

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskeva eurooppalainen strategia”

(COM(2016) 501 final)

(2017/C 173/10)

Esittelijä: **Stefan BACK**

Lausuntopyyntö	Euroopan komissio, 20.7.2016
Oikeusperusta	Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 304 artikla
Vastaava erityisjaosto	”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta”
Hyväksyminen erityisjaostossa	10.2.2017
Hyväksyminen täysistunnossa	23.2.2017
Täysistunnon numero	523
Äänestystulos	128/0/2
(puolesta / vastaan / pidättyi äänestämästä)	

1. Päätelmät ja suositukset

1.1 ETSK kannattaa vähäpäästöistä liikkuvuutta koskevaa eurooppalaista strategiaa⁽¹⁾ (jäljempänä: strategia) sekä sen tavoitteita ja menetelmiä. Ne ovat vuonna 2011 annetun EU:n liikennepoliittisen valkoisen kirjan⁽²⁾ (jäljempänä: valkoinen kirja) sekä EU:n ja sen jäsenvaltioiden COP 21 -konferenssissa esittämien, suunniteltujen kansallisesti päätettävien panosten (INDC) mukaisia – ETSK kannattaa näitä⁽³⁾ Marrakechin COP22 -konferenssin tavoin.

1.2 ETSK toistaa valkoista kirjaa ja sen täytäntöönpanoa sekä COP 21:n päätelmien vaikutuksia eurooppalaiseen liikennepoliittikkaan käsittelevissä lausunnoissaan tehdyt toteamukset, koska valkoiseen kirjaan sisältyvät, kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevat tavoitteet ovat yhä voimassa, mutta niiden saavuttamiseksi sovellettavat menetelmät kaipaavat ajantasaistamista ja vahvistamista.

1.3 Komitea suhtautuu myönteisesti strategiaan sisältyviin toimenpiteisiin, jotka menevät valkoista kirjaa pidemmälle, ja erityisesti innovaation edistämiseen sekä eurooppalaiseen strategiaan vuorovaikutteisia älykkäitä liikennejärjestelmiä varten⁽⁴⁾, vuorovaikutteisten, verkkoon liitettyjen ja automatisoitujen ajoneuvojen kehittämiseen sekä sähköajoneuvojen ja energiajärjestelmän yhdistämiseen älykkäiden verkkojen avulla, samoin kuin uusien liiketoimintamallien ja liikennemallien kehittämiseen, joka on seurausta sekä jakamistalouden kehittämisestä tietotekniikka-alustojen avulla että digitaalitalouden yleisestä kehityksestä.

1.4 ETSK kannattaa strategian kokonaisvaltaista lähestymistapaa, joka lisää liikenteen ja muiden politiikanalojen välistä johdonmukaisuutta. Tällaisia aloja ovat esimerkiksi sähkömarkkinoiden kehittäminen, tutkimuksen ja innovaation tukeminen, uusien liikenneratkaisujen ja uusien taitojen kehittäminen sekä liikennesuunnittelun parantaminen ja julkisen liikenteen kehittäminen. Komitea olisi toivonut, että tätä lähestymistapaa olisi edelleen kehitetty siten, että strategian yhteydet sisämarkkinoiden päivittämistä koskevaan tiedonantoon olisivat selkeämmät esimerkiksi markkinoiden avaamisen ja tehokkuuden yhteisvaikutuksia ajatellen. Tämä koskee myös digitaalitalouden ja digitaalisen liikkuvuuden tarjoamia mahdollisuuksia sekä jakamis- ja kiertotalouden kehittämistä.

1.5 ETSK korostaa kohdassa 1.4 kuvatun kehityksen vaikutuksia liikennemalleihin ja kiinnittää huomiota niiden sosiaalisiin vaikutuksiin esimerkiksi käyttäjiin ja työntekijöiden työoloihin sekä alihankkijoina käytettävien mikroyritysten tilanteeseen. Kaikki nämä kysymykset edellyttävät oikea-aikaista huomiota, jotta mahdolliset ongelmat voidaan ratkaista varhaisessa vaiheessa. Lisäksi on pohdittava vaikutuksia eristyneisiin yhteisöihin.

