

Torstai 9. kesäkuuta 2016

P8_TA(2016)0280

Euroopan rautatieteollisuuden kilpailukyky

Euroopan parlamentin päätöslauselma 9. kesäkuuta 2016 Euroopan rautatieteollisuuden kilpailukyvystä (2015/2887(RSP))

(2018/C 086/20)

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon komission tiedonannon "Älykkään, kestävän ja osallistavan kasvun strategia" (COM(2010)2020),
- ottaa huomioon komission tiedonannon "Vahvempi eurooppalainen teollisuus talouden kasvua ja elpymistä varten" (COM(2012)0582),
- ottaa huomioon komission tiedonannon "Kohti Euroopan teollista renessanssia" (COM(2014)0014),
- ottaa huomioon komission tiedonannon "Kaikkien kauppa – Vastuullisempaa kauppa- ja investointipolitiikkaa" (COM(2015)0497),
- ottaa huomioon komission valkoisen kirjan "Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää" (COM(2011)0144),
- ottaa huomioon komission rautatieteollisuudesta laatiman alakohdaisen katsauksen ja kilpailukykyä koskevan kyselytutkimuksen "Sector Overview and Competitiveness Survey of the Railway Supply Industry" (ENTR 06/054),
- ottaa huomioon Euroopan parlamentin tutkimuksen aiheesta "Maanteiden tavaraliikenne: miksi EU:ssa toimivat rahtaaajat valitsevat mieluummin kuorma-autot junien sijasta?",
- ottaa huomioon komissiolle esitetyn kysymyksen Euroopan rautatieteollisuuden kilpailukyvystä (O-000067/2016 – B8-0704/2016),
- ottaa huomioon työjärjestyksen 128 artiklan 5 kohdan ja 123 artiklan 2 kohdan,

Euroopan rautatieteollisuuden erityisominaisuudet ja strateginen merkitys Euroopan teolliselle renessanssille

1. korostaa, että rautatieteollisuus käsittää vetureiden ja liikkuvan kaluston valmistamisen, raiteet, sähköistämisen, merkinanto- ja televiestintälaitteet sekä huoltoa ja osia koskevat palvelut, sen piiriin kuuluu lukuisia pk-yrityksiä ja teollisuuden merkittäviä toimijoita ja että toimiala työllistää 400 000 työntekijää, investoi 2,7 prosenttia vuotuisesta liikevaihdostaan tutkimukseen ja kehittämiseen ja sen osuus koko maailman rautatieteollisuuden markkinoista on 46 prosenttia; korostaa, että kaiken kaikkiaan rautatiealalla, liikenteenharjoittajat ja infrastruktuuri mukaan lukien, on EU:ssa yli miljoona suoraa ja 1,2 miljoonaa välillistä työpaikkaa; korostaa näiden lukujen osoittavan selvästi, että rautatieteollisuus on merkittävä Euroopan teollisuuden kasvulle, työpaikoille ja innovoinnille ja se edistää teollisuuden palauttamista Eurooppaan koskevan 20 prosentin tavoitteen saavuttamista;

2. korostaa tämän alan erityisominaisuuksia, joita ovat muun muassa jopa 50 vuotta kestävien laitteiden tuotanto, voimakas pääomaintensiivisyys, huomattava riippuvuus julkisista hankinnoista ja velvoite noudattaa erittäin tiukkoja turvallisuusvaatimuksia;

3. muistuttaa, että rautatieala edistää merkittävästi ilmastonmuutoksen hillitsemistä sekä selviytymistä muista megatrendeistä, kuten kaupungistumisesta ja väestörakenteen muutoksesta; kehottaa siksi komissiota tukemaan tavoitteita, jotka koskevat raideliikenteeseen siirtymistä sekä matkustaja- että rahtiliikenteessä ja jotka on laadittu liikennettä koskevassa vuoden 2011 valkoisessa kirjassa ja joita on tuettava konkreettisilla poliittisilla toimenpiteillä ja kohdennetulla investoimisella; korostaa COP 21 kokouksen tulosten sekä EU:n vuodelle 2030 asettamien ilmasto- ja energiatavoitteiden mukaisesti, että siirtyminen raideliikenteeseen ja muihin kestäviin, energiatehokkaisiin ja sähköisiin liikennemuotoihin on

Torstai 9. kesäkuuta 2016

tarpeen, jotta voidaan saavuttaa tavoite liikenteen hiilestä irtautumisesta; pyytää näin ollen komissiota hyödyntämään liikenteen irtautumista hiilestä koskevaa tulevaa tiedonantoa ja ehdottamaan uusia toimenpiteitä, joilla tuetaan energiatehokkaiden teknologioiden kehittämistä rautatieteollisuutta varten;

