelliselta kannalta hyvin mitoitettu.
- (7) Hankkeen on voitava tuottaa tuloja kohtuullisessa ajassa, myös oheistoimintojen kautta.
- (8) Hankkeessa on määrättävä tulojen jakamisesta tietyn yhteisesti sovitun määrän jälkeen – vähimmäistulojen määrän, jonka valtio takaa (tulot eivät kuitenkaan saa olla peitettyä tukea).
- (9) Hankkeessa on määrättävä selkeästi ja yksityiskohtaisesti myös riskien jakamisesta, jotta kukin osapuoli hallitsee riskin, jonka kykenee ottamaan.

Käytännössä nämä ehdot eivät kuitenkaan aina täyty. Hankkeet tarjoavat (heikon) tuottavuuden pitkällä aikavälillä ja joskus korkean rakennus- ja käyttöriskin. Julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden monimutkaisuudesta johtuu myös, että Euroopan laajuisen liikenneverkon suurhankkeessa harvoin täyttyvät kaikkien osatekijöiden osalta kaikki edellä mainituista onnistumiselle välttämättömistä edellytyksistä. Tietyn hankkeen osapuolille rajojen molemmin puolin sekä Euroopan laajuisen liikenneverkon tarkoin rajatuilla osilla kriteerien täyttäminen on kuitenkin mahdollista ja herättää epäilemättä yksityisen pääoman kiinnostusta.

Samanaikaisesti ei pidä aliarvioida muita prosessissa ilmeneviä rajoitteita:

- 1) Tietyt jäsenvaltiot suhtautuvat vastahakoisesti julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksiin.
- 2) Neuvottelut kestävät yhä pitempään, mikä vähentää kiinnostusta.
- 3) Tarjouskilpailuun osallistumiseksi tarvittava summa on oikeassa suhteessa hankkeen kokoon ja monimutkaisuuteen.
- 4) Tuottoa halutaan lyhyellä aikavälillä, kun taas suurin osa kyseisistä hankkeista tuottaa voittoa vasta pitkällä tai erittäin pitkällä aikavälillä.
- 5) Poliittinen konteksti on toisinaan ailahteleva, mikä synnyttää epävarmuutta, joka vaikuttaa hankkeen tuottavuuteen ja saattaa karkottaa yksityiset sijoittajat.

Julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuus houkuttaa ja onkin nousussa monilla aloilla, mutta sen onnistuminen riippuu tietyistä tekijöistä tai edellytyksistä: hankkeiden on oltava kooltaan pienehköjä, niiden tuotot ja riskit on voitava laskea helposti; moottoriteitä, siltoja tai lentokenttiä. Ne voivat olla hyödyllisiä myös silloin, kun yksityisen panostuksen avulla voidaan maksimoida tulokset ja hallita kustannukset paremmin kuin vastaavassa julkishallinnon hallinnoimassa hankkeessa. Ratkaisu on sitä vastoin harvoin kustannusneutraali; kustannukset ovat usein suurempia kuin kokonaan julkisrahoitteisissa hankkeissa johtuen liiketoimien kustannuksista<sup>17</sup> ja pääomakustannuksista, jotka ovat yksityisillä sijoittajilla

---

<sup>17</sup> Liittyvät erityisesti riskien tunnistamiseen, jakamiseen ja kattamiseen.

suuremmat. On siis selvää, ettei julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuteen turvautumista voida esittää ihmeratkaisuna julkisen sektorin budjettirajoitusongelmiin. Kokemus osoittaa päinvastoin, että huonosti valmisteltu julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuus saattaa aiheuttaa julkiselle sektorille korkeita kustannuksia. Tekniset ominaisuudet, rakenteellinen monimutkaisuus ja poliittiset epävarmuustekijät vaikuttavat Euroopan laajuisen rautatieliikenneverkon hankkeiden toimintaedellytyksiin siten, että hankkeet ylittävät vaikeusasteeltaan reippaasti nykyisten kaltaisten julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksien mahdollisuudet. Ranskan ja Espanjan valtioiden saamia kokemuksia on kuitenkin syytä seurata tarkasti, kun ne ovat antaneet ensisijaisen hankkeen nro 3, etelän suurnopeusjuna, kansainvälisen osuuden Perpignan–Figueras rakentamisen ja käytön julkisena käyttöoikeusurakkana tehtäväksi yksityiselle yhteenliittymälle. Rautatiemarkkinoiden avaaminen kilpailulle, joka on jo aloitettu EU:n tasolla, johtaa yleisesti rautatieyhtiöiden kaupallisten palveluiden paranemiseen ja tekee tämällyypisiin hankkeisiin investoimisesta entistä houkuttelevampaa.

## 1.6 Rahoitus vaatii tarkoituksenmukaiset puitteet

Julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksien avulla toteutettujen hankkeiden rahoituksesta saatu kokemus rajoittuu erityisesti infrastruktuureihin, joiden kustannukset ovat paljon pienempiä kuin nykyisellään selvitysvaiheessa olevien Euroopan laajuisia infrastruktuureja koskevien suurhankkeiden ennakoitujen kustannukset.<sup>18</sup> Mitä enemmän yksityinen osallisuus hankkeissa lisääntyy, sitä enemmän tarvitaan takuumekanismia. Erityisesti viimeaikaiset julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuushankkeet sisältävät taloudellisia korvausjärjestelmiä toiminnanharjoittajalle, jos todellinen liikenne jää ennusteita pienemmäksi. Tämä voi tietyissä tapauksissa osoittautua valtiolle erityisen kalliiksi. Tätä taustaa vasten pelkästään julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuusmalliin turvautuminen ei vaikuta toteutuskelpoiselta ottaen huomioon hankkeiden vaihtelevuus. Tapauskohtainen lähestymistapa vaikuttaa onnistuneimmalta. Julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden edistäminen eurooppalaisella tasolla on kuitenkin kannatettavaa, silloin kun se on kohdennettu erityisiin hankkeisiin tai hankkeiden osiin<sup>19</sup> (tiet, lentokentät<sup>20</sup>, terminaalit, satamat), joiden ominaisuudet mahdollistavat näiden rajoitusten huomioon ottamisen. Uudet ideat ja innovatiiviset sopimuslausekkeet sekä perinteisen julkiskäsitteen hylkääminen ovat tarpeen tämän suuntauksen edistämiseksi yhteisön tasolla.

---

<sup>18</sup> Yksistään Lyon–Torino-hankkeen kansainvälinen osuus ylittää 6,5 miljardia euroa, Brennerin hankkeen kustannukset ovat lähes 5 miljardia.

<sup>19</sup> HSL Zuid on kuvaava esimerkki. Yksityinen sektori rahoittaa 20 prosenttia hankkeesta, mikä vastaa ylärakenteita, kun taas julkiset varat on tarkoitettu infrastruktuurien toteuttamiseen ja kattavat kaikki niihin liittyvät riskit.

<sup>20</sup> Kreikassa yksityisten yritysten ja pankkien yhteenliittymä rakensi ja rahoitti Ateenan uuden Spatan lentokentän yhdessä rakennerahaston kanssa. Riittävien tulojen takaamiseksi käyttöoikeusurakkasopimuksessa määrättiin nykyinen lentokenttä suljettavaksi, kun uusi kenttä avattiin.

Koordinointi hankkeen eri toimijoiden välillä, olivatpa nämä julkisen tai yksityisen sektorin oikeussubjekteja, on tekijä, joka vaikuttaa eniten hankkeen onnistumiseen, erityisesti jos on kyse rajatylittävästä infrastruktuurista. Näin ollen hanketta hallinnoivan ja sen rahoituksesta vastuussa olevan rakenteen perustaminen on erityisen monimutkainen asia.

Liikenneverkolle ovat ominaisia toteutettavien hankkeiden suuri vaihtelevuus, niiden kesto – joka saattaa olla jopa vuosisatoja – suuret (taloudelliset, tekniset, ympäristöön liittyvät ja poliittiset) riskit ja näin ollen erittäin epävarma tuottavuus. Infrastruktuurien rahoitukseen ei näin ollen ole olemassa mitään yhtä ainoaa ratkaisua. Rahoitusongelman ratkaisu on löydettävä yhdistelemällä erilaisia välineitä, jotka on mukautettava kuhunkin hanketyyppiin. Tätä taustaa vasten on ensisijaisen tärkeää luoda kunkin hankkeen hallintoa varten yksi ainoa rakenne, joka pystyy selviytymään rahoituksellisista ja hallinnollisista rajoituksista.

Kun tilannetta luonnehtii resurssien niukkuus, tavoitteena on saada aikaan liikenteen suurten infrastruktuurien rahoitukseen aiempaa paremmin soveltuvat puitteet käyttämällä etupäässä nykyisiä välineitä, joita on vahvistettava.

Komissio on julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden puitteiden osalta jo suurelta osin vastannut tähän vaatimukseen julkistamalla tiedonannon julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyöstä Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeissa<sup>21</sup>. Tiedonannossa määritellään selkeästi julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden edellytykset infrastruktuurihankkeissa. Myös TEN-rahoitusasetuksessa N:o 1655/99 säädetään riskipääoman saamiseksi maksettavasta tuesta (enintään 1 prosentti Euroopan laajuisen liikenneverkon talousarviosta) Euroopan investointipankin kautta julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyön toteuttamiseksi Euroopan laajuisiin verkkoihin liittyvissä hankkeissa.

Yhteisöllä on käytössään neljä Euroopan laajuisen liikenteen suurten infrastruktuurien rahoituksessa toimivaa budjettivälinettä: EAKR, koheesiorahasto, liittymistä edeltävä rakennepolitiikan väline (ISPA)<sup>22</sup> ja Euroopan laajuisille verkoille osoitettu budjettikohta, josta annetaan rahoitusta tukien muodossa. Jo nyt koheesiorahastoasetuksessa säädetään, että *"komissio tukee edunsaajina olevien jäsenvaltioiden pyrkimyksiä maksimoida rahaston varojen vaikuttavuutta edistämällä yksityisten rahoituslähteiden laajempaa käyttöä"*. Näin ollen yhteisön yhteisrahoitusta voidaan käyttää julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuusmallia noudattavien hankkeiden tukemiseen EAKR:n ja koheesiorahaston kautta.<sup>23</sup> Tämä on mahdollista, koska rahastojen kautta annettavan tuen mahdollinen osuus on korkea. Komission kanssa käymiensä tuloksekkaiden keskustelujen jälkeen Kreikka teki päätöksen kehittää julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyötä tietyissä maantiehankkeissa, jotta näin "säästyneitä" varoja voidaan käyttää rautatiehankkeisiin.

---

<sup>21</sup> KOM (97) 453, komission tiedonanto julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyöstä Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeissa.

<sup>22</sup> Komission yksiköt tutkivat parhaillaan, missä muodossa julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyö voisi hyödyntää ISPA-varoja. Aluepolitiikan pääosaston julkaisu *"Guidelines for successful public-private partnerships"* (maaliskuu 2003).

<sup>23</sup> Näin pitäisi olla myös ISPA:n suhteen.

On lisäksi tärkeää huomata, että viime vuosina taloudelliset ja sääntelypuitteet ovat merkittävästi edistyneet, mikä on ainakin teoriassa helpottanut julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuutta. Tässä kohdin on syytä viitata komission jo tekemiin aloitteisiin:

- Komission tulkitsevassa tiedonannossa 29. päivältä huhtikuuta 2000 komissio selvitti yhteisön oikeutta käyttöoikeusurakoiden alalla. Julkisista hankinnoista annetut direktiivit eivät tällä hetkellä koske julkisia käyttöoikeusurakoita (lukuun ottamatta rakennusurakoita, joiden sopimusmenettelyjä koskevat direktiivin 93/37 tietyt säännökset). Komissio selvensi tulkitsevassa tiedonannossaan EY:n perustamissopimuksesta juontuvia periaatteita perusvapauksien alalla erityisesti kilpailuttamiseen ja yhtäläiseen kohtaluun liittyen. Yhteisöjen tuomioistuin on vahvistanut tämän tulkinnan muun muassa Telaustriaa koskevassa tuomiossaan<sup>24</sup>.
- Komissio hyödynsi julkisia hankintoja koskevien direktiivien uudelleenlaatimista<sup>25</sup> ottaakseen käyttöön uuden hankintamenettelyn, jota nimitetään "kilpailevaksi neuvottelumenettelyksi". Menettelyä sovelletaan mutkikkaissa hankinnoissa, erityisesti jos hankintayksikkö ei pysty määrittelemään tarpeisiinsa vastaavia teknisiä välineitä tai hankkeen oikeudellisia ja/tai rahoitusjärjestelyjä. Kilpaileva neuvottelumenettely mahdollistaa alkuvaiheessa rinnakkaiset neuvottelut eri ehdokkaiden kanssa. Neuvottelut lopetetaan, kun hankintayksikkö pystyy nimeämään tarpeisiinsa vastaavan ratkaisun tai ratkaisut. Neuvottelua seuraa tällöin tarjousten antaminen ja arviointi.
- Komissio antoi lisäksi heinäkuussa 2000 asetusehdotuksen valtiontukia koskevan vanhan asetuksen (1107/70) muuttamisesta sallimalla tietyt valtiontuet julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyön toteuttamiseksi.
- Yhtenäisvaluutalla on selkeitä etuja rajatylittävien hankkeiden rahoituksen kannalta, varsinkin valuuttakurssien vaihtelusta aiheutuvien riskien poistuminen.

## 2. RATKAISUN OSATEKIJÄT

Uusi lähestymistapa on tarpeen uuden rahoituskulttuurin edistämiseksi liikenteen infrastruktuurien rahoittamiseksi Euroopassa tavalla, joka on Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 155 artiklan mukainen ("*yhteisö voi ... tukea jäsenvaltioiden tukemia ... hankkeita ... Komissio voi kiinteässä yhteistoiminnassa jäsenvaltioiden kanssa tehdä aiheellisia aloitteita tämän yhteensovittamisen edistämiseksi*" (rahoituksen alalla)) ja helpottaa samalla julkisen ja yksityisen sektorin välistä synergiaa.

On muistettava, että liikenteen infrastruktuureilla on keskeinen tehtävä talouden moitteettomassa toiminnassa, sillä ne mahdollistavat talouden kasvupotentiaalın lisäämisen tuottamalla mittakaava- ja verkkoetuja<sup>26</sup>. Rajoitettujen resurssien käytön

---

<sup>24</sup> Asia 324/98, tuomio 7. joulukuuta 2000.

<sup>25</sup> KOM (2000) 275 lopullinen.

