

Keski­viikko 9. syyskuuta 2015

P8_TA(2015)0310

Liikennepoliitiikan vuoden 2011 valkoisen kirjan täytäntöönpano**Euroopan parlamentin päätöslauselma 9. syyskuuta 2015 Liikennepoliitiikan vuoden 2011 valkoisen kirjan täytäntöönpanosta: tilannekatsaus ja kohti kestävästä liikkuvuudesta (2015/2005(INI))**

(2017/C 316/16)

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon komission valkoisen kirjan ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” (COM(2011)0144),
- ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan 17. maaliskuuta 2015 järjestämän kuulemistilaisuuden, jossa käsiteltiin liikenteen alan valkoista kirjaa, tilannekatsausta ja etenemistä kohti kestävästä liikkuvuudesta,
- ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean 22. huhtikuuta 2015 antaman lausunnon, jossa käsitellään yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskevaa etenemissuunnitelmaa, sen edistymistä ja haasteita,
- ottaa huomioon 15. joulukuuta 2011 antamansa päätöslauselman aiheesta ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” ⁽¹⁾,
- ottaa huomioon 6. heinäkuuta 2010 antamansa päätöslauselman kestävästä tulevaisuudesta liikenteelle ⁽²⁾,
- ottaa huomioon 12. heinäkuuta 2007 antamansa päätöslauselman, joka koskee Euroopan kestävästä liikkuvuudesta ⁽³⁾,
- ottaa huomioon 12. helmikuuta 2003 antamansa päätöslauselman komission valkoisesta kirjasta ”Eurooppalainen liikennepoliittika vuoteen 2010: valintojen aika” ⁽⁴⁾,
- ottaa huomioon komission valkoisen kirjan ”Eurooppalainen liikennepoliittika vuoteen 2010: valintojen aika” (COM(2001)0370),
- ottaa huomioon tulevan, joulukuussa 2015 Pariisissa järjestettävän ilmastokokouksen (COP21),
- ottaa huomioon energiaunionipaketin ”Joustavaa energiaunionia ja tulevaisuuteen suuntautuvaa ilmastonmuutospoliittikkaa koskeva puitestrategia” ja siihen liittyvän tiedonannon (COM(2015)0080),
- ottaa huomioon 23. ja 24. lokakuuta 2014 kokoontuneen Eurooppa-neuvoston päätelmät vuoteen 2030 ulottuvista ilmasto- ja energiapolitiikan puitteista,
- ottaa huomioon komission tiedonannon digitaalisten sisämarkkinoiden strategiasta Euroopalle (COM(2015)0192),
- ottaa huomioon komission tiedonannon ”Tavoitteena kilpailukykyinen ja resurssitehokas kaupunkiliikenne” (COM(2013)0913),
- ottaa huomioon 27. syyskuuta 2011 antamansa päätöslauselman Euroopan tieliikenneturvallisuu­desta 2011–2020 ⁽⁵⁾,
- ottaa huomioon työjärjestyksen 52 artiklan,

⁽¹⁾ EUVL C 168 E, 14.6.2013, s. 72.⁽²⁾ EUVL C 351 E, 2.12.2011, s. 13.⁽³⁾ EUVL C 175 E, 10.7.2008, s. 556.⁽⁴⁾ EUVL C 43 E, 19.2.2004, s. 250.⁽⁵⁾ EUVL C 56 E, 26.2.2013, s. 54.

Keskiviikko 9. syyskuuta 2015

- ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön (A8-0246/2015),
- A. toteaa, että liikenteen alan valkoisessa kirjassa hahmotellaan kunnianhimoinen ohjelma Euroopan liikennejärjestelmän muuttamista ja aidon yhtenäisen eurooppalaisen liikennealueen luomista varten;
- B. toteaa, että liikenneala toimii EU:n talouden käyttövoimana, työllistää noin 10 miljoonaa henkilöä ja muodostaa noin 5 prosenttia BKT:stä, joten sen olisi säilytettävä asemansa talouskasvun ja työpaikkojen luomisen tärkeimpänä edistäjänä sekä kilpailukyvyyn, kestäväan kehityksen ja alueellisen yhteenkuuluvuuden vauhdittajana;
- C. toteaa, että juuri liikenteen alalla Eurooppa on johtoasemassa sekä valmistuksen että kuljetustoimintojen suhteen ja että on ratkaisevan tärkeää, että Euroopan liikenteen alalla jatketaan kehitystyötä, investointeja ja uudistuksia kestäväällä perustalla Euroopan globaalin teknologisen johtoaseman säilyttämiseksi, eurooppalaisten normien ottamiseksi käyttöön kaikkialla maailmassa ja kilpailukykyisen aseman säilyttämiseksi kaikissa liikennemuodoissa, vaikka maailmantaloudessa vaikuttavat yhä enemmän uudet toimijat ja liiketoimintamallit;
- D. toteaa, että yhteiskuntamme tila muuttuu digitalisaation, urbanisaation, globalisaation ja väestörakenteen muuttumisen myötä, joten meidän on muutettava liikennepolitiikan nykyisiä toimintamalleja vastaamaan tulevaisuuden haasteisiin;
- E. toteaa, että liikenne on oleellisen tärkeää ihmisten, tavaroiden ja palvelujen vapaalle liikkuvuudelle, joka on sisämarkkinoiden perusta, ja että vapaa liikkuvuus on sekä unionin yhdyntymistä edistävä merkittävä tekijä että unionin teollisuuden ja kaupan suorituskyvyn kannalta keskeinen tekijä;
- F. toteaa, että liikenne on edelleen lähes täysin riippuvainen fossiilista polttoaineista ja se on ainoa ala, jonka kasvihuonekaasupäästöt ovat kasvaneet viimeisten 25 vuoden aikana; toteaa, että ilman äskettäistä taloustaantumaa päästöt olisivat saattaneet kasvaa enemmänkin;
- G. toteaa, että liikennejärjestelmän energiatehokkuutta ja kestävyyttä on parannettava ja sen riippuvuutta öljystä ja fossiilista energialähteistä on vähennettävä pikaisesti kustannustehokkaalla tavalla järjestelmän kilpailukykyä uhraamatta ja liikkuvuutta vaarantamatta noudattaen valkoisessa kirjassa tältä osin vahvistettuja tavoitteita;
- H. toteaa, että kehittyneitä kestäviä biopolttoaineita (erityisesti prosessitähhteistä ja jäämistä jätehuollon kautta saatavia biopolttoaineita⁽¹⁾) ei hyödynnetä vielä tarpeeksi Euroopan liikennejärjestelmän öljyriippuvuuden vähentämiseksi sekä liikennealan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi;
- I. katsoo, että on olennaisen tärkeää varmistaa, että Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) aikataulun mukaisessa kehittämisessä yhdistetään tehokkaasti kaikkien EU:n alueiden liikenneverkot, yhdistetään maantieteellisesti syrjäiset alueet EU:n keskustaan ja poistetaan infrastruktuurin kehitystasojen ja ylläpidon erot erityisesti EU:n itäisten ja läntisten alueiden välillä;
- J. toteaa, että liikenneinfrastruktuuriin tehtävillä investoinneilla on myönteinen vaikutus talouskasvuun, työpaikkojen luomiseen ja kauppaan, minkä vuoksi on tarpeen poistaa liikenneinfrastruktuuriin tehtävien yksityisten investointien tiellä olevia esteitä;
- K. katsoo, että liikenneinfrastruktuurit edellyttävät yleensä pitkän aikavälin rahoitusta ja että investoinnit ovat hiljattain vähentyneet, mikä johtuu luottamuksen puutteesta lainsäätäjien, hankkeiden vetäjien ja rahoitusalan välillä;

⁽¹⁾ Määritelty jätteistä ja tiettyjen direktiivien kumoamisesta 19 päivänä marraskuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/98/EY 3 artiklan 4 alakohdassa.

Keski viikko 9. syyskuuta 2015

- L. katsoo, että investointeja julkisen liikenteen infrastruktuureihin on laiminlyöty vakavalla tavalla useiden vuosien ajan koko EU:ssa, ja toteaa myös, että jalankulkijoita, ikääntyneitä ja liikuntarajoitteisia varten parannetut yhteydet sisältyvät Euroopan unionin tavoitteisiin ja edellyttävät lisärahoitusta;
- M. katsoo, että yhtenä valkoisen kirjan päätavoitteista olisi oltava ihmisten ja heidän oikeuksiensa matkustajina asettaminen liikennepolitiikan keskeiseksi tavoitteeksi;
- N. katsoo, että innovoinneilla ja älykkäillä liikennejärjestelmillä olisi oltava merkittävä rooli kehitettäessä nykyaikaista, tehokasta, kestävä ja yhteentoimivaa eurooppalaista liikennejärjestelmää, jota kaikki voivat käyttää;
- O. toteaa, että multimodaalisten verkkojen ja eri liikennemuotojen ja palvelujen yhdistämisen mahdolliset hyödyt matkustaja- ja tavaraliikenteen yhteyksien ja tehokkuuden parantamisessa auttavat vähentämään hiilipäästöjä ja muita haitallisia päästöjä;
- P. toteaa, että aitoa yhtenäistä Euroopan liikennealuetta ei saada aikaan, jos jäsenvaltiot eivät pane unionin lainsäädäntöä tehokkaasti täytäntöön ja jos nykyistä sääntelyjärjestelmää ei tarvittaessa yksinkertaisteta siten, että oikeudellinen selkeys ja täytäntöönpanon tehostettu valvonta varmistetaan;
- Q. toteaa, että on poistettava kaikki jäljellä olevat esteet, tekniset yhteensopimattomuudet ja vaivalloiset hallinnolliset menettelyt, jotka haittaavat täysin integroidun liikennejärjestelmän luomista, sekä torjuttava jäsenvaltioiden käyttöön ottamia uusia toimenpiteitä, jotka muodostavat esteitä tavaroiden ja palvelujen vapaalle liikkuvuudelle;
- R. toteaa, että markkinoiden avaamista jatkettaessa on huolehdittava myös laadukkaista työpaikoista, kohtuullisista työoloista, palveluiden korkeasta laadusta ja oikeudenmukaisesta kilpailusta kaikissa jäsenvaltioissa;
- S. ottaa huomioon, että komission viimeisimmän unionin liikenneturvallisuutta käsittelevän raportin⁽¹⁾ mukaan kuolemantapauksien määrä vähentyi yhdellä prosentilla vuonna 2014, mikä on huomattavasti vähemmän kuin kahtena edeltävänä vuotena tapahtunut kahdeksan prosentin vähennys;

