

Euroopan alueiden komitean lausunto aiheesta ”Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskeva eurooppalainen strategia”

(2017/C 342/09)

Esittelijä: József Ribányi (HU, EPP), Tolnan lääninvaltuuston varapuheenjohtaja

POLIITTISET SUOSITUKSET

EUROOPAN ALUEIDEN KOMITEA (AK)

1. on tyytyväinen, että nyt esitetty strategia on monialainen ja kokonaisvaltainen ja että siinä otetaan huomioon sosiologiset ja taloudelliset näkökohdat, energia-, infrastruktuuri- ja digitaalialan innovaatiot, teollisuuden kilpailukyky ja osaamisen kehittäminen.
2. kannattaa strategian tavoitteita, jotka on esitetty jo vuonna 2011 annetussa valkoisessa kirjassa ⁽¹⁾. Tavoitteena on vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 60 prosenttia vuoden 1990 tasoon verrattuna.
3. katsoo kuitenkin, että strategiassa olisi vuonna 2011 annetun valkoisen kirjan mukaisesti otettava huomioon liikennejärjestelmän tehostamisesta vuodesta 2011 lähtien saavutettu edistys sekä EU:n nykyiset, vuoteen 2030 ulottuvat energia- ja ilmastopolitiikan puitteet ja sitoumukset, joita EU on tehnyt vuoden 2015 Pariisin sopimuksen yhteydessä.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄN OPTIMOINTI JA SEN TEHOKKUUDEN LISÄÄMINEN

Digitaaliset liikkuvuusratkaisut

4. korostaa, että digitaaliteknologian tarjoaman potentiaalın hyödyntäminen mahdollistaa liikenteen optimoinnin ja Euroopan laajuisen multimodaalisen liikenneverkon (TEN-T) luomisen. Tämä edellyttää älykkäitä liikennejärjestelmiä ja perusrakenteita. Lisäksi on tärkeää ottaa huomioon paikallisen ympäristön erityispiirteitä kuvastavat ekosysteemit ja huolehtia siitä, että paikallis- ja alueviranomaiset voivat osallistua täytäntöönpanovaiheeseen.
5. korostaa, että osallistumalla aktiivisesti älykkään televiestintä- ja liikenneinfrastruktuurin luomiseen Euroopan kaupungit ja alueet voivat huolehtia verkottuneiden ja automatisoitujen ajoneuvojen tehokkaasta käytöstä jäsenvaltioiden rajat ylittävään ja niiden alueiden läpi kulkevaan TEN-T-verkkoon kuuluvissa käytävissä kaupunkialueilla toteuttaessaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia ja alueiden kestävän liikenteen yleissuunnitelmia.
6. tiedostaa, että tietotekniikkaratkaisut muokkaavat liikennealan liiketoimintamalleja ja -muotoja. Paikallis- ja alueviranomaisten olisi sovellettava helpokäyttöisiä, kattavia tietotekniikkaratkaisuja ottaakseen käyttöön älykkäitä liikennejärjestelmiä osana ”älykkään kaupungin ja liikkuvuuden alueiden” kehittämistoimiaan.
7. kiinnittää huomiota yksinkertaisempien tietokantojen ja niiden yhteenliittämisen tarpeeseen ja ehdottaa, että kehitetään eurooppalainen standardi, jonka avulla voidaan edistää tietojen, palvelujen ja teknisten ratkaisujen yhteentoimivuutta kaikilla tasoilla. Nämä tiedot ovat puolestaan asianomaisten alueellisten liikenneviranomaisten tarjoamia ja takaamia tietoja, jotka on pakattu samaa järjestelmää käyttäen.

Oikeudenmukainen ja tehokas hinnoittelu liikenteessä

8. katsoo, että paikallis- ja alueviranomaisilla on huomattavan laajat oikeudelliset toimivaltuudet ja itsenäiset taloudelliset mahdollisuudet (esimerkiksi pysäköintimahdollisuuksia, linja-autokaistoja, hankintamenettelyissä sovellettavaa priorisointia, ”vihreitä” rekisterikilpiä tai tiemaksujen alennuksia hyödyntämällä) vaikuttaa kuluttajien mieltymyksiin ja valintoihin ja kannustaa käyttämään vaihtoehtoisella polttoaineella toimivia ajoneuvoja. Komitea kiinnittää Euroopan

⁽¹⁾ Valkoinen kirja – Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää, Bryssel 28. maaliskuuta 2011, COM(2011) 144 final.

komission huomiota siihen, että näitä työkaluja rajoittavat osittain ERI-rahastojen käyttöehdot, sillä niissä ei sallita tukien myöntämistä yksityisten ajoneuvojen tai kuljetuskalustojen uusimista varten. Tämä viivästyttää näitä uusimisia, minkä seurauksena menetetään mahdollisuuksia parantaa liikenteen tehokkuutta ja kilpailukykyä sekä kaupunkien ilmanlaatua energia- ja ympäristöparannuksilla esimerkiksi taksipalveluissa tai viimeisen osuuden toimituksissa.

9. tähdentää, että erilaisista liikkuvuuteen liittyvistä lähteistä saatavaa liikenneaiheista tietoa on yhdenmukaistettava hinnoittelutarkoituksia silmällä pitäen. Yhdennetyn matkalippujärjestelmän laajemman käytön tiellä on edelleen esteitä, koska julkisen liikenteen eri muotojen kannattavuudessa on eroja. Yhdennetyn hinnoittelujärjestelmän käyttöönotto-kustannukset saattavat vähentää tiettyjen liikennemuotojen tuottamaa kokonaisvoittoa tai suistaa niiden toiminnan kokonaisuudessaan tappiolle.