<sup>26</sup> Verkon saavuttamat edut liikennemäärissä ja uusien suhteiden mahdollisuuksissa, kun siihen lisätään uusi lenkki. Puuttuvat lenkit luovat merkittäviä vaikutuksia verkkoon (esimerkiksi suurinopeuksinen rata Pariisiin



tehostamiseksi ja mahdollisten uusien rahoituslähteiden löytämiseksi on tutkittava eräitä vaihtoehtoja. Tämä edellyttää muun muassa, että kutakin hanketta varten perustetaan **yksi ainoa** hallintaväline. Ehdotettu uusi lähestymistapa perustuu seuraavien vaihtoehtojen kirjoon:

1. **Julkisten investointien synergian parantaminen**: olipa rahoituksen lähde enimmältä osaltaan julkinen tai yksityinen, Euroopan laajuisen liikenneverkon tärkeimpien hankkeiden koko, monimutkaisuus ja rajatylittävä luonne korostavat tarvetta **määritellä tarkasti painopisteet ja sovittaa rahoitus yhteen**.
2. **Oikeudellisten ja rahoitushallintarakenteiden toteuttaminen eurooppalaisen oikeuden mukaisen yhtiön mallin mukaan**: Kutakin hanketta varten erityisesti luotujen rakenteiden toteuttaminen, jota helpottavat eurooppayhtiötä koskevat säännöt, voisi lisätä sekä oikeudellista että rahoituksellista avoimuutta ja yhteensopivuutta, jotka puuttuvat useiden infrastruktuurihankkeiden rahoitusjärjestelyistä.
3. **Yksityisten pääomien aktiivinen hankinta** vaatii innovatiivisia sopimuslausekkeita ja poliittisesti rohkeita toimia, joilla voidaan ratkaista kohdassa 1.5 mainitut ehdot ja rajoitukset. Vaihtoehtoja on jo testattu käytännössä, ja niistä on erityisesti tuotava esiin seuraavat:
  - a) Käyttöoikeusjärjestelmät, joissa suurin osa riskeistä koituu yksityiselle sijoittajalle kysynnän aktiivisen ohjauksen perusteella.
  - b) Eri järjestelmät, joissa yksityisillä yhteistyökumppaneilla on mahdollisuus osallistua jo hankkeen suunnitteluvaiheessa, kuten yksityisten aloitteiden järjestelmä tai kilpailun järjestäminen yleisten toimintavaatimusten ("*output specifications*") perusteella.
  - c) Laatuindikaattorien ja "edistyslausekkeiden" käyttöönotto antaa yksityiselle sijoittajalle mahdollisuuden saada tuottoa alkuperäisesti sijoituksesta koko hankkeen elinajan.
  - d) Mahdollisuus laajentaa menetelmät useisiin toisiinsa liittyviin hankkeisiin (mahdollisesti kansallisten rajojen yli).

On huolehdittava siitä, että ratkaisut vastaavat avoimuuden ja yhtäläisen kohtelun vaatimuksia. Kokemus osoittaa, että jäsenvaltioilla on usein vaikeuksia sovittaa yhteen yksityinen aloite ja avoimuuden ja yhtäläisen kohtelun vaatimukset kaikkiin mahdollisiin ehdokkaihin nähden. Tietyt jäsenvaltiot katsovat jopa, että jos aloite tulee yksityiseltä sektorilta, kilpailuttamista ei tarvita, mikä on selvästikin perustamissopimuksen vastaista.

4. Infrastruktuurien käyttömaksuja koskevan **yakaan ja ennakoitavan yhteisön järjestelmän määrittäminen** Tällainen lähestymistapa tehostaisi infrastruktuurien käyttöä ja parantaisi tätä kautta niiden kannattavuutta ja houkuttelevuutta sijoittajien kannalta. Se parantaisi palvelun laatua

---

kiertämiseksi eteläpuolelta). Verkon on saavutettava kriittinen massa pärjätäkseen kilpailussa kilpailijoitaan vastaan. Niinpä se tarvitsee voimakasta ja yhteensovitettua rahoitusta.

rahoittamalla ylläpitomenot. Liikenteen aiheuttamien kustannusten tarkempi sisällyttäminen hintoihin voisi tietyissä tarkoin määritellyissä tapauksissa mahdollistaa investointien takaisinmaksun. Esittämällä säädös verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY (eurovinjetti) muuttamiseksi Brysselissä 20. ja 21. maaliskuuta 2003 pidetyn Eurooppa-neuvoston johdosta ennen kesäkuuta 2003 mahdollistetaan yhteisön lähestymistavan määrittäminen infrastruktuurien käyttömaksujen suhteen ja määritetään liikenteen valkoisessa kirjassa suunnitellun ristiinrahoituksen täytäntöönpanoedellytykset.

5. Lisäksi voitaisiin harkita erityisrahastojen lisäystä ja yhteisön lainojen myöntämistä tai muiden lainojen yhteisötakuita erityisesti Euroopan laajuisiin liikenneverkkoihin kohdennettuihin hankkeisiin.

### 3. UUSIIN RAKENTEISIIN PERUSTUVA PAREMPI KOORDINOINTI JA SYNERGIAEDUT

#### 3.1 Varat

Euroopan parlamentti<sup>27</sup> ehdottaa komission valkoisesta kirjasta *Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika* antamassaan päätöslauselmassa, että "perustetaan [...] rahoitusnäkyvät huomioon ottaen määrärahoiltaan johdonmukainen rahoitusväline, Euroopan **liikennerahasto**, jota käytetään kaikissa unionin jäsenvaltioissa ja kaikissa liikennemuodoissa". Paitsi edellä mainittua ehdotusta, jonka täsmällinen sisältö ja ulottuvuus on vielä määriteltävä, on ensisijaisen tärkeää hallinnoida koordinoitusti kaikkia Euroopan laajuiselle liikenneverkolle osoitettavia julkisia ja yksityisiä varoja. Vaikuttaa siltä, että julkisia varoja, sen enempää kansallisia kuin yhteisön, ei käytetä parhaalla mahdollisella tavalla. Euroopan laajuisen liikenneverkon osalta varat hajotetaan usein suureen määrään eri hankkeita noudattamatta mitään erityistä tärkeysjärjestystä. Resurssien hajauttamisella on joskus kielteinen vaikutus Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseen, kuten voidaan todeta hankkeiden toteutuksessa syntyneiden viiveiden perusteella.

Komission ehdotus nostaa sen maksimaalista osuutta Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden rahoituksessa 10:stä 20 prosenttiin vastaa sen tahtoa keskittää toiminta rajattuun määrään ensisijaisia hankkeita, joilla on Euroopan laajuisesti suuri lisäarvo. Tiettyjen infrastruktuurien asettaminen etusijalle ja sen osoittaminen yhteisön julkisen rahoituksen muodossa merkitsisivät selkeää signaalia julkisille sopimusmarkkinoille näistä hankkeista ja mahdollistaisi myös muiden resurssien suuntaamisen niihin.

#### 3.2 Rakenteet

Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeiden edistämiseksi ja koordinoimiseksi aktiivisesti kannattaa kehittää edelleen ajatusta eurooppalaisen rakenteen perustamisesta hankkeiden edistäjäksi ja liikkeellepanevaksi voimaksi.

---

<sup>27</sup> Päätöslauselma 12. helmikuuta 2003. Esittelijä Juan de Dios Izquierdo Collado. Kohta 82.

### 3.3 Koordinointi kunkin hankkeen tasolla: ylikansallisten oikeussubjektien perustaminen

Vaikka ETEY:t (eurooppalaiset taloudelliset etuyhtymät) vaikuttavat sopivan hyvin hankkeen alkuvaiheisiin (selvitykset), ne ovat liian joustamattomia hankkeen toteutusvaiheessa, erityisesti koska ETEY:ien kumppanien vastuuta ei ole rajoitettu vain niiden osallistumiseen. Kun otetaan huomioon niiden toimijoiden määrä, joiden on osallistuttava eurooppalaisen hankkeen toteutusprosessiin, sekä tarvittavat rahoitusvälineet ja tekninen asiantuntemus, on välttämätöntä varmistaa hankkeeseen osoitettujen varojen käytön koordinointi myös hankkeen kehitysvaiheessa, ei pelkästään aloitusvaiheessa. On siis ehdottomasti löydettävä sellainen oikeudellinen väline, joka mahdollistaa tehokkaamman koordinoinnin ylikansallisella tasolla.

Eurooppayhtiön sääntöjen hyväksyminen neuvostossa 8. lokakuuta 2001 antaa jo tiettyjä osavastauksia. Sääntöjen perustella on, heti kun niitä aletaan soveltaa, eli vuodesta 2004, mahdollista entistä yksinkertaisemmin perustaa yhtiöitä rajatylittäviä hankkeita hallinnoimaan ja saavuttaa merkittäviä mittakaavaetuja. Eurooppayhtiöiden puitteissa ja julkisia hankintoja koskevan yhteisön oikeuden mukaisesti voitaisiin harkita hankeyritysten perustamista kutakin Euroopan laajuisen liikenneverkon rajatylittävää suurhanketta varten käyttämällä Galileo-yhteisyrityksen kaltaista mallia, jollei sen rakennetta.

Yhdenmukaisen juridisen rakenteen perustaminen merkitsee olennaista vaihetta onnistumismahdollisuuksien kasvattamiseksi ja erityisesti tarvittavan rahoituksen saamiseksi rajatylittäviin hankkeisiin. Tätä varten eurooppayhtiöllä on se keskeinen etu, että sillä on oikeushenkilöys, joka mahdollistaa sen toiminnan useassa unionin valtiossa. Tämä näkökohta otettiin esiin jo Eurotunnelin yhteydessä; sen avulla vältetään kahden oikeusjärjestelmän, Yhdistyneen kuningaskunnan ja Ranskan, päällekkäinen noudattaminen. Eurooppayhtiöllä on tämän lisäksi myös psykologinen etu: jos esimerkiksi italialainen yhtiö sulauttaa itseensä ranskalaisen yhtiön, lopputuloksena ei ole italialainen vaan eurooppalainen yhtiö.

Eurooppayhtiön toimintaa sääntelee kaikissa jäsenvaltioissa sellaisenaan sovellettava yhteisön lainsäädäntö, ja ellei sellaista ole, sen rekisteröintipaikan oikeus. Eurooppayhtiön toimintaa sääntelee kaikissa jäsenvaltioissa sellaisenaan sovellettava yhteisön lainsäädäntö.

- Tätä taustaa vasten eurooppalaisen yrityksen perustaminen hallinnoimaan kutakin Euroopan laajuisen liikenneverkon suurhanketta voisi merkitä huomattavaa etua. Yhtiön perustaminen Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon kuuluvan hankkeen hallinnoimiseksi mahdollistaisi useaan eri jäsenvaltioon sijoittautuneiden yhtiöiden fuusioitumisen ja toiminnan koko Euroopan unionissa ja erityisesti niissä kahdessa maassa, joita hanke koskee.
- Rahoituksen kannalta yhtiön muodostaminen mahdollistaisi sen, että osallistuvat toimijat saisivat selkeän kuvan hankkeen taloudellisesta ja rahoitustilanteesta, mitä usean eri lainsäädännön alaisten eri yhtiöiden käyttö ei helpota.
- Yhden ainoan yhtiön käyttö merkitsisi myös hallinnollisten ja oikeuskulujen pienentymistä. Monikansallisen ryhmän yhteydessä saadut säästöt ovat yleensä merkittäviä.

- Verotuksen valinta on luultavasti tärkeimpiä kysymyksiä, jota ei ole toistaiseksi tyydyttävällä tavalla ratkaistu, erityisesti kun otetaan huomioon, että asia edellyttää neuvostossa yksimielisyyttä. Yritysten pitäisi voida valita vapaasti sovellettava oikeus, sikäli kuin yrityksellä on kyseisessä maassa tytäryhtiö: eurooppayhtiö voisi siten lisätä hankkeisiin osallistumisen houkuttavuutta yksityisen sektorin kannalta.<sup>28</sup> Eurooppayhtiön perustaminen ei aiheuttaisi vielä realisoitumattomien voittojen välitöntä verottamista, mikä merkitsisi etua yleiseen oikeuteen verrattuna.
- Parempi koordinointi mahdollistaa mittakaavaedut ja lisäisi luultavasti painoarvoa rahoitusmarkkinoilla pääomien lainaamiseksi. Yhden ainoan yhtiön perustaminen saattaisi esimerkiksi helpottaa kilpailutarjouspyynnön kautta hankkeen kokonaisrahoitusta koskevan sopimuksen allekirjoittamista.
- Yhden ainoan yksikön olemassaolo voisi helpottaa tehtävien, vastuiden ja eri toimijoiden kesken, erityisesti julkisen ja yksityisen sektorin välillä, jaettavien riskien tunnistamista. Ensinnäkin on varmistettava, että tämäntyyppisen yhtiön tehtävät on selkeästi määritelty. Yhtiön pääasiallisena tehtävänä tulisi olla saattaa onnistuneesti päätökseen rajatylittävän hankkeen kehittäminen käyttämällä siihen julkisia<sup>29</sup> ja mahdollisesti yksityisiä varoja. Yhtiöiden avoimen toiminnan takaamiseksi on välttämätöntä perustaa valvontarakenne, jolla varmistetaan, että tehdyt päätökset vastaavat hyvin kansallisen tai yhteisön julkishallinnon antamia suuntaviivoja. Tätä ajatellen eurooppayhtiö, jonka hallintojärjestelmä on joustava, mahdollistaa sekä monistisen (puheenjohtaja ja hallintoneuvosto) että dualistisen (johtokunta ja hallintoneuvosto) järjestelmän.

On myös syytä muistaa, että eurooppayhtiö mahdollistaa palkansaajien laajan osallistumisen sen toimintaan ja valvontaan, joko sosiaalisen vuoropuhelun kautta tai asetuksessa jo vahvistettujen vähimmäissääntöjen kautta. Nämä näkökohdat ovat erityisen tärkeitä rautatieliikenteen infrastruktuurien yhteydessä, koska se on ala, jolla työmarkkinaosapuolet liittyvät useimmissa jäsenvaltioissa edelleen yrityksen julkiseen puoleen.

### 3.4 Uusien yhteisön rahoitusvälineiden kehittäminen

On kulunut jo miltei kymmenen vuotta siitä, kun komission valkoinen kirja kasvusta, kilpailukyvystä ja työllisyydestä julkistettiin. Siinä ehdotettiin yhteisön lainojen liikkeeseenlaskua Euroopan laajuisten verkkojen rahoittamiseksi. Rahoitus- ja budjettivälineiden riittämättömyys on tullut osoitettua, kun katsotaan Euroopan laajuisen liikenneverkon ohjelman ja erityisesti ensisijaisten hankkeiden toteutuksessa syntynyttä kasvavaa viivettä. Muistutetaan, että (Brysselissä joulukuussa 1993 kokoontunut) **Eurooppa-neuvosto** sopi seuraavaa: "Rahoitusta täydennetään tarpeen vaatiessa, jotta varmistetaan, ettei ensisijaisten hankkeiden toteuttaminen vaarannu rahoitusesteiden takia. Eurooppa-neuvosto pyysi tätä varten

---

<sup>28</sup> Lukuun ottamatta nykyisen verotuslainsäädännön erityissovelluksia, eurooppayhtiön verotusjärjestelmä on edelleen avoin kysymys, samoin kuin minkä tahansa yrityksen, joka on sijoittautunut useampaan maahan. Alkuvaiheessa on säädetty, että yhtiö voi valita veropohjan, jos sillä on ainakin yksi tytäryhtiö maassa, jossa se haluaa tulla verotetuksi. Lopullisena tavoitteena on päästä yhtiöiden verotuksessa yhteen ainoaan konsolidoituun veron perusteeseen unionissa.

