

Alueiden komitean lausunto aiheesta ”Liikkuvuus maantieteellisesti ja väestörakenteeltaan haastavilla alueilla”

(2014/C 415/05)

Esittelijä Gordon Keymer (UK, ECR), Tandridgen hallintopiirivaltuutettu
Viiteasiakirja

I POLIITTISET SUOSITUKSET

ALUEIDEN KOMITEA

Johdanto

1. painottaa maantieteellisesti ja väestörakenteeltaan haastavien EU:n alueiden merkitystä, mukaan lukien Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 174 ja 349 artiklassa mainitut alueet, jotka ovat nykyisin kasvavien haasteiden edessä taatakseen liikennepalvelut paikallistasolla.

2. toteaa, että kyseiset alueet, joita tässä lausunnossa kutsutaan ”haastaviksi alueiksi”, käsittävät rajaseutualueet, vuoristoalueet, saaristoalueet, harvaanasutut alueet (pohjoisimmat alueet mukaan luettuina) (SEUT:n 174 artikla), yhdeksän syrjäisintä aluetta (SEUT:n 349 artikla) sekä kaikki muut samankaltaisten haasteiden edessä olevat EU:n alueet. Lisäksi on alueita, joiden väestö asuu hyvin hajallaan.

3. katsoo, että julkiseen liikenteeseen liittyviä haasteita kyseisillä alueilla voivat olla mm. korkeammat kustannukset ja suuremmat rahoitustarpeet palveluiden tuottamiseksi, väestörakenteen muutos – väestökato, jäljelle jäävän väestön ikääntyminen ja asutuksen hajanaisuus – sekä kuluttajien tasoltaan vaihteleva julkisen liikenteen palveluiden kysyntä. Myös talouden taantuminen on ilmeistä eräillä näistä alueista. Lisäksi syrjäisimpien alueiden osalta ovat etäinen sijainti, eristyneisyys ja äärimmäinen riippuvuus tehokkaista liikennejärjestelmistä ilmeisiä tosiasioita.

4. katsoo, että liikkuvuus, kyky siirtyä vaivattomasti paikasta toiseen, on ennen kaikkea perussopimuksissa vahvistettuun henkilöiden vapaaseen liikkuvuuteen liittyvä oikeus ja kansalaisten elämänlaadun ennakkoodellytys kyseisillä alueilla, kun he haluavat käyttää keskeisiä julkisia palveluita (esim. koulutus-, terveys- ja sosiaalipalvelut), käydä töissä tai etsiä työllistymismahdollisuuksia, harjoittaa vapaa-ajan toimintaa, vierailta sukulaistensa luona, hankkia tavaroita ja palveluita tai käyttää oikeuttaan matkustaa kauemmas.

5. korostaa, että julkisen meri-, maantie- ja rautatieliikenteen järjestelmät, jotka täyttävät nämä liikkuvuutta koskevat perustarpeet, ovat usein paikallis-, alue- ja valtion viranomaistahojen omistuksessa tai niiden hallinnoimia. Merkittävä määrä paikallis- ja alueyhteisöjä myös omistaa alueellisia lentoasemia kokonaan tai osittain.

6. toteaa, että SEUT:n 174 artiklan mukaan tiettyihin alueisiin on kiinnitettävä ”erityistä huomiota” ja että SEUT:n 349 artiklan mukaan syrjäisimpiin alueisiin on sovellettava ”erityistoimenpiteitä” EU:n ja jäsenvaltioiden politiikkojen muotoilussa. Vaikka Euroopan rakenne- ja investointirahastojen ohjelmakauden 2014–2020 säännöissä otetaan haastavat alueet jossain määrin lukuun, EU:n politiikkoihin sisältyviä nykyisiä määräyksiä muilla liikenteeseen vaikuttavilla aloilla tulisi hyödyntää nykyistä paremmin perussopimukseen sisältyvien sitoumusten huomioon ottamiseksi.

