

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Valkoinen kirja – Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää”

KOM(2011) 144 lopullinen

(2012/C 24/32)

Esittelijä: **Pierre-Jean COULON**

Toinen esittelijä: **Stefan BACK**

Komissio päätti 28. maaliskuuta 2011 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 304 artiklan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta

Valkoinen kirja – Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää

KOM(2011) 144 lopullinen.

Asian valmistelusta vastannut ”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta” -erityisjaosto antoi lausuntonsa 7. lokakuuta 2011.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 26.–27. lokakuuta 2011 pitämässään 475. täysistunnossa (lokakuun 26. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin ääniä 170 puolesta ja 3 vastaan 8:n pidättyessä äänestämästä.

1. Päätelmät ja suositukset

1.1 Euroopan talous- ja sosiaalikomitea (ETSK) suhtautuu pääosin myönteisesti valkoiseen kirjaan ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma” (jäljempänä ’etenemissuunnitelma’). Etenemissuunnitelmassa esitetyt strategiat vastaavat suurelta osin sitä, mitä komitea on aiemmissa lausunnoissaan esittänyt. Komitea suhtautuu kuitenkin varauksellisesti tiettyihin kohtiin.

1.2 ETSK on samaa mieltä siitä, että tavoite vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä 60 prosenttia vuoteen 2050 mennessä on EU:n yleisten ilmastopoliittisten tavoitteiden mukainen, vaikkakin erittäin haasteellinen päämäärä, ja että siinä on onnistuttu sovittamaan tasapainoisesti yhteen toisaalta tarve vähentää kasvihuonekaasupäästöjä nopeasti ja toisaalta aika, joka vaaditaan energiatehokkuuden optimoimiseen yhtenäisellä Euroopan liikennealueella ja uusien, kestävien polttoaineiden ja käyttövoimajärjestelmien kehittämiseen, jotta voidaan vähentää riippuvuutta fossiilisista polttoaineista.

1.3 ETSK toteaa, että tavoitteiden, niiden saavutuskeinojen ja niiden saavuttamiseen tarvittavan rahoituksen välillä on suuri kuilu. ETSK suosittelee etenemissuunnitelman strategisten toimenpiteiden (vuoteen 2050 asti) ja käytännönläheisempien, lähitulevaisuudessa toteutettavien toimenpiteiden (2020 ja 2030) sovittamista paremmin yhteen.

1.4 Kuten etenemissuunnitelmassa aivan oikein todetaan, vaihtoehtoisten liikennemuotojen markkinaosuuden kasvattaminen edellyttää suuria infrastruktuuri-investointeja. Asiakirjassa käsitellään kuitenkin pääasiassa vain tulevan Euroopan laajuisen

liikenneverkon runkoverkon rahoitusta ja esitetään mahdollisia keinoja siihen tarvittavan rahoituksen hankkimiseen ainakin osittain. Käyttömaksut ja yksityinen rahoitus eivät ole toteuttamiskelpoisia ratkaisuja kaikkialla. Nämä huomautukset liittyvät niin ikään yleisesti infrastruktuuriin, myös edelleen tarvittavaan tieinfrastruktuuriin ja sen ylläpitoon. ETSK suosittelee, että liikenneinfrastruktuuria varten varataan riittävästi rahoitusta vuoden 2013 jälkeisestä monivuotisesta rahoituskehystä. Tulevat hankkeet edellyttävät, että jäsenvaltiot ja EU:n toimielimet kordinoivat paremmin suunnitteluun ja painopisteiden määrittelyyn käyttämiään kriteerejä. Hankkeissa on huolehdittava myös olemassa olevan infrastruktuurin uuden aikaistamisesta.

1.5 ETSK kannattaa sellaisen strategian laatimista, jolla edistetään siirtymistä tehokkaaseen ja aidosti kestäväpohjaiseen liikenteeseen Euroopassa ja jossa otetaan talouteen ja ympäristöön liittyvien haasteiden lisäksi huomioon myös sosiaaliset haasteet. Työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu on otettava kaikkien liikennemuotojen kehittämisessä aiempaa enemmän huomioon, ja sitä on lisättävä. ETSK panee merkille, että etenemissuunnitelmassa viitataan ”vähimmäispalveluvaatimuksiin”. Se kuitenkin katsoo, että tämä asia kuuluu käsitellä EU:n jäsenvaltioissa käytävissä työehtosopimusneuvotteluissa. Komitea yhtyy komission näkemykseen siitä, että työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu on olennaisen tärkeää työriitojen välttämiseksi, ja työntekijöiden oikeutta kollektiiviseen toimintaan on kunnioitettava Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 151 artiklan mukaisesti.

1.6 Sen lisäksi, että korostetaan suotuisten edellytysten luomista liikennealan laadukkaille työpaikoille, on ehdotettava toimenpiteitä, joilla parannetaan koulutusta ja avustetaan markkinatoimijoita rekrytoinnissa. Etenemissuunnitelman sosiaalinen ulottuvuus on kaiken kaikkiaan heikko.

1.7 Etenemissuunnitelmassa ei suhtauduta kovin optimistisesti hiilen käytön vähentämismahdollisuuksiin teiden rahtiliikenteessä. Uusien käyttövoimajärjestelmien ja polttoaineiden kehittämisen lisäksi olisi ehkä tarpeen tukea vieläkin enemmän sellaisia toimenpiteitä, joilla kyetään optimoimaan liikenteen käyttö ja vähentämään sen määrää sekä samalla ylläpitämään kokonaiskapasiteettia. Tätä varten voitaisiin toteuttaa sähköisiä rahtitoimenpiteitä, käyttää parempaa logistiikkaa ja ajoneuvoja sekä kehittää ”vihreitä” liikennekäytäviä.

1.8 Etenemissuunnitelmassa tukeudutaan liikennemuotojen yhdistämiseen (yksi komodaalisuuden osatekijä), mutta siinä ehdotetaan myös erityisiä liikennemuotosiirtymätavoitteita maanteiden rahtiliikenteelle (yli 300 km:n pituisista maanteiden tavarankuljetuksista siirretään muihin liikennemuotoihin, kuten rautatie- tai vesiliikenteeseen, 30 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja yli 50 prosenttia vuoteen 2050 mennessä). Tällaiselle ”yhden koon” ratkaisulle ei ole riittäviä tieteellisiä perusteita, eikä kynnsarvon valintaa perustella sen enempää valkoisessa kirjassa kuin vaikutusten arvioinnissa.