10. huomauttaa, että julkisen ja multimodaaliliikenteen edistämiseen kohdistetuista huomattavista ponnisteluista ja runsaista voimavaroista huolimatta multimodaaliliikenteen matkustajien mahdollisuudet saada tietoa ovat täysin riittämättömät. Matkalippupalvelujen osalta tilanne on vielä huonompi. Tämä ei johdu siitä, että olisi teknisesti mahdollista välittää multimodaaliliikenteestä tarkkoja tietoja käyttäjävälisessä muodossa ja järjestää matkalippupalvelut ja -tiedotus, vaan julkisen liikenteen harjoittajien haluttomuudesta jakaa kyseisiä tietoja ja palveluja. EU:n olisikin asetettava lainsäädännössään velvoite julkaista aikataulut ja muut liikenneyhteyksiä koskevat tiedot ja saattaa ne kaikilta osin kaikkien EU:n kansalaisten saataville sellaisessa muodossa, että jokainen voi käyttää niitä mahdollisimman yksinkertaisella ja tehokkaalla tavalla. Euroopan alueiden komitea viittaa tässä yhteydessä lausuntoonsa ”Multimodaaliseen matkustamiseen liittyvät tieto-, suunnittelu- ja matkalippupalvelut” (CdR 4895/2014).

11. katsoo, että kaikkien liikennemuotojen tulisi osallistua aiheuttamansa saastumisen mukaisessa suhteessa aiheuttamiensa ulkoisten kustannusten maksamiseen saastuttaja maksaa -periaatteen mukaisesti.

12. toteaa, että liikennesääntöjen ja ajoneuvoverotuksen ohella on syytä uudistaa myös sähköverkkoja, sähkön varastointia, kauppaa ja julkisen infrastruktuurin hallintointia, jotta voidaan varustautua asianmukaisesti uusien ja innovatiivisten liikennemuotojen, mm. akku- tai vetypolttokennokäyttöisiä ajoneuvoja, varten. Tähän liittyen on niin ikään suositeltavaa huolehtia yhteentoimivista ja vaivattomista maksuratkaisuista kyseisenlaisten sähköajoneuvojen latauksen yhteydessä.

13. kiinnittää huomiota siihen, että lentopolttoaineeseen ja kansainvälisiin lentolippuihin sovellettava verovapausjärjestelmä vääristää selvästi liikennealan markkinoita. Komitea kehottaa EU:n jäsenvaltioita keskustelemaan nykyisestä kansainvälisestä lentopolttoaineen verotusjärjestelmästä Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön kanssa, jotta varmistetaan sen johdonmukaisuus kansainvälisten ilmastomuutossitoumusten kanssa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta syrjäisimpien alueiden erityispiirteiden ja etunäkökohtien tunnustamista.

Multimodaalisuuden edistäminen

14. kannustaa multimodaalisuuteen ja vähäpäästöisen tai päästöttömän kaupunkiseutuliikenteen ja logistiikan sekä rautatie-, meri- ja sisävesiliikenteen koordinoitua käyttöön kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelmien yhteydessä. Erityisesti siirtyminen maantieliikenteestä muihin, vähäpäästöisempiin liikennemuotoihin tarjoaisi huomattavia mahdollisuuksia päästöjen vähentämiseen. Vähäpäästöistä liikkuvuutta edistävät liikennemuotosiirtymäratkaisut olisi joka tapauksessa asetettava ensisijaiseen asemaan esimerkiksi harkitsemalla uudelleen maantieliikenteelle nykyisin myönnettäviä piilo- tai avoimia tukia.

15. kehottaa omaksumaan uuden lähestymistavan lähimerenkulkuun kehittämällä ekologisten bonusjärjestelmien käyttöä ja pitämällä merten moottoreita infrastruktuurina, johon tulisi soveltaa mukautettua lähestymistapaa valtiontukien valvontaan nähden. Tämä lähestymistapa on erityisen tärkeä alueilla, jotka sijaitsevat syrjässä eurooppalaisista liikennekäytävistä.

16. toteaa tähän liittyen, että on otettava huomioon erityisesti kaupunkisolmukohtat ja logistiikkakeskukset, jotka on määriteltävä Euroopan laajuisten liikenneverkkojen (runko- ja yleisverkko) yhteydessä ja vuonna 2013 annetussa Verkkojen Eurooppa -asetuksessa ja joilla on keskeinen rooli kestäväpohjaisen ja intermodaalisen liikkuvuuden kannalta jäsenvaltioiden, niiden alueiden ja koko EU:n tasolla. Komitea ehdottaakin, että tätä kysymystä tarkastellaan erilaisissa multimodaalisten liikennekäytävien eurooppalaisissa foorumeissa erityisesti solmukohtia käsiteltäessä.

17. kannattaa EU:n aktiivista roolia Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO) ja Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) meri- ja lentoliikenteen päästöjen vähentämiseksi. Tulisi edistää uuden, entistä vähäpäästöisemmän tekniikan kehittämistä ja käyttöönottoa.

VÄHÄPÄÄSTÖISEN VAIHTOEHTOISEN ENERGIAN KÄYTÖN MONINKERTAISTAMINEN LIIKENTEESSÄ

Tehokkaat puitteet vähäpäästöiselle vaihtoehtoiselle energialle

18. kehottaa edistämään vaihtoehtoisten energialähteiden käyttöönottoa liikenteessä tukemalla energia-alan kehitystä ja siten pohjustamaan tietä päästöttömälle liikenteelle.