7. katsoo, että yksi syy tähän on todennäköisesti se, että SEUT:n 174 artiklassa ei täsmennetä asianomaisen ”alueen” kokoa. Eräät valtiot tulkitsevat tätä artiklaa NUTS 2 -tasolla, kun taas komissio tutkimustyössään ja muut sidosryhmät ovat pitäneet NUTS 3 -tasoa tarkoituksenmukaisena. AK katsoo, että liikkuvuutta (ennemminkin kuin Euroopan rakenne- ja investointirahastojen tarkoituksena) edistettäessä on asianmukaista ottaa huomioon kaikenkokoiset haastavat alueet, NUTS 3 -tason ja sitä alemman tason alueet mukaan luettuina.

Liikenne ja aluekehitys haastavilla alueilla

8. toteaa, että haastavilla alueilla on olennainen rooli EU:n tasapainoisen kehityksen kannalta erityisesti, kun ajatellaan raaka-aineiden saatavuutta, maa- ja kalataloutta, ympäristön suojelua, matkailua, rajatylittäviä yhteyksiä ja vapaa-ajan mahdollisuuksia. Liikenneyhteyksien parantaminen näiden alueiden sisällä ja näiltä alueilta muualle EU:hun on siksi sekä EU:n koheesio politiikan että EU:n liikkuvuuspolitiikan olennainen osatekijä ei ainoastaan henkilöiden vaan myös tavaroiden liikkuvuutta ajatellen. Tukemalla nykyistä voimakkaampaa talouskasvua haastavilla alueilla edistettäisiin osaltaan sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa sekä koko unionin alueellista yhteenkuuluvuutta.

9. katsoo, että olisi analysoitava, kuinka liikkuvuuteen liittyvät häiritsevät tekijät, joista nämä alueet kärsivät, vaikuttavat alueiden talous- ja aluekehitysmallien muotoutumiseen ja siten nykyiseen ja tulevaan työllisyyteen. Eräiden näiden alueiden syrjäinen sijainti ja eristyneisyys merkitsee sitä, että niiden markkinat ovat pieniä ja vähemmän houkuttelevia ja etteivät ne näin ollen kykene luomaan riittävästi työpaikkoja. Näiden alueiden ihmiset puolestaan joutuvat jäämään maantieteelliselle alueelleen työperäiseen liikkuvuuteen liittyvien vaikeuksien johdosta, mikä nostaa työttömyysastetta.

10. pitää sen vuoksi tervetulleena kestäväpohjaista liikennettä koskevan erityisen temaattisen tavoitteen sisällyttämistä Euroopan rakenne- ja investointirahastojen (ERI-rahastojen) ohjelmaan 2014–2020 sekä monia muita temaattisia tavoitteita, jotka voivat osaltaan auttaa liikkuvuuden edistämistä.

11. pitää niin ikään tervetulleena mahdollisuutta mukauttaa ERI-osarahoitusosuuksia ”vakavista ja pysyvistä luontoon ja väestöön liittyvistä haitoista” kärsivien alueiden huomioon ottamiseksi (yhteisiä säännöksiä koskevan asetuksen 121 artikla) sekä mahdollisuutta EAKR:n puitteissa myöntää ”erityinen lisämääräraha” syrjäisimmille ja pohjoisimmille alueille ja vapauttaa ne temaattista keskittämistä koskevasta vaatimuksesta (EAKR-asetuksen 10–12 artikla).

12. tähdentää ERI-rahastojen merkitystä kestävällä pohjalla olevan liikkuvuuden edistämässä kaikilla Euroopan alueilla. Komitea pitää kuitenkin valitettavana, että temaattisen tavoitteen nro 7 ”kestävän liikenteen edistäminen ja pullonkaulojen poistaminen tärkeimmistä liikenneverkkoinfrastruktuureista” rahoittaminen saattaa vauraimmilla alueilla olla vaikeaa, vaikka se asetusten mukaan on sallittua kaikilla alueilla, jos Euroopan komission näkemys asiasta tulevia toimenpideohjelmia käsittelevissä kahdenvälisissä neuvotteluissa on rajoittava.