1.9 Etenemissuunnitelmassa kehoitetaan laajentamaan sääntelyn purkamispolitiikkaa erityisesti rautatieliikenteessä. ETSK:n jäsenet toivovat, että laaditaan tasapainoinen arvio eri jäsenvaltioissa tehdyistä uudistuksista ja erityisesti tavoista, joilla infrastruktuurin hallinto ja junaliikenne on erotettu toisistaan, sekä tämän vaikutuksista rautateiden käytön ja hyödyntämisen lisääntymiseen, turvallisuuteen, työllisyyteen, palvelun laatuun, tuotantokustannuksiin ja kohtuullisiin matkustajahintoihin.

1.10 Etenemissuunnitelmassa ehdotetaan, että asetetaan velvoite, jonka mukaan julkisen palvelun tarjontasopimuksia voidaan tehdä ainoastaan tarjouskilpailujen pohjalta. ETSK odottaa, että Euroopan komissio esittää ennen aihetta koskevia ehdotuksia ja viimeistään kuusi kuukautta joulukuun 3. päivän 2014 jälkeen kertomuksen asetuksen (EY) N:o 1370/2007 täytäntöönpanosta sen 8 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

1.11 Komitea korostaa julkisen kaupunkiliikenteen huomattavia mahdollisuuksia kestävän liikennepolitiikan yhteydessä. Olisi ehdottomasti kehitettävä tehokasta, turvallista ja kohtuuhintaista julkista kaupunkiliikennettä, joka pystyy kilpailemaan yksityisliikennöinnin kanssa. Tämä on sitäkin tärkeämpää, kun otetaan huomioon ilmeisen myönteiset vaikutukset päästöihin, meluun ja ruuhkiin. Komitea kannattaa sitä, että Euroopan unioni asettaa toissijaisuusperiaatteen rajoissa jäsenvaltioille julkisen kaupunkiliikenteen kehittämistä koskevia tavoitteita ja käyttää rakennerahastojen ja koheesiorahaston varoja sen kehittämisen ja modernisoinnin tukemiseen. Samalla olisi tuettava kaupunkiliikenteen seurantakeskuksen toimintaa.

1.12 Etenemissuunnitelmassa käsitellään myös kaupunkien jakeluliikennettä, mutta liian suppeasti ja puolustuskanalta. Tässä yhteydessä olisi voitu pohtia alan yhteisen toimintalinjan määrittämisen ja sitovan lainsäädännön ehdottamisen tarpeellisuutta ja mahdollisuutta, sillä viimeinen jakeluosuus kaupunkiliikenteessä on elintärkeä tavaroiden vapaalle liikkuvuudelle sisämarkkinoilla ja tarjoaa mahdollisuuden kannustaa siirtymään kestäväpohjaisiin kuljetusmuotoihin.

2. Johdanto

2.1 Vuosien 1992 ja 2001 valkoisilla kirjoilla pyrittiin ensisijaisesti tekemään liikenteestä aiempaa kestävämpää esimerkiksi kannustamalla siirtymään tieliikenteestä ympäristöä vähemmän kuormittaviin liikennemuotoihin, kuten meri-, sisävesi- tai rautatieliikenteeseen, tukemalla ympäristön kannalta suotuisia ratkaisuja edellyttämällä, että liikenneala maksaa yhteiskunnalle aiheuttamansa todelliset kustannukset ulkoisten kustannusten hintoihin sisällyttämisen kautta, sekä pyrkimällä vähentämään liikenteen tarvetta tehokkaan suunnittelun ansiosta.

2.2 Ajan myötä ja erityisesti Euroopan komission vuonna 2001 antaman valkoisen kirjan vuonna 2006 tehdyn välitarkistuksen jälkeen on alettu korostaa aiempaa enemmän liikennemuotojen yhteistoimintaa, useampaa liikennemuotoa hyödyntäviä tehokkaita liikenneketjuja ja riittävän infrastruktuurin ja tukijärjestelmien tarvetta keinona pienentää liikennealan ekologista jalanjälkeä.

2.3 Etenemissuunnitelma eroaa aiemmista valkoisista kirjoista toisaalta laajuudeltaan, sillä se kattaa yli neljä vuosikymmentä aina vuoteen 2050 asti, vaikkakin tietyille tavoitteille on asetettu lyhyempi aikaraja vuoteen 2020 ja 2030, ja toisaalta siksi, että siinä selkeästi todetaan, ettei liikkuvuuden vähentäminen ole vaihtoehto. Etenemissuunnitelmassa asetetaan silti kunnianhimoisia kestävän kehityksen tavoitteita, jotka koskevat erityisesti energiatehokkuutta, öljyriippuvuuden vähentämistä, kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä ja teknistä kehittämistä.

3. Yleistä

3.1 ETSK suhtautuu myönteisesti etenemissuunnitelmaan, joka on arvokas panos tehokkaan ja kestävän liikennejärjestelmän kehittämiseen Euroopassa. Etenemissuunnitelmassa esitetyt strategiat vastaavat suurelta osin sitä, mitä komitea on aiemmissa lausunnoissaan esittänyt.

3.2 On kuitenkin valitettavaa, että ehdotettujen toimenpiteiden luettelossa mainitaan hyvin vähän määräaikoja. Niitä olisi ehkä mahdollista päätellä vertaamalla luetteloa etenemissuunnitelman kohdassa 2.5 esitettyyn kymmenen tavoitteen luetteloon, mutta se olisi puhdasta otaksumaa. Käytännössä etenemissuunnitelmassa ei määritellä selkeästi strategisten toimenpiteiden (vuoteen 2050 asti) ja taktisten toimenpiteiden (jotka voidaan toteuttaa heti) suhdetta toisiinsa. Etenemissuunnitelmassa olisi erityisesti esitettävä tarkempi työsuunnitelma vuosiksi 2013–2020.