19. korostaa, että jäsenvaltioita, alueita ja kuntia kannustetaan investoimaan liikennealan vaihtoehtoisiin energiamuotoihin myöntämällä niille vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetussa direktiivissä 2014/94/EU vahvistettua teknologiariippumattomuuden periaatetta noudattaen koheesiopoliittisia avustuksia, joita ei tarvitse maksaa takaisin.

20. kannattaa uusiutuvista lähteistä ympäristöä saastuttamatta tuotettujen, tavanomaisia fossiilisia polttoaineita vähemmän hiilidioksidipäästöjä aiheuttavien edistyneiden biopolttoaineiden laajempaa käyttöönottoa liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi. Muut kuin ravintokasveista tuotetut (synteettiset) biopolttoaineet tai rehupohjaiset biopolttoaineet olisi asetettava tässä yhteydessä etusijalle. Odotettuihin myönteisiin vaikutuksiin kuuluvat taloudellisen lisäarvon kasvun ohella työllistymismahdollisuuksien tarjoutuminen ja uusien työpaikkojen syntyminen maaseutualueilla ja vähemmän kehittyneillä alueilla. Koska edistyneiden biopolttoaineiden ei toistaiseksi katsota energialähteinä olevan kilpailukykyisiä ilman tukea, niiden tuotantoa olisi tuettava, jotta ne voisivat kilpailla fossiilisten polttoaineiden tai ravintokasveista tuotettujen biopolttoaineiden kanssa.

21. toteaa, että vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetussa direktiivissä ⁽²⁾ säädetään jo pakollisista vaatimuksista, jotka koskevat sähkön, maakaasun ja vedyn käyttöä ajoneuvojen polttoaineena.

22. korostaa, että nykyään saatavilla olevilla vaihtoehtoisilla energiamuodoilla, biometaanilla ja biopolttoaineilla toimivat ajoneuvot tulevat osittain korvaamaan tavanomaiset diesel- tai bensiinikäyttöiset ajoneuvot. Tämä vähentää tavanomaisten polttoaineiden kysyntää ja parantaa siten energiaturvallisuutta.

23. kaipaava biopolttoaineille laajalti hyväksytyä määritelmää sekä kestävyttä ja hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevien kriteerien hyväksymistä tässä yhteydessä. Niistä olisi apua oikeusvarmuuden kannalta, lainvalvonnassa ja investointeja koskevassa päätöksenteossa, kun on kyse biopolttoaineiden tuotannosta ja käytöstä.

24. katsoo, että on tärkeää ottaa huomioon kulloinkin jäsenvaltiokohtainen, alueellinen ja paikallinen tilanne ja erilaiset paikan päältä ja alueelta saatavat raaka-aineet. Uusiutuvista luonnonvaroista tuotettujen vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä säänneltäessä olisi kiinnitettävä huomiota kokonaisenergiataseeseen (polttoainetuotanto mukaan luettuna).

25. painottaa, että alueellisesta ja paikallisesta näkökulmasta tarkasteltuna vähäpäästöinen vaihtoehtoinen energia tulisi ihannetapauksessa paitsi tuottaa ja varastoida myös käyttää tai kuluttaa paikan päällä. Vähäpäästöisen energian tuotanto ja varastointi paikallista kulutusta varten on vielä tärkeämpää eristyneillä alueilla, kuten saarilla ja syrjäisimmillä alueilla, jotta voidaan vähentää niiden riippuvuutta ulkomaailmasta.

Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotto

26. korostaa, että vähäpäästöisen tai päästöttömän liikkuvuuden odotetaan mullistavan liikenteen verkkojen, ajoneuvojen ja polttoaineiden osalta. Edellytyksenä on, että saatavilla on edullista energiaa ja polttoainetta. Saastuttamattoman vaihtoehdon tarjoavien sähkö- ja vetymoottorien lisäksi myös edistyneillä biopolttoaineilla, jotka eivät kilpaile elintarviketuotannon kanssa ja jotka tuotetaan ympäristöä saastuttamatta, on suuri merkitys päästövähennystavoitteiden saavuttamisen kannalta. Näin ollen olisi keskityttävä lähinnä, mutta ei yksinomaan, kohtuuhintaisen infrastruktuurin kehittämiseen sähkö- ja vetypolttoajoneuvojen lataamista varten, kun otetaan huomioon kyseisen kaasun polttoaineominaisuudet ja varastointikapasiteetti. Vähäpäästöisiä tekniikoita, kuten edistyneitä biopolttoaineita, tulee kuitenkin tukea taloudellisin kannustimin.

27. suosittelee määrittelemään sitovat määräjat julkishallinnon kaikille tasoille, jotta julkishallinnon ajoneuvokalustoon ja julkisia liikennepalveluja koskeviin toimilupiin liittyvät uusien ajoneuvojen tarjouskilpailut rajattaisiin ainoastaan vaihtoehtoisia energiamuotoja käyttäviin ajoneuvoihin.

⁽²⁾ Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta 22. lokakuuta 2014 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU.

28. korostaa, että tarvitaan strategia LNG:n käytön edistämiseksi meriliikenteessä ja kaupassa lisäämällä satamainfrastruktuurien mukauttamisen tukea ja kehittämällä yleinen toimintamalli LNG:tä ja jätteiden käsittelystä saatavaa metanolia hyödyntävien alusten käyttölaitteiden innovointiin ja rahoittamiseen.