Valkoisen kirjan täytäntöönpano ja väliarviointi

- pitää myönteisenä, että komissio aikoo teettää valkoisen kirjan väliarvioinnin, jossa pyritään tarkastelemaan saavutettua edistystä ja ehdotetaan jatkotoimia kirjassa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi; katsoo, että tässä vaiheessa on liian aikaista arvioida täysipainoisesti valkoisen kirjan jälkeen hyväksytyjen toimenpiteiden vaikutuksia, mutta tilannekatsaus on tarpeen, jotta voidaan arvioida, miten liitteessä luetellut 40 aloitetta ja 131 toimenpidettä ovat edenneet;
- kannattaa valkoisessa kirjassa asetettuja tavoitteita ja erityisesti kymmentä tavoitetta, jotka koskevat kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää (vertailuindikaattorit, joilla pyritään vähentämään 60 prosenttia kasvihuonekaasupäästöistä); tähdentää, että väliarvioinnissa olisi vähintään pidettävä ennallaan vuonna 2011 asetetut kunnianhimoiset tavoitteet ja ehdotettava konkreettisia, realistisia ja perusteltuja toimenpiteitä ja aloitteita, joilla lisätään, nopeutetaan ja virtaviivaistetaan toimia kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi; kehottaa komissiota arvioimaan, missä määrin valkoisessa kirjassa luetellut toimet riittävät yleistavoitteiden saavuttamiseen, ja ehdottamaan lisää lainsäädäntötoimia;
- kehottaa komissiota päivittämään valkoisen kirjan päästötavoitteita Euroopan parlamentin 5. helmikuuta 2014 ilmasto- ja energiapolitiikan puitteista 2030 antaman päätöslauselman⁽²⁾ sekä 23. ja 24. lokakuuta 2014 kokoontuneen Eurooppa-neuvoston ilmasto- ja energiapolitiikan puitteista 2030 annettujen päätelmien mukaisesti sekä ehdottamaan toimenpiteitä jäsenvaltioiden auttamiseksi saavuttamaan vuoteen 2030 mennessä sitovan kokonaistavoitteen vähintään 40 prosentin vähennyksestä vuoden 1990 kasvihuonekaasupäästöjen tasoon verrattuna (päästökauppajärjestelmään kuuluvien alojen päästöjen tason on oltava 43 prosenttia ja päästökaupan ulkopuolisten alojen päästöjen 30 prosenttia pienemmät vuoden 2005 tasoon verrattuna);

⁽¹⁾ "Road safety in the European Union", Euroopan komissio, maaliskuu 2015.

⁽²⁾ Hyväksytyt tekstit, P7_TA(2014)0094.

Keskiviikko 9. syyskuuta 2015

4. korostaa, että vuoden 2030 vähennystavoite liikenteen kasvihuonekaasupäästöille olisi asetettava sellaiselle tasolle, joka mahdollistaa valkoiseen kirjaan sisältyvän pitkän aikavälin tavoitteen, vähintään 60 prosentin vähennystä kasvihuonekaasupäästöihin vuoteen 2050 mennessä, saavuttamisen; kehottaa tässä yhteydessä komissiota ehdottamaan kattavaa strategiaa liikenteen alan irtautumiseksi hiilestä;

Yleiset periaatteet: liikennemuotosiirtymä ja liikennemuotojen yhteistoiminta

5. korostaa, että kestävää liikkuvuutta koskevan unionin politiikan on perustuttava laajaan poliittisten välineiden kirjoon, jotta voidaan siirtyä kustannustehokkaalla tavalla vähiten saastuttaviin ja energiatehokkaimpiin liikennemuotoihin; korostaa, että liikennemuotojen välisen tasapainon muuttaminen ei ole päämäärä sinänsä, mutta se on tarpeen, jotta liikkuvuus ei olisi yhteydessä nykyisen liikennejärjestelmän haittavaikutuksiin, joita ovat ruuhkat, ilman pilaantuminen, melu, onnettomuudet ja ilmastonmuutos; myöntää, että siirtymää liikennemuotojen välillä koskeva politiikka ei ole toistaiseksi tuottanut tyydyttäviä tuloksia; korostaa siksi, että kaikkia liikennemuotoja on kehitettävä ja niistä on tehtävä ympäristöystävällisempiä, turvallisempia ja energiatehokkaampia, jotta liikkuvuuden ja ympäristönsuojelun korkea taso voidaan saavuttaa;

6. katsoo, että henkilö- ja rahtiliikenteen kehittäminen riippuu pitkälti eri liikennemuotojen tehokkaasta käytöstä ja että sen vuoksi Euroopan liikennepolitiikan olisi perustuttava liikennemuotojen tehokkaaseen yhteistoimintaan, jossa keskitytään mahdollisuuksien mukaan energiatehokkaimpien ja kestävimpien liikennemuotojen käyttöön; katsoo, että tämä johtaa eri liikennemuotojen optimaaliseen uudelleenjakoon, varmistaa liikennemuotojen sisäisen ja keskinäisen yhteentoimivuuden, edistää kestävämpiä liikenne- ja logistiikkaketjuja ja tehostaa liikennevirtojen saumatonta sujuvuutta eri muotojen ja solmukohtien välillä;

Nykyaikainen infrastruktuuri ja älykäs rahoitus

7. kehottaa komissiota antamaan ehdotuksia, joilla huolehditaan ulkoisten kustannusten sisällyttämisestä hintoihin kaikissa rahti- ja henkilöliikenteen muodoissa soveltamalla yhteisiä, johdonmukaisia ja avoimia unionin menetelmiä ja ottaen huomioon kunkin liikennemuodon erityispiirteet sekä johdonmukaisen selvityksen siitä, missä määrin tietyt ulkoiset kustannukset on jo sisällytetty hintoihin kaksinkertaisen verotuksen välttämiseksi; vaatii konkreettisia toimenpiteitä, joilla varmistetaan "käyttäjä maksaa"- ja "saastuttaja maksaa"-periaatteiden, mukaan lukien suuntaviivat ja parhaat käytännöt, laajempi soveltaminen sekä eri liikennemuotojen yhdenvertaisten toimintaedellytysten varmistaminen sekä tarvittaessa ympäristön kannalta haitallisten verohelpotusten poistaminen samalla, kun pidetään yllä kaikkien EU:n alueiden kilpailukykyä;

8. kehottaa komissiota ehdottamaan henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen kansallisten tiemaksujärjestelmien yleistä kehystä, jolla ei saisi syrjiä kolmansien maiden asukkaita ja jonka olisi keskityttävä matkaperustaiseen veloitukseen; pyytää jäsenvaltioita korvamerkitsemään infrastruktuurimaksut turvallisen liikenneinfrastruktuurin rakentamiseksi ja ylläpitämiseksi sekä liikenteeseen liittyvien ympäristöongelmien hillitsemiseksi;

9. korostaa, että Euroopan laajuisen liikenneverkon loppuun saattaminen pysyy edelleen yhtenä edellytyksenä kestävämmän ja tehokkaamman, saumattomamman liikennejärjestelmän käyttöön ottamiselle sekä rahdin ja matkustajien tasaisemmalle jakautumiselle eri liikennemuotojen välillä; korostaa, että tukikelpoisia hankkeita valittaessa on keskityttävä yhdeksään ydinverkkoon ja -käytävään, puuttuvien yhteyksien täydentämiseen, rajatylittäviin osuuksiin, pullonkaulojen poistamiseen, nykyisen infrastruktuurin päivittämiseen, innovatiivisiin liikenneratkaisuihin, yhteentoimivuuteen sekä multimodaaliterminaalien ja kaupunkisolmukohtien kehittämiseen; toteaa, että olisi myös korostettava painokkaammin eurooppalaista lisäarvoa sekä syrjäisten alueiden, saaristoalueiden sekä vuoristoalueiden liitettävyyden mahdollistavan infrastruktuurin kehittämistä, sekä tuettava hankkeita Euroopan laajuisen liikenneverkkojen yhdistämiseksi naapuri- ja ehdokasvaltioiden infrastruktuuriverkkoihin;

10. katsoo, että EU:n rahoituksen on kuvastettava todellisia investointitarpeita TEN-T-ydinverkon loppuun saattamiseksi vuoteen 2030 mennessä ja että Verkkojen Eurooppa -välineellä ja muilla rahoituskeinoilla olisi elvytettävä investointeja liikenneinfrastruktuuriin TEN-T -suuntaviivojen ja Verkkojen Euroopan viitoittamalla tavalla asettamalla etusijalle kestävä liikennemuodot, kuten raideliikenteen, sisävesiliikenteen ja lähimerenkulun; korostaa, että yhteisrahoitettujen hankkeiden olisi vastattava sellaisen infrastruktuurin tarvetta, joka lisää unionin kilpailukykyä sekä taloudellista, sosiaalista ja alueellista yhteenkuuluvuutta ja jossa ympäristövaikutukset on vähennetty minimiin, jolla on kyky selvittää mahdollisista ilmastonmuutoksen vaikutuksista ja jolla taataan käyttäjien terveys ja turvallisuus;

Keski viikko 9. syyskuuta 2015

11. vaatii lisäämään selvästi Verkkojen Eurooppa -välineen rahoitusta ja lisäämään EU:n toimivaltaa kansainvälisen liikennesuunnittelun ja infrastruktuurirahoituksen valmistelussa, toteutuksessa ja rahoituksessa;

12. korostaa, että tieinfrastruktuurin laatu, joka vaikuttaa suoraan tieturvallisuuteen, vaihtelee huomattavasti EU:ssa ja että yli 90 prosenttia jäsenvaltioissa tapahtuneista kuolemaan johtaneista tieliikenneonnettomuuksista tapahtuu kaupunki- ja maaseutualueiden teillä; korostaa, että tämän tyyppisen infrastruktuurin tehokasta rahoittamista on edistettävä erilaisilla unionin toimilla ja välineillä, erityisesti koheesiomaissa; tähdentää myös, että nykyistä infrastruktuuria ja myös toissijaista tieverkkoa on pidettävä yllä asianmukaisesti;

13. korostaa, että komission osana Junckerin investointisuunnitelmaa ehdottamassa Euroopan strategisten investointien rahastossa (ESIR) olisi asetettava etusijalle kestävä liikenne ja erittäin tärkeät infrastruktuurihankkeet, joista koituu merkittävää yhteiskunnallista ja taloudellista ja ympäristöä koskevaa arvoa ja panostettava hankkeisiin, joilla edistetään korkeatasoisten työpaikkojen luomista, pitkän aikavälin kasvua, kilpailukykyä, innovointia ja alueellista yhteenkuuluvuutta myös kestävien kaupunkihankkeiden ja raidehankkeiden muodossa unionin liikennepolitiikan tavoitteiden ja lainsäädännön (TEN-T -suuntaviivat, Verkkojen Eurooppa) mukaisesti; toteaa tässä yhteydessä, että uusiin rahoitusmuotoihin, kuten julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuudet ja käyttöoikeussopimukset, kannattaa kiinnittää enemmän huomiota ja niitä on aiheellista tarkastella lähemmin; korostaa, että ESIR-rahastosta rahoitettavien hankkeiden valintaprosessin olisi oltava avoin, ja julkisen ja yksityisen sektorin asiaankuuluvien sidosryhmien olisi osallistuttava siihen;