13. kehottaakin jäsenvaltioita ja ERI-rahastojen hallintoviranomaisia vastaamaan kaikkien haastavien alueiden kiireellisimpiin liikkuvuutta koskeviin tarpeisiin ja ottamaan ne huomioon laadittaessa toimenpideohjelmia ja kumppanuussopimuksia ERI-rahastojen soveltamista varten.

14. katsoo, että EU:n muilla rahastoilla sekä Euroopan investointipankin ja yksityisen sektorin rahoituksella voisi niin ikään olla nykyistä vahvempi tukirooli. Alueiden komitea pitää erityisen tärkeänä valvoa alueellisen ulottuvuuden sisällyttämistä ERI-rahastoihin (ja näiden suuntaamista yhteisen strategiakehyksen avulla) sekä seurata temaattisten rahastojen, kuten Verkkojen Eurooppa -välineen ja siihen liittyvän TEN-T-ohjelman sekä Horisontti 2020 -puiteohjelman ja siihen liittyvän Civitas-ohjelman, alueellisia vaikutuksia. Näistä rahastoista rahoitettavissa ohjelmissa liikkuvuutta haastavilla alueilla ei aseteta etusijalle, ja siksi kaikkien hallintotasojen tulee nivoa kentällä nämä eri rahastot yhteen koordinoitummin ja innovatiivisemmin.

15. panee merkille EU:n sitoumuksen esimerkiksi käyttää Euroopan laajuisten liikenneverkkojen rahoitusta kaikkien unionin alueiden, mukaan lukien syrjäiset alueet, syrjäisimmät alueet, saaristoalueet, syrjäseutualueet ja vuoristoalueet sekä harvaan asutut alueet, saavutettavuuden ja yhteyksien toimivuuden tukemiseen (asetuksen 1315/2013 4 artikla).

16. toteaa kuitenkin, että Verkkojen Eurooppa -välineestä osoitetuista TEN-T-varoista 95 prosenttia käytetään pelkästään runkoverkkoon. Näin vahvistetaan Euroopan ydintä ja sen suurkaupunkien tiheää verkostoa. Tulisi ryhtyä erityistoimiin sen varmistamiseksi, että TEN-T-verkkojen parannusten myönteisistä vaikutuksista on hyötyä myös paikallisille liikenneyhteyksille haastavilla alueilla, edistämällä näiden alueiden yhteyksiä tärkeimpiin valtakunnallisiin ja eurooppalaisiin liikennekäytäviin.

17. korostaa siksi tarvetta rahoittaa kokonaisuudessaan yhteyksiä Euroopan laajuisten liikenneverkkojen runkoverkon ja kattavan verkon välillä sekä kattavan verkon ja haastavien alueiden paikallisten liikenneyhteyksien välillä. Lisäksi Verkkojen Eurooppa -välineen määrärahoja tulisi kasvattaa osana monivuotisen rahoituskehityksen väliarviointia, jotta rahoitusta voitaisiin kohdentaa rajatylittäviin liittymäkohtiin ja pullonkauloihin TEN-T-runkoverkossa. Tämä auttaa osaltaan integroimaan kaikki Euroopan alueet kestäväpohjaiseen ja tehokkaaseen eurooppalaiseen matkustaja- ja tavaraliikennejärjestelmään. Koska TEN-T-ohjelman tavoitteena on kehityserojen poistaminen, myös haastavien alueiden tarpeet niiden talous- ja aluekehitysmallien toteuttamisen osalta tulisi ottaa huomioon osana vuosina 2016–2017 toteutettavaksi suunniteltua TEN-T-karttojen tarkistusta.