<sup>29</sup> Vrt. Juutinrauman yhteenliittymä.

Ecofin-neuvostoa tutkimaan yhteistyössä komission ja Euroopan investointipankin kanssa menettelytapoja, joiden avulla saataisiin käyttöön enintään 8 miljardia eua lisälainoina vuodessa verkkojen toteutukseen sitoutuneiden toimijoiden eduksi. Tämä uusi mahdollisuus ei saa tehdä tyhjäksi ponnisteluja, joihin jäsenvaltiot ovat ryhtyneet julkisen velan pienentämiseksi, ei liioin vaarantaa rahoitusmarkkinoiden vakautta."

Berliinin Eurooppa-neuvostossa päätetty rahoitusresurssien uudelleenkohdentaminen ja -ohjelmointi, Euroopan laajuista liikenneverkkoa (kaikkia liikennemuotoja) koskevien suuntaviivojen parhaillaan käynnissä oleva toinen tarkistus sekä Euroopan laajuisen kilpailulle avoimen rautateiden rahtiliikenneverkon määrittely ovat Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevaa politiikkaa vauhdittavia uusia tekijöitä laajentuneessa Euroopassa. Kysymyksen on oltava keskeisessä asemassa rahoitusnäkyviä seuraavan kerran tarkistettaessa.

Tätä taustaa vasten on vaikea nähdä, miten unioni voisi välttyä keskustelemasta Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttamiseen varattujen yhteisön varojen huomattavasta lisäyksestä. Tämä ei millään muotoa vaaranna työtä, jota tehdään uusien rahoitusnäkyvien luomiseksi, mutta se kuvastaa Euroopan laajuisen verkon erityisluonnetta; verkon toteutusaikataulu on huomattavasti pitempi kuin perinteisen rahoitussuunnittelun ulottuvuus. Lisäämällä tulevaisuudessa Euroopan laajuisen verkkojen toteutukseen tarkoitettuja varoja voitaisiin luoda ne pääväylät, jotka toimivat yhdistävänä tekijänä laajentuneen unionin eri maiden välillä.

### **3.5 Unionin takuut Euroopan laajuisen liikenneverkon poliittisia riskejä varten**

Takuut ovat lainaustoiminnassa olennainen palvelu, sillä ne kattavat lainaan liittyvät riskit, vaikka niillä ei olekaan lainoihin liittyvää julkista näkyvyyttä. On korostettava sitä, että julkisen alijäämän valvontaa koskevat säännöt eivät koske valtioiden ja alueiden myöntämiä takuita. Valtiontakuiden avulla voitaisiin luoda tarvittavaa joustavuutta nykyisten budjettirajoitusten voittamiseksi.

Perustamissopimuksen XV osastossa<sup>30</sup> viitataan yhteisön mahdollisuuteen toimia lainatakuiden kautta Euroopan laajuisen liikenneverkon hankkeissa. Mahdollisuus on muotoiltu erittäin selkeästi, mutta sitä on toistaiseksi käytetty Euroopan laajuisen liikenneverkon rahoitusasetuksessa tukimuotona vain harvoin rahoituslaitosten myöntämien lainojen takauskustannusten helpottamiseksi, kun

- hanketta pidetään kannattavana
- hankkeeseen on jo saatu julkista ja yksityistä rahoitusta
- hankkeeseen on saatu yhteisön rahoitusta
- hanke rahoitetaan osittain käyttömaksuista saatavien tulojen tuotolla.

---

<sup>30</sup> Perustamissopimuksessa on muitakin mainintoja takuista. Perustamissopimuksen 103 artiklan 1 kohdassa täsmennetään: "Jäsenvaltio ei ole vastuussa eikä ota vastatakseen sitoumuksista, joita toisen jäsenvaltion ..., edellä sanotun kuitenkaan rajoittamatta vastavuoroisten taloudellisten takuiden antamista tietyn hankkeen yhteiseksi toteuttamiseksi." Myös Euroopan investointipankki voi 267 artiklan mukaan antaa takauksia, vaikka se käyttää tätä mahdollisuutta erittäin harvoin.

Näiden neljän ehdon täytyessä voitaisiin harkita yhteisön takuita tai jopa yhteisön lainoja.<sup>31</sup>

Ulkosuhteisiin liittyviä hankkeita varten on olemassa takurahasto<sup>32</sup>, joka saa maksuja yhteisön talousarviosta toimintansa kattamiseksi. Tämä yhteisön talousarviosta rahoitettava takurahasto antaa takuita myös Euroopan investointipankin kolmansille maille myöntämiin lainoihin. Takuut kattavat nykyään kaupalliset riskit ja poliittiset riskit, eli riskit, jotka liittyvät valuuttojen siirtämättä jättämiseen, pakkolunastukseen, aseellisiin konflikteihin ja sisäisiin levottomuuksiin. Neuvosto on kuitenkin kehottanut Euroopan investointipankkia kattamaan kaupalliset riskit 30 prosentille lainanannostaan muista kuin valtion takauksista.

Tämän pohjalta voitaisiin unionin tasolla tulkita, että poliittinen päätös olla toteuttamatta hanketta on poliittinen riski, jonka alkuperä on ympäristöön, talousarvioon jne. liittyvä. Tämä tulkinta voitaisiin ulottaa koskemaan sellaisten läheisten hankkeiden toteuttamatta jäämistä verkossa, jotka ovat hankkeen talouden kannalta keskeisiä (verkkoriski), ja unionin virallisten sitoumusten toteuttamatta jäämistä (markkinoiden avaaminen). Unioni voisi myöntää hankkeille takauksia yhdessä hankkeeseen osallistuvien jäsenvaltioiden ja Euroopan investointipankin kanssa. Takuiden ensisijainen tarkoitus on näyttää tietyn hankkeen olevan unionin kannalta tärkeä ja nauttivan unionin luottamusta. Yhteisten takuiden pääpaino olisi hankkeesta hyötyvien valtioiden harteilla. EIP:n osallistuminen antaisi takuille teknistä uskottavuutta, sillä EIP:n asiana olisi arvioida, kuinka altis hanke on katetuille poliittisille riskeille esimerkiksi, jos jäsenvaltio ei täyttäisi liikenneinfrastruktuurin toteuttamista koskevia sitoumuksiaan tai jos se muuttaisi prioriteettejaan kuulematta etukäteen muita asiaan liittyviä jäsenvaltioita tai osapuolia. Esimerkiksi EIP:n tehtävänä olisi arvioida, mikä olisi uuden Alppitien toteuttamisen (Fréjusin maantietunnelin levittäminen, Mercantourin väylän puhkaiseminen) Lyonin–Torinon hankkeelle aiheuttama taloudellinen haitta. Takuiden kattamiseksi voitaisiin Euroopan laajuisen liikenneverkon eri hankkeiden välille perustaa keskinäinen riskirahasto. Tavoitteena olisi, kuten missä tahansa vakuutusjärjestelmässä, keskinäistää mahdollisimman monen hankkeen riskit.

Voitaisiin perustaa EIP:n kanssa määritettäviä sääntöjä noudattaen vararahasto, johon kerättäisiin varoja osallistuvien yritysten ja asianomaisten julkishallintojen, myös unionin, maksamilla maksuilla.

Vararahaston suuruus vastaisi katettujen rajoitettujen riskien toteutumisen todennäköisyyttä. Yhteisön rahoitusosuus vararahastoon katettaisiin Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevasta budjettikohdasta – tämä ei edellyttäisi nykyisen rahoitusasetuksen muuttamista – tai mahdollisesti rakenne- ja koheesiorahastoista suoritettavista maksuista. Tällaisen lähestymistavan käytännön vaikutuksia olisi tutkittava uusien rahoitusnäkymien käsittelyn yhteydessä.

---

<sup>31</sup> Tästä syystä perustettiin Euroopan investointirahasto (EIR) vuonna 1994. Vuonna 2000 Euroopan investointipankki otti tämän alan vastuut ja asiantuntemuksen hoitaakseen.

<sup>32</sup> Asetus 2728/94, 3 artikla: "Rahaston varojen on saavutettava tarkoituksenmukainen taso, jäljempänä "tavoitesumma". Tavoitesummaksi vahvistetaan kymmenen prosenttia kustakin toimenpiteestä aiheutuneista yhteisön pääomasitoumuksista kokonaisuudessaan, ..." "Edellä 2 artiklan ensimmäisessä luetelmakohdassa tarkoitettavat rahastoon suoritettavat määrät ovat 14 prosenttia toimenpiteiden pääoma-arvosta kunnes rahasto saavuttaa tavoitesumman."

## PÄÄTELMÄT

Euroopan laajuisen liikenneverkon rahoitus laajentuneessa Euroopan unionissa edellyttää tulevaisuudessa seuraavaa:

- Yksityisen pääoman osuutta on lisättävä innovatiivisin keinoin niiden rajoitusten ylittämiseksi, jotka nykyisin estävät julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyön yleistymistä.
- Tämän tyyppisten hankkeiden hallinnosta vastaavien rakenteiden yhtenäisyys ja keskinäinen täydentävyys on varmistettava muun muassa yhden ainoan hallintorakenteen menetelmien ja välineiden avulla sekä perustamalla uusia ylikansallisia oikeussubjekteja.
- Tulevista rahoitusnäkymistä jo aloitetun keskustelun yhteydessä on tarkistettava yhteisön rahoitusosuuden taso.

## **II OSA: KOHTI SÄHKÖISEN MAKSUNKERUUN EUROOPPALAISTA PALVELUA**



## PERUSTELUT

### 1. JOHDANTO

**Sähköiset maksunkeruujärjestelmät** otettiin käyttöön eräissä Euroopan maissa 1990-luvun alussa toimilupaan perustuvilla moottoriteilla, joilla tiemaksuja käytetään infrastruktuurin rakentamisen ja ylläpidon rahoittamiseen. Näiden järjestelmien ensisijaisena tarkoituksena on nopeuttaa maksujen keruuta tiemaksuasemilla ja siten kasvattaa niiden kapasiteettia. Käyttöön on otettu erilaisia järjestelmiä, ensin paikallisella ja sitten kansallisella tasolla, mutta nämä järjestelmät eivät ole keskenään yhteensopivia. Tämä on aiheuttanut uusia ongelmia tienkäyttäjille, joiden täytyy kiinnittää useita maksukortteja ajoneuvonsa tuulilasiin (joskus jopa saman asutuskeskuksen alueella), jos he haluavat käyttää näitä järjestelmiä. Italiassa, Portugalissa, Ranskassa, Sveitsissä, Sloveniassa ja Norjassa on käytössä kansalliset järjestelmät, jotka eivät ole keskenään yhteensopivia. Kansainvälisen liikenteen lisääntyessä olisi suotavaa, että nämä järjestelmät olisivat yhteentoimivia koko Euroopassa.

Lisäksi erityisesti ruuhka-aikoina, mutta myös pysyvämminkin tietyillä Euroopan tieverkon erittäin kuormitetuilla osuuksilla, **maksujen kerääminen tiemaksuasemilla aiheuttaa ruuhkia, viivästyksiä, onnettomuuksia ja vaaratilanteita**, jotka ovat haitallisia sekä tienkäyttäjille että ympäristölle. Sähköinen maksunkeruu sitä vastoin asettaa käyttäjän ja hänen ajoneuvonsa liikennejärjestelmässä keskeiseen asemaan. Se on erinomainen keino vähentää ruuhkia, kunhan tiemaksuasemilla on riittävästi näillä laitteilla varustettuja kaistoja ja suuri osa tienkäyttäjistä käyttää järjestelmää (ja siten merkittävä osa ajoneuvoista on varustettu tarvittavilla laitteilla). Näin voidaan erottaa vakiokäyttäjät satunnaisista käyttäjistä tiemaksuasemalle saavuttaessa tai sitä lähestyttäessä. Sähköisen järjestelmän vakiokäyttäjät voivat ajaa heille varattuja kaistoja pitkin, jolloin heidän ei tarvitse tehdä mitään, vaan he voivat kulkea pysähtymättä tiemaksuaseman läpi alhaisella nopeudella. Näin on myös siinä tapauksessa, että kaista on varustettu nostopuomilla, sillä sen mittasuhteet on suunniteltu tätä tarkoitusta varten. Korttimaksuautomaatilla varustetun kaistan tai käteismaksukaistan liikennevirta on 120 ajoneuvoa tunnissa, kun taas sähköisellä maksunkeruujärjestelmällä varustetun kaistan liikennevirta voi olla 200–300 ajoneuvoa tunnissa järjestelmän kokoonpanosta riippuen.

Vähentämällä ruuhkia ja parantamalla liikenteen sujuvuutta sähköinen maksunkeruu vähentää myös osaltaan onnettomuuksia ja parantaa tienkäyttäjien turvallisuutta. Se vähentää myös rahankuljetuksiin liittyviä riskejä, koska se vähentää käteisen rahan käyttöä tiemaksuasemilla.

Sähköiset maksunkeruujärjestelmät ovat mahdollisesti avainasemassa myös **kehitettäessä tietoyhteiskuntaa tieliikenteessä**, sillä samoilla ajoneuvoihin asetetuilla laitteilla voidaan käyttää matkustajille suunnattuja lisäarvoa tuottavia telematiikkapalveluja ja turvallisuusjärjestelmiä, joita ovat muun muassa automaattiset hätäpuhelut onnettomuuksien sattuessa ja reaaliaikaiset tiedot liikenneolosuhteista ja matkustusajoista. Ne vahvistavat myös Euroopan elektroniikkateollisuutta, joka on johtavassa asemassa tällä alalla ja joka on pyytänyt teknisten standardien käyttöönottoa markkinoiden sirpaloitumisen estämiseksi.

Lisäksi myös autoteollisuudella on mahdollisuus sisällyttää sähköiseen maksunkeruuseen tarvittavat laitteet uusiin ajoneuvoihinsa.

## 2. STANDARDOINNIN EDISTYMINEN

Sähköiset maksunkeruujärjestelmät hyödyntävät kaikki nykyisin **lyhyen kantaman mikroaaltotekniikkaa**, josta on markkinoilla useita muunnelmia. Euroopan standardointikomiteassa (CEN) on usean vuoden ajan työskennelty standardien aikaansaamiseksi, ja tammikuussa 2003 saatiin hyväksyttyä ehdotus lopulliseksi standardiksi. Ehdotukseen sisältyy kuitenkin kaksi eri muunnelmaa.

CEN hyväksyi **esistandardit** vuonna 1997, mutta ne eivät taanneet järjestelmien yhteentoimivuutta ja jättivät tilaa erilaisille tulkinnoille. Tämä on johtanut siihen, että Euroopassa käytetään rinnakkain kahta muunnelmaa, kuten edellä mainittiin. Näiden esistandardien lisäksi yleisessä käytössä on lukuisia muita, vanhempia järjestelmiä, joista joillakin on suuri määrä tilaajia.