14. katsoo, että ESIR-rahastoa olisi rahoitettava ensisijaisesti EU:n talousarvion kohdentamattomista varoista ja vain viimeisessä hädässä vuosien 2014–2020 monivuotisen rahoituskehityksen 1A kohtaan sisältyvien ohjelmien käyttämättömistä varoista; korostaa, että takuurahaston rahoitusta olisi tarkasteltava monivuotisen rahoituskehityksen väliarviointin yhteydessä vuonna 2016, ja eri ohjelmien toteutumista ja täytäntöönpanoa koskevan analyysin perusteella olisi löydettävä vaihtoehtoisia rahoitusmalleja, jotta voidaan minimoida mahdollisimman tarkasti 1A kohdasta peräisin olevien varojen uudelleensijoitus jaksolle 2016–2020; korostaa, että Euroopan parlamentin ja neuvoston olisi myös tarkasteltava mahdollisuuksia kompensoida mahdollisimman paljon vuosittaisessa talousarviomenettelyssä sovittujen EU-ohjelmien varojen uudelleenkäyttöä ESIR-rahaston rahoittamiseen ennen monivuotisen rahoituskehityksen väliarviointia;

15. vahvistaa uudelleen tukevensa innovoivia rahoitusvälineitä, joiden avulla voidaan optimoida julkisia menoja ja helpottaa yksityisten varojen käyttöönottoa, mutta muistuttaa, että monet liikennealan hankkeet eivät tuota riittävästi varoja yksinomaan tällaisten välineiden hyödyntämiseksi ja että niitä on näin ollen tuettava avustuksien muodossa;

16. painottaa, että on hyödynnettävä ja sovellettava nopeasti älykkäitä liikennejärjestelmiä, jotta ajoneuvoja ja nykyistä infrastruktuuria voidaan käyttää tehokkaammin, kestävämmiin ja turvallisempiin ja huolehtia lisäkapasiteetista ilman uuden infrastruktuurin rakentamisen edellyttämää aikaa, kustannuksia ja maankäyttöä; korostaa, että taajuuksien tehokas käyttö ja älykkäiden liikennejärjestelmien välinen yhteentoimivuus on tärkeää, jotta mahdollistetaan liikennevirtojen sujuvuus kaikilla liikennemuodoilla ja kaikissa solmukohdissa; kehottaa toteuttamaan oikea-aikaisesti, ottamaan käyttöön ja hyödyntämään EU:n satelliittinavigointiohjelmiä sekä kehittämään konkreettisesti Galileo- ja Egnos-ohjelmien liikennesovelluksia;

Kestävä liikenne ja liikkuvuus kaupungeissa

17. korostaa, että energiatehokkuuden parantamisen olisi oltava yksi unionin liikennepolitiikan tärkeimmistä painopistealoista; toteaa, että on ehdottoman tärkeää parantaa koko liikennejärjestelmän resurssitehokkuutta, jotta tehostetaan olemassa olevan kapasiteetin käyttöä, parannetaan liikennevälineiden käyttöastetta ja varmistetaan, että julkisia varoja kohdistetaan kansallisesti ja unionissa toimenpiteisiin, joiden vaikutus on suurin;

18. korostaa, että on edistettävä sähköistä liikennettä ja sähköisiä julkisen liikenteen järjestelmiä, otettava sähköntuotannossa käyttöön uusiutuvia energialähteitä ja asetettava etusijalle ensinnäkin sähköisen raideverkon laajentaminen ja raitiovaunujen ja sähköbussien samoin kuin sähköautojen ja -pyörien ja sähkökäyttöisten kaksi-/kolmi-/nelipyöriäisten ajoneuvojen, sähköpyörien sekä pienten sähköveneidä edistäminen; tähdentää nykyaikaisten köysiratojen potentiaalia, sillä ne ovat halpoja ja helposti rakennettavia kuljetustapoja, joilla voidaan tehostaa kaupunkien julkisen liikenteen järjestelmien kapasiteettia;

Keskiviikko 9. syyskuuta 2015

19. korostaa, että on tärkeää edistää erityisesti sellaisten vaihtoehtoisten polttoaineiden ja voimanlähteiden käyttöönottoa, joiden kehittämisessä Euroopalla on huomattava teknologinen etulyöntiasema, jotta vähennetään liikenteen riippuvuutta fossiilisista polttoaineista, parannetaan ilmanlaatua ja vähennetään kasvihuonekaasupäästöjä; pitää valitettavana, että kyseistä tekniikkaa ei ole vielä otettu riittävästi käyttöön varsinkaan joukkoliikenteen alalla;

20. toteaa, että valkoisessa kirjassa asetetuissa kymmenessä tavoitteessa ei mainita selvästi, että julkisen liikenteen käyttöä kaupunkialueilla on lisättävä; katsoo, että uudeksi tavoitteeksi olisi asetettava kaupunkialueiden julkisen liikenteen käytön kaksinkertaistaminen vuoteen 2030 mennessä; korostaa, että tähän liittyen olisi huolehdittava järjestelyistä ja infrastruktuurista, jotka helpottavat julkisen liikenteen käyttäjien, kuten iäkkäiden tai vammaisten henkilöiden, tai myös julkista liikennettä työmatkallaan käyttävien pyöräilijöiden turvallista liikkuvuutta ovelta ovelle; korostaa, että tämän tavoitteen saavuttaminen edellyttää asianmukaisia investointeja, erityisesti, jotta varmistetaan julkisen liikenteen infrastruktuurin jatkuva ylläpito ja laajentaminen; kehottaa siksi painokkaasti jäsenvaltioita takaamaan asianmukaisia, pitkän aikavälin ja luotettavia rahoitusmahdollisuuksia julkisen liikenteen infrastruktuurihankkeita varten;

21. kehottaa komissiota avustamaan paikallisia, alueellisia ja kansallisia viranomaisia ja sidosryhmiä selvittämään EU:n olemassa olevia ja uusia rahoitusmahdollisuuksia julkiselle liikenteelle ja kehittämään innovatiivisia julkisen ja yksityisen kumppanuuden ohjelmia; kiinnittää huomiota päätelmiin, joita voidaan tehdä tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomuksesta N:o 1/2014 ("EU:n tukemien julkisten kaupunkiliikennehankkeiden vaikuttavuus"), jossa arvioitiin EU:n rakennerahastojen yhteisrahoittamien kaupunkiliikennehankkeiden toteutusta ja tehokkuutta ja sitä, miten hyvin ne vastaavat käyttäjien tarpeisiin ja saavuttavat käyttöastetta koskevat tavoitteensa;

22. painottaa kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmien merkitystä välineinä, joiden avulla kaupungit voivat tehostaa liikenneinfrastruktuurin ja palvelujen käyttöä sekä integroida paremmin erilaisia kaupunkialueen liikkumismuotoja kestäväällä tavalla, mikä auttaa osaltaan vähentämään hiilidioksidipäästöjä, melua, ilman pilaantumista ja liikenneonnettomuuksia; kehottaa komissiota jatkamaan tukeaan kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmien kehittämiselle ja edistämislle; korostaa, että Euroopan rakenne- ja investointirahastoja olisi käytettävä järjestelmällisemmin kaupungeissa, joissa on kehittynyt ja integroitunut paikallisliikennesuunnitelma (esimerkiksi kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelma) ja jotka ovat ryhtyneet asianmukaisen lainsäädännön vaatimusten mukaisiin toimiin;

23. kehottaa komissiota yhteistyöhön paikallisliikenteen toimijoiden ja viranomaisten kanssa matkustustietojen ja myös vammaisten henkilöiden tarpeita koskevien tietojen tarjoamiseksi käyttäjille erilaisissa tiedotusvälineissä sekä omaksumaan suuremman roolin EU:n laajuisten parhaiden käytäntöjen ja kaupunkien julkisen liikenteen parantamista koskevien olosuhteiden yksilöimisessä; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita myös huolehtimaan siitä, että kaupunkien liikennejärjestelmillä on velvoite yhdistää kaupunkien keskustat niitä ympäröiviin alueisiin;

24. painottaa, että kaupunkialueilla tarvitaan tiettyä joustoa, jotta ne voivat täyttää unionin lainsäädännön mukaiset velvoitteensa noudattaen täysimääräisesti toissijaisuusperiaatetta ja jotta varmistetaan, että liikenneratkaisut mukautetaan niiden erityisoloihin;

25. korostaa, että liikennevälineiden käyttäjien käyttäytyminen on ratkaisevaa kestävämmän liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta; vaatii tekemään aloitteita, joilla motivoidaan näitä henkilöitä ja etenkin nuoria käyttämään kestävämpiä liikennemuotoja (kävely, pyöräily, pyörien yhteiskäyttö ja vuokraus, julkinen liikenne, auton yhteiskäyttö, kimpakyydit), joita olisi voitava käyttää turvallisen infrastruktuurin puitteissa; vaatii lisäksi matkasuunnitelmien ja reaaliaikaisten tietojen tarjoamista eri liikennemuotojen intermodaalista käytöstä älykkäiden liikennejärjestelmien välityksellä; kehottaa tästä syystä komissiota määrittämään parhaita käytäntöjä koskevia esimerkkejä moninaisten liikennemuotojen yhdistelemisestä tavalla, joka voidaan panna täytäntöön myös muissa kaupunkitaajamissa;

26. korostaa, että tarvitaan parempaa kansallisen ja unionin tason tietoa liikenteen käyttäjien tottumuksista, etenkin kävelystä, pyöräilystä ja sukupuolten mukaan eriteltävistä matkustustottumuksista, joita paikalliset viranomaiset voisivat käyttää laatiessaan kaupunkiliikennettä koskevia toimenpiteitä;

Keski viikko 9. syyskuuta 2015

27. korostaa, että on tärkeää toteuttaa toimia, jotta edistetään alueellisia suunnitelmia, jotka koskevat pyöräilyreittien suunnittelua ja laajentamista EU:n suuralueilla, jotta lisätään kansalaisten vaikutusmahdollisuuksia ympäristöön liittyviin panoksiin nähden, suodaan kaikille mahdollisuus pyöräillä ja vähennetään melua, ruuhkia ja saastumista kaupunkialueilla;

28. korostaa, että on tärkeää arvioida uusien liikennemuotojen, joita tukevat jakamistalouden mallit, kuten autojen yhteiskäyttö, myönteisiä vaikutuksia yhteiskuntaan; pitää tärkeänä, että jäsenvaltioiden välillä jaetaan parhaita käytäntöjä, jotta sääntelyä mukautetaan ottamalla huomioon tällaiset saumattoman liikkuvuuden innovaatioalustat;

29. kehottaa komissiota seuraamaan, miten hyvin eri jäsenvaltioissa toimivat liikenneyritykset, jotka saattavat yhteen kuljettajia ja asiakkaita (ja joista näkyvin esimerkki on Uber-taksipalvelu); kehottaa teettämään arvion tällaisten yritysten toiminnan oikeudellisista, sosiaalisista, taloudellisista ja ympäristöön liittyvistä vaikutuksista ja ehdottamaan tarvittaessa asianmukaisia toimenpiteitä tai antamaan suosituksia uusien innovatiivisten palvelujen kehittämiseksi Euroopassa ottaen huomioon olemassa olevat taksipalvelut;