⁽¹⁾ COM(2016) 501 final

⁽²⁾ COM(2011) 144 final

⁽³⁾ EUVL C 24, 28.1.2012, s. 146; EUVL C 291, 4.9.2015, s. 14 ja EUVL C 303, 19.8.2016, s. 10

⁽⁴⁾ COM(2016) 766 final

1.6 ETSK korostaa, että on erittäin tärkeää palauttaa luottamus ajoneuvojen valmistajien antamiin päästötietoihin, ja kannattaa tähän tähtäviä toimenpiteitä. Lisäksi se painottaa, että sidosryhmien antama tuki ja niiden ja kansalaisten välinen vuoropuhelu on tärkeää, samoin kuin pyrkimykset määrittää vastuu aiemmista virheellisistä tiedoista ja estää tilanteen toistuminen.

1.7 Komitea suhtautuu myönteisesti tehostamistoimiin, kuten Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttamisen helpottamiseen ja rautatieverkon ajantasaistamiseen tavaraliikenteen kilpailukyvyn parantamiseksi samoin kuin multimodaalisuuden edistämiseen, vähäpäästöisiin liikennemuotoihin, kuten rautateihin, siirtymiseen kannustamiseen sekä yhdistettyihin kuljetuksiin kiinnitettyyn huomioon. Komitea panee merkille komission kehotuksen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyn parantamiseksi, mutta se suosittaa komissiota harkitsemaan myös muita poliittisia toimia julkisten liikenneverkkojen laajentamiseksi ja yksityisautoilusta luopumiseen kannustamiseksi. Näin ollen se suosittaa tarkastelemaan mahdollisia vaihtoehtoja perusteellisesti. Komitea pahoittelee kuitenkin, ettei tavaraliikenteen markkinoille pääsyn parantamisessa ja ajoneuvoyhdistelmiä koskevan eurooppalaisen moduulijärjestelmän mahdollistamassa energiatehokkuuden parantamisessa ole edistytty. Tässä yhteydessä ETSK kiinnittää huomiota myös aiheesta ”Maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen sisämarkkinat: sosiaalinen polkumyynti ja kabotaasi” antamaansa lausuntoon (TEN/575) ja korostaa jälleen selkeän ja täytäntöönpanokelpoisen lainsäädännön merkitystä sekä tarvetta torjua sosiaalisen polkumyynnin kaikkia muotoja samoin kuin työntekijöiden lähettämiseen ja sosiaalietuuksiin liittyviä petoksia ja väärinkäyttöä.

1.8 ETSK suhtautuu myönteisesti myös eurovinjettidirektiivin tarkistamista koskeviin suunnitelmiin mutta korostaa joustavuuden merkitystä, jotta voidaan välttää kohtuuttomat kustannusvaikutukset syrjäisillä ja harvaanasutuilla alueilla saari- ja vuoristoalueet mukaan lukien. Se korostaa myös, että on tärkeää luoda tasapuoliset toimintaedellytykset eri liikennemuodoille infrastruktuurimaksujen ja ulkoisten kustannusten osalta, jotta varmistetaan oikeudenmukainen kilpailu niiden välillä.

1.9 Komitea panee merkille eurooppalaisen sähköisen tietullijärjestelmän elvyttämisen, mutta muistuttaa, että järjestelmästä päätettiin jo vuonna 2004, eikä sitä ole vieläkään toteutettu. Tämä osoittaa, että järjestelmää on tarkasteltava kokonaisuudessaan uudelleen, jotta voidaan poistaa täytäntöönpanon esteet.