3.3 ETSK tunnustaa liikenteen olennaisen aseman kilpailukykyä ja vaurautta lisäävänä tekijänä ja tarpeen luoda yhtenäinen eurooppalainen liikennejärjestelmä sekä tarpeen parantaa kestävyttä ja edistää hiilipäästöiltään vähäisiä liikennemuotoja, energia- ja resurssitehokkuutta ja polttoainehuollon varmuutta ja riippumattomuutta sekä vähentää liikennehuuhkia. ETSK hyväksyy painopisteen asettamisen useampaa liikennemuotoa hyödyntävien logistiikkaketjujen optimointiin ja liikenneinfrastruktuurin aiempaa tehokkaampaan hyödyntämiseen. Komitea kannattaa myös etenemissuunnitelmassa esitettyä tavoitetta hyödyntää markkinavetoisia toimenpiteitä enemmän kuin aiemmissa valkoisissa kirjoissa.

3.4 ETSK on aiemmissa lausunnoissaan niin ikään kehottanut ryhtymään täsmällisiin ja konkreettisiin toimiin, joiden avulla toivotut tavoitteet voidaan saavuttaa. Etenemissuunnitelmaa voidaan tietyiltä osin pitää tässä suhteessa merkittävänä edistysaskeleena. Tällainen on esimerkiksi kohdan 13 yleinen toteamus, jonka mukaan entiseen tapaan jatkamalla ei saavuteta riittäviä tuloksia öljyriippuvuuden, hiilidioksidipäästöjen, saavutettavuuden tai onnettomuuksista ja melusta aiheutuvien sosiaalisten kustannusten alalla.

3.5 Suurin osa suunnitelluista toimista on tarkoitettu eri liikennemuotoja yhdistelevän järjestelmän luomiseen yhtenäiselle Euroopan liikennealueelle. Liikennemuotojen yhteistoiminnan painottaminen on tervetullutta. ETSK korostaa, että liikennemuotojen yhteistoiminta, johon etenemissuunnitelma tukeutuu, merkitsee kaikkien liikennemuotojen ja niiden keskinäisen yhteentoimivuuden optimointia. Eräistä suunnitelluista toimenpiteistä on kuitenkin esitettävä huomautuksia.

3.6 Etenemissuunnitelmassa asetetaan hyvin kunnianhimoisia tavoitteita liikennejärjestelmän "viherryttämiselle", mutta arviot tavoitteiden saavuttamiskeinoista ja kustannuksista eivät ole realistisia. ETSK on huolissaan kuulusta tavoitteiden, niiden saavutuskeinojen ja niiden saavuttamiseen tarvittavan rahoituksen välillä.

3.7 Erityisesti pitkän aikavälin tavoite, jonka mukaan liikennealan hiilidioksidipäästöjä on vähennettävä 60 prosenttia vuoteen 2050 mennessä, on erittäin haasteellinen päämäärä, josta voi tulla liikennealan teknisen ja poliittisen kehityksen kulmakivi, mikäli siinä pitäydytään lähitulevaisuudessa.

3.8 ETSK on samaa mieltä siitä, että päästötavoitteet vastaavat EU:n yleistä ilmastonsovelukantaa ja että niissä on onnistuttu sovittamaan yhteen tarve vähentää nopeasti yhteiskunnan kasvihuonekaasupäästöjä ja mahdollisuus käyttää nopeasti vaihtoehtoisia polttoainelähteitä Euroopan unionin taloudelle erittäin merkittävällä liikennealalla. Komitea ehdottaa, että näitä etenemissuunnitelman pitkän aikavälin tavoitteita täydennetään yksityiskohtaisemmilla, mitattavilla, öljyriippuvuuden, melusaasteen ja ilmansaasteen vähentämistä koskevilla keskipitkän aikavälin erityistavoitteilla.

3.9 ETSK panee merkille etenemissuunnitelman kohdan 18 selkeän ja merkittävän toteamuksen, jonka mukaan "liikkuvuuden rajoittaminen ei ole vaihtoehto". Komitea pitää tärkeänä, ettei tämän lausuman virheellisesti tulkita olevan ristiriidassa minkään sellaisen toimenpiteen kanssa, jolla pyritään parantamaan liikenteen energiatehokkuutta ja vähentämään sen päästöjä esimerkiksi optimoimalla liikennekuormat, parantamalla logistiikkaa korkeamman lastaustehon saavuttamiseksi tai edistämällä julkisen liikenteen tarjoamia vaihtoehtoja. Toimenpiteet luetellaan etenemissuunnitelmassa, ja ne ovat yleisesti ottaen tervetulleita. Lausuma edistää käyttäytymis- ja kulutustottumusten muuttumista. Etenemissuunnitelman mukaisten päästötavoitteiden saavuttamisen ja EU:n yhteiskunnan

liikkuvuustarpeisiin vastaamisen sovittaminen yhteen on luonnollisesti hyvin haasteellista. Tästä syystä ETSK pitää kohdan 18 lausumaa merkittävänä.

3.10 Maanteiden tavaraliikenteen alalla ETSK kannattaa vaatimusta käyttää saatavilla olevia resursseja tehokkaasti koordinoimalla pieniä lähetyksiä ja ottamalla käyttöön eri liikennemuotoja optimaalisesti yhdisteleviä "vihreitä" liikennekäytäviä julkisten ja yksityisten toimijoiden yhteistyön kautta. ETSK huomauttaa kuitenkin, että kunnianhimoisen hiilen käytön vähentämistavoite (60 prosenttia) saattaa edellyttää laajempia ja pidemmälle meneviä toimenpiteitä.

3.11 Etenemissuunnitelmassa otetaan huomioon, että tieliikenteelle vaihtoehtoisten liikennemuotojen kilpailukykyä on parannettava. Komitea tukee tätä tavoitetta, kunhan se toteutetaan edistämällä rautateiden, sisävesiliikenteen ja lähimerenkulun kapasiteettia ja niiden kuljetusten laatua sekä tehokkaita intermodaalipalveluja eikä estämällä tehokkaiden ja kestäväpohjaisten tieliikennepalvelujen kehittämistä EU:hun.