Yhteisön direktiivi, jolla varmistetaan siirtyminen kohti eri järjestelmien yhteentoimivuutta (käyttäjän kannalta) tulevaisuudessa, on siis välttämätön, sillä muussa tapauksessa unionin eri jäsenvaltiot jatkavat keskenään teknisesti yhteensopimattomien kansallisten sähköisten maksunkeruujärjestelmien käyttöönottoa, mikä luo lisää vaikeuksia kansainväliselle tieliikenteelle ja estää sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan. Ilman tätä direktiiviä kuljettajat joutuvat varustamaan ajoneuvonsa useilla kansallisilla laitteilla voidakseen liikkua esteittä Euroopan tieverkossa.

Tämä direktiivi pohjautuu valmistelutyöhön, jota on tehty tutkimuksen ja teknologian kehittämisen puiteohjelmien ja Euroopan laajuisten verkkojen yhteydessä.

## 3. TIEMAKSUJEN KÄYTTÖÖNOTTO UUSISSA JÄSENVALTIOISSA JA RASKAAN TAVARALIIKENTEEN TILANNE

Sähköiset maksunkeruujärjestelmät otettiin aluksi käyttöön vain muutamissa maissa, mutta ne ovat nyt leviämässä koko Eurooppaan. Eräät Euroopan maat ovat vain vähän aikaa sitten ottaneet tai aikovat piakkoin ottaa käyttöön sähköiset maksunkeruujärjestelmät liikenteen sääntelypolitiikan välineenä joko taajama-alueilla (Alankomaat ja Yhdistynyt kuningaskunta) tai tiettyjä ajoneuvoluokkia varten (raskaat tavarankuljetusajoneuvot Saksassa, Itävallassa ja Sveitsissä). Eräät näistä maista suuntautuvat kohti uudempaa teknologiaa, kuten satelliittipaikannusta (*Global Navigation Satellite System* (GNSS): GPS, myöhemmin Galileo) yhdessä matkaviestinnän kanssa (GSM/GPRS-standardin pohjalta). Tällä valinnalla ne välttävät kalliit investoinnit tieverkkonsa laitteistoihin ja mahdollistavat kehittyneimmän teknologian käytön, mutta samalla ne ovat riippuvaisia satelliittipaikannusjärjestelmien ja erityisesti Galileon kehityksestä. Nämä maat ovat siis valinneet tieliikenteen tulevan kehittämisen viiteteknologian. Ennen Galileon käyttöönottoa vuonna 2008 sitä edeltävä EGNOS-järjestelmä mahdollistaa vuodesta 2004 alkaen suuremman paikantamistarkkuuden kuin pelkkä GPS-järjestelmä. Satelliittipaikannus yhdistettynä matkaviestintään on myös ainoa ratkaisu, joka mahdollistaa helposti "vyöhykemaksujen" soveltamisen, eli maksun perimisen

ajoneuvoilta, jotka saapuvat tietylle maantieteelliselle alueelle tai poistuvat siltä (esim. taajama-alue). Muut maat ovat puolestaan omaksuneet tiemaksupolitiikastaan tai tieverkkonsa topologiasta riippuen konservatiivisemmän lähestymistavan ja valitsevat jatkossakin mikroaaltotekniikan.

Jäsenvaltioissa ei tällä hetkellä suunnitella minkään muun tekniikan kuin mikroaaltotekniikan tai GPS/GSM-yhdistelmän käyttöä uusien tiemaksujärjestelmien toteuttamisessa.

Euroopan sähköiset maksunkeruujärjestelmät perustuvat siis tulevaisuudessa kolmen tekniikan samanaikaiseen käyttöön, mikä saattaa aiheuttaa todellisia vaikeuksia matkustajille. Esimerkkinä voidaan mainita raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen tilanne. Näiden ajoneuvojen on jo joidenkin vuosien ajan täytynyt maksaa veroa Sveitsissä, jonka läpi kulkee suuri osa Alppien kautta kulkevasta tieliikenteestä. Maksua varten ajoneuvojen ohjaamoon on asennettava monimutkainen laite, jonka on oltava nähtävissä ohjaamon ulkopuolelta, jotta poliisi tai tulliviranomainen voi varmistaa, että laite toimii ja sitä käytetään asianmukaisesti. Sveitsiläinen järjestelmä perustuu DSRC-mikroaaltotekniikan ja GPS-tekniikan yhdistettyyn käyttöön. Itävalta ilmoitti toukokuun lopulla päätöksestään ottaa käyttöön erilainen järjestelmä, joka perustuu pelkästään DSRC-tekniikkaan, mutta jota myöskin käytetään maksujen perimiseen raskailta tavarankuljetusajoneuvoilta. Saksa ilmoitti vastaavasta päätöksestä kesäkuussa, mutta sen järjestelmässä käytetään kolmea tekniikkaa yhdessä. Tilanne tulee entistäkin monimutkaisemmaksi, kun muut Euroopan maat, kuten Alankomaat ja Yhdistynyt kuningaskunta, ottavat käyttöön raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen maksut, tai kun jotkut muut maat, esimerkiksi Ranska, sallivat sen, että raskaat tavarankuljetusajoneuvot voivat käyttää niiden nykyisiä kansallisia maksunkeruujärjestelmiä (Italia sallii tämän jo nyt). Voidaanko hyväksyä, että raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ohjaamoihin pitää lopulta asentaa puoli tusinaa elektronista laitetta (joiden koko voi olla 1,5–2,5 dm<sup>3</sup> ja paino 1–2 kg) pelkästään tiemaksujen maksamista varten? Tilannetta on mahdotonta hyväksyä myös laitteiden hinnan vuoksi.

On siis kiireesti säädettävä, että kansainvälisessä liikenteessä toimivien kuljettajien käyttöön annetaan laitteet, jotka pystyvät tulkitsemaan kaikkia Euroopassa käytettyjä järjestelmiä. Teollisuuden mukaan tämä on mahdollista eikä lisää merkittävästi laitteen hintaa. Eräät laitevalmistajat arvelevat, että kun yhtä ainoaa mikroaaltojärjestelmää tulkitseva laite maksaa noin 20 euroa, yhteentoimiva laite, joka kykenisi tulkitsemaan kaikkia unionissa käytettäviä mikroaaltojärjestelmiä, maksaisi noin 25 euroa. Laitteen hinnan todellinen nousu liittyy satelliitti- tai matkaviestintäjärjestelmän lisäämiseen. Satelliittien kanssa viestimään pystyvän laitteen hinta ei kuitenkaan merkittävästi nousisi, jos siihen lisättäisiin mikroaaltojärjestelmien lukulaite.

Näitä laitteita käytetään myös eri tavoin, joten on olemassa kasvava vaara, että raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen kuljettajat käyttävät niitä virheellisesti ja rikkovat tahtomattaan lakia (esim. ilmoittavat virheellisesti perävaunun tai akselien lukumäärän), mikä aiheuttaa vaikeita tilanteita sekä käyttäjille että moottoriteiden toimilupien haltijoille. On siis välttämätöntä yhdenmukaistaa ja järjellä laitteita.

#### 4. DIREKTIIVIN TAVOITE

Tästä direktiivistä on ilmoitettu valkoisessa kirjassa *Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika*. Direktiivissä vahvistetaan edellytykset, joiden mukaisesti **sähköisen maksun keruun "Euroopan laajuinen palvelu"** voidaan ottaa käyttöön mahdollisimman pian koko siinä tieverkossa, jossa tiemaksuja peritään. Palvelu perustuu periaatteeseen, jonka mukaan jokaisen asiakkaan on tehtävä vain yksi sopimus ja jokaiseen ajoneuvoon on asennettava vain yksi laite.

On syytä huomauttaa, ettei direktiivissä käsitellä varsinaista tiemaksupolitiikkaa. Direktiivi ei rajoita tulevaan tiemaksupolitiikkaan liittyviä mahdollisia vaihtoehtoja. Valitut tekniset ratkaisut sitä vastoin mahdollistavat kaikkien unionin tasolla ja jäsenvaltioissa suunniteltujen politiikkojen toteuttamisen. **Takaamalla sähköisten maksun keruujärjestelmien yhteentoimivuuden sisämarkkina-alueella direktiivi edistää infrastruktuurin käyttömaksuja koskevan politiikan täytäntöönpanoa koko Euroopassa.** Suositellut tekniikat mahdollistavat sen, että politiikka kattaa kaiken infrastruktuurin (moottoritiet, maantiet, sillat, tunnelit jne.) ja kaikki ajoneuvot (raskaat tavarankuljetusajoneuvot, kevyet ajoneuvot, moottoripyörät jne.).

#### 5. TAVOITTEEN TOTEUTTAMINEN

Moottoriteiden toimilupien haltijat ovat investoineet suuria summia (satoja miljoonia euroja verkkoa kohden) järjestelmiin, joiden alkuperäisenä tarkoituksena oli tarjota parempaa palvelua kevyiden ajoneuvojen kuljettajille. Nämä investoinnit ja niiden (kirjanpidollinen ja tekninen) kuolettaminen on otettava huomioon siirryttäessä asteittain kohti yhteentoimivia järjestelmiä, jotka ovat osa Euroopan laajuisia palveluita. Nykyiset kansalliset ja paikalliset järjestelmät voidaan säilyttää paikallisessa käytössä Euroopan laajuisen palvelun rinnalla aina siihen saakka, kunnes ne poistetaan käytöstä. Toiminnanharjoittajille asetettava velvoite antaa sitä haluavien käyttäjien käyttöön yhteentoimivat laitteet vähentää merkittävästi tilanteen vaikutuksia käyttäjiin.

Tällä tavoin voidaan edetä kohti nykyisin käytössä olevien järjestelmien yhteentoimivuutta. Eräät edellä mainitut maat haluavat kuitenkin ottaa käyttöön raskasta tavaraliikennettä koskevat sähköiset tiemaksut vuosina 2003–2004. Eräät kaupungit, kuten Rooma ja Lontoo, ovat päättäneet ottaa käyttöön tiemaksun, jolla rajoitetaan ajoneuvojen pääsyä kaupungin keskustaan. Nyt on siis aika vahvistaa tekniset suuntaviivat, joilla taataan tulevien järjestelmien yhteentoimivuus. Myös markkinat kannattavat viitejärjestelmän vahvistamista tulevaisuutta varten.

Jotta sähköisen maksun keruun Euroopan laajuinen palvelu voisi vastata näihin ongelmiin, se perustuu ensin lyhyen aikavälin ratkaisuun (vuoteen 2005), jossa otetaan huomioon nykyiset järjestelmät, ja tämän jälkeen pitkän aikavälin ratkaisuun (vuodet 2008–2012), josta on nyt päätettävä ja jota tässä esitellään.

Komissio kehottaa alan laitevalmistajia jatkamaan toimia yhteisten standardien hyväksymiseksi näitä kolmea tekniikkaa varten.

**6. SATELLIITTIPAIKANNUS JA MATKAVIESTINTÄ ON YHDISTETTÄVÄ MIKROAALTOTEKNIikkaAN LYHYELLÄ JA KESKIPITKÄLLÄ AIKAVÄLILLÄ, JOTTA PITKÄLLÄ AIKAVÄLILLÄ VOIDAAN VALITA YKSINOMAAN MODERNIA TEKNIikkaAA**

Yhdistämisellä, joka on esitetty 2 artiklassa, pyritään **mahdollistamaan verkon käyttömaksut tarvitsematta rakentaa uusia maksuasemia**. Tiemaksujen laajempi käyttöönotto edellyttää sellaisten uusien teknisten ratkaisujen käyttöä, joilla voidaan kattaa koko tieverkosto. Taloudellisista, ympäristöön liittyvistä ja turvallisuussyistä tiemaksuasemia ei voida rakentaa tieverkon kaikkiin osiin, kuten kaupunkien keskustoihin.

Ehdotus perustuu jo saatavilla oleviin uusiin tekniikoihin, eli GNSS/GSM-yhdistelmän liittämiseen unionissa jo yleisessä käytössä olevaan mikroaaltotekniikkaan. Tällä hetkellä Euroopan uusissa tiemaksujärjestelmissä suunnitellaan käytettävän ainoastaan näitä kolmea tekniikkaa.

**Satelliittipaikannus- ja matkaviestintekniikoiden käyttöä suositellaan sähköisen maksun keruun Euroopan laajuista palvelua käyttöön otettaessa** samoin kuin kaikkiin uusiin kansallisiin järjestelmiin, sillä kyseiset tekniikat ovat erittäin joustavia ja soveltuvat paremmin yhteisön uuteen tiemaksupolitiikkaan. Ne ovat lisäksi useiden sellaisten aktiivisten turvallisuusjärjestelmien osatekijöitä, joilla autonvalmistajat ovat alkaneet varustaa ajoneuvojaan. Kuitenkin toiminnanharjoittajilla, jotka haluavat käyttää mikroaaltojärjestelmiä uusissa järjestelmissä, on siihen mahdollisuus vuoteen 2008 asti.

Tämä valinta takaa useissa Euroopan maissa jo tehtyjen investointien jatkuvuuden samalla kun otetaan huomioon, että uusien tekniikoiden ominaisuudet tulevat väistämättä antamaan niille lähitulevaisuudessa hallitsevan aseman. Tämä johtuu etenkin siitä, että uudet tekniikat antavat mahdollisuuden ottaa käyttöön uusia matkustajille suunnattuja lisäarvoa tuottavia palveluja, joihin viitattiin johdannossa. Tämä valinta antaa myös toiminnanharjoittajille vapauden valita niiden erityistilanteeseen parhaiten sopiva ratkaisu, samalla kun taataan välttämättömät edellytykset sähköisen maksun keruun Euroopan laajuisen palvelun toteuttamiselle.

**7. EUROOPAN LAAJUISEN PALVELUN KÄYTTÖNOTON PITKÄN AIKAVÄLIN TEKNINEN RATKAISU: SATELLIITTIPOHJAINEN RATKAISU ON PAKOLLINEN UUSISSA JÄRJESTELMISSÄ VUODESTA 2008 JA YLEISESTI VUODESTA 2012 ALKAEN**

Jo 1970-luvulla suunniteltu mikroaaltotekniikka on vuonna 2008 yli 30 vuotta vanhaa ja siten vanhentunutta teknologian kehitykseen nähden, vaikka sitä edelleen käytetäänkin moottoritieverkoissa. Satelliittipohjaista ratkaisua sitä vastoin vahvistaa Galileon täysimittainen toteuttaminen vuonna 2008, ja tekniikka on tuolloin vakiintunut ja osoittanut vahvuutensa, minkä lisäksi sen käytöstä on saatu tarvittavaa kokemusta, jotta sähköisen maksun keruun Euroopan laajuisessa palvelussa voidaan tukeutua yksinomaan siihen. Erityisesti petostentorjunnan vaikea ongelma, joka nykyään on ratkaistu monimutkaisin maa-aseman ja ajoneuvon välisin lyhyen kantaman viestinnän keinoin, voitaneen ratkaista helpommin uusilla ratkaisuilla.

On myös pelättävissä, että vuoteen 2008 mennessä tehdään uusia kokeiluja uusien mikroaaltojärjestelmien käyttöön ottamiseksi, mikä aiheuttaisi uusia yhteentoimivuusongelmia.