1.10 Aiemmin esittämiensä näkemysten mukaisesti ETSK suhtautuu myönteisesti huomioon, jota kiinnitetään vaihtoehtoisiiin polttoaineisiin, innovaation edistämisen merkitykseen ja tarpeeseen luoda asianmukaiset puitteet sähkön, maakaasun, vedyn ja biopolttoaineiden rajatylittävälle käytölle, joka ei haittaa elintarviketuotantoa. Se suhtautuu myönteisesti yhteentoimivuuden ja sähköisen liikkuvuuden standardoinnin painottamiseen.

1.11 Komitea suhtautuu myönteisesti myös rahoitusratkaisujen saamaan huomioon, koska ne ovat ratkaisevan tärkeitä, ja kiinnittää huomiota tarpeeseen löytää yhteisrahoitusratkaisuja myös pienemmille hankkeille.

1.12 ETSK arvostaa kansalaisyhteiskunnan antaman tuen saamaa merkitystä strategiassa. Komitea korostaa osallistavan vuoropuhelun mahdollisuuksia tuen saamisessa ja ongelmien ratkaisemisessa sekä kansalaisyhteiskunnan ja valtiotasoa alempien viranomaistahojen yhteenliittymien mahdollisuuksia ⁽⁵⁾.

1.13 Avoimuuden vuoksi ETSK ehdottaa, että komissio julkaisisi vuosittain liikennealan päästöjä koskevan tulostaulun.

1.14 Komitea kannattaa Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) ja Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) kanssa suunniteltuja toimia ja ehdottaa mahdollisia jatkotoimia, kuten järjestelmällinen ulkoinen vuoropuhelu vähäpäästöisestä liikenteestä naapurimaiden kanssa tiettyjä hankkeita valmisteltaessa.

1.15 ETSK toteaa, että taakanjakoa koskeva ehdotus jättää kunkin jäsenvaltion päätettäväksi, kuinka varmistaa kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen, ja suosittaa, että liikennettä koskevat vaatimukset pidetään valkoisessa kirjassa asetetuissa rajoissa.

1.16 ETSK pahoittelee sitä, että valkoisen kirjan ajantasaistaminen ei ole enää komission ohjelmassa, koska digitalisaatio, energiapolitiikan kehitys sekä kokonaisvaltainen näkemys politiikan suunnitteluun ja täytäntöönpanoon nykyisessä komissiossa edellyttävät valkoisen kirjan tarkistamista.

⁽⁵⁾ EUVL C 299, 4.10.2012, s. 170, EUVL C 389, 21.10.2016, s. 20

2. Tausta

EU:n sitoumukset päästöjen vähentämiseen liittyen ja vuoden 2011 liikennepoliittinen valkoinen kirja

2.1 Euroopan komissio päätti 20. heinäkuuta 2016 toimenpidepaketista päästöjen vähentämiseksi aloilla, joita ei ole katettu EU:n päästökauppajärjestelmässä (jäljempänä: paketti).

2.2 Paketti on osa 40 prosentin vähennystä kasvihuonekaasupäästöistä vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasoon verrattuna, mistä Eurooppa-neuvosto päätti kokouksessaan 23.-24. lokakuuta 2014, sekä Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden COP 21 -konferenssissa Pariisissa joulukuussa 2015 antamaa sitoumusta (suunniteltu kansallisesti määritelty panos).

2.3 Vuoden 2014 lokakuussa tehtyjen päätelmien mukaan päästökaupan piiriin kuuluvien alojen olisi vähennettävä päästöjä 43 prosenttia ja siihen kuulumattomien alojen (mm. liikenne lentoliikennettä lukuun ottamatta) 30 prosenttia, ja vähennykset jaettaisiin jäsenvaltioiden kesken oikeudenmukaisuuden ja yhteisvastuun perusteella. Päätelmissä ei viitata mitenkään erityisesti liikenteeseen.