3.12 Samalla kun Euroopan komissio ja jäsenvaltiot edistävät aktiivisesti vaihtoehtoisia liikennemuotoja, niiden olisi myös kaikin keinoin kehitettävä tieliikennettä taloudellisesti, ekologisesti ja sosiaalisesti kestävämmäksi. ETSK on huolissaan jännitteistä, joita maanteiden tavaraliikennemarkkinoilla vallitsevat sosiaaliturva- ja palkkaerot ovat synnyttäneet. Komitea korostaa tällä alalla työmarkkinaosapuolten vuoropuhelun sekä 4. joulukuuta 2011 voimaan tulevaan tieliikennepakettiin sisältyvien valvontatoimenpiteiden tehokkaan täytäntöönpanon tärkeyttä. ETSK pyytää komissiota seuraamaan tarkasti paketin täytäntöönpanoa jäsenvaltioissa ja kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita osoittamaan kaikki tarvittavat resurssit tieliikennesäännösten noudattamisen valvontaan. EU:n olisi myös ryhdyttävä toimenpiteisiin reilun kilpailun, ihmisarvoisten työolojen ja paremman tieturvallisuuden takaamiseksi. Tämä käsittää myös toimenpiteet, jotka koskevat EU:n ulkopuolisten maiden tiekuljetusalan toimijoiden pääsyä liikennealan sisämarkkinoille sekä mahdollisia markkinoiden vääristymisriskejä.

3.13 Kuten etenemissuunnitelmassa aivan oikein todetaan, vaihtoehtoisten liikennemuotojen markkinaosuuden kasvattaminen edellyttää suuria infrastruktuuri-investointeja, myös maantieliikenneinfrastruktuuriin. Asiakirjassa ei kuitenkaan esitetä selvästi, miten rahoitus on tarkoitus järjestää. Yleinen suuntaus, jossa turvaututaan yksityisiin sijoituksiin ja infrastruktuurin käyttömaksuihin, ei sovellu kaikkiin tilanteisiin. Kuten komitea on aiemmissa lausunnoissaan korostanut, se kannattaa liikennealan ulkoisten kulujen sisällyttämistä hintoihin. Myös komitea on sitä mieltä, että "saastuttaja maksaa" -periaatteen mukaan taloudellisissa välineissä on otettava huomioon kuljetuksen todelliset kustannukset yhteiskunnalle, jotta markkinakäyttäytymistä voidaan ohjata kestävämpään suuntaan. Tässä yhteydessä kerättävät lisämaksut onkin korvamerkittävä kestäväpohjaisen liikenteen kehittämiseen ja koko liikennejärjestelmän optimointiin, jotta voidaan toteuttaa todella kestävää liikkuvuuspolitiikkaa. Ne olisi myös pidettävä erillään rahoitustarkoituksessa käyttöön otetuista maksuista, jotka kerätään "käyttäjä maksaa" -periaatteen perusteella.

3.14 ETSK toistaa tukevensa ulkoisten kustannusten sisällyttämistä hintoihin kaikissa liikennemuodoissa ⁽¹⁾. Hiljattain antamassaan lausunnossa ETSK totesi, että EU:n on korvattava asteittain nykyiset liikennealan verot tehokkaammilla markkina-pohjaisilla välineillä, joilla ulkoiset kustannukset sisällytetään hinnoittelurakenteeseen.

3.15 ETSK suhtautuu hyvin epäilevästi siihen, onko etenemissuunnitelmassa esitetty erityinen liikennemuotosiirtymää koskeva tavoite (yli 300 km:n pituisista maanteiden tavarankuljetuksista siirretään muihin liikennemuotoihin, kuten rautatie- tai vesiliikenteeseen, 30 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja yli 50 prosenttia vuoteen 2050 mennessä) asianmukainen. Tällaiselle ”yhden koon” ratkaisulle ei ole riittäviä tieteellisiä perusteita, eikä kynnysarvon valintaa perustella sen enempää valkoisessa kirjassa kuin vaikutusten arvioinnissakaan. Toteutuessaan tämä lähestymistapa olisi lisäksi suuri rasite monille syrjäisille jäsenvaltioille, ja se uhkaisi näin alueellisen koheesion periaatetta. ETSK kehottaa komissiota pohtimaan tarkasti tätä asiaa ja esittämään kaikki tarvittavat perustelut. ETSK huomauttaa kuitenkin myös, että noin 85 prosenttia EU:n rahtikuljetuksista on lyhyen matkan kuljetuksia (alle 150 km), joissa todellista vaihtoehtoa tieliikenteelle tuskin ilmaantuu lähivuosikymmeninä.

3.16 Sama koskee myös tavoitetta, jonka mukaan keskipitkän matkan matkustajaliikenne pyritään hoitamaan pääasiassa rautateitse. Julkisen linja-autoliikenteen kehittäminen vaikuttaisi hyvältä vaihtoehdolta, jota etenemissuunnitelmassa ei ole otettu huomioon.

4. Erityistä

4.1 ETSK tukee Euroopan laajuisia liikenneverkkoja koskevaa ohjelmaa. Komitea huomauttaa, että laajentuneella EU:lla on yhä suurempia liikenneinfrastruktuuritarpeita ja että on syytä pohtia nykyisten poliittisten linjausten ja niiden täytäntöönpanovälineiden mukauttamista tuleviin haasteisiin ⁽²⁾.

4.2 ETSK tukee yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan luomista, sillä se on olennainen tekijä eurooppalaisen ilmailualan kilpailukyvyyn takaamisessa maailmanmarkkinoilla. Komitea kehottaa kaikkia ilmailun sidosryhmiä sitoutumaan voimakkaasti siihen, että EU:n lentoliikenteelle asetetut kunnianhimoiset turvallisuus-, kustannusvaikuttavuus-, kapasiteetti- ja kestävyys-tavoitteet saavutetaan kokonaisuudessaan ja nopeasti.

4.3 ETSK muistuttaa, että yhteisen eurooppalaisen rautatiealueen luominen on välttämätöntä, jotta ala voi kilpailla

kestävästi muiden liikennemuotojen kanssa. ETSK korostaa, että eri liikennemuodoille on luotava mahdollisimman tasapainoiset markkina- ja rahoitusedellytykset ⁽³⁾.

4.4 ETSK muistuttaa, että yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen toteuttaminen riippuu suuresti teknisen yhteentoimivuuden edistymisestä ⁽³⁾.

4.5 Etenemissuunnitelmassa kehoitetaan laajentamaan sääntelyn purkamispolitiikkaa rautatieliikenteen alalla. Ennen kuin tämänsuuntaisia toimenpiteitä, kuten palvelujen ja infrastruktuurin rakenteellista eriyttämistä, kuitenkin toteutetaan, ETSK toivoo tasapainoisen arvion tekemistä toimenpiteiden vaikutuksista rautatien kilpailukykyyn, palvelun laatuun, työllisyyteen ja tuotantokustannuksiin. Näin voidaan ottaa asianmukaisesti huomioon se tosiasia, että jäsenvaltioiden toteuttamista erilaisista uudistuksista on saatu hyvin erilaisia kokemuksia.