4. korostaa, että rautatieteollisuus on avainasemassa komission asettaman 20 prosentin teollistumistavoitteen saavuttamisessa teknologian ja innovoinnin alan maailmanmarkkinoiden johtoasemansa ansiosta;

5. panee merkille, että Euroopan rautatieteollisuudella on tukenaan tietty määrä suotuisia tekijöitä, koska se on ympäristön kannalta erittäin tehokas liikennemuoto ja lisäksi sillä on tukenaan suuret markkinat ja valmiudet helpottaa joukkoliikennettä; panee kuitenkin merkille, että ala joutuu nykyään kohtaamaan kolminkertaisen kilpailun: liikennemuotojen välisen, kansainvälisen ja toisinaan jopa yritysten välisen;

Euroopan rautatieteollisuuden maailmanlaajuisen johtoaseman säilyttäminen

6. toteaa, että rautatieteollisuuden vuotuisen kasvuvauhdin arvioidaan olevan kansainvälisillä markkinoilla 2,8 prosenttia vuoteen 2019 mennessä; toteaa, että unionin markkinat ovat pitkälti avoimia kolmansista maista peräisin oleville kilpailijoille, kun taas kolmansissa maissa on useita esteitä, jotka syrjivät Euroopan rautatieteollisuutta; korostaa, että kolmansista maista, etenkin Kiinasta, tulevat kilpailijat laajentavat toimintaansa nopeasti ja aggressiivisesti Eurooppaan ja maailman muille alueille ja että ne saavat usein alkuperämaaltaan vahvaa poliittista ja taloudellista tukea (esimerkiksi avokätsiä vientiluottoja, jotka eivät kuulu OECD:n sääntöjen piiriin); korostaa, että tällaiset käytännöt voivat saada aikaan epäoikeudenmukaista kilpailua, joka vaarantaa työpaikat Euroopassa; korostaa siksi, että globaalissa kilpailussa tarvitaan oikeudenmukaiset ja yhdenvertaiset lähtökohdat ja että markkinoille pääsyn on oltava vastavuoroista, jotta voidaan välttää työpaikkojen häviämisen riski ja turvata Euroopan teollinen taitotieto;

7. korostaa, että monet eurooppalaiset yhtiöt ja etenkin pk-yritykset katsovat, että markkinoiden hallinnollisen ja teknisen pirstaloitumisen vuoksi on hankalaa ja kallista toimia kansallisten rajojen yli edes Euroopan rautatiemarkkinoilla; katsoo, että on olennaisen tärkeää saavuttaa yhtenäisen Euroopan rautatieliikennealueen tavoite, jotta eurooppalaisen rautatieteollisuuden johtava asema säilyy maailmanmarkkinoilla;

Euroopan rautatiealan uudistettu innovointiohjelma

8. toteaa, että rautatieteollisuus on tärkeä teollisuudenala Euroopan kilpailu- ja innovointikyvyille; kehottaa ryhtymään toimenpiteisiin, jotta Eurooppa säilyttää edelleenkin teknologisen ja innovatiivisen johtoaseman tällä alalla;

9. pitää myönteisenä Shift2Rail-yhteisyrityksen perustamista koskevaa päätöstä sekä ensimmäisen ehdotuspyyntökierroksen käynnistämistä; edellyttää Shift2Rail-yhteisyrityksen kaikkien T&K-toimien ripeää ja oikea-aikaista täytäntöönpanoa mahdollisimman pian; arvostelee sitä, että pk-yritysten osallistuminen Shift2Rail-yhteisyritykseen on jäänyt vähäiseksi, mikä johtuu osittain välineen suurista kustannuksista ja monimutkaisuudesta; kehottaa hallintoneuvostoa analysoimaan pk-yritysten osallistumista assosioituneita osakkaita koskevaan toiseen ehdotuspyyntökierrokseen, parantamaan kyseistä osallistumista sekä harkitsemaan erityisiä pk-yrityksille suunnattuja pyyntöjä; pyytää komissiota varmistamaan, että noudatetaan pk-yritysten ja alueiden tasapainoista edustusta koskevia säännöksiä;

10. painottaa, että innovointikyky, tutkimukseen ja kehittämiseen tehdyt investoinnit, markkinoiden eheyttäminen ja klusterien muodostaminen ovat olennaisen tärkeitä perusteita Euroopan rautatieteollisuuden kansainvälisen kilpailukyvyn säilyttämiseksi;