18. toteaa, että Horisontti 2020 -puiteohjelmassa ja siihen liittyvässä vähän saastuttavaa liikennettä koskevassa Civitas-ohjelmassa keskitytään edistykseen ajoneuvoteknologiaan liikenteen resurssitehokkuuden lisäämiseksi. Nämä tavoitteet ovat hyvin varteenotettavia, sillä ne auttavat myös parantamaan julkista liikennettä haastavilla alueilla, missä ajoneuvojen kustannustehokkuus on keskeinen kysymys.

19. painottaa, että tarvitaankin uusia lähestymistapoja liikenteen rahoittamiseksi haastavilla alueilla. Kyse voisi tällöin olla esimerkiksi kansalaisille tarjottavista henkilökohtaisista liikennevarannoista, kuten "liikkuvuusseikeistä", joita muutamissa jäsenvaltioissa on kehitetty tuloksetta, kuljetuspalvelujen tarjoajille myönnettävistä verovapautuksista tai yhteistyöjärjestelyistä, jotka mahdollistavat ajoneuvojen yhteiskäytön eri liikenteenharjoittajien välillä.

20. katsoo, että rahoitusta koskevia uusia lähestymistapoja on myös tuettava uusien välinein. Älykkäitä liikennejärjestelmiä ja entistä kehittyneempää tieto- ja viestintäteknologiaa voitaisiin hyödyntää aikataulu- ja reittiperusteisen julkisen liikenteen korvaamiseksi kysyntälähtöisillä kuljetuksilla, joista esimerkkinä mainittakoon tilauslinja-autot, yhteistaksit ja autojen yhteiskäyttö. Kysyntälähtöisiä kuljetuksia hyödyntämällä voidaan itse asiassa tarjota nykyistä tehokkaampia ja kilpailukykyisempiä julkisen maantieliikenteen palveluita tämänhetkistä alhaisemmin kustannuksin, sillä kuljetuspalveluita tarjotaan olemassa olevan todellisen kysynnän mukaan. Yhteiset kuljetusjärjestelmät, esimerkiksi koululaisten ja muiden matkustajien yhteiskuljetukset, ovat niin ikään toimineet hyvin erällä syrjäisillä alueilla; samoin kävelemisen ja pyöräilyn edistäminen. Tämänkaltaiset järjestelmät aikaansaavat säästöjä, vähentävät riippuvuutta auton käytöstä ja supistavat päästöjä.

21. toteaa, että näitä ratkaisuja voitaisiin tukea helpottamalla toimia, joista esimerkkinä mainittakoon yhdenmukainen sähköinen matkalippujärjestelmä tai eri liikennemuodot kattava älykortti, keskenään yhteensopivat sähköisen maksamisen standardit; yhdenmukainen aikataulutus niillä matkanosuuksilla, jotka eivät perustu kysyntälähtöisyyteen, sekä älypuhelinsovellusten hyödyntäminen, jotta kansalaisille tarjotaan uusia mahdollisuuksia tietojen saamiseen ja maksujen suorittamiseen.

22. toteaa olevan tärkeää varmistaa, että tämänkaltaisista uusista liikkuvuusratkaisuksista tiedotetaan asianmukaisesti ja että ne ovat käyttäjien kannalta kohtuuhintaisia, helposti saavutettavia ja tyydyttäviä. Onnistumisen varmistamisessa voi auttaa se, että (todelliset ja potentiaaliset) käyttäjät osallistuvat aktiivisesti tarpeidensa määrittelyyn.

23. painottaa, että paikallis- ja alueviranomaiset ovat monien näiden innovaatioiden keskeinen liikkeellepaneva voima.

24. korostaa kuitenkin, että kyseisenlaisiin liikkuvuushankkeisiin tulisi myöntää rahoitusta ainoastaan, kun ne ovat osa asianomaisen alueen kattavaa järkevää liikkuvuuspolitiikkaa ja kun ne voidaan perustella luotettavilla arvioilla mahdollisesta kysynnästä.