4.6 ETSK muistuttaa, että rautatieinfrastruktuurille on löydetävä uusia rahoituslähteitä puolueettomien ja vertailukelpoisten kustannus/hyöty-analyyysien pohjalta. Komitea viittaa tässä yhteydessä äskettäin antamaansa lausuntoon yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta, jossa se ehdottaa investointikannustinten pohtimista tiedonannossa ”Sisämarkkinoiden toimenpidepaketti” esitettyjen ehdotusten nro 15 (yksityisten obligaatiolainojen käyttöönotto eurooppalaisten hankkeiden rahoittamiseksi) ja nro 16 (selvitetään, millaisilla toimenpiteillä voitaisiin edistää erityisesti pitkäaikaisten yksityisten investointien aktiivisempaa panosta Eurooppa 2020 -strategian tavoitteiden saavuttamiseen) pohjalta. ETSK voi hyväksyä erillisen liikennehaston perustamisen vain, jos siinä suhtaudutaan kaikkiin liikennemuotoihin neutraalisti ja tasapainoisesti ⁽³⁾.

4.7 Etenemissuunnitelmassa ehdotetaan, että asetetaan velvoite, jonka mukaan julkisen palvelun tarjontasopimuksia voidaan tehdä ainoastaan tarjouskilpailujen pohjalta. ETSK odottaa, että Euroopan komissio esittää ennen aihetta koskevia ehdotuksia ja viimeistään kuusi kuukautta joulukuun 3. päivän 2014 jälkeen kertomuksen asetuksen (EY) N:o 1370/2007 täytäntöönpanosta sen 8 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

4.8 ETSK korostaa, että Euroopan meriliikenne on maailman huippua kaikenlaisten meriliikennepalvelujen tarjoamisessa. Meriliikenteen kansainvälinen luonne olisi otettava huomioon kaikissa näkökulmissa, erityisesti vapaassa pääsyssä markkinoille, EU:n meriliikenteen kilpailuasemassa sekä turvallisuus-, ympäristö- ja työmarkkina-asioissa.

⁽¹⁾ ETSK:n lausunto ulkoisten kustannusten sisällyttämisestä hintoihin, EUVL C 317, 23.12.2009, s. 80 (CESE 1195/2009).

⁽²⁾ ETSK:n lausunto aiheesta ”Unionin liikennepolitiikan kestävä kehitys ja Euroopan laajuinen liikenneverkko”, EUVL:C 248, 25.8.2011, s. 31.

⁽³⁾ ETSK:n lausunto yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta, EUVL C 132, 3.5.2011, s. 99.

4.9 ETSK muistuttaa, että EU:n jäsenvaltioita kehoitetaan ratifioimaan välittömästi Kansainvälisen työjärjestön (ILO) merityösopimus yhtäläisten toimintaedellytyksien takaamiseksi kansainvälisellä tasolla, sanotun kuitenkään estämättä sitä, että EU:ssa voidaan soveltaa tiukempia vaatimuksia. EU:n lainsäädännön olisi oltava täysin yhdenmukainen kansainvälisen lainsäädännön, erityisesti ILO:n merityösopimuksen ja Kansainvälisen merenkulkujärjestön merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan säännösten kanssa.

4.10 Etenemissuunnitelmassa tuetun "sinisen vyöhykkeen" käsitteen eli yhteisen eurooppalaisen merenkulkualueen tavoitteena on vähentää tullimenettelyistä aiheutuvaa hallinnollista rasitetta EU:n sisäisessä meriliikenteessä. Tämä on myönteistä. Tässä yhteydessä ei viitata työelämän normeihin, joten ETSK odottaa, että EU:n jäsenvaltiot saattavat välittömästi Kansainvälisen työjärjestön (ILO) vuoden 2006 merityösopimuksen voimaan ja valvovat sen noudattamista merenkulkualan työelämän normien edistämiseksi. ETSK toivoo lisäksi, että Euroopan komissio ryhtyy tarvittaviin toimenpiteisiin sosiaalisten normien yhdenmukaistamiseksi EU:n sisäisen liikenteen yhteydessä. Samalla on muistettava tarve luoda yhtäläiset kansainväliset toimintaedellytykset tällä alalla.

4.11 Meri- ja sisävesiliikenteen EU-rekisterin ja EU-lipun luomisen yhteydessä on tehtävä huolellinen arvio EU-rekisterin toteutettavuudesta. Rekisterin liittäminen hyödylliseen järjestelmään, josta myönnettäisiin etuja (kuten satamamaksujen alennuksia, alempia vakuutusmaksuja tai vähemmän tarkastuksia), olisi käytännössä vaikeaa tai jopa mahdotonta, sillä monista näkökohdista on sovittu EU:n jäsenvaltioiden välisissä kansainvälisissä sopimuksissa, joihin sisältyy "kansallista kohtelua" koskeva lauseke. EU-rekisterin perustamiseksi tarvittaisiin EU:n yhteinen taloushallinto, jota ei tällä hetkellä ole.

4.12 EU-rekisterin tavoin myös ajatus EU:n rannikkovartiostosta nousee esiin toistuvasti. Tämä on ensisijaisesti EU:n jäsenvaltioiden asia, koska se kuuluu niiden yksinomaiseen toimivaltaan. Koska rannikkovalvontaan liittyvä toiminta on järjestetty eri tavoin EU:n jäsenvaltioissa, EU:n rannikkovartioston luominen näyttää olevan tarpeellista tai ennen aikaista tässä vaiheessa. Sen sijaan olisi pyrittävä tiivistämään jäsenvaltioiden rannikkovartiostojen välistä yhteistyötä, erityisesti laittoman maahanmuuton ja huumekaupan kaltaisissa kysymyksissä. Jo toiminnassa olevia yhteistyöjärjestelyjä olisi pyrittävä kehittämään.