30. kehottaa komissiota vaatimaan jäsenvaltioita säätämään kuljettajia ja asiakkaita yhteen saattavien liikenneyritysten ja perinteisten taksirytysten ja kaupunkien välistä liikennettä harjoittavien yritysten välisen oikeudenmukaisen kilpailun edellytyksistä muun muassa verolainsäädännön noudattamisen, turvallisuusmääräysten, julkisen palvelun velvoitteiden ja työntekijöiden sosiaalisten olojen suhteen;

31. korostaa, että kaksipyöräisillä moottoriajoneuvoilla (moottoripyörät, skootterit ja mopedit) ja nykyisin yhä useammin sähköisillä kaksi- ja kolmipyöräisillä on merkittävä rooli kestävän liikkuvuuden kannalta etenkin kaupunkialueilla, joilla ne edistävät osaltaan ruuhka- ja pysäköintiongelmien ratkaisemista ja tarjoavat vaihtoehdon pienlogistiikan kysymyksissä; edellyttää siksi, että kyseisten ajoneuvojen erityissuunnittelu ja niistä koituvat edut olisi otettava asianmukaisesti huomioon unionin liikennelainsäädännössä ja -ohjeissa;

32. kehottaa parantamaan tarjontaketjun optimointia kaupunkialueilla; katsoo, että kaupungeissa liikkuvat tavarankuljetusajoneuvot vaikuttavat suhteettoman paljon ilman pilaantumiseen ja melusaasteeseen, ja niillä on kielteinen vaikutus ruuhkaongelmiin; katsoo, että kaupunkilogistiikassa olisi kannustettava liikenteen optimointiin ja uudentyyppisten toiminta-, tekniikka- ja liiketoimintamallien kustannustehokkaaseen käyttöönottoon; katsoo, että parantamalla liikennemuotojen ja -välineiden valikoimaa voidaan varmistaa, että jokin tietty liikennetarkaisu sopii optimaalisesti yhteen kyseistä toimitusta ja kaupunkia koskevien erityisvaatimuksien kanssa;

33. korostaa sen merkitystä, että logistiikkavarastot sijaitsevat kaupunkien reuna-alueilla, jolloin tavarat voidaan kuljettaa määränpäähen koordinoitusti ja hyödyntäen energiatehokkaimpia liikennemuotoja;

Ihmisten asettaminen liikennepolitiikan ytimeen

34. vaatii tieliikenneturvallisuuden saralla, että

— asetetaan tavoitteeksi vakavasti loukkaantuneiden määrän vähentäminen 40 prosentilla vuoteen 2020 mennessä, mitä tuetaan täysipainoisella unionin strategialla; kehottaa jäsenvaltioita toimittamaan viipymättä kaikki asiaankuuluvat tilastotiedot komissiolle, jotta se voi asettaa kyseisen tavoitteen ja laatia strategian,

— tehostetaan toimia, joiden tavoitteena on vähentää tieliikenteen kuolemia ja loukkaantumisia kiinnittäen erityistä huomiota onnettomuuksien yleisimpiin syihin (ajaminen alkoholin tai huumausaineiden vaikutuksen alaisena, ylinopeus, turvavyön käyttämättä jättäminen jne.),

— toteutetaan toimia, jotta saavutetaan vuodeksi 2020 asetettu tieturvallisuustavoite, jonka mukaan kuolonuhrien määrän on jäätävä alle 15 000:n, siten, että otetaan käyttöön ja pannaan täytäntöön kustannustehokkaita tieturvallisuustoimia unionissa ja kansallisesti,

— toteutetaan toimia heikoimmassa asemassa olevien tienkäyttäjien, etenkin kaksipyöräisten ajoneuvojen käyttäjien, kaupunkiympäristössä liikkuvien jalankulkijoiden ja ikääntyneiden kuljettajien onnettomuuksien vähentämiseksi,

— toteutetaan tieliikenteen varotoimia tulevan tiepaketin ja komission liikenneturvallisuusohjelman 2011–2020 puitteissa,

Keskiviikko 9. syyskuuta 2015

- toteutetaan uudelleentarkastelun myötä toimia, jotta laajennetaan liikenneturvallisuuteen liittyviä liikennerikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta annetun direktiivin (EU) 2015/413 soveltamisalaa EU:n naapurivaltioihin,
- laajennetaan tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY neljän tärkeimmän toimenpiteen soveltamisalaa koskemaan muita maantieverkon osia, mukaan luettuina kaikki moottoritieosuudet ja maaseudun ja kaupunkien tieosuudet, kun kyseistä direktiiviä tarkistetaan,
- toteutetaan etusijalle asetettavia toimintasuunnitelman toimia, jotka on määritelty älykkäistä liikennejärjestelmistä annetussa direktiivissä (2010/40/EU), suojattomat tienkäyttäjät huomioon ottaen,
- tarkastellaan uudelleen ammattikuljettajien koulutusta ja tutkintoja koskevaa direktiiviä sen säännösten selkeyttämiseksi sekä kaikkien ajoneuvonkuljettajien jatkokoulutussuunnitelmien edistämistä ja kehittämistä,
- annetaan ehdotus yleisestä turvallisuudesta annetun asetuksen (EY) N:o 661/2009 ja jalankulkijoiden suojelusta annetun asetuksen (EY) N:o 78/2009 tarkistamisesta vuonna 2016, raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen suoran näkemän tarjoavia laitteita, kolarikestävyyttä ja jalankulkijoiden suojelua koskevien pakollisten määräysten vahvistamiseksi, painopisteenä suojattomat tienkäyttäjät,
- asennetaan yleisemmin uusiin henkilöautoihin ja hyötyajoneuvoihin kuljettajia avustavia turvajärjestelmiä, kuten automaattisia hätäjarrutusjärjestelmiä, etäisyysvaroittimia, kaistavahteja, renkaiden kulumisen ilmaisimia, ohitettavissa olevia älykkäitä nopeudenvalvontajärjestelmiä ja eCall-järjestelmiä, joita täydentävät älykkäät liikennejärjestelmät,
- tarkistetaan kolmatta ajokorttidirektiiviä, jotta voidaan ottaa käyttöön
 - uusiin ajoneuvotoimintoihin (kuljettajaa avustaviin järjestelmiin) tutustuttava pakollinen ajoharjoittelu
 - autokoulun 2. vaihe
 - elinikäinen liikennekasvatus
 - kuntotesti ajokunnon selvittämistä varten ja
 - lääketieteellis-psykologinen tutkimus liikennerikkomuksiin esimerkiksi alkoholin, huumeiden tai aggressioiden takia syyllistyneille.
- yhdenmukaistetaan veren alkoholipitoisuutta koskeva enimmäisraja EU:n tasolla siten, että se on 0 promillea uusille autoilijoille kahden vuoden ajan ajokortin saamisesta ja ammattiautoilijoille;

35. korostaa, että vaikka liikenneturvallisuudessa on saavutettu merkittäviä parannuksia viime vuosina, jäsenvaltioiden väliset erot ovat yhä olemassa, ja tarvitaan lisätoimia pitkän aikavälin Vision Zero -tavoitteen saavuttamiseksi; toteaa, että liikenneturvallisuuteen liittyy olennaisesti kaikkien tienkäyttäjien kunnioittaminen ja että perheissä ja kouluissa tapahtuvalla kasvatuksella olisi oltava suurempi rooli tämän tavoitteen saavuttamiseksi;

36. korostaa, että matkustajien oikeuksien lainsäädäntökehystä on täydennettävä toimenpiteillä, joilla pyritään tukkimaan lainsäädännön porsaanreikiä, jotka koskevat useita liikennemuotoja yhdistäviä matkoja ja mahdollistavat liikennemuotojen välisen oikeudenmukaisen kilpailun ja joissa otetaan huomioon eri liikennemuotojen väliset ominaiserot, matkan yksittäisiä osia koskevan oikeudellinen vastuu sekä liikennemuotojen välinen yhteentoimivuus; muistuttaa kehotuksestaan laatia matkustajien oikeuksia koskeva peruskirja, jossa määriteltäisiin kaikkien liikennemuotojen matkustajiin sovellettavat perusoikeudet ottaen huomioon kunkin liikennemuodon ominaispiirteet ja sisältäen erityisen

Keskiviikko 9. syyskuuta 2015

osion useita liikennemuotoja yhdistävistä matkoista, jotta EU:n säännösten näkyvyys lisääntyisi ja täytäntöönpanon valvonta paranisi; edellyttää aloitteita, joilla edistetään EU:n laajuisia intermodaalisia matkatieto-, matkasuunnittelu- ja lipunmyyntipalveluja ja saatetaan ne matkustajien käyttöön; edellyttää toimenpiteitä, joilla parannetaan liikennepalvelujen laatua ja esteettömyyttä iäkkäiden, liikuntarajoitteisten ja vammaisten matkustajien kannalta, ja joilla otetaan paremmin huomioon matkustajien erityistarpeet, kuten polkupyörien kuljetuksen helpottaminen junissa;

37. vaatii kaikkien ihmisten – erityisesti vammaisten ja iäkkäiden ihmisten – yksilöllistä liikkuvuutta koskevan perusoikeuden osalta lisää investointeja vastaavien kuljettajaa avustavien järjestelmien kehittämiseen;

38. panee merkille, että ilmaisten tai halpojen laajakaista-, matkapuhelin- ja lähiverkkoyhteyksien ja muiden digitaalisten palvelujen saatavuuden parantaminen julkisen liikenteen palveluissa ja asemilla parantaisi henkilöiden liikkuvuutta;

39. kehottaa kehittämään EU:n etenemissuunnitelman, jotta multimodaalinen matkustajaliikenteen järjestelmä voidaan ottaa saumattomasti käyttöön; katsoo, että tässä etenemissuunnitelmassa olisi määritettävä nykyiseen TEN-T-verkkoon kuuluvat Euroopan keskeiset multimodaaliset matkustajaliikennekäytävät, yhdistettävä julkisen ja yksityisen sektorin voimavarat, sovitettava olemassa olevia aloitteita ja tiivistettävä EU:n rahoitustukea;

40. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita paneutumaan työn laatuun kaikissa liikennemuodoissa erityisesti koulutuksen, pätevystodistusten, työolojen ja urakehityksen osalta tavoitteena laatutyöpaikkojen luominen, tarvittavien taitojen kehittäminen ja EU:n liikennealan toimijoiden kilpailukyvyyn ja liikkuvuuden vahvistaminen; painottaa, että liikennealan työvoiman vaihtuvuutta ja ikääntymistä koskeva kysymys on ratkaistava samaan aikaan kun alan houkuttelevuutta on parannettava kiireellisesti uusien sukupolvien keskuudessa;