29. katsoo, että satamalaiturit tulee varustaa sähköinfrastruktuurilla, jotta voidaan vähentää hiilidioksidipäästöjä aluksista, jotka satamassa ollessaan pitävät moottoreita käynnissä ja ovat satamakaupungeissa suuri saastelähde.

30. toteaa, että sähköinen liikenne ja akku- tai vetypolttokennokäyttöisten sähköajoneuvojen latausinfrastruktuuri voitaisiin ottaa hyvin nopeasti käyttöön sellaisilla kaupunki- ja taajama-alueilla, missä paikallisviranomaiset katsovat sen tarpeelliseksi. Sähköisen liikenteen infrastruktuuria on rakennettava Euroopan alueita yhdistävien keskeisten reittien varrelle, sillä rajatylittävän sähköisen liikkuvuuden avulla voitaneen korjata sisämarkkinoiden hajanaisuutta. Vastaavasti suurin osa eurooppalaisista saarista on jo mittasuhteidensa puolesta ihanteellista aluetta sähköiselle liikkuvuudelle, minkä vuoksi latausinfrastruktuurin asianmukainen käyttöönotto voi edistää nopeasti sähköisen liikkuvuuden huomattavaa kehittymistä näillä alueilla.

31. painottaa, että paikallisesti tuotettu ja varastoitu sähköenergia voisi tarjota vakaan ja edullisen polttoainelähteen, jonka avulla voidaan nopeuttaa siirtymistä vähäpäästöiseen sähköiseen liikkuvuuteen. Ottamalla tällainen liikkumismuoto käyttöön asteittain voidaan puuttua sen kilpailuhaittoihin tavanomaisiin polttoaineisiin perustuvaan liikkuvuuteen nähden. Sähkön hajautetun varastoinnin integroiminen osaksi verkkoa voi tarjota sähköjärjestelmää täydentäviä palveluja, kuten auttaa tasapainottamaan uusiutuvista lähteistä tuotetun energian tarjonnan ja kysynnän epäsuhtaa kovan ja vähäisen kysynnän aikoina tai edistää taajuuksstabiilisuutta. Tätä varten on myös edistettävä kuluttajien aktiivista osallistumista sähköjärjestelmän hallintaan esimerkiksi kysyntään liittyvien yhteisostoryhmien avulla ja poistamalla nykyiset sääntelystä aiheutuvat esteet.

Sähköisen liikkuvuuden yhteentoimivuus ja standardointi

32. yhtyy Euroopan komission näkemykseen, joka koskee yhteisten teknisten ja teknologisten standardien käyttöönottoa eri jäsenvaltioiden ja alueiden tarpeet huomioon ottaen. Standardointi edistää paikallisten liikennejärjestelmien yhteentoimivuutta yksittäisellä alueella ja eri alueiden välillä.

33. on huolissaan siitä, että vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kansalliset käyttöönottosuunnitelmat tehdään useimmissa jäsenvaltioissa ilman toimivaltaisten alue- ja paikallisviranomaisten aktiivista osallistumista, vaikka suunnitelmat ovat selkeä esimerkki tapauksesta, jossa tarvitaan monitasoista hallintoa, ja siitä, ettei sähköisen liikkuvuuden edistämistä koskevien suunnitelmien poliittinen ja taloudellinen tuki ole riittävällä tasolla.

34. toteaa, että sähköajoneuvojen latausasemat on määrä standardoida, ja kehottaa Euroopan komissiota tukemaan sähkölatausasemien käyttöönottoa kehittämällä sellaisia standardeja, jotka mahdollistavat niiden liittäminen nykyisten rakennusten tai palvelujen yhteyteen. Samalla on otettava huomioon kunkin maan lainsäädäntö.

KOHTI PÄÄSTÖTTÖMIÄ AJONEUVOJA

Ajoneuvojen testauksen parantaminen kuluttajien luottamuksen palauttamiseksi

35. on tyytyväinen viimeaikaisiin järjestelyihin ajoneuvojen haitallisten aineiden päästöjen mittaamiseksi ja todentamiseksi. Niiden tarkoituksena on varmistaa ajoneuvojen ympäristöominaisuuksia koskeva avoimuus ja luotettavuus. Tämä auttaa soveltamaan ilmansaastepäästöille asetettuja raja-arvoja ja lisäämään kuluttajien luottamusta. Henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen päästöjä koskevat raja-arvot on asetettava sellaiselle tasolle, että varmistetaan saastepäästöjä sekä ihmisten terveyttä koskevien tavoitteiden ja sopimusten täyttyminen.

36. kannattaa ajoneuvojen merkintöjä koskevien uusien suuntaviivojen laatimista, sillä niiden avulla voidaan välttää kuluttajien harhaanjohtamista. Sääntöjä, jotka koskevat arvojen mittaamista uuden WLTP-menetelmän (yhdenmukaistettu kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälinen testimenetelmä) ja entisen NEDC-menetelmän (uusi eurooppalainen ajosykli) avulla, on selkiytettävä, ja ne olisi asetettava saataville. Suuntaviivojen muuttamisen lisäksi olisi harkittava myös merkintöjä koskevan direktiivin⁽³⁾ muuttamista. Puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä

⁽³⁾ Komission kertomus Euroopan parlamentille ja neuvostolle – Energiaan liittyvien tuotteiden energian ja muiden voimavarojen kulutuksen osoittamisesta merkinnöin ja yhdenmukaisin tuotetiedoin 19. toukokuuta 2010 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/30/EU uudelleentarkastelu. Bryssel 15. heinäkuuta 2015, COM(2015) 345 final.

annettua direktiiviä ⁽⁴⁾ on niin ikään syytä tarkistaa, jotta se pysyy autoteollisuuden uusimman teknisen kehityksen tasalla.