Siitä syystä direktiivissä säädetään, että vuodesta 2008 alkaen sähköisen maksunkeruun Euroopan laajuisen palvelun puitteissa käyttöönotettavissa uusissa järjestelmissä on mikroaaltotekniikan sijasta hyödynnettävä satelliittipohjaisia ratkaisuja, jotka perustuvat satelliittipaikannuksen ja matkaviestinnän yhdistelmään. Toteutettujen tai äskettäin tietyissä maissa (erityisesti Itävallassa, Espanjassa, Ranskassa, Kreikassa, Portugalissa ja Italiassa) suunniteltujen investointien suojaamiseksi vielä käytössä olevia mikroaaltajärjestelmiä voidaan edelleen käyttää, mutta uuteen tekniikkaan siirtymistä koskeva strategia on laadittava vuoteen 2010 mennessä kaikissa maissa, joissa niiden käyttöä jatketaan. Siirtyminen on toteutettava vuoteen 2012 mennessä.

Jotta voidaan varmistaa, että nykyiset satelliittipohjaiseen ratkaisuun liittyvät ongelmat on otettu asianmukaisesti huomioon ja ratkaistu, komission on määrä antaa asiasta kertomus 31. joulukuuta 2007 mennessä. Jos sähköistä maksunkeruuta käsittelevän komitean kanssa yhteistyössä laaditusta kertomuksesta ilmenee, että satelliitti- ja matkaviestintätekniikkaan perustuvien järjestelmien käytössä on edelleen ongelmia, komissio esittää ehdotuksen, jonka perusteella mikroaalto- ja satelliitti/matkaviestintäjärjestelmien rinnakkaiskäyttöä on mahdollista jatkaa.

On myös korostettava sitä, että satelliitti- ja matkaviestintätekniikkaan perustuvan teknisen ratkaisun valinta mahdollistaa myös sen, ettei useimpien käyttäjien enää tarvitse käyttää maksuasemia, vaan he voivat maksaa pysähtymättä. Käyttöön jäävät ainoastaan kevennetyt laitteistot satunnaiskäyttäjiä varten, joilla ei ole tarvittavia laitteita.

Tätä taustaa ajatellen on erittäin tärkeää, että alan laitevalmistajat varmistavat, että standardointityö Euroopan standardointielimissä saatetaan päätökseen sekä mikroaaltotekniikan että varsinkin satelliittipohjaisten ja matkaviestintätekniikoiden osalta.

## **8. EUROOPAN LAAJUISEN PALVELUN TOTEUTTAMISAIKATAULU**

Direktiivin 5 artiklalla perustettu komitea käsittelee tekniikkaa ja sopimuksia koskevia yksityiskohtaisia sääntöjä, joita tarvitaan Euroopan laajuisen palvelun kattavaan toteuttamiseen edellä kuvattujen tekniikoiden pohjalta.

Palvelu toteutetaan kahdessa vaiheessa:

- sähköinen maksujenkeruu raskailta tavarankuljetusajoneuvoilta ja linja-autoilta vuodesta 2005 alkaen,
- sähköinen maksujenkeruu henkilöautoilta vuodesta 2010 alkaen.

Vuoteen 2010 mennessä teknologian kehittyminen mahdollistaneen sen, että kaikkiin nelipyöräisiin ajoneuvoihin asennetaan laite, joka kommunikoi ympäristönsä kanssa mikroaalto-, GSM/GPRS- ja GNSS-rajapintojen kautta ja tukee erilaisia telematiikkapalveluja, kuten sähköistä maksujenkeruuta. Tämä teknologian edistysaskel, joka on jo pantu alulle, tulee alentamaan ajoneuvoihin asennettavan laitteen kustannukset nykyisen mikroaaltokortin tasolle eli 20–50 euroon.

Euroopan laajuisen palvelun avulla voidaan toteuttaa laajassa mitassa Euroopan unionin tai jäsenvaltioiden ajamat politiikat, jotka koskevat tiemaksujen perimistä

raskaalta tavaraliikenteeltä ja taajama-alueiden ruuhkien rajoittamista tiemaksujen avulla. Sen lisäksi, että satelliittipaikannus yhdessä matkaviestintekniikan kanssa soveltuu paremmin edellä kuvattujen "vyöhykemaksujen" perimiseen, se poistaa myös tarpeen asentaa jälkikäteen laitteistoja sellaisiin tieverkkoihin, joita ei ole alunperin rakennettu tiemaksuasemia silmällä pitäen.

Kansallisten sähköisten maksunkeruujärjestelmien yhteentoimivuus saavutetaan siis vuoteen 2010 mennessä ottamalla käyttöön Euroopan laajuinen palvelu, jota tarjotaan kaikentyypisille asiakkaille.

## 9. EUROOPAN LAAJUISEN PALVELUN TOTEUTTAMINEN: SÄÄNTELYKOMITEA

Euroopan laajuisen palvelun pääperiaatteet on kuvattu 3 artiklassa. Palvelua tarjoavat kaikki maksullisten infrastruktuurien hallinnot, ja se asettaa matkustajan keskeiseen asemaan tieliikennejärjestelmässä. Palvelu on kaikkien saatavilla ja se on käytettävissä koko tieverkossa yhden tilaussopimuksen perusteella. Se luo matkustajien ja infrastruktuurien hallintojen välille yhden rajapinnan, jossa kunnioitetaan yhteisön lainsäädännön peruseriaatteita erityisesti yksityisyyden suojan ja tietosuojan osalta.

Euroopan laajuisen palvelun yksityiskohtaiset säännöt on määriteltävä tarkasti, samoin kuin suuri joukko siihen liittyviä teknisiä toimenpiteitä. Näistä voidaan esimerkkinä mainita eurooppalaisten infrastruktuurien hallintojen välinen yhteisymmärryspöytäkirja palvelun toteuttamisesta ja korvausjärjestelmän perustamisesta.

Komissio vastaa Euroopan laajuisen palvelun määrittelystä ja tekee tarvittavat tekniset päätökset direktiivin 5 artiklassa tarkoitetun komiteamenettelyn mukaisesti. Direktiiviehdotuksen 5 artiklan mukaan komissiota avustaa komitea, joka koostuu jäsenvaltioiden edustajista, joilla on käytännön kokemusta sähköisten maksunkeruujärjestelmien ja tieverkkojen hallinnan aloilta. Tällaista komiteaa ei ole vielä olemassa, joten se on perustettava. Sen työ pohjautuu tutkimuksen ja teknologian kehittämisen puiteohjelman ja Euroopan laajuisen verkkojen yhteydessä toteutettujen tutkimushankkeiden tuloksiin. Komission johdolla on jo toteutettu valmistelutöitä, joihin ovat osallistuneet kansalliset viranomaiset, infrastruktuurien hallinnot ja alan teollisuus.

Komitean on käsiteltävä muun muassa seuraavia kysymyksiä:

- tarjotun palvelun täsmällinen määritelmä: erityisesti toiminnalliset ja tekniset eritelvät palvelun ja sen laadun sekä sen käytön laajuuden osalta tiemaksuasemilla maksujen perimisestä aiheutuvien jonojen, viivästysten ja kaikenlaisten vaaratilanteiden vähentämiseksi. Lisäksi käsitellään tilaussopimukseen liittyviä maksutapoja, myynnin jälkeisiä palveluja jne.;
- sähköisten maksunkeruusovellusten määrittely: tämä tarkoittaa, että on ainoastaan yksi tapa käyttää sähköisiä maksunkeruulaitteita. Esimerkiksi pankkikortteina ja sairausvakuutuskortteina käytettävät älykortit ovat teknisesti yhteensopivia, mutta ainoastaan pankkikortilla voidaan nostaa rahaa automaattista. Samantyyppistä ongelmaa joudutaan käsittelemään myös tässä yhteydessä;
- teknisen standardoinnin aloittaminen ja seuranta Euroopan standardointielimissä;

- käytettyihin standardeihin mahdollisesti tehtävät tekniset täydennykset, jotka varmistavat yhteentoimivuuden; menettelytavat, joita käytetään tekniikan kehityksen huomioon ottamiseksi erityisesti matkaviestinnän alalla;
- sähköisten maksunkeruumenettelyjen yhdenmukaistaminen toiminnanharjoittajien kesken: ajoneuvojen luokittelu, tiemaksuasemilla käytettävät merkit, satunnaiset käyttäjät, joilla ei ole laitteita, jne.;
- eritelmät laitteiden integroimiseksi ajoneuvoihin;
- ajoneuvoihin asennettavien sekä tien laitaan sijoitettavien laitteiden, samoin kuin ajoneuvon ja laitteen muodostaman kokonaisuuden tyyppihyväksyntämenettelyt Euroopan tasolla erityisesti liikenneturvallisuuden kannalta;
- valittavien teknisten ratkaisujen validointi luonnollisten henkilöiden perusoikeuksien ja vapauksien suojelua, erityisesti heidän yksityiselämänsä suojelua, koskevien eurooppalaisten sääntöjen kannalta. Erityisesti on varmistettava direktiivien 95/46/EY<sup>33</sup> ja 2002/58/EY<sup>34</sup> noudattaminen;
- menettelyt toimintahäiriöiden sattuessa (laittevika, tahallinen tai tahaton väärä käyttö, vaaratilanteet jne.) erityisesti kansainvälisessä käytössä, jossa asiakas tulee eri maasta kuin siitä, jossa maksupaikka sijaitsee;
- toiminnanharjoittajien välinen yhteisymmärryspöytäkirja, joka mahdollistaa palvelun toteuttamisen Euroopan tieverkossa siten, että asiakas joutuu tekemään vain yhden sopimuksen. Tähän yhteisymmärryspöytäkirjaan pitäisi myöhemmässä vaiheessa voida ottaa mukaan myös pankit, joiden maksukortit liitetään sähköisiin maksunkeruujärjestelmiin.

Komissio ja komitea pyytävät teknisiä neuvoja tätä tarkoitusta varten perustetuilta asiantuntijaryhmiltä. Komissio työskentelee erityisesti asiantuntijaryhmän kanssa, joka koostuu Euroopan laajuisen sähköisen maksunkeruupalvelun toiminnanharjoittajista, asianomaisista elektroniikka- ja autoteollisuuden edustajista ja palvelun käyttäjistä, sekä ammattilaisista että yksityishenkilöistä. Tätä asiantuntijaryhmää kuullaan erityisesti laadittaessa teknologian tilaa koskevaa katsausta. Asiantuntijaryhmien tehtäväksi voidaan antaa valmisteluasiakirjojen laadinta komitean työtä varten. Komissio voi myös pyytää muiden komiteoiden tai työryhmien lausuntoa, erityisesti direktiivin 95/46/EY 29 artiklalla perustetun tietosuojatyöryhmän lausuntoa.

---

<sup>33</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 95/46/EY, annettu 24. lokakuuta 1995, yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta.

<sup>34</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/58/EY, annettu 12. heinäkuuta 2002, henkilötietojen käsittelystä ja yksityisyyden suojasta sähköisen viestinnän alalla (sähköisen viestinnän tietosuojadirektiivi).



Ehdotus:

## **EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI**

### **tiemaksujen sähköisten keruujärjestelmien laajasta käyttöönotosta ja yhteentoimivuudesta yhteisössä**

**(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen<sup>35</sup>,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon<sup>36</sup>,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon<sup>37</sup>,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä,

sekä katsovat seuraavaa:

1. Neuvosto pyysi maantiliikenteen telematiikan käyttöönotosta ja erityisesti sähköisestä maksujen keruusta 17 päivänä kesäkuuta 1997 antamassaan päätöslauselmassa<sup>38</sup> jäsenvaltioita ja komissiota kehittämään strategian, jolla varmistetaan sähköisten maksujenkeruujärjestelmien lähentäminen, jotta saavutetaan riittävä yhteentoimivuus eurooppalaisella tasolla. Neuvostolle, Euroopan parlamentille, talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle annetussa komission tiedonannossa *Euroopassa käytettävät yhteentoimivat sähköiset maksunkeruujärjestelmät*<sup>39</sup> esitettiin tämän strategian ensimmäinen vaihe.
2. Euroopan valtioissa, joissa on otettu käyttöön tieinfrastruktuurien rahoittamiseen tarkoitettuja sähköisiä maksujärjestelmiä tai tieverkon käyttömaksujen sähköisiä perintäjärjestelmiä (näistä järjestelmistä käytetään jäljempänä nimitystä 'sähköiset maksunkeruujärjestelmät'), käytetään pääasiassa 5,8 GHz:n taajuuskaistalle keskittynyttä lyhyen kantaman mikroaaltotekniikkaa, mutta nämä järjestelmät ovat nykyisin keskenään yhteensopimattomia. Euroopan standardointikomitean (CEN) mikroaaltotekniikan alalla tekemä työ johti tammikuussa 2003 sellaisten teknisten standardien valmistelemiseen, jotka suosivat 5,8 GHz:n mikroaaltoja käyttävien sähköisten maksunkeruujärjestelmien yhteentoimivuutta, sen jälkeen kun esistandardit

---

<sup>35</sup> EUVL C [...], [...], s. [...].

<sup>36</sup> EUVL C [...], [...], s. [...].

<sup>37</sup> EUVL C [...], [...], s. [...].

<sup>38</sup> EYVL C 194, 25.6.1997, s. 5.

<sup>39</sup> KOM (1998) 795 lopullinen.

oli hyväksytty vuonna 1997.<sup>40</sup> Mutta kyseiset tekniset standardit sisältävät kaksi muunnelmaa, jotka eivät ole täysin yhteensopivia. Nämä standardit perustuvat avointen järjestelmien yhteenliittämismalliin (*Open Systems Interconnection, OSI*)<sup>41</sup>, jonka Kansainvälinen standardointijärjestö (ISO) on määritellyt tietojärjestelmien välistä viestintää varten.