2.4 EU:n liikennepoliittisessa valkoisessa kirjassa vuodelta 2011 [COM(2011) 144] todetaan, että kehittyneiden maiden kasvihuonekaasupäästöjä on vähennettävä 80–95 prosenttia vuoden 1990 tasosta vuoteen 2050 mennessä, jotta maapallon lämpeneminen voitaisiin pitää alle kahdessa celsiusasteessa. Liikenteessä 60 prosentin vähennys vuoteen 2050 mennessä vuoden 1990 tasoon verrattuna tarkoittaa, että 20 prosentin vähennys vuoden 2008 tasosta (8 prosenttia yli vuoden 1990 tason) vuoteen 2030 mennessä olisi riittävä.

2.5 Komissio on vahvistanut, että nämä tavoitteet ovat yhteensopivat vuosille 2020–2030 vuonna 2014 annettujen ilmasto- ja energiapolitiikan puitteiden, vuoden 2015 energiaunionin puittestrategian sekä EU:n antamien INDC-sitoumusten (suunniteltu kansallisesti määritelty panos) kanssa ⁽⁶⁾.

2.6 Komissio on myös todennut, että tavoitteiden saavuttamiseksi lisäponnistelut ovat tarpeen vuoden 2020 jälkeen ⁽⁷⁾.

2.7 Äskettäisessä valkoisen kirjan täytäntöönpanon edistymistä koskevassa arvioinnissa todettiin, että on liian varhaista tehdä johtopäätöksiä, ja korostettiin täytäntöönpanon merkitystä ⁽⁸⁾.

Paketti

2.8 Pakettiin sisältyy:

- kattava tiedonanto aiheesta ”Vähähiiliseen talouteen siirtymisen nopeuttaminen Euroopassa” [COM(2016) 500] (tiedonanto);
- lainsäädäntöehdotus sitovista vuotuisista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021–2030 [COM(2016) 482] (taakanjakoa koskeva ehdotus);
- lainsäädäntöehdotus maankäytöstä, maankäytön muutoksesta ja metsätaloudesta aiheutuvien kasvihuonekaasujen päästöjen ja poistumien sisällyttämisestä vuoteen 2030 ulottuviin EU:n ilmasto- ja energiapolitiikan puitteisiin (COM(2016) 479);
- vähäpäästöistä liikkuvuutta koskeva eurooppalainen strategia (COM(2016) 501) (strategia).

2.9 Tiedonannossa määritellään täytäntöönpanoon liittyvät peruseriaatteen, kuten jäsenvaltioiden talouteen liittyvä taakanjako (oikeudenmukaisuus ja yhteisvastuu), mahdollisuus joustavuuteen käyttämällä päästöoikeuksia päästökaupan ulkopuolisilla aloilla ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevien kunnianhimoisten tavoitteiden säilyttäminen alakohtaisten toimien avulla (ympäristötavoitteiden tinkimättömyys). Tiedonannossa korostetaan, että on tärkeää luoda puitteet, jotka edistävät siirtymistä uudelleen energijärjestelmään.

2.10 **Taakanjakoa koskevassa ehdotuksessa** jaetaan vastuu jäsenvaltioiden kesken Pariisin COP 21 -sopimuksen mukaista, kansallisesti määriteltyä panosta varten. Kukin jäsenvaltio päättää itse kuinka saavuttaa tavoitteet.

⁽⁶⁾ COM(2014) 15 final – s. 14, kohta 4.1, COM(2015) 80 final, COM(2011) 112 final, s. 6–8.

⁽⁷⁾ COM(2014) 15 final – s. 14, kohta 4.1.

⁽⁸⁾ SWD(2016) 226.