Henkilö- ja pakettiautoja koskeva vuoden 2020 jälkeinen strategia

37. korostaa, että sähköiseen liikkuvuuteen kannustavia toimenpiteitä olisi määriteltävä määrällisten tekijöiden pohjalta ja ne olisi aikataulutettava, jotta voidaan varmistaa, että siirtymä toteutuu.

Vuoden 2020 jälkeinen strategia kuorma- ja linja-autoille

38. katsoo, että julkisen liikenteen tulisi edelleen kohentaa asemiaan yksityisautoiluun nähden, ja ehdottaakin, että siirtymistä sähköiseen liikkuvuuteen ja EU:n öljyperäisille polttoaineille vaihtoehtoisina pitämien muiden polttoaineiden käyttöön nopeutetaan asettamalla myös vetypolttoainetta voimanlähteenä hyödyntävien sähkökäyttöisten linja-autojen ja raitiovaunujen tuotanto ja käyttö sekä maakaasun käyttö linja-autoissa ensisijaiseen asemaan. Näin vähennetään linja-autojen aiheuttamia hiilidioksidipäästöjä. Pitkän matkan tavaraliikenteen osalta komitea kehottaa vauhdittamaan siirtymistä dieselpolttoainetta käyttävästä kuorma-autokannasta maakaasua käyttäviin kuorma-autoihin, sillä maakaasu on ainoa dieselpolttoaineen korvaajaksi soveltuva polttoaine, joka on lähes päästötön ja joka sisältää vähemmän hiiltä kuin dieselpolttoaine.

39. suhtautuu myönteisesti Euroopan komission pyrkimykseen edistää saastuttamattomien linja-autojen käyttöönottoon tähtäävää aloitetta (Clean Bus Deployment Initiative) EU:ssa. Tarkoituksena on tarjota kaupungeille, alueille, liikenteenharjoittajille ja valmistajille foorumi ja siten tukea parempaa tiedonvaihtoa ja markkinoiden laajentamista. Näin vahvistetaan eurooppalaisten linja-autonvalmistajien luottamusta siihen, että saastuttamattomille, vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimiville linja-autoille on tulevaisuudessa kysyntää, edistetään tulevien julkisten tarjouskilpailujen parempaa hyödyntämistä ja tehostetaan rahoitusratkaisujen etsimistä esimerkiksi Euroopan investointipankin kautta suurempia tarjouskilpailuja silmällä pitäen.

40. pitää tarpeellisena lisätä EU-tukien määrää, vahvistaa Euroopan strategisten investointien rahaston (ESIR), Verkkojen Eurooppa -välineen sekä Euroopan rakenne- ja investointirahastojen (ERI-rahastojen) taloudellisten resurssien välistä synergiaa ja hyödyntää avustuksia. Näin voidaan edistää saastuttavien julkisen liikenteen ajoneuvojen nopeaa korvaamista ja varmistaa saatavilla olevan EU-rahoituksen optimaalinen hyödyntäminen.

Lento- ja raideliikenne

41. korostaa taloudellisesti kestäväällä uusiutuvalla sähkövoimalla tai taloudellisesti kestäväillä vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivien raideliikennevälineiden etuja.

42. pitää tarpeellisena tarvittavien infrastruktuurien toteuttamista sekä paikallisella että alueellisella tasolla raideliikenteen osalta vähemmän kehittyneillä alueilla, jotta niillä voidaan hyödyntää raideliikennettä samoin edellytyksin kuin muissa jäsenvaltioissa, jotta onnistutaan luomaan yhtenäinen eurooppalainen rautatiealue.

SUOTUISA TOIMINTAYMPÄRISTÖ VÄHÄPÄÄSTÖISELLE LIKKUVUDELLE

Energiaunioni: liikenne- ja energiajärjestelmien yhdistäminen

43. panee tyytyväisenä merkille, että strategiaa pidetään hyvänä askeleena 23.–24. lokakuuta 2014 kokoontuneen Eurooppa-neuvoston hyväksymien ilmasto- ja energiapolitiikan puitteiden 2030 ⁽⁵⁾ sekä ilmastomuutosta koskevan YK:n puitesopimuksen osapuolten 21. konferenssissa 12. joulukuuta 2015 hyväksytyyn Pariisin sopimuksen ⁽⁶⁾ yhteydessä, sillä se saattaa yhteen kaksi tärkeää tahoja EU:ssa: kysyntäpuolelta liikenteen ja tarjontapuolelta energian tuotanto- ja siirtoalan keskeiset toimijat.

⁽⁴⁾ Puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä 23. huhtikuuta 2009 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/33/EY. Direktiivi 2009/33/EY

⁽⁵⁾ Eurooppa-neuvoston päätelmät (23.–24. lokakuuta 2014), Bryssel 24. lokakuuta 2014, EUCO 169/14.

⁽⁶⁾ Pariisin ilmastopöytäkirja (COP 21), 30.11.–11.12.2015.

44. katsoo, että ”Puhdasta energiaa kaikille eurooppalaisille” -paketti⁽⁷⁾ on osa EU:n pyrkimyksiä näyttää tietä älykkään ja puhtaan energian tarjoamiseksi kaikille, tukea talouskasvua, investointeja ja teknologiajohtajuutta, luoda uusia työpaikkoja ja parantaa kansalaisten hyvinvointia EU:n alueilla ja kaupungeissa.