41. korostaa, että liikennealan työntekijöitä on kohdeltava tasavertaisesti ja oikeudenmukaisesti ja heille on taattava hyvät työehdot, työskentelyolosuhteet ja turvallinen työympäristö; kehottaa siksi komissiota ehdottamaan konkreettisia ja välittömiä toimia ja aloitteita, joilla vastataan eri liikennemuotojen sosiaalisiin näkökohtiin siten, että tarkoituksena olisi edistää liikennealan työntekijöiden laadukkaiden työpaikkojen ja työskentelyolosuhteiden edistämisen ja liikennealan toimijoiden vääristymätön kilpailu; kehottaa komissiota tarkkailemaan tiiviisti, miten jäsenvaltiot valvovat EU:n sosiaalilainsäädännön täytäntöönpanoa liikennealalla;

42. korostaa, että tarvitaan myös toimia naisten osallistumisen lisäämiseksi liikennealan työmarkkinoilla, mahdollisten esteiden poistamiseksi sekä miesten ja naisten tasavertaisen kohtelun varmistamiseksi siten, että palkkaukseen ja työllä etenemiseen liittyviin eroihin puututaan;

43. kehottaa komissiota varmistamaan, että ehdotuksia, joissa käsitellään liikennealan kaikkien markkinoiden palvelujen avaamista, täydennetään voimassa olevaa EU:n sosiaalialan lainsäädäntöä asianmukaisella valvonnalla ja tarvittaessa tukitoimilla, jotta vältetään erot eri jäsenvaltioiden sosiaalisten olosuhteiden välillä; korostaa, että liikennemarkkinoiden avaaminen ei saisi johtaa sosiaaliseen polkumyyntiin, palvelujen tason heikkenemiseen, julkisten palvelujen vähenemiseen, tarpeettomiin hallinnollisiin rasitteisiin, epäoikeudenmukaisiin liiketoimintatapoihin tai reilun kilpailun vääristymiseen; sen olisi myös lopetettava sisämarkkinoiden pirstoutuminen ja estettävä monopolien synty tai liikennealan työntekijöiden sosiaaliturvan heikentämisellä kilpaileminen;

Kilpailukykyinen, tehokas, turvallinen, integroitu ja yhteentoimiva liikennejärjestelmä

44. korostaa, että digitalisaatio on elintärkeä keino liikennejärjestelmän tehokkuuden ja tuottavuuden parantamiseksi; korostaa, että digitaalisen tekniikan tarjoamia mahdollisuuksia olisi osattava käyttää paremmin hyödyksi ja edistettävä uusia liikennepalveluja sekä uusia liiketoiminta- ja jakelumalleja kasvun, kilpailukyvyyn ja työpaikkojen lisäämiseksi; korostaa myös tarvetta perustaa sääntelykehys eurooppalaisille pilottihankkeille, joilla pyritään ottamaan käyttöön älykästä automatisoitua liikennettä; toteaa tässä yhteydessä, että pk-yrityksillä ja uusyrityksillä on keskeinen rooli liikennealan innovoinnin edistämisessä;

Keskiviikko 9. syyskuuta 2015

45. kehottaa komissiota painottamaan valkoisen kirjan uudelleentarkastelussa integrointia koskevaa lähestymistapaa (yhteentoimivuus, yhteenliitettävyys ja intermodaalisuus), myös tietoteknisissä järjestelmissä; kehottaa lisäksi komissiota yhdistämään teknologian saavutukset käyttäytymisen muutokseen, jotta voidaan toteuttaa kunnianhimoinen liikennemuutosiirtymä, ja välttämään liikennettä vihreän logistiikan, asianmukaisten liikkuvuuden hallintavälineiden ja digitalisaation kautta;
46. painottaa, että unionin kestävä liikkuvuuden politiikassa on etsittävä synergioita kaikkien liikennemuotojen, -käytävien ja -verkkojen kesken sekä keskityttävä myös keskeisiin solmukohtiin, edelleenrahtausjärjestelmiin ja satamiin; katsoo, että liikkuvuutta on tarkasteltava pikemminkin järjestelmänä kuin erillisinä liikennemuotoina;
47. vaatii, että intermodaaliset lastausyksiköt on standardoitava ja että tällöin on otettava huomioon globaalissa liikenteessä käytettävät lastausyksiköt ja kuljetusajoneuvojen mittasuhteet sekä yhdenmukaiset lastaussäännökset, jotta monia liikennemuotoja hyödyntävät kuljetuspalvelut voidaan optimoida ja turvallisuutta parantaa;
48. edellyttää byrokraattisten esteiden purkamista kaikkien liikennemuotojen osalta; vaatii yksinkertaistamaan ja yhdenmukaistamaan asiakirjoja ja hallinnollisia menettelyjä, myös tullimenettelyjä, joiden tulisi olla käytännöllisiä, tehokkaita ja toimivia kaikkien logistiikkaketjun toimijoiden kannalta; kehottaa komissiota antamaan ehdotuksen, jolla otetaan käyttöön eri liikennemuotoja yhdistävän tavarankuljetuksen sähköinen järjestelmä (e-Freight), jotta kuljetuksen koko logistiikkaketjussa päästään paperittomaan ja saumattomaan tiedonkulkuun, ottaen huomioon olemassa olevat toimivat työkalut ja synergiat, maailmanlaajuiset kehityssuunnat ja parhaat käytännöt;
49. kehottaa ottamaan uudeksi tavoitteeksi siirtää 50 prosenttia nykyisistä EU:n sisällä tehtävistä vaarallisten aineiden kuljetuksista kestävämpiin liikennemuotoihin, kuten rautatie- ja sisävesiväylille, vuoteen 2030 mennessä kunnioittaen kaikilta osin direktiivissä 2008/68/EY säädettyjä vaarallisten aineiden sisämaakuljetuksia koskevia turvallisuusmääräyksiä;
50. kehottaa komissiota yhdenmukaistamaan vaarallisten aineiden intermodaalikuljetuksia koskevia sääntöjä, jotta voidaan varmistaa yhteentoimivuus eri liikennemuotojen välillä;
51. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita tarkastelemaan mahdollisuuksia käyttää metroa tavaraliikenteessä ja pyöräilyä logistiikassa ja tukemaan niiden hyödyntämistä lupaavana kestävä kuljetusjärjestelmän mallina;
52. korostaa liikenteen alan keskeistä roolia matkailun kehittämisessä etenkin niillä unionin alueilla, jotka ovat syrjäisempiä ja nykyisin erittäin vaikeapääsyisiä;
53. painottaa, että Euroopan liikenteen solmukohdat yhdistävät Euroopan muuhun maailmaan ja että Euroopan on säilytettävä suorat yhteytensä kaikkialle maailmaan, tarjottava eurooppalaisten lentoliikenteenharjoittajien suoria lentoja liikenteen solmukohdista kaukomaille, säilytettävä työpaikat ja edistettävä kasvua Euroopan ilmailualalla; painottaa, että unionin sisäiset lennot tarjoavat liikkuvuutta sisämarkkinoilla ja niillä on myös tärkeä tehtävä syöttöliikenteen lentoina yhteyksien takaamiseksi Euroopan liikenteen solmukohtiin; katsoo, että unionin politiikalla on varmistettava tehokas ja kilpailukykyinen syöttöverkosto eurooppalaisten liikenteen solmukohtien vahvistamiseksi, jotta voidaan vähentää kuluja maailmanlaajuisesti kilpailukykyiselle tasolle sekä varmistaa reilu kilpailu kolmansien maiden liikenteenharjoittajien kanssa; toteaa, että EU:n jäsenvaltioissa tarvitaan johdonmukaista yhteistä politiikkaa, jotta suoria yhteyksiä Euroopan, Aasian ja Afrikan välillä ei menetetä Persianlahden maiden ja Turkin liikenteen solmukohdille; pyytää tämän vuoksi komissiota panemaan nämä tavoitteet täytäntöön kaikessa unionin ilmailulainsäädännössä ja soveltamaan niitä neuvotteluissa kolmansien maiden kanssa;
54. kehottaa tehostamaan tutkimus- ja teknologiaohjelmaa, jolla pyritään edistämään liikennealan innovointia; katsoo, että tämän politiikan rahoituksen on oltava asianmukaista ja että se olisi laadittava yhteistyössä kaikkien merkittävien sidosryhmien kanssa, mukaan luettuna kansalaiset ja käyttäjien edustajat, jotta voidaan ymmärtää alan tarpeet ja jotta käytettävissä olevan EU:n rahoituksen jakamista voidaan parantaa vastaavasti etenkin Horisontti 2020 -ohjelmassa; katsoo, että etusijalle olisi asetettava hankkeet, jotka tuottavat selkeästi EU:n lisäarvoa ja joiden tavoitteena on liikenteen irtautuminen hiilestä ja energiatehokkaiden liikennemuotojen (esimerkiksi kävely ja pyöräily) edistäminen, toimitusketjun tehokkuuden ja avoimuuden parantaminen, liikenteen esteettömyyden lisääminen, liikenneturvallisuuden parantaminen ja

Keski viikko 9. syyskuuta 2015

liikenteen hallinnan parantaminen sekä hallinnollisen taakan keventäminen; katsoo, että erityistä huomiota olisi kiinnitettävä myös liikenteen alan mullistaviin teknologisiin muutoksiin, kuten automaattisesti tai kauko-ohjauksella toimiviin ajoneuvoihin (miehittämättömät ilma-alukset ja ilman kuljettajaa toimivat ajoneuvot);

55. kehottaa vastaavan tasoihin tekoihin myös koulutuksessa, jotta kannustettaisiin uusien tutkimusalojen ja koulutusmenetelmien kehittämiseen etenkin ammatillisella ja korkeammilla tasoilla siten, että painopiste olisi älykkään liikkuvuuden tuloksena syntyvissä uusissa taidoissa ja ammateissa;

56. korostaa, että on tuettava tutkimusta, kehittämistä ja innovointia koskevia EU:n puiteohjelmia, joilla pyritään kehittämään puhtaampia polttoaineita ja edistämään teknistä kehitystä esimerkiksi jalostettujen biopolttoaineiden alalla;

57. pyytää tarkastelemaan REFIT-ohjelman ja yhteisön lainsäädännön vaikutustenarvioinnin puitteissa ajokortti- ja turvallisuusvaatimuksia sekä kuljetuksiin liittyvän raportointivelvollisuutta byrokratian keventämiseksi selkeästi;

58. myöntää, että radiotaajuuksien häiriöttömyys on tärkeää, etenkin tieliikenteen ajoneuvojen kuljettajien ajo- ja lepoajan valvonnassa ja älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönotossa; kehottaa komissiota laatimaan tarvittaessa asiaankuuluvan sääntelykehiksen;

Liikenteen globaali ulottuvuus

59. korostaa, että eurooppalaisen liikenteen alueen luominen on merkittävä tavoite, jonka saavuttaminen riippuu pitkälti kauppakumppaneidemme kanssa yhteisesti neuvoteltujen, kaikkia liikennemuotoja ja etenkin lento- ja meriliikennettä koskevien sopimusten kansainvälisestä hyväksymisestä; katsoo, että EU:n olisi omaksuttava entistä rakentavampi rooli vastaavissa kansainvälisissä yhteyksissä;