11. pyytää komissiota ottamaan täysipainoisesti käyttöön unionin eri rahoitusvälineiden varoja, kartoittamaan ja hyödyntämään uusia lähteitä Shift2Rail-yhteisyrityksen rahoittamiseksi sekä pyrkimään luomaan synergiaa unionin rahastojen ja yksityisten investointien avulla; kehottaa tässä yhteydessä komissiota hyödyntämään raideteknologiaa varten Shift2Rail-yhteisyrityksen lisäksi muita unionin rahoitusvälineitä (esimerkiksi muut kuin Shift2Rail-yhteisyritykseen kuuluvat raideliikenteen tutkimusta koskevat pyynnöt Horisontti 2020 -ohjelmassa, InnovFin, Verkkojen Eurooppa -väline, rakennerahastot, Euroopan strategisten investointien rahasto ESIR), sekä Shift2Rail-yhteisyritykseen kuuluvaa pilottijärjestelyä, jolla unionin rahoitus sovitetaan yhteen rakennerahaston ja unionin muiden innovointirahastojen kanssa;

Torstai 9. kesäkuuta 2016

12. pyytää komissiota tekemään alan kanssa yhteistyötä Euroopan rakenne- ja investointirahastojen (ERI-rahastot) – ja erityisesti Euroopan aluekehitysrahaston (EAKR) – käyttämiseksi parhaalla mahdollisella tavalla raideliikenteen T&K-hankkeiden tukemiseen alueellisella tasolla; kannustaa komissiota myös keskittymään Euroopan rautatieteollisuuden tulevaisuuteen vuoden 2020 jälkeen;

13. korostaa klustereiden olevan merkittävä väline, jolla saatetaan yhteen alue- ja paikallistason sidosryhmät, mukaan lukien julkiset viranomaiset, yliopistot, tutkimuslaitokset, rautatieteollisuus, työmarkkinaosapuolet ja muut liikkumista koskevat toimialat; pyytää komissiota laatimaan kasvua edistävän klusteristrategian joulukuuhun 2016 mennessä; pyytää komissiota ja jäsenvaltioita lisäämään tukea raideliikenteen klustereiden kehittämille innovaatiohankkeille ja muille aloitteille, jotka saattavat yhteen rautatieteollisuuden pk-yrityksiä, suurempia yhtiöitä ja tutkimuslaitoksia paikallisella, alueellisella, kansallisella ja Euroopan tasolla; korostaa, että julkiset rahoitusmahdollisuudet ovat tarpeellisia klustereiden muodostamiselle; korostaa tässä yhteydessä uusien rahoitusvälineiden (kuten ESIR) tarjoamia mahdollisuuksia;

14. katsoo, että komission olisi harkittava, olisiko syytä perustaa Euroopan tason foorumi, jolla saatetaan yhteen jo pitempään toimineita yrityksiä, aloittelevia yrityksiä sekä eriytettyjä yrityksiä, joilla on rautatiealaa koskevia innovatiivisia ideoita etenkin digitalisoinnin saralla, jotta voidaan vaihtaa parhaita käytänteitä ja edistää kumppanuuksia; katsoo, että komission olisi harkittava kannustimien tarjoamista suuryritysten ja pk-yritysten yhteistyölle rautatieteollisuuden kannalta merkittävässä tutkimushankkeissa;

15. katsoo, että tutkimustoiminnassa olisi keskityttävä muun muassa digitalisointiin, jotta voidaan tehostaa rautateiden suorituskykyä ja alentaa niiden toimintakustannuksia (esimerkiksi automaatio, sensorit ja valvontavälineet, yhteentoimivuus esimerkiksi Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän / eurooppalaisen junakulunvalvontajärjestelmän avulla, avaruusteknologian käyttö, mukaan lukien yhteistyö ESA:n kanssa, massadatan käyttö ja kyberturvallisuus); katsoo, että toiseksi olisi keskityttävä resurssi- ja energiatehokkuuden lisäämiseen esimerkiksi käyttämällä kevyempiä materiaaleja ja vaihtoehtoisia polttoaineita; katsoo, että kolmanneksi olisi keskityttävä uudistuksiin, jotka tekevät raideliikenteestä houkuttelevampaa ja yleisesti hyväksyttyä (esimerkiksi luotettavuuden kohentaminen, melun vähentäminen ja saumattomat eri liikennemuotoja hyödyntävät yhteydet, integroitu matkalippujärjestelmä); korostaa, että innovointitoimissa ei pidä sivuuttaa infrastruktuuria, joka on merkittävä osatekijä rautateiden kilpailukyvyssä;