2.11 **Strategian** avulla toteutetaan valkoisen kirjan päästövähennystavoitteet. Siinä keskitytään maantieliikenteeseen, ja se sisältää seuraavat pääkohdat:

a) **Tehokkuus, käyttäytyminen, tiemaksupolitiikka**

- Optimoidaan liikennejärjestelmät.
- Vaikutetaan käyttäytymiseen tienkäyttömaksujen avulla.
- Suositaan multimodaalisuutta.

b) **Vaihtoehtoiset polttoaineet**

- Edistetään vähäpäästöisiä vaihtoehtoisia energiamuotoja liikenteessä.
- Kehitetään toisen sukupolven biopolttoaineita.
- Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskeva direktiivi (2014/94/EU).

c) **Vähäpäästoiset ajoneuvot**

- Luodaan yhteiset normit rajatylittävälle matkailulle.
- Suositaan nollapäästöisiä ajoneuvoja muun muassa julkisten hankintojen avulla.
- Sertifioidaan linja-autojen ja raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöt ja polttoaineen kulutus.
- Palautetaan luottamus päästötasojen mittaukseen todellisissa ajo-olosuhteissa.

d) **Puitteiden luominen: yhteisvaikutukset ja uudet liiketoimintamallit, innovaatio, digitaalitalous, osaamisen kehittäminen, investoinnit ja tuki**

- Luodaan suotuisat olosuhteet vähäpäästöiselle liikkuvuudelle yhteisvaikutuksien muiden politiikanalojen kanssa, tutkimuksella, innovaatiolla ja osaamisen kehittämisellä.

e) **Lento- ja meriliikenne – kansainväliset toimet**

- Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO) on ehdottanut ilmailua koskevaa maailmanlaajuisia markkinapohjaista toimenpidettä, ja Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) on kehittämässä energiatehokkuuskriteerejä laivaliikenteelle päästöjen seurannasta alkaen.

3. Yleistä

3.1 ETSK kannattaa strategiassa asetettuja tavoitteita valkoista kirjaa ja EU:n suunniteltuja kansallisesti määriteltyjä panoksia koskevan näkemyksensä mukaisesti ⁽⁹⁾.

3.2 ETSK toistaa tukensa valkoisen kirjan tavoitteille ja muistuttaa, että valkoisen kirjan täytäntöönpanosta vuonna 2015 antamassaan lausunnossa se pahoitteli sitä, että liikenteen sisämarkkinat ovat edelleen epätäydelliset, ja totesi, että toimet niiden tehostamiseksi olisivat tervetulleita ⁽¹⁰⁾. Sisämarkkinoiden täysipainoinen täytäntöönpano parantaisi resurssitehokkuutta ja vähentäisi päästöjä. Siihen on pyrittävä selkeiden ja täytäntöönpanokelpoisten sääntöjen avulla sekä toteuttamalla toimenpiteitä sosiaalisen polkumyynnin kaikkien muotojen samoin kuin työntekijöiden lähettämiseen ja sosiaalietuuksiin liittyvien petosten ja väärinkäytön torjumiseksi.

3.3 ETSK kannattaa myös strategian uusia ja innovatiivisia osatekijöitä, kuten vuorovaikutteiset liikennejärjestelmät (C-ITS), johon kuuluvat vuorovaikutteiset, verkkoon liitetyt ja automatisoidut ajoneuvot sekä sähköajoneuvojen integrointi energiajärjestelmään älykkäiden verkkojen avulla, sekä uusien liiketoimintamallien ja liikennemallien kehittämistä. Nämä ovat seurausta sekä jakamistalouden kehittämisestä tietotekniikka-alustojen avulla että digitaalitalouden yleisestä kehityksestä. Digitaalisilla järjestelmillä on vaikutuksia myös matkustaja- ja tavaraliikenteeseen, ja niiden avulla voidaan esimerkiksi optimoida liikennevirtoja sekä tehdä resurssitehokkaita valintoja, jotka vähentävät päästöjä ⁽¹¹⁾.

⁽⁹⁾ EUVL C 24, 28.1.2012, s. 146, EUVL C 291, 4.9.2015, s. 14, EUVL C 303, 19.8.2016, s. 10

⁽¹⁰⁾ EUVL C 291, 4.9.2015, s. 14, kohdat 1.5 ja 1.6.