3. Laitevalmistajat ja infrastruktuurien hallinnot Euroopan unionin jäsenvaltioissa ovat kuitenkin sopineet kehittävänsä vuonna 1997 hyväksytyjen esistandardien pohjalta yhteentoimivia tuotteita, joissa suositaan nopeaa tiedonsiirtoa tienvarsilla olevien kiinteiden laitteiden ja ajoneuvoissa olevien laitteiden välillä. Tämän valinnan pitäisi mahdollistaa sellaisten uusien sähköisten maksunkeruujärjestelmien käyttöönotto, jotka ovat teknisesti yhteensopivia uusimpien yhteisössä (Ranskassa, Espanjassa ja Itävallassa) käyttöönotettujen järjestelmien kanssa.
4. On ensisijaisen tärkeää saattaa tämä standardointityö päätökseen mahdollisimman pian sellaisten teknisten standardien aikaansaamiseksi, joilla taataan mikroaaltotekniikkaan perustuvien sähköisten maksunkeruujärjestelmien yhteensopivuus. Lisäksi on saatettava nopeasti päätökseen sähköiseen maksunkeruuseen käytettävien satelliitti- ja matkaviestintätekniikoiden yhdistelmää koskeva standardointityö, jotta vältetään markkinoiden sirpaloituminen uudelleen.
5. On tarpeen, että sähköiset maksunkeruujärjestelmät otetaan käyttöön laajalti yhteisön jäsenvaltioissa ja naapurivaltioissa, ja on myös käymässä välttämättömäksi, että käytössä olevat järjestelmät ovat keskenään yhteentoimivia ja vastaavat tulevan tiemaksupolitiikan tarpeita yhteisön tasolla.
6. Sähköiseen maksujenkeruuseen sovellettavan uuden satelliittipaikannustekniikan (GNSS) ja matkaviestintätekniikan (GSM/GPRS) avulla voidaan vastata sekä yhteisön tasolla että jäsenvaltioissa suunniteltujen uusien tiemaksupolitiikkojen vaatimuksiin. Nämä tekniikat mahdollistavat ajettujen kilometrien laskemisen tieluokan mukaan ilman infrastruktuurin laitteistoihin tehtäviä kalliita investointeja tai uusien tiemaksuasemien rakentamista. Nämä tekniikat mahdollistavat myös uudet matkustajille suunnatut turvallisuus- ja tiedotuspalvelut, joita ovat muun muassa onnettomuuteen joutuneen ajoneuvon automaattinen hätäilmoitus, josta käy ilmi ajoneuvon sijainti, sekä reaaliaikaiset tiedot liikenneolosuhteista, liikennemäärästä tai matka-ajoista. Euroopan unionin vuonna 2002 satelliittipaikannuksen alalla käynnistämä Galileo-hanke mahdollistaa vuodesta 2008 alkaen tietojen tarkkuuden, joka on parempi kuin nykyisessä GPS-järjestelmässä saavutettu ja soveltuu parhaalla mahdollisella tavalla tieliikenteen telematiikkapalveluihin. Edeltävä EGNOS-järjestelmä, joka suorituskyvyltään vastaa Galileo-järjestelmää, tulee käyttöön jo vuonna 2004. Nämä innovatiiviset järjestelmät voivat kuitenkin olla ongelmallisia muun muassa valvonnan luotettavuuden ja petosten torjunnan osalta.
7. Sähköisessä maksunkeruussa käytettävien tai tulevana vuosina käytettäväksi suunniteltujen tekniikoiden lukumäärän lisääntyminen (pääasiassa 5,8 GHz:n mikroaaltotekniikka, satelliittipaikannus ja matkaviestintä) sekä yhteisön jäsenvaltioiden ja naapurimaiden sähköisille maksunkeruujärjestelmilleen asettamien vaatimusten moninkertaistuminen

---

<sup>40</sup> CEN:n esistandardit 5,8 GHz:n lyhyen kantaman mikroaaltolähetysistä tunnetaan teknisellä nimellä DSRC (*Dedicated Short Range Communications*, lyhyen matkan tiedonsiirto).

<sup>41</sup> Viite lisättävä.

voivat haitata sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa ja liikennepolitiikan tavoitteiden saavuttamista. Tämä tilanne uhkaa tulevaisuudessa johtaa siihen, että raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ohjaamoissa on oltava useita keskenään yhteensopimattomia ja kalliita sähköisiä laitteita, mikä lisää vaaraa, että kuljettajat käyttävät laitteita väärin ja syyllistyvät tahattomasti rikkomuksiin.

8. On tarpeen poistaa keinotekoiset esteet, jotka haittaavat henkilöiden ja tavaroiden vapaata liikkuvuutta jäsenvaltioiden välillä, estämättä kuitenkaan sitä, että jäsenvaltiot ja Euroopan unioni voivat soveltaa erilaisia tiemaksupolitiikkoja kaikkien ajoneuvotyyppien osalta paikallisella, kansallisella tai kansainvälisellä tasolla. Ajoneuvoihin asennettujen laitteiden olisi mahdollistettava näiden tiemaksupolitiikkojen soveltaminen siten, että noudatetaan periaatetta, jonka mukaan minkään Euroopan unionin maan kansalaisia ei saa syrjiä. On siis tarpeen mahdollisimman pikaisesti varmistaa sähköisten maksunkeruujärjestelmien yhteentoimivuus yhteisössä.
9. Kuljettajat odottavat täysin oikeutetusti, että tieinfrastruktuurien palvelujen laatu paranee erityisesti turvallisuuden osalta ja että tiemaksuasemien jonot lyhenevät merkittävästi erityisesti ruuhkaisina päivinä tai tieverkon tietyissä erityisen ruuhkaisissa paikoissa. Sähköisen maksunkeruun Euroopan laajuisen palvelun määrittelyssä on vastattava näihin odotuksiin.
10. Sähköiset maksunkeruujärjestelmät vähentävät merkittäväällä tavalla onnettomuusriskiä ja parantavat siten matkustajien turvallisuutta tiemaksuasemilla, ja ne vähentävät myös käteismaksutapahtumia ja lyhentävät jonoja näillä asemilla varsinkin ruuhka-aikoina. Niiden avulla voidaan myös välttää uusien tiemaksuasemien rakentamisesta tai nykyisten asemien laajentamisesta aiheutuvat kielteiset ympäristövaikutukset.
11. Sähköisten maksunkeruujärjestelmien käyttöönottoon liittyy henkilötietojen käsittelyä. Se on tehtävä erityisesti direktiiveissä 95/46/EY ja 2002/58/EY annettuja eurooppalaisia sääntöjä noudattaen. Oikeus henkilötietojen suojaan tunnustetaan yksiselitteisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjan 8 artiklassa.
12. Suunnitellun toiminnan tavoitteita, **eli sähköisten maksunkeruujärjestelmien yhteentoimivuutta sisämarkkinoilla ja sähköisen maksunkeruun Euroopan laajuisen palvelun** käyttöönottoa koko yhteisön maksullisessa tieverkossa, ei voida riittäväällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, vaan ne voidaan toiminnan **eurooppalaisen** ulottuvuuden vuoksi saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen.
13. Tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY<sup>42</sup> mukaisesti,

---

<sup>42</sup> EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

## OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

### *1 artikla* *Tavoite ja soveltamisala*

Tässä direktiivissä säädetään välttämättömistä edellytyksistä tienkäyttömaksujen sähköisten keruujärjestelmien laajan käyttöönoton ja yhteentoimivuuden varmistamiseksi yhteisössä. Direktiiviä sovelletaan kaikentyyppisten tiemaksujen sähköiseen perintään koko yhteisön tieverkossa, kaupungeissa ja kaupunkien välillä, moottoriteillä, valtateilla ja kantateilla sekä erilaisissa rakenteissa kuten silloilla, tunneleissa tai losseilla.

Ensimmäisessä kohdassa esitetyn tavoitteen saavuttamiseksi luodaan sähköisen maksunkeruun Euroopan laajuinen palvelu. Palvelulla on varmistettava, että jäsenvaltioiden alueellisella tasolla tai kansallisesti jo käyttöön ottamat sähköisen maksunkeruun järjestelmät sekä tulevaisuudessa koko unionin alueella käyttöön otettavat järjestelmät ovat käyttäjän kannalta yhteentoimivia.

### *2 artikla* *Tekniset ratkaisut*

1. Kaikkien uusien sähköisten maksunkeruujärjestelmien, jotka otetaan käyttöön 1 päivästä tammikuuta 2005 alkaen ja jotka on tarkoitettu kaikkien luokkien raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ja/tai linja-autojen käyttöön, on perustuttava yhteen tai useampaan seuraavista tekniikoista:
  - a) satelliittipaikannus,
  - b) GSM – GPRS -standardin (viite GSM TS 03.60/23.060) mukainen matkaviestintä,
  - c) 5,8 GHz:n mikroaaltotekniikka.
2. Sähköisen maksunkeruun Euroopan laajuinen palvelu otetaan käyttöön 3 artiklan nojalla 1 päivänä tammikuuta 2005. Tuosta päivästä lähtien toiminnanharjoittajien on annettava asianomaisten käyttäjien käyttöön kaikkia unionissa käytössä olevia sähköisiä maksunkeruujärjestelmiä varten ajoneuvon asennettava laite, joka on tarkoitettu kaikentyyppisiin ajoneuvoihin 3 artiklan 3 kohdassa esitetyn aikataulun mukaisesti ja on yhteentoimiva ja pystyy kommunikoimaan kaikkien unionin alueella käytettävien järjestelmien kanssa.
3. Ajoneuvon asennettu laite voi myös olla liitetty ajoneuvon sähköiseen ajopiirturiin veloittavien maksujen laskemista varten.
4. Jokaisen uuden 3 artiklassa tarkoitettua sähköisen maksunkeruun Euroopan laajuista palvelua varten 1 päivänä tammikuuta 2008 tai sen jälkeen käyttöön otettavan järjestelmän on perustuttava yksinomaan 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuun satelliittipaikannus- ja matkaviestintäteknikkaan.
5. Ennen 1 päivää tammikuuta 2008 sähköisen maksunkeruun Euroopan laajuista palvelua varten käyttöön otetuissa järjestelmissä on luovuttava 5,8 GHz:n mikroaaltotekniikan käytöstä ennen 1 päivää tammikuuta 2012. Strategia

järjestelmissä käytettävään uuteen tekniikkaan siirtymiseksi on laadittava ja toteutettava 1 päivän tammikuuta 2008 ja 1 päivän tammikuuta 2012 välisenä aikana.

6. Jotta voidaan varmistaa, että satelliitti- ja matkaviestintätekniikat vastaavat sähköisten maksunkeruujärjestelmien toiminnanharjoittajien tarpeita, komissio esittää ennen 31 päivää joulukuuta 2007 sähköisiä maksunkeruujärjestelmiä käsittelevän komitean avustuksella laatimansa kertomuksen ja tarvittaessa ehdotuksen mikroaaltojärjestelmien käytön jatkamiseksi.
7. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sähköisten maksunkeruujärjestelmien käytön lisäämiseksi. Niiden on erityisesti huolehdittava siitä, että vähintään 50 prosenttia kunkin tiemaksuaseman kaistoista on varustettu sähköisellä maksunkeruujärjestelmällä viimeistään vuonna 2005.
8. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että sähköisen maksunkeruun Euroopan laajuisen palvelun toimintaa varten tarvittava henkilötietojen käsittely tehdään luonnollisten henkilöiden perusoikeuksien ja vapauksien suojelua koskevia eurooppalaisia sääntöjä, erityisesti direktiivejä 95/46/EY et 2002/58/EY, noudattaen.

### *3 artikla*

#### *Sähköisen maksunkeruun Euroopan laajuisen palvelun luominen*

1. Otetaan käyttöön sähköisen maksunkeruun Euroopan laajuinen palvelu kaikissa yhteisön tieinfrastruktuureissa, joista peritään tie- tai käyttömaksua. Palvelu kattaa koko tämän verkon yhdellä tilaussopimuksella, joka voidaan tehdä minkä tahansa verkon osan hallinnoijan kanssa.
2. Sähköisen maksunkeruun Euroopan laajuinen palvelu ei riipu perittävien maksujen tasosta eikä käyttötarkoituksesta. Se koskee ainoastaan tie- tai käyttömaksujen perintätapaa. Palvelu on sama riippumatta siitä, missä ajoneuvo on rekisteröity, mikä on palvelun tilaajan kansallisuus tai sen toiminnanharjoittajan kansallisuus, jolta palvelu on tilattu, tai missä tieverkon vyöhykkeessä tai pisteessä maksu peritään.
3. Kaikkien asianomaisten verkkojen hallinnoijien on tarjottava asiakkailleen Euroopan laajuista palvelua seuraavan aikataulun mukaisesti:
  - a) kaikille yli 3,5 tonnin painoisille ajoneuvoille ja kaikille ajoneuvoille, jotka on tarkoitettu enemmän kuin 9 henkilön (kuljettaja + 8) kuljettamiseen, 1 päivästä tammikuuta 2005 alkaen,
  - b) kaikille muille ajoneuvotyypeille viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2010.

### *4 artikla*

#### *Sähköisen maksunkeruun Euroopan laajuisen palvelun määrittely*

1. Sähköisen maksunkeruun Euroopan laajuinen palvelu määritellään seuraavien osatekijöiden perusteella:
  - a) palvelun ja sen laadun toiminnalliset ja tekniset eritelvät ja sen käytön laajuus tiemaksuasemilla maksujen perimisestä aiheutuvien jonojen, viivästysten ja kaikenlaisten vaaratilanteiden vähentämiseksi,

- b) teknisen standardoinnin aloittaminen ja seuranta Euroopan standardointielimissä,
  - c) käytettyihin standardeihin tai esistandardeihin mahdollisesti tehtävät tekniset täydennykset, jotka varmistavat yhteentoimivuuden; menettelyt, joilla voidaan ottaa huomioon tekniikan kehitys ja erityisesti matkaviestintätekniikan kehitys, jotta voidaan täydentää niiden tekniikoiden luetteloa, joihin sähköisen maksunkeruun Euroopan laajuinen palvelu perustuu,
  - d) eritelvät laitteiden integroimiseksi ajoneuvoihin,
  - e) ajoneuvoihin asennettavien sekä tien laitaan sijoitettavien laitteiden, samoin kuin ajoneuvon ja laitteen muodostaman kokonaisuuden tyyppi hyväksyntämenettelyt Euroopan tasolla erityisesti liikenneturvallisuuden kannalta,
  - f) ajoneuvojen luokittelu,
  - g) maksutapahtumien mallit,
  - h) kyseisen tieverkon hallintojen välinen yhteisymmärryspöytäkirja, joka mahdollistaa palvelun toteuttamisen Euroopan tieverkossa siten, että asiakas joutuu tekemään vain yhden sopimuksen,
  - i) erityistapausten käsittely, kuten satunnaiset käyttäjät ja kaiken tyyppiset toimintahäiriöt,
  - j) valittavien teknisten ratkaisujen validointi luonnollisten henkilöiden perusoikeuksien ja vapauksien suojelua, varsinkin yksityisyyden suojaa, koskevien eurooppalaisten sääntöjen kannalta. Erityisesti on varmistettava direktiivien 95/46/EY ja 2002/58/EY noudattaminen.
2. Sähköisen maksunkeruun Euroopan laajuinen palvelu perustuu 2 artiklassa tarkoitettuihin teknisiin ratkaisuihin.
  3. Komissio tekee sähköisen maksunkeruun Euroopan laajuisen palvelun määrittelyä koskevat tekniset päätökset 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.
  4. Komissio pyytää direktiivillä 98/34/EY perustettua menettelyä noudattaen eurooppalaisia standardointielimiä ja erityisesti Euroopan standardointikomiteaa pyrkimään kaikin tarvittavin keinoin siihen, että sähköisiin maksunkeruujärjestelmiin sovellettavat standardit, erityisesti mikroaaltotekniikkaa sekä satelliittipaikannus- ja matkaviestintätekniikkaa hyödyntävien järjestelmien standardit, hyväksytään nopeasti.
  5. Euroopan laajuista sähköisen maksunkeruun palvelua tukevien laitteiden on erityisesti oltava direktiivien 1999/5/EY (radio- ja telepäätelaitteet) ja 89/336/EY (sähkömagneettinen yhteensopivuus) vaatimusten mukaisia.

*5 artikla*  
*Komitea*

Komissiota avustaa sähköisiä maksunkeruujärjestelmiä käsittelevä komitea, joka muodostuu jäsenvaltioiden edustajista ja jonka puheenjohtajana on komission edustaja.

Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY<sup>43</sup> 5 ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu määräaika vahvistetaan kolmeksi kuukaudeksi.

Komitea vahvistaa työjärjestyksensä.

*6 artikla*

Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2004. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltiot säätävät siitä, miten viittaukset tehdään.

*7 artikla*

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

*8 artikla*

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä [...]

*Euroopan parlamentin puolesta*  
*Puhemies*

*Neuvoston puolesta*  
*Puheenjohtaja*

---

<sup>43</sup> EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

# RAHOITUSSELVITYS

**Politiikan ala(t): Energia ja liikenne**

**Toiminta: Kestävän liikkuvuuden politiikka**

**TOIMENPITEEN NIMI: EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI TIEMAKSUJEN SÄHKÖISTEN KERUUJÄRJESTELMIEN LAAJASTA KÄYTTÖÖNOTOSTA JA YHTEENTOIMIVUUDESTA YHTEISÖSSÄ**

## 1. BUDJETTIKOHTA/-KOHDAT

B2-7 0 4 A Kestävä liikkuvuus – Hallintoon liittyvät menot (vuodeksi 2003)

06 01 04 03 Kestävä liikkuvuus – Hallintoon liittyvät menot (vuodesta 2004 alkaen)

## 2. NUMEROTIEDOT

2.1 **Toimen kokonaismääräraha (B osa): milj. euroa maksusitoumusmäärärahoina: ei ole**

2.2 **Toimenpiteen soveltamisaika: vuosittainen**

alkaa 2003, päättyy noin 2009

2.3 **Monivuotinen kokonaismenoarvio:**

a) **Maksusitoumusmäärärahojen/maksumäärärahojen aikataulu (rahoitustuki) (vrt. kohta 6.1.1)**

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	Vuosi 2003	2004	2005	2006	2007	2008 ja seur.	Yh- teensä
Maksusitoumus- määrärahat (MSM)							
Maksumäärärahat (MM)							

b) **Tekninen ja hallinnollinen apu ja tukimenot (vrt. kohta 6.1.2)**

MSM	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900
MM	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900



A+b yhteensä							
MSM	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900
MM	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900

c) Henkilöstö- ja muiden hallintomenojen kokonaisvaikutus rahoitukseen (vrt. kohdat 7.2 ja 7.3)

MSM/MM	0,158	0,158	0,158	0,158	0,158	0,158	0,948
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

a+b+c YHTEENSÄ							
MSM	0,308	0,308	0,308	0,308	0,258	0,358	1,848
MM	0,308	0,308	0,308	0,308	0,258	0,358	1,848

## 2.4 Yhteensopivuus ohjelmasuunnitelman ja rahoitusnäkymien kanssa

XX Ehdotus on tehdyn ohjelmasuunnitelman mukainen.

Ehdotus edellyttää rahoitusnäkymien kyseisen otsakkeen ohjelmasuunnitelman muuttamista,

ja tämä voi edellyttää toimielinten sopimuksen määräysten soveltamista.

## 2.5 Vaikutukset tuloihin<sup>44</sup>

XX Ei rahoitusvaikutuksia (kyseessä ovat toimenpiteen toteuttamiseen liittyvät tekniset näkökohdat).

TAI

Vaikutukset tuloihin ovat seuraavat:

**- Huomautus: tuloihin kohdistuvan vaikutuksen laskutapaa koskevat täsmennykset ja huomautukset on liitettävä tähän rahoitus selvitykseen erillisellä sivulla.**

milj. euroa (yhden desimaalin tarkkuudella)

Budjetti- kohta	Tulot	Ennen toimen aloitta- mista [vuosi n - 1]	Toimenpiteen jälkeen							
			[Vuosi n]	[n + 1]	[n + 2]	[n + 3]	[n + 4]	[n + 5]		
	a) Absoluuttiset tulot									
	b) Tulojen muutokset	Δ								

**(Kaikki asianomaiset budjettikohdat ilmoitetaan, ja taulukkoon lisätään tarvittaessa rivejä, jos toimenpide kohdistuu useampaan budjettikohtaan.)**

<sup>44</sup> Tarkemmat tiedot erillisessä selvityksessä.

### 3. BUDJETTITIEDOT

Menolaji		Uusi	EFTA osallistuu	Ehdokasmaat osallistuvat	Rahoitusnäkymien otsake
EPM	EJM	EI	EI	EI	nro [3...]

### 4. OIKEUSPERUSTA

*Perustamissopimuksen 71 artiklan 1 kohta*

### 5. KUVAUS JA PERUSTELUT

#### 5.1 Yhteisön toiminnan tarve<sup>45</sup>

##### 5.1.1 Tavoitteet

Komissio on jo useiden vuosien ajan kehottanut jäsenvaltioita yhdenmukaistamaan tällä alalla toteuttamiaank hankkeita, jotta vältettäisiin tilanne, jossa keskenään yhteensopimattomia järjestelmiä on yhtä monta kuin jäsenvaltioita ja jokainen järjestelmä edellyttää erillisen sähköisen laitteen asentamista ajoneuvoihin. Tutkimuksen ja teknologian kehittämisen puiteohjelmissa ja alueellisissa Eurohankkeissa investoiduista miljoonista euroista huolimatta tämä strategia ei ole tuottanut tulosta. Tästä saatiin todiste toukokuussa 2002, kun Saksa ja Itävalta päättivät samanaikaisesti ottaa käyttöön kansalliset järjestelmät, jotka ovat keskenään yhteensopimattomia.

Direktiivillä luodaan tarvittavat edellytykset sähköisen maksunkeruun Euroopan laajuisen palvelun toteuttamiselle. Palvelu perustuu periaatteeseen, jonka mukaan jokaisen asiakkaan on tehtävä vain yksi sopimus ja jokaiseen ajoneuvoon on asennettava vain yksi laite kaikilla yhteisön maksullisilla teillä.

Palvelu perustuu kahteen tekniikkaan:

- 5,8 GHz:n mikroaaltajärjestelmät, jotka ovat jo nykyisin yleisessä käytössä Euroopan maksullisilla moottoriteillä.
- Satelliittipaikannukseen yhdistetty matkaviestintä on innovatiivinen ratkaisu, joka pitkällä aikavälillä perustuu Galileo-hankkeeseen. Se on ainoa ratkaisu, jonka avulla voidaan toteuttaa komission ja jäsenvaltioiden haluamat uudet tiemaksupolitiikat, joilla pyritään parantamaan kysynnän säätelyä ja liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta koko keskeisessä tieverkossa sekä kaupungeissa että kaupunkien välillä. Direktiivissä suositellaan, että tulevaisuudessa käytetään ensisijaisesti tätä viimeksi mainittua ratkaisua.

Direktiivillä perustetaan sähköisiä maksunkeruujärjestelmiä käsittelevä komitea, jonka tehtävänä on käsitellä yhteistoiminnassa jäsenvaltioiden kanssa kaikkia Euroopan laajuisen palvelun käyttöönottoon liittyviä teknisiä ja sopimukseen liittyviä kysymyksiä.

##### 5.1.2 Ennakoarviointiin liittyvät toimenpiteet

*Ei koske kyseistä toimenpidettä.*

<sup>45</sup> Tarkemmat tiedot erillisessä selvityksessä.

### 5.1.3 Jälkiarvioinnin perusteella toteutetut toimenpiteet

*Ei koske kyseistä toimenpidettä.*

## 5.2 Suunnitellut toimet ja yhteisön rahoitustukea koskevat yksityiskohtaiset säännöt

Euroopan laajuisen palvelun yksityiskohtaiset säännöt on määriteltävä tarkasti, samoin kuin suuri joukko siihen liittyviä teknisiä toimenpiteitä. Näistä voidaan esimerkkinä mainita eurooppalaisten infrastruktuurien hallintojen välinen yhteisymmärryspöytäkirja palvelun toteuttamisesta ja korvausjärjestelmän perustamisesta.

Tätä varten direktiiviehdotuksen 5 artiklassa säädetään, että komissiota avustaa komitea, joka koostuu jäsenvaltioiden edustajista, joilla on käytännön kokemusta sähköisten maksunkeruujärjestelmien ja tieverkkojen hallinnan aloilta ja jotka voivat siten teknisellä osaamisellaan tuoda lisävalaistusta komission päätöksentekoon. Tällaista komiteaa ei ole vielä olemassa, joten se on perustettava. Sen työ pohjautuu tutkimuksen ja teknologian kehittämisen puiteohjelman ja Euroopan laajuisten verkkojen yhteydessä toteutettujen tutkimushankkeiden tuloksiin. Komission johdolla on jo toteutettu valmistelutöitä, joihin ovat osallistuneet kansalliset viranomaiset, infrastruktuurien hallinnot ja alan teollisuus.

Komissio saattaa komitean käsiteltäväksi muun muassa seuraavat asiat:

- tarjotun palvelun täsmällinen määritelmä: erityisesti toiminnalliset ja tekniset eritelmät palvelun ja sen laadun sekä sen käytön laajuuden osalta tiemaksuasemilla maksujen perimisestä aiheutuvien jonojen, viivästysten ja kaikenlaisten vaaratilanteiden vähentämiseksi. Lisäksi käsitellään tilaussopimukseen liittyviä maksutapoja, myynnin jälkeisiä palveluja jne.;
- sähköisten maksunkeruusovellusten määrittely: tämä tarkoittaa, että on ainoastaan yksi tapa käyttää sähköisiä maksunkeruulaitteita. Esimerkiksi pankkikortteina ja sairausvakuutus kortteina käytettävät älykortit ovat teknisesti yhteensopivia, mutta ainoastaan pankkikortilla voidaan nostaa rahaa automaattista. Samantyyppistä ongelmaa joudutaan käsittelemään myös tässä yhteydessä;
- teknisen standardoinnin aloittaminen ja seuranta Euroopan standardointielimissä;
- käytettyihin standardeihin mahdollisesti tehtävät tekniset täydennykset, jotka varmistavat yhteentoimivuuden; menettelytavat, joita käytetään tekniikan kehityksen huomioon ottamiseksi erityisesti matkaviestinnän alalla;
- sähköisten maksunkeruumenettelyjen yhdenmukaistaminen toiminnanharjoittajien kesken: ajoneuvojen luokittelu, tiemaksuasemilla käytettävät merkit, satunnaiset käyttäjät, joilla ei ole laitteita, jne.;
- eritelmät laitteiden integroimiseksi ajoneuvoihin;
- ajoneuvoihin asennettavien sekä tien laitaan sijoitettavien laitteiden, samoin kuin ajoneuvon ja laitteen muodostaman kokonaisuuden tyyppi hyväksyntämenettelyt Euroopan tasolla erityisesti liikenneturvallisuuden kannalta;
- valittavien teknisten ratkaisujen validointi luonnollisten henkilöiden perusoikeuksien ja vapauksien suojelua, erityisesti heidän yksityiselämänsä suojelua, koskevien

eurooppalaisten sääntöjen kannalta. Erityisesti on varmistettava direktiivien 95/46/EY<sup>46</sup> ja 2002/58/EY<sup>47</sup> noudattaminen;

- menettelyt toimintahäiriöiden sattuessa (laitevika, tahallinen tai tahaton väärä käyttö, vaaratilanteet jne.) erityisesti kansainvälisessä käytössä, kun asiakas tulee eri maasta kuin siitä, jossa maksupaikka sijaitsee;
- toiminnanharjoittajien välinen yhteisymmärryspöytäkirja, joka mahdollistaa palvelun toteuttamisen Euroopan tieverkossa siten, että asiakas joutuu tekemään vain yhden sopimuksen. Tähän yhteisymmärryspöytäkirjaan pitäisi myöhemmässä vaiheessa voida ottaa mukaan myös pankit, joiden maksukortit liitetään sähköisiin maksunkeruujärjestelmiin.

Pyydetty määräraha kattavat kaikki komitean käsittelyä varten tarvittavista selvityksistä johtuvat kulut.

### 5.3 Toteutusta koskevat yksityiskohtaiset säännöt

Komitean valitsema ja komission nimeämä ulkoisten asiantuntijoiden ryhmä toteuttaa työn komission valvonnassa. Asiantuntijat valitaan tarjouskilpailun perusteella.

## 6. RAHOITUSVAIKUTUKSET

### 6.1 Kokonaisrahoitusvaikutus, B osa (koko ohjelmakaudeksi): ei ole

*(Alla olevassa taulukossa ilmoitettujen kokonaismäärien laskutapa on selitettävä taulukossa 6.2 esitetyn jaottelun avulla.)*

#### 6.1.1 Rahoitustuki

MSM milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Jakautuminen	[Vuosi n]	[n + 1]	[n + 2]	[n + 3]	[n + 4]	n + 5 ja seur.]	Yhteensä
Toimi 1							
Toimi 2							
jne.							
<b>YHTEENSÄ</b>							

#### 6.1.2 Tekninen ja hallinnollinen apu ja tukimenot sekä tietotekniikkamenot (MSM)

<sup>46</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 95/46/EY, annettu 24. lokakuuta 1995, yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta.

<sup>47</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/58/EY, annettu 12. heinäkuuta 2002, henkilötietojen käsittelystä ja yksityisyyden suojasta sähköisen viestinnän alalla (sähköisen viestinnän tietosuojadirektiivi).

	[Vuosi n]	[n + 1]	[n + 2]	[n + 3]	[n + 4]	n + 5 ja seur.]	Yhteensä
1) Tekninen ja hallinnollinen apu							
a) Teknisen avun toimitot							
b) Muu tekninen ja hallinnollinen apu – sisäinen – ulkoinen  <i>josta hallinnon tietotekniikkajärjestelmien rakentamis- ja ylläpitokustannusten osuus</i>							
Kohta 1 yhteensä							
2) Tukimenot							
a) Selvitykset	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	
b) Asiantuntijakokoukset							
c) Tiedotus ja julkaisut							
Kohta 2 yhteensä							
<b>YHTEENSÄ</b>	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	

## 6.2 Toimenpidekohtainen kustannuslaskelma, B osa (koko ohjelmakaudeksi)<sup>48</sup>: ei ole

(Jos toimia on useita, on ilmoitettava kuhunkin toimeen kuuluvista konkreettisista toimenpiteistä tarkat tiedot suoritteiden laajuuden ja kustannusten arviointia varten.)

MSM milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Jakautuminen	Suorite/Tuotos (hanke, asiakirja, ...)	Suoritteiden/ tuotosten määrä  (yhteensä vuosiksi 1...n)	Yksikkö- kustannus keskimäärin	Kokonais- kustannukset  (yhteensä vuosiksi 1...n)
	1	2	3	4 = (2 X 3)

<sup>48</sup> Tarkemmat tiedot erillisessä selvityksessä.

<u>Toimi 1</u> - Toimenpide 1 - Toimenpide 2  <u>Toimi 2</u> - Toimenpide 1 - Toimenpide 2 - Toimenpide 3  jne.				
KOKONAISKUSTANNUKSET				

(Laskutapa on tarvittaessa selitettävä.)