16. kehottaa panemaan ripeästi täytäntöön yhteisen sähköisten lippujen järjestelmän, jota koordinoidaan muiden liikennemuotojen ja yksittäisten lipunmyyntialan toimijoiden muiden mahdollisten palvelujen kanssa;

17. katsoo, että on turvattava pikaisesti EU:n sisämarkkinoilla rautatie-, raitiotie- ja muiden kiskojen sekä niiden kanssa yhteensopivien tarvittavien laitteiden valmistus;

18. pyytää komissiota varmistamaan eurooppalaisten rautatieteollisuuden toimijoiden teollis- ja tekijänoikeuksien suojelun kansainvälisesti – strategiasta teollis- ja tekijänoikeuksien suojaamiseksi ja täytäntöönpanemiseksi kolmansissa maissa 9. kesäkuuta 2015 annetun Euroopan parlamentin päätöslauselman ⁽¹⁾ mukaisesti;

Oikeat valmiudet tulevaisuuden kestävä rautatieteollisuutta varten

19. edellyttää eurooppalaista koulutusstrategiaa, joka saattaa yhteen rautatieteollisuuden yritykset, tutkimuslaitokset ja työmarkkinaosapuolet selvittämään, millaisia valmiuksia kestävällä ja innovatiivisella rautatieteollisuuden alalla tarvitaan; katsoo, että tässä yhteydessä olisi käynnistettävä toteutettavuustutkimus, jossa käsitellään mahdollista rautatiealan eurooppalaisia valmiuksia koskevaa neuvostoa; kehottaa jäsenvaltioita ja asianomaisia alueellisia elimiä luomaan puitteet, joilla taataan jatkuva koulutus, eli yksilöllinen oikeus koulutukseen, jolla varmistetaan, että elimillä on ammattitaitoista työvoimaa alan tulevan kasvavan kysynnän ennakoimiseksi ja että kyetään sopeutumaan uusille markkinoille tai siirtymään toiselle alalle, kun työntekijöitä vähennetään;

⁽¹⁾ Hyväksytty teksti, P8_TA(2015)0219.

Torstai 9. kesäkuuta 2016

20. korostaa, että rautatieteollisuuden alalla tarvitaan pätevää työvoimaa nykyisten työntekijöiden ikääntyessä; pitää siksi myönteisinä kaikkia pyrkimyksiä, jotka koskevat elinikäisen oppimisen ja teknisten valmiuksien edistämistä; edellyttää kampanjaa, jolla parannetaan rautatieteollisuuden näkyvyyttä ja houkuttelevuutta nuorten insinöörien keskuudessa (esimerkiksi Euroopan sosiaalirahastosta saatavan rahoituksen avulla); korostaa, että naisten työllisyysaste on tällä alalla erittäin vähäinen, ja tähdentää siksi, että kampanjassa olisi kiinnitettävä erityistä huomiota tämän epätasapainon korjaamiseen; kehottaa komissiota kannustamaan työmarkkinaosapuolten vuoropuheluun, jotta voidaan edistää sosiaalista innovointia ja edistää laadukasta pitkäaikaista työllisyyttä, millä parannetaan alan houkuttelevuutta pätevän henkilöstön keskuudessa;

21. katsoo, että tavoitteellisten valmiuksien välittäminen on ensiarvoisen tärkeä investointi, jotta Euroopan rautatieteollisuuden teknologinen johtoasema ja innovointikyky voidaan säilyttää maailmanlaajuisesti pitkällä aikavälillä;

Pk-yritysten tukeminen

22. katsoo, että rahoituksensaantimahdollisuudet ovat yksi pk-yritysten suurimmista haasteista rautatieteollisuuden alalla; korostaa COSME-ohjelman ja rakennerahastojen lisäarvoa, kun pk-yrityksiä autetaan saamaan rahoitusta, mukaan lukien takuut ja pääomarahojen järjestelyt, ja painottaa, että näiden välineiden markkinointia on tehostettava; pitää myönteisenä, että Euroopan strategisten investointien rahastossa (ESIR) keskitytään pk-yrityksiin ja markkina-arvoitaan keskiuuriin yrityksiin; korostaa kuitenkin, että rahaston on lunastettava lupauksensa, ja muistuttaa, että rahoituksen vaihtoehtoisia lähteitä olisi myös selvitettävä; pitää Horisontti 2020 -puiteohjelman mukaista pk-yrityksiä koskevaa välinettä myönteisenä; painottaa kuitenkin ylikuormituksen ja alhaisen onnistumisasteen ongelmaa; pyytää komissiota paneutumaan kyseiseen ongelmaan Horisontti 2020 -puiteohjelman väliarvioinnissa; kehottaa komissiota edistämään pk-yrityksille tarjolla olevien unionin rahoitusvälineiden ja varojen parempaa vastaanottoa;