⁽¹¹⁾ COM(2016) 766 final

3.4 ETSK korostaa, että on erittäin tärkeää palauttaa luottamus ajoneuvojen valmistajien antamiin päästötietoihin, ja kannattaa tähän tähtäviä toimenpiteitä. Se painottaa, että sidosryhmien antama tuki ja niiden ja kansalaisten välinen vuoropuhelu on tärkeää, samoin kuin toimet, joilla pyritään määrittämään vastuu aiemmista virheellisistä tiedoista ja estämään tilanteen toistuminen.

3.5 Komitea toteaa jälleen, että monet ehdotetuista toimista, kuten tienkäyttömaksut, edellyttävät joustavuutta ja mukauttamista paikallisiin olosuhteisiin⁽¹²⁾.

3.6 Komitea kannattaa edelleen Pariisin COP 21 -sopimuksen tavoitteita ja EU:n kansallisesti määriteltyjä panoksia (INDC) sekä katsoo, että nämä sitoumukset eivät luo lisävaatimuksia valkoisessa kirjassa asetettuihin tavoitteisiin nähden⁽¹³⁾. Se panee merkille tuen, jonka osapuolet antoivat Marrakechin toimintajulistuksessa Pariisin sopimuksen täytäntöönpanolle, ja maailmanlaajuisia toimia varten perustetun Marrakechin kumppanuuden, johon osallistuu osapuolten lisäksi myös muita sidosryhmiä.

3.7 ETSK toistaa näkemyksensä, jonka mukaan valkoisen kirjan täytäntöönpanoa ja joustavaa energiaunionia koskevaa puitestategiaa [COM(2015) 80] on tarkistettava ja tarvittaessa on luotava uusia toimia asiakirjoissa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi⁽¹⁴⁾.

3.8 ETSK korostaa tarvetta luoda ympäristö, joka kannustaa strategian tai sen mahdollistavien puitteiden toteuttamiseen, ja tässä yhteydessä se viittaa komission tiedonantoon aiheesta ”Pariisin jälkeen”⁽¹⁵⁾, jossa käsitellään tarvetta siirtyä ”pois hajanaisesta järjestelmästä, jota leimaavat kansallisten toimintalinjojen koordinoimattomuus, markkinaesteet ja energian suhteen eristyksissä olevat alueet”. Energiaunioni on kehys, jonka tarkoituksena on luoda suotuisa ympäristö energia-alan muutokselle, ja tulevassa tutkimus-, innovointi- ja kilpailukykystrategiassa on tarkoitus hyödyntää synergiaa energiaan, liikenteeseen, kiertotalouteen, teollisuuteen ja digitaalialaan liittyvien innovaatioiden välillä, jotta nykyisistä ja tulevista eurooppalaisista vähähiilisistä ja energiatehokkaista teknologioista voitaisiin tehdä entistä kilpailukykyisempiä. Kuten jo edellä kohdassa 3.3 mainitaan, tähän sisältyvät myös osaamisen parantamiseen tähtäävät toimet sekä tutkimuksen ja kehityksen edistäminen.

Tarvitaan myös kansalaisyhteiskunnan eri toimijoiden yhteisiä toimia – tällaisia toimijoita ovat kansalaiset, kuluttajat, työmarkkinaosapuolet, pk-yritykset, innovatiiviset startup-yritykset ja maailmanlaajuisesti kilpailukykyiset elinkeinoelämän alat. Älykkäät kaupungit ja kaupunkiyhdyskunnat sekä niiden rooli julkisen liikenteen ja liikennesuunnittelun kehittämisessä ovat osa-alueita, joilla muutos suurelta osin tulee tapahtumaan⁽¹⁶⁾.