Satamat ja lentoasemat

25. korostaa merkittävää roolia, joka myös satamilla ja lentoasemilla sekä niiden sisämaayhteyksillä voi olla edistettäessä haastavien alueiden kehitystä ja luotaessa yhteyksiä kansalaisten ja suurten kaupunkikeskusten välille. Esimerkiksi saariyhteisöille ja syrjäisimmille alueille nämä yhteydet ovat ainoa mahdollinen liikennemuoto ja ratkaisevan tärkeitä niiden selviytymisen kannalta ja kun ajatellaan niiden yhteyksiä niin asianomaiseen jäsenvaltioon kuin muualle EU:hun. Haastavien alueiden satamiin ja lentoasemiin onkin aiheellista kiinnittää erityistä huomiota EU:n säännöissä: julkisia hankintoja ja käyttöoikeussopimuksia koskevissa säännöissä (julkisen palvelun velvoitteiden käyttö mukaan luettuna) sekä satamiin, lentoliikenteeseen ja yleishyödyllisiin taloudellisiin palveluihin sovellettavissa EU:n valtioneuvoston päätöksissä.

26. muistuttaa, että perussopimusten mukaan (pöytäkirja N:o 26) jäsenvaltioilla on laaja harkintavalta määriteltäessä julkisen palvelun velvoitteita ja yleishyödyllisiä taloudellisia palveluita käyttäjien tarpeet mahdollisimman hyvin huomioiden ja että Euroopan komissio voi puuttua asiaan ainoastaan, kun kyse on ilmeisestä virheestä.

27. kiinnittää huomiota myös siihen, että koko EU:ssa on saatavilla liikennepalvelujen tarjoajille puutteellisesti tietoja julkisen palvelun velvoitteista yhdestä ja samasta lähteestä käsin. Nykyistä suurempi avoimuus tässä yhteydessä voisi poistaa markkinahäiriöitä ja edistää kilpailun kiristymistä toimijoiden välillä haastavilla alueilla.

28. suhtautuu myönteisesti ilmailualan valtiontukia koskeviin Euroopan komission äskettäisiin suuntaviivoihin, joihin sisältyy tiettyä joustavuutta ja jotka mahdollistavat tuen myöntämisen lentoasemien investointeihin ja toimintaan sekä toiminnan aloittamiseen myönnettävän tuen lentoyhtiöille syrjäisillä alueilla ja alueilla, minne kulkuyhteydet ovat huonot. Kyseisten lentoasemien on usein kyettävä selviytymään suuresta kausiluonteisesta kysynnästä, vaikka vuoden muina aikoina niillä olisi käyttämätöntä kapasiteettia.

29. pahoittelee kuitenkin rajoitusta, joka koskee aluekehitysrahastoa rahoituskaudella 2014–2020 ja jonka pohjalta lentoasemainfrastruktuurien rahoittaminen käytännössä kielletään useimmissa tapauksissa.

30. painottaa matkustajien oikeuksia koskevan vahvan, avoimen ja täysimääräisesti sovellettavan järjestelmän merkitystä kaikissa julkisen liikenteen muodoissa, mutta myös useita liikennemuotoja yhdistävillä matkoilla. Usean etapin lento- tai junamatkojen osalta tulisi entisestään kannustaa lentoyhtiöiden välistä yhdistettyä matkalippujärjestelmää koskeviin sopimuksiin. Ne hyödyttävät syrjäisten alueiden lentomatikustajia sekä yksinkertaisuuden että hinnan osalta. Alueellisille syöttölentoyhtiöille tai paikallisten raideliikennereittien ylläpitäjille aiheutuvat korvauskustannukset siitä, että myöhästyttään jatkolentoyhteyksistä keskuslentoasemilla tai suurilla rautatieasemilla, eivät kuitenkaan saa olla niin kohtuuttomia, että ne estävät näiden sopimusten käytön lisääntymisen.