23. korostaa, että rautatieteollisuuden alan pk-yritykset ovat usein riippuvaisia yhdestä ainoasta yhtiöstä; tähdentää, että pk-yritykset päättävät olla laajentamatta toimintaansa, koska niillä ei ole riittävästi resursseja ja rajojen yli toimintaa koskevat riskit ovat kasvaneet; kehottaa komissiota kehittämään Yritys-Eurooppa-verkoston yhteydessä rautatiealan sektoriryhmiä, joissa voitaisiin neuvoa ja kouluttaa Euroopan rautatieteollisuuden pk-yrityksiä erilaisista innovaatio- ja tukijärjestelmistä, avustuksista, kansainvälistymisestä ja siitä, miten voidaan löytää ja tavoittaa mahdollisia liiketoimintakumppaneita ja kumppaneita, joiden kanssa voidaan hakea EU:n rahoittamia yhteisiä tutkimushankkeita;

24. pyytää komissiota käyttämään edelleen nykyisiä pk-yritysten kansainvälistymisen tukiohjelmia ja lisäämään niiden näkyvyyttä Euroopan rautatieteollisuuden pk-yritysten keskuudessa EU:n eri rahastojen yhteisvaikutuksen yhteydessä; kehottaa komissiota kehittämään edelleen tietyille ulkomaisille markkinoille pääsyä koskevia koulutusohjelmia ja tiedottamaan kyseisistä ohjelmista laajasti Euroopan rautatieteollisuuden pk-yrityksille;

25. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita harkitsemaan kaikkia vaihtoehtoja rautatieteollisuuden pk-yritysten tukemiseksi, myös Small Business Act -aloitteen mahdollisen kohdennetun muuttamisen yhteydessä, ja kiinnittämään erityistä huomiota tarpeisiin, joita ilmenee teollisuuden alasektoreilla kuten rautatieteollisuudessa, jossa suurta lisäarvoa tuottavien pk-yritysten osallistuminen on erittäin tärkeää;

26. on huolissaan pk-yrityksille osoitettujen maksujen maksamisen hitaudesta rautatieteollisuudessa; pyytää komissiota valvomaan maksuviivästysdirektiivin (2011/7/EU) asianmukaista täytäntöönpanoa;

Toimittajien eurooppalaisen markkinaympäristön kohentaminen ja rautatiealan tuotteiden kysynnän kasvattaminen

27. pitää neljännen rautatiepaketin teknisen pilarin hyväksymistä myönteisenä ja edellyttää sen ripeää täytäntöönpanoa, sillä se on keskeinen edellytys rautatiealan tuotteiden todellisille sisämarkkinoille; tähdentää, että yhteentoimivuuden lisääminen ja Euroopan rautatieviraston (ERA) roolin vahvistaminen edesauttavat verkoston harmonisointia ja saattavat siten alentaa liikkuvan kaluston ja Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) radanvarsilaitteiston

Torstai 9. kesäkuuta 2016

kehittämisen ja hyväksymisen kustannuksia; korostaa, että ERA:lle on järjestettävä riittävästi henkilö- ja rahoitusresursseja, jotta se pystyy hoitamaan laajentuneet tehtävänsä; katsoo, että neljännen rautatiepaketin poliittinen pilari määrittelee liikenteenharjoittajien ja yleisemmin ostajien kilpailukyvyin;

28. korostaa, että kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaista rautatieverkostoa koskeva lainsäädäntö on pantavan täytäntöön täysimääräisesti, tehokkaasti ja yhtenäisesti sekä matkustajien että alan eduksi;

29. pyytää komissiota arvioimaan uudelleen markkinamääritelmiä ja nykyisiä EU:n kilpailusääntöjä, jotta voidaan ottaa huomioon rautatieteollisuuden kansainvälisten markkinoiden kehittyminen; kehottaa komissiota selvittämään, miten kyseisiä määritelmiä ja sääntöjä olisi ajantasaistettava, jotta voidaan ratkaista maailmanlaajuisilla markkinoilla tehtävien fuusioiden, kuten CNR-CSR-fuusion, ongelmat ja mahdollistaa Euroopan rautatieteollisuuden strategiset kumppanuudet ja liittoutumat;