4.13 Merenkulun ympäristönsuojelun tason parantamiseksi tarvitaan innovaatioita. Voisi olla perusteltua, että EU tarkastelisi uudelleen meriliikenteessä Itämerellä ja Pohjanmerellä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuutta koskevien erityissääntöjen

soveltamista vuodesta 2015 alkaen ja tutkisi tapoja, joilla voidaan torjua tämän toimenpiteen kilpailua vääristäviä vaikutuksia sekä sen mahdollisia vaikutuksia liikennemuotosiirtymään.

4.14 Etenemissuunnitelmassa suunnitellaan tieinfrastruktuurin rahoittamista "käyttäjä maksaa"- ja "saastuttaja maksaa"-maksuilla. Vaikka yritysten kannalta onkin varmasti kannattavaa käyttää tiekuljetuksia tällaisin ehdoin Euroopan keskiössä, joissa mm. kauttakulkuliikennettä on runsaasti, on se monissa syrjäisissä jäsenvaltioissa riskialttiimpaa. Korkeammat tiemaksut myös vaikuttaisivat erityisen voimakkaasti syrjäisiltä alueilta peräisin oleviin tai niille menossa oleviin rahteihin ja saattaisivat siten vääristää kilpailua erityisesti maailmanmarkkinoilla kilpailevien yritysten välillä. On korostettava, että infrastruktuurin rahoituksen tulisi normaalisti kuulua valtioille tai Euroopan unionille, mutta tästä säännöstä on mahdollista poiketa, jos yksityisen rahoituksen edellytykset ovat olemassa käyttäjälle (myös taloudellisesti ja fyysisesti heikossa asemassa oleville) järkevin ehdoin.

4.15 ETSK panee merkille, että tieliikenteen kabotaasia varten halutaan ottaa käyttöön vapaampia sääntöjä. Komitea ymmärtää, että nykyiset rajoitukset alentavat lastaustehoa ja lisäävät ilman lastia liikennöimistä eivätkä siten vastaa etenemissuunnitelman yleistä resurssien käytön tehokkuuspolitiikkaa. Toisaalta komitea korostaa, että kyseisen toimialan sosiaali- ja verosääntöjen yhdenmukaistamisessa ja noudattamisen valvonnassa ei ole saavutettu läheskään sitä tasoa, joka tarvittaisiin markkinoiden avaamiseen täysimittaisesti. Kabotaasiliikenteen vapauttaminen saattaisi pahentaa palkka- ja sosiaaliturvaeroista aiheutuvia ongelmia. Joulukuun 4. päivänä 2011 voimaan tulevassa tieliikennepaketissa edellytetään työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua ja asianmukaista valvontaa, mikä saattaa auttaa lieventämään näitä ongelmia. Niitä olisi myös pohdittava tieliikennettä käsittelevässä korkean tason työryhmässä, jolle komissio on antanut tehtäväksi tarkastella tieliikennemarkkinoiden toimintaa. ETSK painottaa, että lähetettyjä työntekijöitä koskevan direktiivin säännökset on pantava kokonaisuudessaan täytäntöön, erityisesti tieliikenteen kabotaasin yhteydessä ⁽⁴⁾.

4.16 ETSK pitää erittäin tärkeänä toimivan eurooppalaisen tiemaksujärjestelmän tehokasta toteuttamista, jotta välttyttäisiin lukuisilta ajoneuvon asennettavilta laiteyksiköiltä ja sopimuksilta. Tämä helpottaisi tavaroiden vapaata liikkuvuutta ja kansainvälisten kuljetuspalvelujen vapaata tarjontaa. ETSK kannattaa tarkoituksenmukaisen yhteisen yhteisyksikön perustamista käyttäjiä varten.

⁽⁴⁾ ETSK:n lausunto aiheesta "EU:n politiikkojen vaikutus liikennetyöntekijöiden työllistymismahdollisuuksiin, koulutustarpeisiin ja työoloihin" (valmisteleva lausunto), EUVL C 248, 25.8.2011, s. 22.

4.17 Valkoisessa kirjassa asetetaan tavoitteeksi tieliikenteen kuolonuhrien määrän puolittaminen vuoteen 2020 mennessä ja saattaminen lähelle nolaa vuoteen 2050 mennessä. Äskettäin julkaistuissa tieliikenneturvallisuuden poliittisissa suuntaviivoissa 2011–2020 ei kuitenkaan käsitellä kaupallista tieliikennettä. Komitea suosittelee, että 1) Euroopan komissio puuttuu kaikkiin niihin tekijöihin, jotka vaikuttavat kielteisesti tieturvallisuuteen (myös kuljettajan väsymys), 2) laaditaan yhdenmukaisia ja kattavia tilastoja kaikenlaisista tieliikenneonnettomuuksien osatekijöistä, jotta voidaan puuttua tieliikenteen korkeiden onnettomuuslukujen todellisiin syihin, 3) ammattikuljettajille tarkoitettujen turvallisten, valvottujen, helpopääsyisten ja kohtuuhintaisten parkkialueiden ja lepoalueiden rakentamista tuetaan ja siihen investoidaan riittävästi, ja 4) tieturvallisuus on ensisijainen tavoite kaikissa tulevilla unionin tasolla hyväksyttävissä säädöksissä.

4.18 Komitea on tyytyväinen siihen, että maailmanlaajuiset puitteet, joissa liikenneala toimii, on otettu huomioon, ja että tarve soveltaa ympäristönormeja mahdollisimman laajalla alueella on tuotu selvästi esiin.

4.19 Eurooppalaisen liikennealan tutkimus-, innovaatio- ja käyttöönottostrategian tavoitteena on tukea energiankulutuksen kannalta puhtaampien ja tehokkaampien käyttövoimajärjestelmien, liikenteen tukijärjestelmien ja logistiikan kehittämistä ja käyttöönottoa.

4.20 ETSK suhtautuu myönteisesti ehdotukseen kehittää strateginen liikenneteknologiasuunnitelma tiiviissä yhteistyössä jo olemassa olevan strategisen energiateknologiasuunnitelman kanssa, jotta voidaan taata tutkimustulosten nopea käyttöönotto ja tukea jo toteuttamisvaiheessa olevia hankkeita, joita ovat esimerkiksi vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskeva *Green Cars* -aloite ja vuoden 2010 strategia, jossa pyritään kehittämään puhtaita ajoneuvoja.