Hallinnointi

31. katsoo, että enemmän voidaan tehdä sen varmistamiseksi, että poliittiset päättäjät omaksuvat kokonaisvaltaisen, multimodaalisen, kestäväpohjaisen ja koordinoitun lähestymistavan näiden alueiden liikkuvuutta koskeviin haasteisiin. Toissijaisuusperiaatteen mukaisesti vastaukset on löydettävä ensisijaisesti paikallis- ja aluetasolla. EU:n on ryhdyttävä tukitoimiin ainoastaan, jos ne tuovat lisäarvoa.

32. korostaa, että Euroopan komission ehdottamissa mahdollisissa uusissa toimita byrokratia on vähennettävä välttämättömimpään.

33. toteaa, että hajautetun hallinnon mallit, joissa liikenteen alan toimivalta ja vastaava rahoitus siirretään valtiotasoa alemmas, ovat osoittautuneet tehokkaiksi useissa jäsenvaltioissa.

34. toteaa lisäksi, että liikkuvuudessa haastavilla alueilla ei pitäisi olla kysymys yksinomaan liikenneinfrastruktuurin ja -palveluiden kehittämisestä. Liikkuvuushankkeiden tulee olla erottamaton osa haastavia alueita kokonaisuudessaan koskevaa kehittämissuunnittelua. Mahdolliset uudet liiketoiminta-, teollisuus- ja asuinalueet, jotka ovat heikkojen liikenneyhteyksien päässä, voisivat esimerkiksi edellyttää rakennuttajaa osallistumaan uusien julkisen liikenteen palveluiden kustannuksiin.

35. korostaa paikallisen liikkuvuussuunnittelun merkittävää roolia sekä sitä, ettei paikallisissa liikkuvuussuunnitelmissa tulisi rajoittua vain kaupunkialueisiin, vaan ne tulisi ulottaa lähialueisiin tai ainakin laatia yhdessä niiden kanssa, maaseutualueet mukaan luettuina, osana laajempaa paikkalähtöistä kehitysstrategiaa. Näin varmistetaan, että liikennejärjestelmät tiheämmin asutuilla alueilla hyödyttävät myös syrjäisiä alueita. Näissä liikennesuunnitelmissa ei tulisi ottaa huomioon ainoastaan lyhyitä reittejä, jotka ovat tarpeen välittömien tarpeiden tyydyttämiseksi paikallisesti, vaan myös pidemmät reitit, jotka yhdistävät haastavat alueet suuriin kaupunkikeskuksiin.

36. tuo erityisesti esiin EU:ssa harjoitettavan rajatylittävän julkisen liikenteen, johon liittyy usein erityisongelmia. Niitä ovat muun muassa ympäristövaatimuksia, sähköjärjestelmiä, turvallisuusnormeja ja henkilöstön koulutusta koskevat erot jäsenvaltioiden välillä sekä myös oikeudelliset erot tai se, etteivät toimivaltaiset viranomaiset ole sopineet rahoituksesta. Uudet hallintomallit, yhteisen lainsäädäntökehyksen käyttö – kuten eurooppalaiset alueellisen yhteistyön yhtymät (EAYY) –, yhteistyösopimukset ja yhteisen rajatylittävän liikenneviranomaisen perustaminen voisivat auttaa vastaamaan näihin haasteisiin esimerkiksi niin, että myönnetään lupia, joilla helpotetaan liikkuvuutta rajaseutualueiden välillä, sillä edellytyksellä, että ne voidaan saada aikaan mahdollisimman vähäisellä byrokratialla.

Lainsäädännön vaikutuksia ja alueellisia vaikutuksia koskevat arvioinnit

37. kehottaa, että tehdessään lainsäädännön vaikutuksia koskevia arviointeja liikkuvuuden alalla Euroopan komissio kiinnittää erityistä huomiota EU:n liikkuvuuspolitiikkojen ja -ohjelmien vaikutukseen haastavien alueiden osalta.