30. kehottaa lisäämään eurooppalaista standardointia sidosryhmäjohtoisella rautatiealalla (mukaan lukien Euroopan rautatieteollisuus) Euroopan standardointikomitean ja Euroopan sähkötekniikan standardointikomitean johdolla; toivoo, että komission ehdottamalla uudella standardointia koskevalla yhteisaloitteella on siinä keskeinen asema; korostaa, että eurooppalaiseen standardointiin on tärkeää saada mukaan entistä enemmän pk-yrityksiä;

31. edellyttää, että vuonna 2014 annetut julkisia hankintoja koskevat direktiivit saatetaan ripeästi voimaan; muistuttaa jäsenvaltioita ja komissiota siitä, että kyseiset direktiivit velvoittavat hankintaviranomaisia tekemään tarjouskilpailupäättökset soveltaen kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen periaatetta, jossa keskitytään koko elinkaaren kustannuksiin sekä ekologisesti ja sosiaalisesti kestäviin tuotteisiin, ja estetään siten osaltaan palkkoihin liittyvää ja sosiaalista polkumyyntiä sekä saatetaan vahvistaa alueellista talousrakennetta; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita edistämään yleisesti koko elinkaaren kattavaa kustannusanalyysia pitkän aikavälin investointeja koskevana vakiokäytänteenä, antamaan hankintaviranomaisille ohjeita asiasta ja valvomaan sen soveltamista; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita muistuttamaan hankintaviranomaisia julkisia hankintoja koskevaan tarkistettuun lainsäädäntöön kuuluvasta säännöksestä, jonka nojalla on mahdollista hylätä tarjoukset, joissa kolmansista maista peräisin olevien tuotteiden osuus ylittää 50 prosenttia tarjouksen muodostavien tuotteiden kokonaisarvosta (direktiivin 2014/25/EU 85 artikla);

32. kehottaa komissiota valvomaan EU:n jäsenvaltioissa tehtäviä muita kuin eurooppalaisia rautatieteollisuuden investointeja ja takamaan, että julkisia hankintoja koskevaa EU:n lainsäädäntöä, esimerkiksi epätavallisen edullisiin tarjouksiin ja epäoikeudenmukaiseen kilpailuun liittyvää lainsäädäntöä noudatetaan; pyytää komissiota tekemään tutkimuksia mahdollisista Euroopan ulkopuolisista ehdokkaista, jotka jättävät tarjouksia unioniin ja saavat samaan aikaan tukea kolmansien maiden hallituksilta;

Rautatiealan hankkeita koskevien investointien edistäminen

33. odottaa, että EU:n nykyisiä rahoitusvälineitä (kuten Verkkojen Eurooppa -välinettä ja rakennerahastoja) hyödynnetään täysipainoisesti pyrittäessä edistämään rautatiealan hankkeita koskevaa kysyntää, mukaan lukien EU:n rahoitusvälineet EU:n ulkopuolisille investoinneille (kuten liittymistä valmisteleva tukiväline ja Euroopan naapuruusväline); korostaa ESIR-rahaston menestyksellään täytäntöönpanon merkitystä, koska se on yksi välineistä, joilla rautatiealalle voidaan saada yksityistä pääomaa, ja edellyttää lisäselvityksiä siitä, miten rautatiehankkeisiin saadaan yksityisiä investointeja; katsoo, että julkisilla kehityspankeilla on merkittävä asema rautatieteollisuuden tukemisessa kansallisella ja EU:n tasolla; pyytää komissiota tekemään yhteistyötä monenvälisten kehityspankkien kanssa, jotta viranomaisia ja yksityisiä yhteisöjä voidaan auttaa investoimaan kestävimpään ja energiatehokkaimpaan rautatiealan kalustoon koko maailmassa; pyytää komissiota ja Euroopan investointipankkia tehostamaan rautatiehankkeita koskevaa neuvontaa ESIR:n mukaisesti perustetun Euroopan neuvontakeskuksen avulla, jotta voidaan houkuttaa investointeja; katsoo, että Euroopan rautatieala on myös jatkossa hyvin riippuvainen julkisista investoinneista; kehottaa siksi jäsenvaltioita ja julkisia viranomaisia investoimaan merkittävässä määrin omiin keskusjärjestelmiinsä ja kaupunkialueiden rautatiejärjestelmiinsä ja lisäämään mahdollisuuksien mukaan koheesiorahaston varojen vastaanottokykyä rautatiehankkeiden yhteydessä; kehottaa kuitenkin tämä riippuvuus huomioon ottaen ja monien Euroopan maiden julkisiin talouksiin kohdistuvien jännitteiden vuoksi käyttämään kaikkia mahdollisia lainsäädäntöön tai määrärahoihin liittyviä keinoja yksityisen pääoman saamiseksi edistämään rautatiealaa;