4.21 Teknisen kehityksen ja sellaisten toimien edistäminen, joilla pyritään vaikuttamaan tottumuksiin sekä matkojen ja raitiliikenteen suunnitteluun, ovat Euroopan komission ehdottaman strategian toisen osan kaksi päänäkökohtaa. Suunnitellut toimenpiteet sopivat yhteen vapaiden markkinoiden kehittämisen kanssa, joten ne ovat tervetulleita.

4.22 Komitea korostaa, että ehdotetuissa toimenpiteissä, joiden avulla pyritään kehittämään uusia käyttäytymismalleja niin tavara- kuin matkustajaliikenteeseen, on otettava huomioon liikenteen todellinen kysyntä ja julkisen liikenteen yhteydessä myös sosiaaliset realiteetit. Vaikka esimerkiksi matkustajille tarkoitettu intermodaalinen lipunmyyntijärjestelmä voisikin olla hyödyllinen aloite, komitea katsoo tehokkaammaksi kehittää mieluummin uusinta liputonta matkapuhelintekniikkaa, jonka ansiosta eri liikennemuotoja voidaan käyttää lähitiedonsiirtoteknologiaa (*Near Field Communication*, NFC) hyödyntävällä kortilla tai sirulla varustettujen matkapuhelinten avulla. Olisi harkittava

NFC-tekniikan ripeää standardointia Euroopassa, jotta eri liikennemuotojen vaihtaminen ja valtioiden rajojen ylittäminen matkan aikana sujuisi joustavasti. Kuljetuskustannusten alentamiseen uusien hyväksytyjen toimenpiteiden avulla on kiinnitettävä huomiota.

4.23 Komitea katsoo, että kaavailtu yhteinen sähköinen kuljetusasiakirja on tavaraliikenteessä hyödyllinen, jos se auttaa vähentämään sopimuslomakkeiden ennestäänkin liiallista määrää.

4.24 Se, että korostetaan tarvetta luoda suotuisat olosuhteet laadukkaille työpaikoille, on myönteistä liikennealan tulevalle kehitykselle. Siksi olisi myös ehdotettava toimenpiteitä, joilla pyritään lisäämään koulutusta ja avustamaan markkinatoimijoita rekrytoinnissa kaikissa liikennemuodoissa.

4.25 ETSK viittaa EU:n liikennepolitiikan sosiaalisista näkökohdista antamaansa tuoreeseen lausuntoon, jossa se suosittaa ”houkuttelemaan naisia ja nuoria työntekijöitä liikennealan työpaikkoihin toimilla, jotka parantavat kaikkien liikennemuotojen työpaikkojen laatua, työoloja, koulutusta ja elinikäistä oppimista, uramahdollisuuksia sekä toimintaturvallisuutta ja työsuojelua ja jotka edistävät työ- ja perhe-elämän välistä tasapainoa”⁽⁵⁾.

4.26 ETSK kehottaa myös noudattamaan tarkemmin ja tiukemmin valtiontukia koskevia suuntaviivoja merenkulkualalla ja erityisesti tutkimaan mahdollisuutta vahvistaa kytköstä julkisten tukien tai verovapautusten myöntämisen ja työllisyyssakuiden ja koulutusvelvoitteiden välillä.

4.27 ETSK vahvistaa niin ikään tarpeen luoda merenkulualalle sosiaali-, työllisyys- ja koulutusasioiden seurantakeskus.

4.28 Etenemissuunnitelman sosiaalinen ulottuvuus on kaiken kaikkiaan heikko. Siinä ei muun muassa pyritä mitenkään puuttumaan sosiaalisten ehtojen ja palkkojen polkemiseen, joka muodostaa vakavan ongelman ainakin kolmella alalla: maanteiden tavaraliikenteessä, sisävesiliikenteessä ja meriliikenteessä. Ihmisarvoiset työolot ja tasa-arvoiset toimintaedellytykset voidaan taata työmarkkinaosapuolten vuoropuhelun avulla sekä asettamalla työoloja koskevat vähimmäisvaatimukset, kuten etenemissuunnitelmassa ehdotetaan. Erityiset toimenpiteet, kuten kohdennetut valtiontukitoimenpiteet, saattavat kuitenkin olla tarpeen sellaisilla aloilla, joilla kilpaillaan alhaisilla kustannuksilla.

⁽⁵⁾ ETSK:n lausunto aiheesta ”EU:n politiikkojen vaikutus liikennetyöntekijöiden työllistymismahdollisuuksiin, koulutustarpeisiin ja työoloihin” (valmisteleva lausunto), EUVL C 248, 25.8.2011, s. 22.

Meriliikenteen valtiontukea koskevia suuntaviivoja on tarkoitus tarkistaa piakkoin, ja tämä tarjoaa ensimmäisen tilaisuuden kannustaa tuen avulla kehittämään EU:n ja ETA:n kansalaisten työllistämistä ja koulutusta.

4.29 On hyvä, että etenemissuunnitelmassa on tuotu esiin kaupunkiliikenne sekä matkustajien että tavaroiden näkökulmasta, koska yhä useammat eurooppalaiset asuvat kaupunkialueella. Etenemissuunnitelmassa tarkennetaan, että kaupunkiliikenne ei kuulu EU:n lainsäädännölliseen toimivaltaan ja että tämä rajoittaa poliittisten toimenpiteiden hyväksymistä. Ainakin rahdin osalta olisi ehkä kuitenkin pohdittava sitä, missä määrin matkan viimeinen kaupunkiliikenneosuus liittyy tavaroiden vapaaseen liikkuvuuteen sisämarkkinoilla ja on sen kannalta merkityksellinen. ETSK ehdottaa, että Euroopan komissio tutkii mahdollisuutta toteuttaa tarvittaessa sitovia EU:n poliittisia toimenpiteitä tällä alalla. Komitea toteaa jälleen, että etenemissuunnitelmassa esitetään muutamia sellaisia ehdotuksia, joita komitea on esittänyt aiemmissa lausunnoissaan kaupunkiliikenteestä. Näitä ovat esimerkiksi matkustajaliikenteen koordinoitijärjestelmät ja rahdin logistiikkakeskukset.