3.9 Strategiassa sovelletaan monialaista lähestymistapaa, esimerkiksi käsiteltäessä tarvetta suotuisan toimintaympäristön luomiseen ja viitattaessa digitaalisen liikkuvuuden ratkaisuihin ja yhteyksiin energiapolitiikan kanssa. Tämä lähestymistapa on valkoisen kirjan täytäntöönpanoa koskevan komission yksiköiden valmisteluasiakirjan ja sisämarkkinoiden päivittämistä koskevan komission tiedonannon mukainen. Kummassakin asiakirjassa pyritään parantamaan alakohtaisten politiikkojen näkyvyyttä ja ymmärtämään niitä asettamalla ne kattavien EU-strategioiden yhteyteen⁽¹⁷⁾.

3.10 ETSK kannattaa strategian kokonaisvaltaista lähestymistapaa liikennepolitiikkaan nähden, mutta komitea olisi toivonut sitä kehitettävän edelleen. Tämä koskee esimerkiksi strategian ja sisämarkkinoiden päivittämistä koskevan tiedonannon välistä johdonmukaisuutta ja erityisesti markkinoiden avaamisen ja tehokkuuden yhteisvaikutuksia, digitaalisten sisämarkkinoiden näkymiä sekä jakamistaloutta ja kiertotaloutta ja niiden vaikutuksia liikennemalleihin sekä sosiaalisia näkökohtia⁽¹⁸⁾.

3.11 Strategiaan liittyvässä komission työasiakirjassa tuodaan esiin lukuisia uusia yhteiskunnallisen kehityksen muotoja, kuten jakamistalous liikennealalla, automatisoidut ja verkkoon liitetyt ajoneuvot, digitalisointi ja liikkuvuus palveluna. Tällainen kehitys sekä internetalustojen lisääntyvä käyttö olisi pitänyt mainita strategiassa.

⁽¹²⁾ EUVL C 24, 28.1.2012, s. 146

⁽¹³⁾ EUVL C 303, 19.8.2016, s. 10 – kohdat 1.3, 3.1, 4.6, 5.1 ja 5.2.

⁽¹⁴⁾ EUVL C 303, 19.8.2016, s. 10 – kohdat 1.4, 5.2 ja 5.3.

⁽¹⁵⁾ COM(2016) 110 final – kohta 3.1, s. 5.

⁽¹⁶⁾ COM(2016) 110 final – kohta 3.1, s. 7.

⁽¹⁷⁾ SWD(2016) 226, tekstijakso 4.1, s. 27.

⁽¹⁸⁾ COM(2016) 288 final ja COM(2016) 356 final

3.12 ETSK pahoittelee sitä, että strategiassa ei mainita lainkaan eräiden aloitteiden sosiaalisia näkökohtia ja esimerkiksi kuluttajaoikeuksia, työmarkkinasuhteita ja mikroyritysten tilannetta. Tällaisia aloitteita ovat esimerkiksi vuorovaikutteisia liikennejärjestelmiä koskeva suunnitelma (C-ITS), digitaalitalous, uudet liikennemallit ja markkinoiden avaaminen liikenteen eri osa-alueilla. Komitea katsoo, että näihin kysymyksiin on tärkeää puuttua varhaisessa vaiheessa tarpeettoman jännityksen välttämiseksi.

3.13 ETSK arvostaa sitä, että strategiassa käsitellään rahoitusta, koska se on erittäin tärkeää strategian täytäntöönpanon kannalta. Komitea kiinnittää huomiota sellaisten alueiden rahoitustarpeisiin, joiden taloudelliset varat ovat rajalliset, ja hankkeisiin, jotka eivät ole riittävän suuria saavuttaakseen EU:n yhteisrahoituksen kynnysarvot. Pienimuotoisten hankkeiden rahoittamiseen olisi oltava vaihtoehtoja energia-alan tavoin myös liikennealalla.