Torstai 9. kesäkuuta 2016

34. huomauttaa, että raideliikennealan monimutkaisuuden vuoksi lainanantajien on vaikeaa ymmärtää riskiä ja siten antaa edullista lainaa; pyytää komissiota kehittämään rautatieoollisuuden rahoitusfoorumin, jonka tarkoituksena on lisätä rautatieoollisuuden osallistumista ja tietämyksen jakamista rahoitusosalalla ja siten parantaa pankkien ymmärrystä alasta ja siten sen riskeistä ja vähentää rahoituskuluja;

35. katsoo, että nykyisen raidekaluston huoltoa ja nykyaikaistamista ei pitäisi laiminlyödä; pyytää komissiota ja jäsenvaltioita kannustamaan vanhojen laitteiden vaihtamista nykyaikaisiin ja kestäviin tuotteisiin laajassa mittakaavassa;

36. pitää myönteisenä, että unioni kannattaa kaupunkiliikenteen seurantakeskuksen (Eltis) verkkofoorumia parhaana käytänteenä metropolialueiden kaupunkijärjestelmiä koskevien tietojen vaihtamiseen; pyytää komissiota tehostamaan kestävien kaupunkiliikennejärjestelmien rahoitusvaihtoehtoja koskevien parhaiden käytänteiden vaihtamista ja edistämään niitä kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelmia koskevan tulevan eurooppalaisen fooruminsa puitteissa;

37. pyytää komissiota auttamaan Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) yhdenmukaisen hyödyntämisen jatkamisessa yhteistyössä ERA:n kanssa unionin alueella ja markkinoimaan ERTMS:ää unionin ulkopuolella;

38. suhtautuu myönteisesti siihen, että rautatiealan palveluissa ja sovelluksissa hyödynnetään Galileo-ohjelmaa sekä Euroopan geostationaarista navigointilisäjärjestelmää (EGNOS); panee tässä yhteydessä merkille Euroopan GNSS-viraston aseman ja sen onnistuneen hankkeiden hallinnoinnin seitsemännessä tutkimuksen puiteohjelmassa ja Horisontti 2020 -ohjelmassa;

Rautatieoollisuuden globaalin kilpailukyyn lujittaminen

39. kehottaa komissiota varmistamaan, että uusia kauppasopimuksia tehtäessä (mukaan lukien Japanin, Kiinan ja Yhdysvaltojen kanssa käytävät neuvottelut) ja voimassa olevia kauppasopimuksia tarkistettaessa niihin sisällytetään erityismääräyksiä, jotka parantavat merkittävästi Euroopan rautatieoollisuuden muille markkinoille pääsemistä, etenkin kun on kyse julkisista hankinnoista, mukaan lukien tiukentuvien lokalisoitivaatimusten ongelman ratkaiseminen sekä rautatieoollisuuden vastavuoroisen ulkomaisille markkinoille pääsemisen varmistaminen; kehottaa komissiota varmistamaan sekä eurooppalaisten että Euroopan ulkopuolisten markkinatoimijoiden tasavertaiset toimintamahdollisuudet;

40. pyytää komissiota takaamaan, että EU:n kauppapolitiikka olisi johdonmukaisempaa teollisuuspolitiikan kanssa siten, että kauppapolitiikassa otettaisiin huomioon EU:n teollisuuden tarpeet ja että uuden sukupolven kauppasopimukset eivät aiheuttaisi uusia tuotannon siirtämisä ja lisäksi EU:n teollisuuden taantumista;

41. pyytää komissiota toimimaan päättäväisesti ensisijaisten tullin ulkopuolisten esteiden poistamisessa, sillä ne haittaavat rautatieoollisuuden pääsyä ulkomaisille markkinoille, ja toteaa, että niitä ovat muun muassa investointiesteet (erityisesti yhteisyrityksiin liittyvät velvoitteet) ja avoimuuden puute ja syrjintä julkisissa hankintamenettelyissä (erityisesti paikallista sisältöä koskevat kasvavat vaatimukset);