4.30 ETSK panee tyytyväisenä merkille sen, että sähköajoneuvojen ja niiden akkujen lataamiseen tarvittavan infrastruktuurin käyttöönottoon sekä niihin liittyviin standardointikysymyksiin on kiinnitetty huomiota. ETSK on jo aiheesta laatimassaan lausunnossa ⁽⁶⁾ ilmaissut varauksettoman tukensa pyrkiämyksille kehittää sähköajoneuvoja ja erityisesti sähköautoja.

4.31 Etenemissuunnitelmassa käsitellään yleisesti sitä, että painoa ja kokoa koskevia sääntöjä on tarkistettava resurssitehokkuuden parantamiseksi. Siksi on tutkittava muun muassa mahdollisuutta käyttää Euroopan moduulijärjestelmää enintään 25,25 metriä pitkille tieliikenteen yhdistelmäajoneuvoille. Järjestelmä on jo käytössä yhä useampien jäsenvaltioiden kotimaanliikenteessä. Komitea on tietoinen siitä, että tällaisten yhdistelmäajoneuvojen hyödyllisyydestä kiistellään edelleen. Komitea harmittelee, ettei asiaan oteta selkeästi kantaa etenemissuunnitelmassa. Komitean mielestä se, että tällaisilla ajoneuvoilla ei nykyisin saa ylittää edes sellaisten jäsenvaltioiden välistä rajaa, joiden kotimaanliikenteessä ne ovat sallittuja, on selkeä sääntelyn aiheuttama pullonkaula, joka häiritsee tavaroiden vapaata liikumista rajojen yli. Komitea katsoo kiellon olevan ristiriidassa myös sen kanssa, että liikenteen tehokkuutta ja kestävyttä pyritään parantamaan liikennemuotojen yhteistoiminnan kautta. Komitea kehottaaakin komissiota tekemään kiireellisesti aloitteen kiellon purkamiseksi. Pidemmällä aikavälillä on syytä arvioida, voitaisiinko esimerkiksi uusia polttoaineita käyttävien pidempien tieajoneuvojen käyttöä kytkeä etenemissuunnitelmassa kaavailtujen eri liikennemuotoja yhdistelevien liikennekäytävien

kehittämiseen osana Euroopan laajuisten liikenneverkkojen runkoverkkoa. Sama koskee luonnollisesti myös pidempien ja raskaampien junien käyttöönottoa EU:ssa tällaisiin multimodaalikäytäviin sisältyvien rautatieyhteyksien kapasiteetin kasvattamiseksi. Komitea tietää, että myönteinen arvio teillä sallittujen kuorman painojen muutoksista edellyttää sitä, ettei muutoksilla ole kielteisiä vaikutuksia kuljetusyksiköiden multimodaaliseen käyttöön, etenkin yhdistettyihin rautatie- ja maatiekuljetuksiin. Nykyistä pidemmistä tai raskaammista ajoneuvoista tai junista mahdollisesti aiheutuvat ylimääräiset infrastruktuurikustannukset on arvioitava tarkasti ja jaettava asianmukaisesti muutoksista hyötyvien käyttäjien kesken.

4.32 ETSK pahoittelee, ettei valkoisessa kirjassa mainita lainkaan tarvetta löytää tehokkaampia ja kestävämpiä ratkaisuja alppisolien ongelmaan. Nykyisen rautatie- ja tieinfrastruktuurin kapasiteetti ei riitä vastaamaan seuraavien kymmenen vuoden liikennekysyntään. ETSK kehottaa komissiota kiinnittämään tähän huomiota.

4.33 Etenemissuunnitelmassa vahvistetaan, että liikennealan toimijoiden kuljetussuunnitelmien koordinointi on hyödyllistä resurssien käytön tehostamiseksi. ETSK pohtiikin, olisiko komission laadittava suuntaviivoja, jotta konflikteja voimassa olevien kilpailusääntöjen kanssa ei syntyisi.

4.34 Kun otetaan huomioon väestökehitys ja väestön ikääntyminen sekä se, että vammaisten osuus kokonaisväestöstä on 15 prosenttia, komitea tunnustaa, että liikkuvuustavoitteen saavuttamiseksi liikenneketjun jokaisen lenkin (mukaan luettuna rakennettu ympäristö, liikennemuodot, erilaiset laitteet, tietojärjestelmät, varausjärjestelmät, palvelut jne.) on oltava kaikkien saatavilla. Komitea tukee siksi täysimääräisesti Euroopan komission suunnitelmaa ehdottaa esteettömyyttä koskevaa unionin säädöstä.

4.35 Komitea toteaa kuitenkin myös, että etenemissuunnitelman monista myönteisistä puolista huolimatta vammaisuuteen liittyviä käytännön näkökohtia ei ole otettu riittävästi huomioon. Kestävyuden ja turvallisuuden kaltaisia keskeisiä periaatteita käsitellään mainitsematta esteettömyyttä. Komitea katsoo, että esteettömyyden parantamiseksi on tärkeää, että kaikki sidosryhmät tekevät yhteistyötä sellaisten standardien laatimiseksi, jotka sopivat täysin yhteen kaikkien liikennemuotojen kanssa, jotta voidaan saada aikaan todella esteetön liikenne. Tiettyjä matkustajien oikeuksiin liittyviä sääntelynäkökohtia on myös selvennettävä ja yhdenmukaistettava. Tämä koskee esimerkiksi vammaisten liikennevälineeseen pääsyn epäämistä, oikeutta ottaa mukaan liikkumis- ja apuvälineitä, tiedottamista jne.

⁽⁶⁾ ETSK:n lausunto aiheesta "Sähköajoneuvojen yleistyminen" (valmistelevalausunto), EUVL C 44, 11.2.2011, s. 47.

4.36 Komitea ehdottaa, että esteettömyys sisällytetään monivuotiseen rahoituskehyykseen rahoituksen ennakkoodellytyksenä. Euroopan laajuisen liikenneverkkojen budjetista tai muusta EU:n rahoituslähteestä, kuten rakennerahastoista, ei saisi myöntää rahoitusta, ellei hankkeissa noudateta kaikkien käyttäjien tarpeet huomioon ottavan suunnittelun periaatetta. Vammaisten liikkumisen vapauden edistämiseksi komitea kehottaa myös hyväksymään eurooppalaisen liikkuvuuskortin, joka mahdollistaisi tietyt yhdenmukaiset oikeudet EU:n jäsenvaltioissa.

Bryssel 26. lokakuuta 2011

*Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja*
Staffan NILSSON