Tutkimus, innovointi ja kilpailukyky

45. pitää sähköistä liikkuvuutta yhtenä innovoinnin ja teknologian kehityksen liikkeelle panevista voimista. Se tuo välitöntä hyötyä, ja sillä on keskeinen merkitys ympäristövaikutusten vähentämisessä.

46. katsoo, että siirtyminen vähähiiliseen liikenteeseen voidaan toteuttaa pääasiallisesti alue- ja koheesiopolitiikan keinoin. Investoimalla tutkimukseen ja innovointiin alueet ja kunnat voivat tukea vähäpäästöisiä uusiutuvia energiamuotoja, älykkäitä verkkoja ja kestävyysperiaatteiden mukaista kaupunkiliikennettä.

47. kannattaa tutkimuksen ja innovoinnin Horisontti 2020 -puiteohjelman tulosten hyödyntämistä entistä innovatiivisempien vähäpäästöistä liikkuvuutta koskevien palvelu- tai investointiratkaisujen kehittämiseen.

48. kannustaa kehittämään innovatiivista teknologiaa alusten ja matkustajaliikenteen linja-autojen LNG-säiliöitä varten, jotta voidaan optimoida tämän vaihtoehtoisen polttoaineen varastoinnin tehokkuus, ja kehottaa myöntämään rahoitusta rahti- ja matkustaja-aluksilla ja pitkän matkan matkustajaliikenteen linja-autoissa tehtäviin demonstraatioihin tätä varten.

49. kannustaa lisäksi kehittämään innovatiivista teknologiaa, jonka avulla biopolttoaineita, esimerkiksi jätteiden käsittelystä saatavaa metanolia, voidaan hyödyntää myös rahti- ja matkustaja-alusten moottoreissa. Komitea kehottaa osoittamaan rahoitusta tähän tarkoitukseen.

50. kehottaa lisäksi osoittamaan rahoitusta satamalaiturien varustamiseen sähköinfrastruktuurilla ja eritoten laatimaan Euroopan unionin kaikkiin satamiin sovellettavan sitovan sääntelykehiksen.

Digitaalitekhnologia: älykkäät liikennejärjestelmät (ITS), verkottuneet ja itseohjautuvat ajoneuvot

51. toteaa, että tietotekniikkaratkaisut edistävät liikkuvuutta, joka perustuu kaikkien henkilö- ja tavaraliikenteen eri muotojen yhdistämiseen (esim. yhdenneytymätön matkalippu- ja tiemaksujärjestelmät, intermodaalisen tavaraliikenteen asiakirjat, sähköinen reittisuunnittelu ja matkustajille tarjottava reaaliaikainen tieto).

52. toteaa, että digitaalitekhnologiaan pohjautuvien verkottuneiden ja automatisoitujen (itseohjautuvien) ajoneuvojen kehittyminen voi avata monia mahdollisuuksia puuttua liikenteen kielteisiin vaikutuksiin ja tarjota julkisia liikennepalveluita harvempaan asutuilla alueilla, ja kehottaa voimakkaasti toteuttamaan verkkoyhteyksiin tuettua ja itseohjautuvaa ajamista koskevia toimenpiteitä Amsterdamin julistuksen⁽⁸⁾ mukaisesti. Komitea onkin tyytyväinen 30. marraskuuta 2016 hyväksytyyn vuorovaikutteisia älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevaan EU:n strategiaan⁽⁹⁾. Komitea kaipaa tässä yhteydessä johdonmukaisempaa näkemystä kestävyysmallin mukaisesta ja innovatiivisesta liikennekehityksestä sekä vahvempaa kytköstä komission erilaisten toisiinsa tiiviisti liittyvien tehtävälueiden ja niitä koskevan tiedottamisen välille.

53. korostaa, että Euroopan alueet haluavat olla mukana älykkään televiestintä- ja liikenneinfrastruktuurin luomisessa. Tällä tavoin mahdollistetaan verkottuneiden ja automatisoitujen ajoneuvojen tehokas ja esteetön käyttö TEN-T-verkkoon kuuluvilla käytävillä sekä kaupunki- ja maaseutualueilla.

54. tähdentää, että paikallis- ja alueviranomaisilla olisi suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteiden nojalla oltava valtuudet päättää älykkäiden liikennejärjestelmien ja saastuttamattomien ajoneuvojen mahdollisesta käyttöönotosta ja sen tavasta, kuten EU:n kaupunkiliikenteen toimintasuunnitelmassa tunnustetaan, jotta ne voivat vähentää liikenteen aiheuttamia päästöjä ja ruuhkautumisongelmia sekä edistää sosiaalista osallisuutta.

⁽⁷⁾ Puhdasta energiaa kaikille eurooppalaisille – Euroopan kasvupotentiaalin hyödyntäminen. Euroopan komission lehdistötiedotteiden tietokanta: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-4009_fi.htm

⁽⁸⁾ Amsterdamin julistus itseohjautuvia ajoneuvoja koskevasta yhteistyöstä, 14.–15. huhtikuuta 2016.

⁽⁹⁾ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Eurooppalainen strategia vuorovaikutteisia älykkäitä liikennejärjestelmiä varten – ensimmäinen virstanpylväs matkalla kohti vuorovaikutteista, verkkoon liitettyä ja automatisoitua liikettä, Bryssel 30. marraskuuta 2016, COM(2016) 766 final.

Osaaminen

55. toteaa, että siirtyminen vähäpäästöiseen liikkuvuuteen aiheuttaa työmarkkinoille haasteita ja siksi on ensisijaisen tärkeää huolehtia siitä, että työvoimaa koulutetaan uudelleen uusiin työtehtäviin. Korkeista työttömyysasteista huolimatta monilla keskeisillä liikennesektorin aloilla on pulaa työntekijöistä, mikä johtuu digitaalisten taitojen puutteesta.