38. kehottaa niin ikään Euroopan komissiota toteuttamaan alueiden komitean ehdotuksen mukaisesti alueellisten vaikutusten arviointeja, joiden avulla olisi mahdollista ottaa huomioon EU:n liikkuvuuspolitiikkojen alueelliset vaikutukset haastavilla alueilla. Myös väestön ikääntymisen, väestökadon, asutuksen hajanaisuuden ja aivovuodon kaltaiset väestökysymykset tulisi ottaa huomioon.

EU:n vihreä kirja liikkuvuudesta haastavilla alueilla

39. katsoo, ettei liikennepalveluiden tarjoamista riskialttiilla alueilla ymmärretä vielä eurooppalaiseksi haasteeksi. EU:n sääntelyssä keskitytään varmistamaan markkinoiden mahdollisimman vähäinen vääristyminen sen sijaan, että luotaisiin oikeudellinen kehys, jolla ennakoivasti tuettaisiin liikkuvuusratkaisujen kehittämistä haastavilla alueilla.

40. kehottaa siksi uutta Euroopan komissiota julkaisemaan aiheesta vihreän kirjan, jotta sidosryhmät ja EU:n toimielimet voivat käydä kysymyksestä seikkaperäisen keskustelun ja jotta voidaan kehittää tarkoituksenmukaisia toimia vastaukseksi. Tavoitteena tulisi olla, että liikkuvuuteen liittyvät kysymykset haastavilla alueilla otetaan entistä paremmin huomioon ja että niihin puututaan EU:n kaikkien politiikkojen ja ohjelmien puitteissa liikkuvuusmahdollisuuksien parantamiseksi ja väestökadon uhkan pienentämiseksi.

41. katsoo erityisesti, että vihreän kirjan tulisi käynnistää keskustelu ja että siinä tulisi arvioida tähänastista edistystä; esitellä nykyinen lainsäädännöllinen kehys ja keskeiset poliittiset aloitteet; analysoida maantieteellisesti ja väestörakenteeltaan haastavien alueiden erityisiä vahvuuksia ja heikkouksia liikkuvuuden osalta sekä panosta, jonka ne kokonaisuudessaan voivat antaa alueelliseen yhteenkuuluvuuteen; analysoida perussopimukseen sisältyvien sitoumusten ja EU:n käytäntöjen välistä epäsuhtaa, kun kyse on haastaviin alueisiin vaikuttavien matkustaja- ja tavaraliikennepolitiikkojen kehittämisestä; määrittää edellä mainittujen näkökohtien vaikutus näiden alueiden talouteen ja työllisyyteen; edistää entistä parempaa koordinoitua liikkuvuuden rahoituslähteiden sekä liikkuvuusohjelmien ja -politiikkojen välillä; edistää tutkimusta ja innovointia ja kehittää kokeiluhankkeita sekä tarkastella tulevia vaihtoehtoja, esimerkiksi sitä, mitkä toimenpiteet ja kannustimet saattaisivat olla tarkoituksenmukaisia ja millä hallintotasolla.

42. painottaa, että vihreää kirjaa laadittaessa erityistä huomiota tulee kiinnittää siihen, miltä osin muut kuin lainsäädäntötoimet, kuten strategia, toimintasuunnitelma, suositukset, suuntaviivat tai parhaiden käytänteiden vaihto, voisivat tuoda lisäarvoa valtakunnallisiin ja valtiotasoa alempien hallintotasojen aloitteisiin.

43. kehottaa komissiota lisäämään tietoisuutta liikkuvuus-kysymyksistä haastavilla alueilla vuotuisen liikkuvuusviikon kaltaisen erityistapahtuman avulla.

Bryssel 8. lokakuuta 2014

*Alueiden komitean
puheenjohtaja*

Michel LEBRUN