## 7. VAIKUTUKSET HENKILÖSTÖÖN JA HALLINTOMENOIHIIN

### 7.1 Vaikutus henkilöstöön

Toimen laji		Toimenpiteen hallinnointiin tarvittava nykyinen ja/tai uusi henkilöstö		Yhteensä	Tehtävän kuvaus
		Vakinaisten toimien määrä	Määräaikaisten toimien määrä		
Virkamiehet tai Väliaikaiset toimihenkilöt	A B C	1		1	<i>Sähköistä maksunkeruuta käsittelevän komitean hallinto ja sihteeristö, komitean käyttämien asiantuntijaryhmien työskentelyn valvonta, komitean päätösten seuranta ja mahdollisten vastaavien säädöstoimien toteuttaminen</i>
Muu henkilöstö			Asiantuntijoiden alatyöryhmät		
Yhteensä					

### 7.2 Henkilöstön taloudellinen kokonaisvaikutus

Henkilöstön laji	Määrä euroina	Laskutapa *
Virkamiehet		
Väliaikaiset toimihenkilöt	108 000	

Muu henkilöstö  (budjettikohta mainittava)		
Yhteensä	108 000	

Määrät vastaavat 12 kuukauden kokonaismenoja.

### 7.3 Muut toimesta johtuvat hallintomenot

Budjettikohta (numero ja nimike)	Määrä euroina	Laskutapa
<b>Kokonaismääräraha (osasto A7)</b>	A07031: 50 000	4 kokousta vuodessa – matkakorvaukset
A071 – Virkamatkat		Sääntelykomitea
A07030 - Kokoukset		
A07031 - Pakolliset komiteat (1)		
A07032 - Ei-pakolliset komiteat (1)		
A07040 - Konferenssit		
A0705 – Selvitykset ja kuulemiset		
Muut menot (eriteltävä)		
<b>Tietojärjestelmät (A-5001/A-4300)</b>		
Muut menot A osa (eriteltävä)		
Yhteensä	50.000	

Määrät vastaavat 12 kuukauden kokonaismenoja.

(1) Mainittava komitean laji sekä ryhmä, johon se kuuluu.

I	Yhteensä vuodessa (7.2 + 7.3)	158 000 €
II	Toimen kesto	6 vuotta
III	Toimen kokonaiskustannukset (I x II)	948 000 €

**TARVITTAVAT HENKILÖSTÖ- JA HALLINNOLLISET RESURSSIT KATETAAN HALLINNOIVALLE PO:LLE VUOSITTAISEN MÄÄRÄRAHOJEN JAON YHTEYDESSÄ OSOITETUSTA MÄÄRÄRAHASTA.**

## 8. SEURANTA JA ARVIOINTI

### 8.1 Seurantajärjestelmä

*Sähköisiä maksunkeruujärjestelmiä käsittelevän komitean työskentelyn seuranta järjestetään ensimmäisissä kokouksissa laadittavan täsmällisen määritelmän sekä komitean työohjelman ja siihen liittyvän aikataulun perusteella direktiivin tavoitteiden saavuttamista silmällä pitäen. Ensimmäinen tavoite on toteuttaa 1. tammikuuta 2005 mennessä Euroopan laajuinen palvelu*

*kaikilla niillä yhteisön teillä, jotka ovat maksullisia raskaille tavarankuljetusajoneuvoille. Suunnitelman seurannan avulla voidaan tarkastaa, että työ etenee tarpeiden mukaisesti.*

*Palvelun käyttöönottoa varten määritellään seuraavat indikaattorit: niiden kaistojen määrä maksuasemaa kohti, jotka on varustettu mainitulla palvelulla, tilausten vastaanottopisteiden määrä, ... (komitean täsmennettävä). Palvelu toteutetaan vuonna 2004, ja indikaattorit mitataan tuolloin jäsenvaltioille osoitetulla suoralla pyynnöllä.*

## **8.2 Arvioinnin yksityiskohtaiset säännöt ja arviointijaksot**

*Komitean työsuunnitelma tarkistetaan joka kolmas kuukausi.*

*Palvelun käyttöönottoa varten toimenpiteet päivitetään komitean määrittämien indikaattorien perusteella joka kolmas kuukausi ja vuoden 2004 loppupuolelta alkaen joka kuukausi.*

Maaliskuussa 2005 tehdään jälkiarviointi koko palvelun toiminnasta. Arviointi annetaan tarjouskilpailun perusteella valitun ulkoisen toimeksisaajan tehtäväksi alihankintana. Sen tavoitteena on varmistaa, että palvelu on otettu käyttöön tavoitteen mukaisesti, ja erityisesti kerätä asianomaisten asiakkaiden mielipiteitä ja kommentteja heidän tyytyväisyytensä mittaamiseksi ja Euroopan laajuisen palvelun arvioimiseksi ennen palvelun laajentamista henkilöautoihin. Selvitys voidaan tehdä kahdessa vaiheessa, toinen kolmen kuukauden kuluttua (maaliskuussa 2005), toinen sen jälkeen, kun palvelu on ollut käytössä vuoden (tammikuussa 2006).

## **9. PETOSTEN TORJUNTATOIMET**

Ei koske kyseistä toimenpidettä.



## VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

### EHDOTUKSEN VAIKUTUS YRITYSTOIMINTAAN JA ERITYISESTI PIENIIN JA KESKISUURIIN YRITYKSIIN (PK-YRITYKSET)

#### EHDOTUKSEN NIMI

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi tiemaksujen sähköisten keruujärjestelmien laajasta käyttöönnotosta ja yhteentoimivuudesta yhteisössä

#### ASIAKIRJAN VIITENUMERO

#### EHDOTUS

1. Miksi yhteisön lainsäädäntö on tarpeen tällä alalla ja mitkä ovat sen päätavoitteet, kun otetaan huomioon toissijaisuusperiaate?

Komissio on jo useiden vuosien ajan kehottanut jäsenvaltioita yhdenmukaistamaan tällä alalla toteuttamiaank hankkeita, jotta vältettäisiin tilanne, jossa keskenään yhteensopimattomia järjestelmiä on yhtä monta kuin jäsenvaltioita ja jokainen järjestelmä edellyttää erillisen sähköisen laitteen asentamista ajoneuvoihin. Tutkimuksen ja teknologian kehittämisen puiteohjelmissa ja alueellisissa Euro-hankkeissa investoiduista miljoonista euroista huolimatta tämä strategia ei ole tuottanut tulosta. Tästä saatiin todiste toukokuussa 2002, kun Saksa ja Itävalta päättivät samanaikaisesti ottaa käyttöön kansalliset järjestelmät, jotka ovat keskenään yhteensopimattomia.

Direktiivillä luodaan tarvittavat edellytykset sähköisen maksunkeruun Euroopan laajuisen palvelun toteuttamiselle. Palvelu perustuu periaatteeseen, jonka mukaan jokaisen asiakkaan on tehtävä vain yksi sopimus ja jokaiseen ajoneuvoon on asennettava vain yksi laite kaikilla yhteisön maksullisilla teillä.

Palvelu perustuu kahteen tekniikkaan:

- 5,8 GHz:n mikroaaltajärjestelmät, jotka ovat nykyisin käytössä Euroopan maksullisilla moottoriteillä.
- Satelliittipaikannukseen yhdistetty matkaviestintä on innovatiivinen ratkaisu, joka pitkällä aikavälillä perustuu Galileo-hankeeseen. Se on ainoa ratkaisu, jonka avulla voidaan toteuttaa komission ja jäsenvaltioiden haluamat uudet tiemaksupolitiikat, joilla pyritään parantamaan kysynnän säätelyä ja liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta koko keskeisessä tieverkossa sekä kaupungeissa että kaupunkien välillä. Direktiivissä suositellaan, että tulevaisuudessa käytetään ensisijaisesti tätä viimeksi mainittua ratkaisua.

Direktiivillä perustetaan sähköisiä maksunkeruujärjestelmiä käsittelevä komitea, jonka tehtävänä on käsitellä yhteistoiminnassa jäsenvaltioiden kanssa kaikkia Euroopan laajuisen palvelun käyttöönottoon liittyviä teknisiä ja sopimuksiin liittyviä kysymyksiä.

#### VAIKUTUS YRITYSTOIMINTAAN

2. Mitä yrityksiä ehdotus koskee?

- Yritystoiminnan alat:  
Autojen elektroniikkalaitteiden valmistajat, tieinfrastruktuurien hallinnot ja kuljetusalan yritykset.
- Yritysten koko (pienien ja keskisuurten yritysten osuus):  
1–5000 työntekijää. Kaikki valmistajat ovat pk-yrityksiä. Infrastruktuurien hallinnot työllistävät pienimmillään 200 henkilöä ja suurimmillaan 5000 henkilöä. Kuljetusalan yritysten koko voi vaihdella paljonkin yhden henkilön yrityksistä useita satoja henkilöitä työllistäviin yrityksiin.
- Onko yhteisössä erityisiä maantieteellisiä alueita, joille nämä yritykset ovat sijoittautuneet?  
Ei, yritykset ovat levittyneet melko tasaisesti ja tulevaisuudessa tämä suuntaus korostuu.

3. Mitä yritysten on tehtävä noudattaakseen ehdotusta?

Infrastruktuurien hallintojen on suunnattava tulevat investointinsa direktiivissä mainittuihin teknisiin ratkaisuihin. Niiden on varustettava maksulliset verkkonsa direktiivissä mainituilla laitteilla, vaikka ne eivät nykyisin käyttäisikään sähköisiä maksunkeruujärjestelmiä. Vanhat investoinnit kuitenkin säilytetään, kunnes ne vanhenevat.

Autolaitteiden valmistajat saavat tekniset ohjeet, joita niiden on noudatettava kaikkien Euroopassa käytettävien järjestelmien yhteentoimivuuden varmistamiseksi ja jotka helpottavat niiden toimintaa tulevina vuosina, koska mainitut ratkaisut ovat jo yleisesti tunnettuja ja toteutettuja.

4. Mitkä ovat ehdotuksen todennäköiset talousvaikutukset?

- Työllisyyteen:  
Uusia, ammattitaitoa vaativia työpaikkoja syntyy teollisuudessa ja palvelualalla. Pelkästään Saksassa arvioidaan syntyvän 40 000 työpaikkaa. Tämän arvion perusteella viidessätoista jäsenvaltiossa syntyy yli 200 000 ammattitaitoa vaativaa työpaikkaa. Teollisuus saa merkittävää vetoapua tuotteidensa edistämässä maailmanmarkkinoilla. Tämä apu on sitäkin merkittävämpää, koska direktiivillä edistetään innovatiivisia ratkaisuja, jotka soveltuvat kaikkien kuviteltavissa olevien tiemaksupolitiikkojen tarpeisiin.
- Infrastruktuurien hallintojen osalta työpaikkoja voidaan menettää pitkällä aikavälillä, mutta menetykset kohdistunevat pelkästään kausiluonteisiin työpaikkoihin. Ne vakituiset työntekijät, joihin vaikutukset saattavat kohdistua vuoteen 2010 mennessä, voidaan helposti siirtää muihin tehtäviin, kuten tilaajapalveluun, myynnin jälkeisiin palveluihin tai moottoriteiden ylläpitoon.
- Investointeihin ja uusien yritysten perustamiseen:  
Uusia yrityksiä syntyy maksujen perimisen, asiakashallinnon ja rajat ylittävien petosten valvonnan aloilla. Lisäksi voidaan perustaa järjestelmien ylläpidosta vastaavia yrityksiä. Näin käy Saksassa jo vuonna 2003.

- Yritysten kilpailukykyyn:  
Avointen järjestelmien käyttöönotto edistää yritysten kilpailukykyä, sillä järjestelmiin ei enää liity omistusoikeutta kuten nykyisin on usein laita. Standardointitoiminnan ja komiteamenettelyn avulla direktiivillä taataan avoimet markkinat, joiden ulkopuolelle ei suljeta yhtäkään laitetoimittajaa. Selvitysten mukaan direktiivi ei sulkisi markkinoiden ulkopuolelle yhtäkään tällä hetkellä tunnetuista laitetoimittajista.

5. Sisältyykö ehdotukseen toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on ottaa huomioon pienten ja keskisuurten yritysten erityistarpeet (muihin ryhmiin verrattuna lievemmat tai erilaiset vaatimukset tms.)?

Näiden markkinoiden tekninen sektori koostuu kokonaan pk-yrityksistä, joten direktiivin säännökset sopivat täydellisesti tähän tilanteeseen. Kaikki nämä yritykset ovat jo usean vuoden ajan pyytäneet, että komissio toteuttaisi lainsäädäntötoimia Euroopan standardointikomiteassa vallitsevan pattitilanteen laukaisemiseksi, jotta yritykset voisivat perustaa tuotteensa normatiivisiin viiteasiakirjoihin. Jos tuotteet eivät voi olla CEN-standardien mukaisia, "EY:n direktiivin mukainen" on koko ammattikunnan odottama viitemerkintä.

#### **KUULEMINEN**

6. Luettelo ehdotuksen valmistelussa kuulluista tahoista ja niiden esittämien kantojen pääpiirteet

Sähköisten maksunkeruulaitteiden toimittajat: THALES e-transactions, CS ROUTE, KAPSCH, COMBITECH ja Q-FREE ilmoittavat, että yhteentoimiva ja kaikkien Euroopassa nykyisin käytössä olevien maksunkeruujärjestelmien kanssa viestimään kykenevä laite on toteutettavissa,

- jos sen markkinoitavuus voidaan validoida,
- vain jos jokin infrastruktuurin hallinto julkistaa tarjouskilpailun miljoonasta laitteesta,
- mutta se vaatisi vähintään kolmen vuoden kehitystyön, viimeistelyn ja laatuvarmistuksen.

Laitevalmistajat eivät anna mitään sitoumuksia tällaisen laitteen hinnasta.

Infrastruktuurien hallinnot: Euroopan maksullisten moottoriteiden toimiluvanhaltijoiden yhdistys (ASECAP), Ranskan moottoritieyritysten yhdistys (ASF), Espanjan moottoritieyritysten yhdistys (ASETA), Italian moottoritieyritysten yhdistys (AISCAT), Itävallan maksullisten teiden toimiluvanhaltija (ASFINAG), Saksan sähköisten maksunkeruujärjestelmien toimiluvanhaltija (TOLL COLLECT), Portugalin moottoriteiden toimiluvanhaltija (BRISA) ja Sveitsin sähköisten maksunkeruujärjestelmien neuvonantava elin (RAPP AG) suhtautuivat varauksin tiettyihin direktiivissä esitettyihin suuntauksiin erityisesti tekniikoiden valinnan osalta.

Kahdenvälisiä neuvotteluja on järjestetty useiden sähköisiä maksunkeruujärjestelmiä käyttävien tai niistä kiinnostuneiden jäsenvaltioiden viranomaisien kanssa (Yhdistynyt kuningaskunta, Ranska, Belgia, Alankomaat, Espanja, Portugali, Italia, Itävalta ja Saksa) sekä Sveitsin ja EFTA-maiden kanssa. Direktiivistä pidettiin

27. kesäkuuta 2002 yleinen esittelytilaisuus 15 jäsenvaltion edustajille.  
Jäsenvaltioiden esittämät huomautukset on otettu huomioon.