56. pitää valitettavana, että nyt annetussa tiedonannossa ei ole huomioitu vuonna 2009 annetussa edellisessä kaupunkiliikennettä käsittelevässä tiedonannossa kaavailtua kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien laatimista paikallisviranomaisten toimesta. Komitea toteaa, että esitetystä strategiasta sekä sen toimeenpanoon liittyvien aloitteiden ja toimien yhteydessä on syytä todeta selvästi, että yhdenmukainen kaupunkisuunnittelu on avaintekijä kestäväpohjaisen liikkuvuuden kehittämiseksi mm. laatimalla ja toteuttamalla kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia.

57. korostaa kaksiosaisen ammattikoulutusjärjestelmien merkitystä ja ehdottaa tiivistä kokemustenvaihtoa vähäpäästöiseen liikkuvuuteen liittyvistä hyvistä käytännöistä EU:n alueiden kesken yhdessä ammattikoulutustahojen ja yritysten kanssa.

Investoinnit

58. on tyytyväinen siihen, että innovointi ja infrastruktuurin kehittäminen ovat keskeisellä sijalla Euroopan strategisten investointien rahaston (ESIR) pyrkimyksissä kannustaa tekemään yhdistettyjä (julkisen ja yksityisen sektorin) liikenne- ja infrastruktuuri-investointeja. ESIR-rahoitus yhdistettynä Euroopan rakenne- ja investointirahastoista (ERI-rahastot) myönnettäviin avustuksiin, joita ei tarvitse maksaa takaisin, voisi mahdollistaa paikallis- ja aluetason nykyistä aktiivisemmän osallistumisen tällaisiin hankkeisiin, ovatpa ne sitten pieniä tai suuria.

59. ehdottaa, että seuraavaa monivuotista rahoituskehystä suunniteltaessa lisätään vähäpäästöiseen liikenteeseen käytettävien määrärahojen määrää ja osuutta sekä Horisontti 2020 -puiteohjelmassa että Verkkojen Eurooppa -välineessä. Verkkojen Eurooppa -välineestä olisi tehtävä yhä tunnetummaksi, sillä sen vipuvaikutus on huomattava: jokainen Verkkojen Eurooppa -välineestä avustuksena myönnetty euro saa aikaan 3–3,5 euron investoinnit vähäpäästöiseen liikenteeseen.

60. toteaa, että viranomaisten toimiin ja julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuteen perustuva kehitys kaupungeissa ja alueilla voisi saada aikaan tarvittavan vipuvaikutuksen vähäpäästöisten liikkumisratkaisujen tehokkaan rahoituksen ja käytön edistämiseksi. Komitea ehdottaa myös, että ESIR- ja ERI-rahastovaroja tulisi ensisijaisesti käyttää paikallisten, innovatiivisten ja vähäpäästöisten liikennesuunnitelmien tukemiseen. Vuoden 2020 jälkeisessä strategisessa viitekehyksessä olisi asetettava edellä mainittuja tarkoituksia varten käyttöön avustuksia, joita ei tarvitse maksaa takaisin.

61. korostaa, että paikallis- ja alueviranomaisilla on keskeinen rooli paikallisen energiantuotannon edistämässä sekä integroitujen ja älykkäiden energiaverkkojen yhteydessä. ERI-rahastoista olisi tarvittavien investointien helpottamiseksi myönnettävä avustuksia, joita ei tarvitse maksaa takaisin. Näin olisi tehtävä ennen kaikkea vähiten kehittyneillä ja kehityksestä eniten jälkeen jääneillä EU-alueilla.

62. toteaa, että myös Euroopan investointiohjelma tarjoaa julkista rahoitusta vähäpäästöistä liikennettä koskevia hankkeita ja älykkäitä verkkoja varten vuoden 2015 alusta vuoden 2017 loppuun asti.

Kaupunkien toimet

63. esittää, että Euroopan kaupunkien kaupunkisuunnittelukäytäntöihin ja kaupunkien välisiin suunnittelukäytäntöihin pitäisi kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien puitteissa kuulua alueiden osoittaminen vähäpäästöistä liikennettä ja liikkumista varten. Kaupunkisuunnittelussa olisi annettava etusija aktiiviselle liikkumiselle (pyöräily ja kävely), julkisen henkilöliikenteen ratkaisuille, henkilöautojen yhteiskäytölle ja yhteiskyydeille. Komitea kehottaa myös soveltamaan tulevaisuuteen suuntautuvaa EU:n liikenneinvestointipolitiikkaa, jolla kohennetaan kansanterveyttä ja jossa investoidaan täysin Pariisin COP 21 -sopimuksen mukaisesti vähintään 10 prosenttia EU:n liikennemäärärahoista pyöräilyyn alueilla, joilla pinnanmuodostus mahdollistaa sen.

64. ehdottaa, että tutkitaan ennalta liikkuvuutta, johon kaupunki- ja aluesuunnittelu suurkaupunkialueilla johtaa. Kaupunkeja ja suurkaupunkialueita on tiivistettävä, jotta voidaan yhtäältä vähentää moottoriajoneuvoilla tapahtuvan liikkumisen tarvetta tuomalla palvelut lähemmäksi kansalaisia ja toisaalta parantaa julkisia liikenneverkkoja lisäämällä niiden sosiaalista ja taloudellista tehokkuutta ja edistämällä niiden käyttöä.