60. katsoo, että unionin on säilytettävä johtava roolinsa, kun liikenteen päästöjä pyritään vähentämään vuoden 2015 Pariisin ilmastokonferenssin (COP 21) yhteydessä, edistämällä liikenteen hiilestä irtautumista ja kestävien liikennemuotojen kehittämistä maailmanlaajuisella tasolla auttaen siten osaltaan saavuttamaan kansainvälisesti sovitun päämäärän ilmaston lämpenemisen pitämisestä alle 2 celsiusasteessa;

61. kehottaa jäsenvaltioita tarkastelemaan entistä integroidummin mahdollisuutta soveltaa vastavuoroisuusperiaatetta kaupallisissa suhteissa kolmansien maiden kanssa ja selvittämään liikennettä koskevan EU:n rahoituspolitiikan osalta, onko syytä kasvattaa kolmansien maiden rahoitusosuutta;

62. korostaa, että jos EU:n liikennejärjestelmän kehittämiseen käytetään ulkomaisia luonnonvaroja (öljy, litium, jalometallit, biopolttoaineet), on kunnioitettava väestön oikeudenmukaisia etuja alueilla, joilla näitä luonnonvaroja kaupataan ja joilta niitä tuodaan;

Kaikkien liikennemuotojen yhdistäminen tehokkaamman, kestävämmän, kilpailukykyisemmän ja käyttäjä- ja kansalaisystävällisemmän liikennejärjestelmän aikaan saamiseksi

63. vaatii lentoliikenteen osalta, että

— vastataan ilmailualan kilpailukykyyn vaikuttaviin keskeisiin haasteisiin, jotka liittyvät Euroopan ja muun maailman välisten suorien yhteyksien vähenemiseen, lentoasemien rajalliseen kapasiteettiin lentoliikenteen lisääntyessä sekä EU:n ulkopuolisten maiden yhtiöiden tarjoamien lentoliikennepalvelujen laajentuessa,

— tarkistetaan asetusta (EY) N:o 868/2004, jotta voidaan taata oikeudenmukainen kilpailu unionin ulkopuolisissa ilmailuyhteyksissä ja tehostaa unionin ilmailuteollisuuden kilpailuasemaa, varmistaa vastavuoroisuus ja poistaa vilpilliset käytänteet, mukaan luettuina markkinoita vääristävät tuet,

Keskiviikko 9. syyskuuta 2015

- käydään Persianlahden maiden ja Turkin kanssa ilmailualan vuoropuhelua, jolla pyritään parantamaan rahoituksen avoimuutta ja takaamaan oikeudenmukainen kilpailu; sisällytetään ilmakuljetussopimuksiin oikeudenmukaista kilpailua koskevia lausekkeita, joissa on yksityiskohtaisia määräyksiä, jotka koskevat tukia, vilpillisiä käytänteitä ja vilpillistä kilpailua sekä tehokkaita vastatoimia, jos kyseisiä määräyksiä ei noudateta,
- nopeutetaan tarvittaessa uusien lentoliikennesopimusten tekemistä EU:n merkittävimpien kauppakumppanien kanssa, joita ovat naapurivaltiot, BRIC-maat, Aseanin jäsenvaltiot ja Meksiko, siten, että lentorahtipalvelujen markkinoille pääsyä koskevia sääntöjä helpotetaan,
- laaditaan arvio EU:n ja jäsenvaltioiden sääntely- ja veropolitiikasta, jotta voidaan vahvistaa Euroopan ilmailualan kilpailukykyä ja varmistaa oikeudenmukainen kilpailu kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien kanssa; kehoitetaan sen vuoksi komissiota tarkastelemaan uudelleen tai kumoamaan kilpailua vääristäviä yksipuolisia EU:n säännöksiä ja vaaditaan jäsenvaltioita toimimaan vastaavasti samankaltaisten kansallisten säännösten kanssa,
- saatetaan ilmailun sisämarkkinat valmiiksi poistamalla jäsenvaltioiden käyttöönottamia esteitä tilanteessa, jossa EU:n liikenteenharjoittajat haluavat liikennöidä rekisteröintijäsenvaltiostaan toisen jäsenvaltion kautta kolmanteen maahan,
- parannetaan lentoasemaverkostoa yhtenäisesti ja tehokkaasti, mukaan lukien toisaalta keskeiset lentoasemat (liikenteen solmukohdat) ja toisaalta maakuntien, alueellisten ja paikallisten lentoasemien verkosto, joka on vilkkaasti liikennöity, elinkelpoinen ja tuettu; todetaan lisäksi, että nämä lentoasemat ovat olennaisen tärkeitä kyseisten alueiden ja etenkin syrjäisten ja kaikkein syrjäisimpien alueiden kasvun ja kehityksen kannalta, sillä usein lentoyhteys on ainoa keino päästä näille alueille; laaditaan lainsäädäntökehys alueellisten lentoasemien kehittämistä ja hyödyntämättömän potentiaalın maksimointia sekä ruuhkaisten lentoasemien uutta infrastruktuuria varten,
- hyväksytään EU:n rahoittamia hankkeita, jotka kuuluvat Euroopan laajuisen ydinverkon ensisijaisiin hankkeisiin,
- valmistellaan ja hyväksytään riipeästi kattava ilmailupaketti, johon sisältyy siviilikäytössä olevia miehittämättömiä ilma-aluksia koskeva uusi sääntelykehys, jolla varmistetaan turvallisuus, varmuus ja perusoikeudet samalla, kun edistetään taloudellista potentiaalia, jonka siviilikäytössä olevat miehittämättömät ilma-alukset tarjoavat eurooppalaisille yrityksille, erityisesti pk-yrityksille ja startup-yrityksille; tarkastellaan Euroopan lentoturvallisuusvirastoa koskevaa asetusta, jotta selvennetään sen roolia suhteessa kansallisiin viranomaisiin ja vahvistetaan sen toimivaltaa valvoa ilmailun turvallisuutta kaikissa jäsenvaltioissa, myös EU:n syrjäseuduilla, ja edistää EU:n säännöksiä ja normeja kaikkialla maailmassa,
- toteutetaan jäsenvaltioissa kaikki tarvittavat toimet, jotta yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamista voidaan nopeuttaa hyväksymällä SES 2+ -paketti ja jotta toiminnalliset ilmatilalohkot voidaan toteuttaa ja ottaa käyttöön ja tulevaa ilmaliikenteen hallintajärjestelmää (SESAR) voidaan hyödyntää niin, että Euroopan ilmatilaa voidaan sitoa yhteen ja siten vähentää viivästyksiä, parantaa turvallisuusnormeja ja pienentää lentoliikenteen ympäristövaikutusta,
- hyväksytään riipeästi neuvoston kanta lentomatrustajien oikeuksia koskevien asetusten (EY) N:o 261/2004 ja (EY) N:o 2027/97 sekä lähtö- ja saapumisaikojen jakamista koskevan asetuksen (ETY) N:o 95/93 tarkistamiseen,
- otetaan Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) neuvotteluissa esille myös kysymys sellaisen globaalın markkina-perusteisen mekanismin perustamisesta, jolla reagoidaan kansainvälisen ilmailun päästöihin,
- otetaan käyttöön kansainvälisiä kestävyyskriteereitä uusiutuvalle lentopetrolille,

Keskiyö 9. syyskuuta 2015

- tuetaan ilmailualan tutkimusta ja kehitystyötä Horisontti 2020- ja Clean Sky -ohjelmilla, jotta voidaan kehittää uutta ja puhtaampaa teknologiaa, joka johtaa vähemmän melua aiheuttaviin ja polttoainetehokkaampiin ilma-aluksiin, edistää miehittämättömien ilma-alusten kaltaisten uusien alustyyppien käyttöönottoa ja luoda kasvua ja työpaikkoja Euroopan ilmailualalle,
 - komissio ja jäsenvaltiot toteuttavat kattavan arvioinnin lentoturvallisuutta koskevasta strategiastaan ja siihen liittyvistä toimista, jotta tuetaan asteittaista siirtymistä riskiin perustuvasta lähestymistavasta matkustajien etua koskevaan ajatteluun,
 - parannetaan koko EU:ssa ilmailun turvallisuutta ilma-alusten valmistuksen, miehistön koulutuksen ja lupa-asioiden, lentotoiminnan, ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen alalla,
 - arvioidaan mahdollisesti tarvittavia turvatoimia, jotta voidaan välttää Alpeilla maaliskuussa 2015 tapahtuneen Germanwings-yhtiön lennon 9525 kaltaiset onnettomuudet,
 - komissio esittää ehdotuksen, johon sisältyvillä toimenpiteillä parannetaan turvallisuus- ja sosiaalisia sääntöjä, erityisesti lento- ja lepoaikojen osalta, jotta vältetään väsymystä ja parannetaan matkustamon ilmanlaatua,
 - kehitetään koordinoitu valikoima sääntöjä, joilla säännellään ilmailualan oppilaitoksia ja EU:ssa toimivien lentäjien lentotuntien rekisteröintiä ja varmistetaan työehtojen tehokkaampi valvonta ja arviointi ilmailualalla,
 - jäsenvaltiot luovuttavat Eurostatille ilmailuun liittyviä yleisiä tietoja, etenkin lentokoneiden, lentäjien ja lentotuntien lukumäärää koskevia tietoja, jotta voidaan parantaa alan sääntelyä erityisesti ilmailun turvallisuuden osalta,
 - käydään ilmailualan työmarkkinaosapuolten kanssa rakentavaa vuoropuhelua, jossa käsitellään sellaisiin uusiin teknologioihin liittyviä uusia haasteita, jotka edellyttävät ilmailualan työpaikkojen mukautumista,
 - toteutetaan toimia sosiaalisesti ongelmallisten liiketoimintamallien, kuten mukavuuslippujen sekä epätyypillisten työsuhteiden ja ulkoistamisen eri muotojen yleistymistä vastaan, tarkastellaan uudelleen asetusta (EY) N:o 1008/2008, jotta varmistetaan kansallisen sosiaalilainsäädännön ja työehtosopimusten asianmukainen soveltaminen lentoyhtiöissä, joiden toiminnallinen perusta on EU:n alueella; annetaan tarkistettu ”pääasiallisen toimipaikan” määritelmä, jossa edellytetään, että lentoyhtiöt osoittavat harjoittavansa merkittävää ilmailutoimintaa kyseisessä maassa; todetaan, että ESIR-rahaston suositukset edellyttävät huoltoteknikoille vähintään 50 prosentin suoraa työllistymistä, ja se pitäisi ulottaa myös kaikkeen kenttähenkilöstöön, lentäjiin ja matkustamohenkilöstöön;
64. vaatii tieliikenteen osalta, että
- toimivassa kansallisessa politiikassa pyritään kehittämään markkinoita sähköajoneuvoille ja vaihtoehtoisille polttoaineille (sähkö, vety, maakaasu (paineistettu maakaasu ja nesteytetty maakaasu), synteettiset ja parafinoifut polttoaineet sekä erityisesti prosessijätteestä ja jäämistä tuotetut kestävä biopolttoaineet, mukaan luettuna melassipohjainen etanoli) ja tarpeellisen tankkaus-/latausinfrastruktuurin nopealle käyttöönotolle; parhaita käytäntöjä vaihdetaan eri jäsenvaltioissa käynnissä olevien hankkeiden välillä vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden ja kaupunkijakelun osalta; laaditaan EU:n toimintasuunnitelma komission tiedonannossa ”Puhdasta energiaa liikenteen alalla: eurooppalainen vaihtoehtoisten polttoaineiden strategia” määrittelystrategian täytäntöön panemiseksi, jotta liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttö olisi mahdollisimman laajamittaista ja kaikkialla unionissa edistettäisiin kestävä sähköistä liikkuvuutta,
 - Euroopan laajuisessa liikenneverkossa lisätään vuoteen 2020 mennessä raskaiden hyötyajoneuvojen turvallisia pysäköintialueita 40 prosentilla vuoden 2010 tasosta ja parannetaan niiden laatu- ja hygieniavaatimuksia,