42. korostaa kansainvälisestä julkisten hankintojen välineestä käytävien neuvottelujen sekä kaupan puolustusmekanismeja koskevien sääntöjen tarkistamisen merkitystä ja vaikutuksia Euroopan rautatieoollisuuteen ja kehottaa neuvostoa ja komissiota ottamaan tämän huomioon ja tekemään tiivistä yhteistyötä Euroopan parlamentin kanssa, jotta näistä välineistä saadaan nopeasti aikaan sopimus; pyytää komissiota ottamaan huomioon vaikutukset, joita markkinatalousaseman myöntämisellä valtiojohtoisille talouksille tai muille muin markkinatalouksille voisi olla kaupan suojatoimien toiminnalle ja Euroopan rautatieoollisuuden kilpailukyvyille;

43. edellyttää komissiolta johdonmukaista unionin kauppastrategiaa, jolla varmistetaan vastavuoroisuuden periaatteen toteutuminen etenkin suhteissa Japanin, Kiinan ja Yhdysvaltojen kanssa ja jolla tuetaan rautatieoollisuuden ja etenkin pk-yrityksen kansainvälistymisen jatkamista, mukaan lukien eurooppalaisten standardien ja teknologioiden, kuten ERTMS:n, edistäminen kansainvälisesti, sekä selvittämällä, miten voidaan suojata paremmin Euroopan rautatieoollisuuteen liittyviä teollis- ja tekijänoikeuksia (esimerkiksi edistämällä laajemmin niitä koskevia neuvontapalveluja);

Torstai 9. kesäkuuta 2016

44. pyytää komissiota auttamaan poistamaan kaikki tulleeihin liittyvät ja tullien ulkopuoliset esteet, yksinkertaistamaan kaupallisia menettelyjä rautatieollisuuden pk-yrityksille ja takaamaan, että kaikki markkinoita rajoittavat kaupalliset käytännöt häviävät asteittain; pyytää komissiota toimimaan ja helpottamaan työviisumien myöntämistä eurooppalaisten pk-yritysten työntekijöille, jotka työskentelevät väliaikaisesti kolmansissa maissa, ja vähentämään pk-yritysten taloushallinnollisia toimia;

45. korostaa, että tietyt kolmannet maat vääristävät tällä hetkellä kauppaa tavalla, jota ei voida hyväksyä, tukemalla liiallisesti omaa kansallista vientiään mahdollisten asiakkaiden käyttöön annettavien rahoitusehtojen avulla; kehottaa siksi komissiota vakuuttamaan Kiinan hallitus vientiluottoja koskevaan OECD-sopimukseen ja sen raideliikennettä koskevaan lukuun liittymisestä; pyytää komissiota myös tehostamaan työtään, joka koskee vientiluottoja koskevia uusia ohjeita kansainvälisen vientiluottoryhmän puitteissa;

Alan strategisen poliittisen tuen parantaminen

46. kehottaa komissiota julkaisemaan tiedonannon unionin johdonmukaisesta teollisuuspolitiikan strategiasta, jolla pyritään Euroopan uudelleenteollistamiseen ja joka perustuisi muun muassa kestävyys- ja energiatehokkuuteen; pyytää komissiota esittelemään kyseisessä asiakirjassa strategian, joka koskee merkittäviä teollisuuden toimialoja, kuten rautatieollisuutta; pitää tärkeänä, että tällöin käsitellään myös ideoita siitä, kuinka unionissa voidaan säilyttää korkeatasoinen vertikaalinen valmistus;

47. pyytää komissiota järjestämään rautatieollisuutta käsittelevän korkean tason vuoropuhelun, johon osallistuu asianomaisia komission jäseniä, Euroopan parlamentin jäseniä sekä neuvoston, jäsenvaltioiden, rautatieollisuuden, ammattiliittojen, tutkimuslaitosten, Euroopan rautatieviraston ja Euroopan standardointikomiteoiden edustajia; painottaa, että säännöllinen rautatieollisuuden alan vuoropuhelu mahdollistaisi sen, että Euroopan tasolla käydään jäsenetettyjä keskusteluja alan horisontaalisista haasteista ja unionin eri politiikkojen vaikutuksista rautatieollisuuden kilpailukykyyn;

48. pyytää komissiota varmistamaan, että unionin rautatieollisuuden kilpailukykyyn vaikuttava politiikka pohjautuu asianomaisten politiikkojen hallinnon tehokkaaseen viestintään ja koordinointiin;

49. katsoo, että Euroopan rautatieollisuuden vahvistamiseen ja kehittämiseen tarvitaan neuvoston poliittista tukea; kehottaa siksi kilpailukykyä käsittelevää neuvostoa ottamaan Euroopan rautatieollisuuden esityslistalleen;

o

o o

50. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman komissiolle ja neuvostolle.