65. korostaa aluesuunnittelun suurta merkitystä vähäpäästöisen liikkuvuuden kannalta. Nimenomaan kaupunkiympäristön suunnittelu ja asutusrakenne luovat spatiaaliset edellytykset edetä pitkällä aikavälillä kohti vähäpäästöistä liikkuvuutta. Jos paikallis- ja alueviranomaisilla on jäsenvaltion oikeus- tai perustuslaillisen järjestelmän nojalla toimivaltaa aluesuunnittelun alalla, on suositeltavaa, että niiden alueellisiin, kuntarajat ylittäviin tai suurkaupunkialuekohtaisiin toiminnallisiin suunnitelmiin sisältyy myös tämäntyyppisiä toimenpiteitä.

66. toteaa, että pyöräilyn asemaa liikennemuotona tulisi AK:n lausunnon ”Pyöräilyä koskeva EU:n etenemissuunnitelma”⁽¹⁰⁾ mukaisesti lujittaa vahvistamalla pyöräliikennehankkeisiin käytettävissä olevan julkisen EU-rahoituksen roolia, ja toistaa kehotuksensa sisällyttää komission vuoden 2018 työohjelmaan pyöräilyä koskeva EU:n etenemissuunnitelma. Kunnat voivat pyöräilyn ja siihen liittyen myös ympäristöystävällisten hankintojen aktiivisina edistäjinä vahvistaa omaa rooliaan ilmastomuutoksen torjunnassa osallistumalla Euroopan vihreä pääkaupunki- tai Tiede kohtaa alueet -aloitteiden kaltaisiin toimiin. Lisäksi voitaisiin tehdä ehdotuksia pyöräliikennereittien tiettyjen, tärkeiden osuuksien liittämistä TEN-T-verkkoon.

67. korostaa, että rakennusten energiatehokkuudesta annetun direktiivin⁽¹¹⁾ mukaan EU:hun valmistuvissa uusissa rakennuksissa tulisi olla sähköajoneuvojen latauspisteitä (mieluiten varastointimahdollisuuksineen). Tällaisia rakennustöitä olisi niin ikään tehtävä kerrostalojen kunnostuksen yhteydessä⁽¹²⁾.

68. toteaa, että älykkäiden latausjärjestelmien asentaminen rakennuksiin voisi auttaa turvaamaan sähköverkkojen joustavuuden, esimerkiksi sähköajoneuvojen akkuihin varastoitua energiaa voitaisiin siirtää verkkoon. Tarvitaan kokonaisvaltainen tarkastelutapa, jossa esimerkiksi pidetään sähköajoneuvoja erottamattomana osana rakennuskantaa.

69. korostaa, että kaupungit ovat väestökeskuksina liikennealan tärkeimpiä sidosryhmiä, ja toteaa, ettei kaupunkiliikenteen ongelmia voida ratkaista vain tiettyyn sektoriin keskittyvällä lähestymistavalla. Komitea muistuttaakin lisäarvosta, jota paikallis- ja alueviranomaiset saavat, kun ne laativat omat kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmansa⁽¹³⁾ samaan aikaan kuin kestävyysperiaatteiden mukaiset energiankäytön toimintasuunnitelmansa, joissa muun muassa kartoitetaan todellista ja ihanteellista paikallista energialähteiden yhdistelmää, sillä yhteys liikennepolitiikan kaupunkiulottuvuuden ja laajemman aluesuunnittelukäsitteen välillä on huomionarvoinen. Näihin paikallistason toimiin voitaisiin saada asiantuntijaopastusta ja -apua kaupunginjohtajien energia- ja ilmastositomuksen puitteissa nykyistä kattavamman ja vähemmän ilman- ja melusaastetta tuottavan paikallisiikenteen kehittämiseksi.

70. toteaa niin ikään, että jos alueilla on oikeus- tai perustuslaillisen järjestelmän nojalla toimivaltaa aluesuunnittelun alalla, on suositeltavaa, että niiden kestävän kaupunkiliikenteen ja kaupunkien välisen liikenteen suunnitelmiin sisältyy myös tämäntyyppisiä toimenpiteitä.

71. ehdottaa Euroopan kaupunkien temaattisten verkostojen perustamista vähäpäästöisen liikkuvuuden edistämiseksi. Tällaiset verkostot antaisivat paikallisille yrityksille ja jopa suurelle yleisölle mahdollisuuden osallistua aktiivisemmin vähäpäästöisen liikkuvuuden kehitysuuntausten käytännön toteutukseen esimerkiksi tarjoamalla yhteiskäyttöön perustuvia liikkumispalveluja. Modernien tietotekniikkaratkaisujen avulla nämä kaupunkiverkostot voivat myös saada asiaankuuluvia kohderyhmiä mukaan vähäpäästöisten liikkumismuotojen yleistämiseen.

Bryssel 13. heinäkuuta 2017

*Euroopan alueiden komitean
puheenjohtaja*

Markku MARKKULA

⁽¹⁰⁾ ”Pyöräilyä koskeva EU:n etenemissuunnitelma”, alueiden komitea, hyväksytty 12. lokakuuta 2016.

⁽¹¹⁾ Rakennusten energiatehokkuudesta 19. toukokuuta 2010 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/31/EU.

⁽¹²⁾ Valmisteilla oleva lausunto ”Energiatehokkuus ja rakennukset” (ENVE-VI-019, esittelijä: Michiel Rijsberman, ALDE, NL).

⁽¹³⁾ Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia käsittelevä AK:n lausunto (COTER-V-048, kaupunkiliikennepaketti).