Keskiviikko 9. syyskuuta 2015

- käynnistetään aloitteita, joilla varmistetaan sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuus,
- komissiossa arvioidaan eri autojen tiemaksujärjestelmätyyppejä ja sitä, ovatko ne EU:n perussopimusten mukaisia ja noudatetaanko niissä syrjimättömyyttä asuinpaikan perusteella,
- hyväksytään ensisijaisesti EU:n rahoittamia infrastruktuurihankkeita, jotka täydentävät Euroopan laajuisen ydinverkon ensisijaisiin hankkeisiin kuuluvaa maantieverkkoa,
- EU:n pyöräilyä koskeva etenemissuunnitelma sisällytetään komission vuoden 2016 työohjelmaan,
- annetaan lainsäädäntöehdotus, jolla asetetaan pakolliset rajat uusien henkilöautojen ja pakettiautojen keskimääräisille hiilidioksidipäästöille vuoden 2020 jälkeiselle ajalle ja ylläpidetään päästövähennysten selkeää kehityskaarta,
- saatetaan oikea-aikaisesti valmiiksi simulointiväline, jolla mitataan täsmällisesti, luotettavasti ja kustannustehokkaasti raskaiden hyötyajoneuvojen (kuorma-autot, linja-autot ja turistibussit) polttoaineenkulutusta, ja jonka jälkeen tarvittaessa annetaan lainsäädäntöehdotus, jossa asetetaan pakolliset rajat vastarekisteröityjen raskaiden hyötyajoneuvojen keskimääräisille hiilidioksidipäästöille, kuten autojen ja pakettiautojen kohdalla on jo tehty; toteutetaan lisätoimenpiteitä tehokkaimpien ajoneuvojen markkinoilla yleistymisen kannustamiseksi ja polttoaineen kulutusta vähentävien parhaiden käytäntöjen edistämiseksi,
- ryhdytään toimiin raskaiden hyötyajoneuvojen polttoainetehokkuuden lisäämiseksi ja hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi, mukaan luettuna taloudellisen ajotavan koulutukset, kuljetusten logistiikan parantaminen, parannettu ja älykkäämpi infrastruktuuri ja vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön yleistyminen,
- toteutetaan tarkistettu testisykli, jonka hiilidioksidia ja ajoneuvojen päästöjä mittaavat mukaisuusvaatimukset ovat paljon selkeämmät ja ne korvaavat nykyisin käytettävän uuden eurooppalaisen ajosyklin, jolla varmistetaan, että ajoneuvojen päästöt ja polttoaineenkulutus mitataan todellisia ajo-olosuhteita vastaavilla testimenetelmillä,
- komissio aloittaa ilman aiheutonta viivytystä suurimpia sallittuja mittoja ja painoja koskevan direktiivin (EU) 2015/719 uudelleentarkastelun, jotta se voi viimeistään vuonna 2020 toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, jossa otetaan huomioon tiettyjen markkinasegmenttien erityispiirteet (kuten erityiset autonkuljetusajoneuvot, joita käytetään valmiiden ajoneuvojen logistiikassa),
- sovitaan tieliikenteen liikkuvien työntekijöiden työmarkkinasäännöstöstä, jossa käsitellään myös itsenäisenä ammatinharjoittajana vilpillisesti esiintymisen ongelmaa, ja otetaan paremmin huomioon kansainvälisen tieliikenteen työntekijöiden erityisluonne ja varmistetaan reilu kilpailu,
- valvotaan, arvioidaan ja tarvittaessa selkeytetään tai tarkistetaan maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevia yhteisiä sääntöjä (asetus (EY) N:o 1072/2009),
- ryhdytään toimiin, joilla varmistetaan kansallisten säännösten yhteensopivuus rajat ylittäviä kuljetuksia koskevan EU:n lainsäädännön kanssa,
- harkitaan Euroopan tieliikenneviraston perustamista, jotta varmistetaan EU:n lainsäädännön asianmukainen täytäntöönpano ja edistetään standardointia kaikissa jäsenvaltioissa,
- laaditaan toimia oikeudellisen selkeyden parantamiseksi ja työolosuhteita, sosiaalisia oikeuksia ja hyvinvointioikeuksia, palkkoja ja sosiaalista vastuuta koskevien sääntöjen täytäntöönpanon tehostamiseksi, jotta voidaan taata korkeatasoiset sosiaaliset normit maanteliikennealalla koko EU:ssa; kehoitetaan komissiota torjumaan tieliikennealan laittomia käytäntöjä, jotka johtavat vilpilliseen kilpailuun ja edistävät sosiaalista polkumyyntiä; maantiekuljetuksia olisi pidettävä erityisenä alana, koska sen työntekijät ovat erittäin liikkuvia ja kuljettajien on saatava viikoittaiset lepoajat kotona,

Keski viikko 9. syyskuuta 2015

- EU:n sisämarkkinaperiaatteiden soveltamista tasapainotetaan uudelleen siten, että palvelujen tarjoamisen vapaus erotetaan tehokkaammin sijoittautumisvapaudesta; tavoitteena on, että yrityksen toiminta EU:n jäsenvaltiossa, johon se ei ole sijoittautunut, on selkeästi tilapäistä;

65. vaatii raideliikenteen osalta, että

- Euroopan yhtenäinen rautatiealue saatetaan loppuun neljännen rautatiepaketin nopean hyväksymisen muodossa, mikä varmistaa kansallisten matkustajaliikennemarkkinoiden tasapainoisen avautumisen, infrastruktuurista vastaavien toimijoiden riippumattomuuden, julkisen sektorin kilpailulliset hankinnat, rautatieliikenteen turvallisuuden ja yhteentoimivuuden korkeimmalla mahdollisella tasolla sekä riittävät henkilö- ja rahoitusresurssit Euroopan rautatievirastolle, jotta varmistetaan sen täysi toimintakyky ja mahdollisuus suorittaa tehtävänsä ajoneuvojen lupamenettelyn ja turvallisuussertifiointin hoitamiseen keskittyvänä täyden palvelun keskuksena; todetaan, että neljännellä rautatiepaketilla olisi varmistettava rautatiepalvelujen laadukkuus ja tehokkuus, huolehdittava julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisen taloudellisesta tasapainosta ja edistettävä korkeatasoisia työoloja ja alueellista yhteenkuuluvuutta; jäsenvaltioiden olisi saatettava se pikaisesti osaksi kansallista lainsäädäntöään ja pantava se täytäntöön heti hyväksymisen jälkeen,
- komission olisi hyväksyttävä rautatiestrategia, jossa ehdotetaan uusia toimia, jotta saavutetaan vuosien 2030 ja 2050 liikennemuotojen siirtymää koskevat tavoitteet, jotka määriteltiin valkoisen kirjan kymmenessä tavoitteessa kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää varten,
- huolehditaan vakaasta, riittävästä, avoimesta ja ennakoitavissa olevasta pitkän aikavälin EU-rahoituksesta, johon liittyviä sääntöjä ja menettelyjä yksinkertaistetaan, jotta voidaan parantaa kansallisen ja rajatylittävän raideliikenteen infrastruktuurin laatua ja kapasiteettia asettamalla etusijalle jo olemassa olevan infrastruktuurin ylläpito ja uusiminen sekä antaa rahdin ja matkustajien raideliikenteen toimijoille mahdollisuudet luotettavien, turvallisten, saavutettavien ja kestävien palvelujen tarjoamiseen,
- analysoidaan yksityiskohtaisesti syitä, joiden vuoksi eurooppalainen rautatiealue sisältää lukuisia aukkoja jäsenvaltioiden rajoilla; kehottaa komissiota ehdottamaan toimia ja aloitteita, joilla elvytetään mahdollisimman pikaisesti paikallisia, alueellisia ja kansallisia rajojen yli kulkevia junayhteyksiä, jotka purettiin tai hylättiin toisen maailmansodan aikana ja sodanjälkeisellä kaudella, vaikka ne olivat taloudellisesti hyödyllisiä ja käyttökelpoisia yleisölle, sekä kehottaa rakentamaan niitä, jotka on suunniteltu, mutta ei toteutettu, jotta raja-alueiden pullonkauloista ja puuttuvista yhteyksistä päästään eroon, elvytetään ja pidetään yllä toissijaisia rautatielinjoja, jotka ovat yhteyksissä kansallisiin ydinverkkoihin ja eurooppalaisiin käytäviin; ehdotetaan aloitteita, joilla löydetään käyttämättöminä oleville verkoille uusia käyttötarkoituksia, kuten rahdin kuljetus tai uusien palvelujen luominen matkailijoille,
- hyväksytään ensisijaisesti EU:n rahoittamia infrastruktuurihankkeita, jotka täydentävät Euroopan laajuiseen ydinverkkoon kuuluvaa raideverkkoa ja Verkkojen Eurooppa -välineestä rahoitettavia ensisijaisia hankkeita,
- vahvistetaan komission roolia, jotta suunnitteilla olevat eurooppalaiset rautatiekäytävät (TEN-T) toteutetaan tehokkaasti ja nopeasti, koska jäsenvaltiot ovat niitä lykänneet käytävien sosiaalisesta ja taloudellisesta käyttökelpoisuudesta huolimatta,
- laaditaan selvitys sosiaalisista, taloudellisista ja ympäristöä hyödyttävistä eduista, joita kansallisen ja kansainvälisen yöllisen rautatieliikenteen sekä rajatylittävän inter-city-liikenteen tukemisen jatkamisesta tai tarvittaessa uudelleenkäynnistämisestä koituisi esimerkiksi julkisen palveluvelvoitteen ja tarjouskilpailumenettelyjen puitteissa,
- jäsenvaltioissa, komissiossa ja raideliikenteen sidosryhmissä toteutetaan kaikki tarvittavat toimet, jotta Shift2rail-hanke pannaan täytäntöön korkeatasoisia teknologioita sisältävien innovatiivisten raidepalveluratkaisujen käyttöönoton nopeuttamiseksi, rautatieliikenteen houkuttelevuuden parantamiseksi ja Euroopan rautatieliikennealan tilan kohentamiseksi,

Keskiviikko 9. syyskuuta 2015

- toteutetaan toimia, joilla eurooppalaisesta rautatieverkosta tehdään aidosti yhteentoimiva vähentämällä jäljellä olevia teknisiä esteitä ja edistämällä teknisiä ratkaisuja, joiden avulla junat voivat käyttää eri raidelevyksiä, jotta varmistetaan, etteivät EU:ssa käytettävät erilaiset korkeusrajoitukset aiheuta lisäongelmia,
- käytetään ensisijaisesti Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmää (ERTMS) kaikkiin Euroopan laajuisen verkon ydinverkkokäytäviin, vastaavat veturilaitteet mukaan luettuna,
- pannaan nopeasti täytäntöön asetus (EU) N:o 913/2010 kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta sekä kehitetään tai parannetaan kyseisen verkon koordinoimiseen tarvittavia palvelupisteitä (one-stop shop),
- vähennetään rautateiden tavaraliikenteen meluhaittoja tavaravaunuihin tehtävillä jälkiasennuksilla sekä kohdennetulla julkisella rahoituksella tehtävillä rautatieinfrastruktuurin parannuksilla, kehoitetaan komissiota laatimaan ehdotus liian äänekkäitä vaunuja koskevasta EU:n laajuisesta kiellosta vuoteen 2020 mennessä,
- kehitetään ja toteutetaan integroitu lipunmyyntijärjestelmä kansalliselle ja kansainväliselle rautatieliikenteelle sekä poistetaan rajojen yli matkustavilta junankäyttäjiltä perittävät lisämaksut,
- poistetaan esteet, joilla estetään unionin rautatiealan toimijoita (liikkuvan kaluston, raideinfrastruktuurin ja opastimien valmistajat) tekemästä julkisia hankintoja koskevia tarjouksia unioniin kuulumattomissa maissa;

66. vaatii meriliikenteen osalta, että

- toteutetaan toimenpiteitä, joilla yksinkertaistetaan unionin satamien välillä liikennöiviä aluksia koskevia muodollisuuksia ja asetetaan etusijalle aidosti esteettömän eurooppalaisen meriliikennealueen (sininen vyöhyke) perustaminen,
- parannetaan meriliikenne- ja tulliviranomaisten koordinoimista kaikilla tasoilla, jotta voidaan yhdenmukaistaa tiedonkulkua ja rajoittaa tarpeetonta hallinnollista rasitusta ja tullimuodollisuuksia,
- toteutetaan toimenpiteitä, joilla kehitetään merten moottoriteiden potentiaalia osana Euroopan laajuisesta liikenneverkosta,
- ryhdytään lisätoimiin houkuttelevan, turvallisen, kestävä ja laadukkaan merenkulun ylläpitämiseksi ja edelleen kehittämiseksi sekä merenkulkumarkkinoiden avoimuuden ja lastin vapaan kuljetusoikeuden takaamiseksi,
- ryhdytään toimiin, joilla tuetaan ja koordinoidaan satamaporttien ja logistiikkajärjestelmien mukauttamista suurempia aluksia varten ja edistetään parempia satamayhteyksiä, erityisesti rautatie- ja sisävesiväylien kanssa, helpotetaan satamainvestointeja ottamalla käyttöön erilaisia EU-rahoituksen lähteitä EU:n satamien kapasiteetin lisäämiseksi, olemassa olevan infrastruktuurin parantamiseksi, multimodaaliterminalien kehittämiseksi ja älykkäitä liikennejärjestelmiä käyttävien älysatamien sekä älysatamakaupunkien kehittämisen edistämiseksi, toteutetaan toimia merisatamien parantamiseksi erityisesti Välimeren ja Mustanmeren alueella maitse tapahtuvan tavaraliikenteen siirtämiseksi merelle kyseisillä alueilla,
- varmistetaan, että ydinverkon merisatamista on yhteydet Euroopan laajuisen liikenneverkon rautatie- ja maantieliikenneinfrastruktuuriin ja, jos mahdollista, sisävesiliikenneinfrastruktuuriin vuoteen 2030 mennessä, paitsi jos tällaisten yhteyksien rakentaminen on fyysisten esteiden vuoksi mahdotonta,
- selkeytetään ja johdonmukaistetaan satamia koskevien valtioneuvoston päätösten soveltamista, jotta voidaan luoda käytännöllinen, ennakoitava ja vakaa ympäristö, joka mahdollistaa satamille pitkän aikavälin investointistrategiat, vähentää hallinnollista rasitusta ja supistaa menettelyihin kuluvan ajan minimiinsä,

Keski viikko 9. syyskuuta 2015

- edistetään komission ehdotusta asetukseksi satamapalvelujen markkinoille pääsyn puitteista ja satamien rahoituksen avoimuudesta, jotta satamapalvelujen laatua ja tehokkuutta uudenaikaistetaan ja parannetaan, kilpailua vahvistetaan ja luodaan edellytykset satamainvestointien houkuttelemiseksi,
 - asetetaan Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) maailmanlaajuinen sitova tavoite, jolla pyritään saavuttamaan valkoisessa kirjassa asetettu tavoite meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ainakin 40 prosentilla vuoteen 2050 mennessä, jota täydennetään EU:n vuotta 2030 koskevalla välitavoitteella; otetaan Kansainvälisen merenkulkujärjestön neuvotteluissa esille myös kysymys päästöjen hinnoittelumekanismien kaltaisen globaalin markkinaperusteisen mekanismin perustamisesta, jolla reagoidaan kansainvälisen meriliikenteen päästöihin; jos kasvihuonekaasupäästöjen maailmanlaajuisesta tarkkailu-, raportointi- ja todentamisympäristöstä tai maailmanlaajuisista toimenpiteistä meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi päästään kansainvälisellä tasolla yhteisymmärrykseen, komissio tarkastelee asetusta (EU) 2015/757 uudelleen ja ehdottaa siihen tarvittaessa muutoksia varmistaakseen yhdenmukaisuuden kyseisen kansainvälisen yhteisymmärryksen kanssa,
 - harkitaan meripolttoaineiden rikin enimmäisrajojen ulottamista rikin oksidipäästöjen valvonta-alueille ja asiaa koskevien IMO:n sääntöjen ulottamista koko Euroopan meriliikennealueelle,
 - edistetään päästöjen vähentämisteknologiaa ja energiatehokkuustoimia rahoituskannustimilla ja kohdennetuilla tukitoimilla siten, että etusijalle asetetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttö ja nopeuden vähentämistä koskevat toimet, joilla on todettu olevan erittäin suuri potentiaali vähentää polttoaineen kulutusta ja kasvihuonekaasupäästöjä,
 - toteutetaan toimia, joilla tuetaan vaihtoehtoisia polttoaineita koskevan infrastruktuurin käyttämistä meri- ja sisämaasatamissa, mukaan luettuna nesteytetyn maakaasun tankkausasemat ja maasähkö,
 - annetaan lainsäädäntöehdotus, jossa käsitellään matkustaja-aluksia koskevan turvallisuuslainsäädännön uudistamista; parannetaan ja tarvittaessa arvioidaan uudelleen kolmatta meriliikenteen turvallisuuspakettia, jotta voidaan tehokkaammin estää merellä tapahtuvia onnettomuuksia ja vastata paremmin niiden seurauksista,
 - annetaan lainsäädäntöehdotus, jolla selvennetään merellä katonneiden konttien kasvavaan ilmiöön liittyvää vastuu- ja korvausjärjestelmää sellaisen järjestelmän pohjalta, joka mahdollistaa konttien omistajien tunnistuksen;
67. vaatii sisävesiliikenteen osalta, että
- luodaan puitteet, joilla voidaan optimoida sisävesiliikenteen sisämarkkinoiden toiminta ja poistaa esteet sisävesiliikenteen käytön lisäämiseltä,
 - pannaan kokonaisuudessaan täytäntöön Naiades II -toimintaohjelma ja kiinnitetään erityistä huomiota infrastruktuuriin, jokitiedotuspalvelujen käyttöön ja innovointeihin; arvioidaan ohjelmaa vuoteen 2017 mennessä ja tarvittaessa mukautetaan ehdotettuja toimenpiteitä, jotta voidaan varmistaa, että ohjelmassa asetetut tavoitteet saavutetaan,
 - hyväksytään EU:n rahoittamia hankkeita, jotka koskevat Euroopan laajuiseen ydinverkkoon kuuluvia sisävesiväyliä,
 - ajanmukaistetaan Euroopan laajuiseen ydinverkkokäytäviin kuuluvia sisävesiväyliä asianmukaisesti, hoidetaan niitä ympärivuotisesti ja poistetaan niiden ruuhkakohdat vuoteen 2025 mennessä EU:n ympäristölainsäädännön mukaisesti ja palvelutason varmistamiseksi,
 - komission ja jäsenvaltioiden sisävesiliikennettä koskevaa innovointia ja vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä sekä laivaston teknistä ja ympäristötekniistä mukauttamista edistetään Horisontti 2020- ja Connection Europe Facility -ohjelmien puitteissa,

Keskiviikko 9. syyskuuta 2015

- integroidaan sisävesiliikenne multimodaalista liikennettä ja logistiikkaa sekä kestävää kaupunkiliikennettä koskeviin suunnitelmiin ja toimiin sisävesireittien varrella sijaitsevilla eurooppalaisissa kaupungeissa, ja parannetaan sisävesisatamien asemaa kaupunkien tavarankuljetuksessa,
- tarkastellaan nopeasti uudelleen yhdenmukaistetuista jokitiedotuspalveluista (RIS) annettua direktiiviä 2005/44/EY ja varmistetaan, että kyseisiä palveluja hyödynnetään täysimääräisesti vuoteen 2020 mennessä ja että ne kytketään muihin älykkäisiin liikennejärjestelmiin,
- yhdistetään tarvittaessa Reinin ja Tonavan hallinta- ja sääntelyjärjestelmät, jotta voidaan luoda tehokas, multimodaalinen ja kestävä kuljetusjärjestelmä Euroopan tärkeimpiä sisävesiväyliä varten,
- osallistetaan komissio EU:n varojen kohdentamiseen sekä Tonavan aluetta koskevaan strategiaan sisältyvien hankkeiden täytäntöönpanon koordinointiin,
- annetaan lainsäädäntöehdotus, jossa käsitellään sisävesiluotsien ammattitutkintojen tunnustamista ja nykyaikaistamista ja pohditaan toimia, joilla alalle voitaisiin houkuttaa enemmän nuoria;

o

o o

68. kehottaa komissiota ottamaan huomioon tässä päätöslauselmassa annetut ehdotukset sekä valkoisen kirjan väliarvioinnissa että tulevissa liikennealan aloitteissa;
69. kehottaa komissiota seuraamaan, miten valkoisessa kirjassa asetettujen tavoitteiden saavuttaminen edistyy, ja tekemään viiden vuoden välein selkoa täytäntöönpanosta;
70. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman neuvostolle ja komissiolle sekä jäsenvaltioiden hallituksille ja parlamentteille.