3.14 ETSK kiinnittää huomiota valkoisen kirjan uudelleentarkasteluun, jota komissio oli suunnitellut jo vuodelle 2016⁽¹⁹⁾. Komitea ei yhdy käsitykseen, että olisi liian varhaista arvioida sen täytäntöönpanoa⁽²⁰⁾, koska digitalisaation kaltainen kehitys, energiapolitiikan kehittäminen ja nykyisen komission kokonaisvaltainen ote politiikan suunnitteluun ja toteuttamiseen nähden edellyttävät valkoisen kirjan ajanmukaistamista.

3.15 ETSK kannattaa strategiaan sisältyviä ehdotuksia ulkoiseksi toiminnaksi ja etenkin Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ja Kansainvälinen merenkulkujärjestön jatkotoimia lentoliikenteen ja merenkulun aloilla. Komitea pahoittelee sitä, että strategiassa ei esitetä muita ulkoisen toiminnan muotoja, kuten rakenteellista vuoropuhelua ja järjestelmien vertailua Itä-Euroopassa ja Pohjois-Afrikassa sijaitsevien naapurimaiden kanssa.

4. Erityistä

4.1 ETSK kannattaa strategiaan liittyvää toimintasuunnitelmaa seuraavin huomautuksin:

- Komitea pahoittelee, että vaikka toimintasuunnitelmassa mainitaan Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttamisen edistäminen, kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisen rautatieverkon tarkistaminen sekä linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevat säännöt, siinä ei mainita maanteiden tavaraliikenteen markkinoille pääsyn parantamista koskevia ehdotuksia. Näin jätetään liikenteen markkinasääntöjen ulkopuolelle osa-alue, jolla olisi huomattavasti parannettavaa markkinoiden toiminnan kannalta, jotta liikennejärjestelmää voitaisiin kehittää aiempaa energia- ja resurssitehokkaammaksi. ETSK kiinnittää huomiota aiheesta ”Maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen sisämarkkinat: sosiaalinen polkumyynti ja kabotaasi” antamaansa lausuntoon (TEN/575) ja korostaa jälleen selkeän ja täytäntöönpanokelpoisen lainsäädännön merkitystä sekä tarvetta torjua sosiaalisen polkumyynnin kaikkia muotoja samoin kuin yöntekijöiden lähettämiseen ja sosiaalietuuksiin liittyviä petoksia ja väärinkäyttöä.
- ETSK on tyytyväinen suunnitelmiin eurovinjettidirektiivin (1999/62/EY), eurooppalaista sähköistä tietullijärjestelmää (EETS) koskevan direktiivin (2004/52/EY) ja komission vuonna 2009 annetun, EETS-järjestelmän teknisiä näkökohtia koskevan päätöksen tarkistamiseksi.
- Komitea toistaa näkemyksensä siitä, että joustavuus ja kohtuuttomien kustannusvaikutusten välttäminen syrjäisillä ja harvaan asutuilla alueilla, saari- ja vuoristoalueet mukaan luettuina, ovat tärkeitä osatekijöitä kaikissa tulevilla ehdotuksissa⁽²¹⁾.
- EETS-direktiivi hyväksyttiin vuonna 2004, mutta lukuisista yrityksistä huolimatta sitä ei ole vieläkään pantu täytäntöön. Komitea katsoo, että käsitettä olisi nyt tarkistettava, jotta siitä saataisiin houkuttavampi niin toimijoiden kuin käyttäjien kannalta.

4.2 Komitea on samaa mieltä siitä, että vuorovaikutteisia älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevalla eurooppalaisella strategialla on huomattavat mahdollisuudet luoda lisäarvoa toiminnan tehostamisen muodossa. Lisäksi se kiinnittää huomiota merkittäviin muutoksiin, joita C-ITS-suunnitelma merkitsee liikennemallien, markkinarakenteen, sopimusoi-keuden ja sosiaalisten näkökohtien osalta, esimerkiksi koska internetalustoilla hallittaisiin yhä useampia mikroyrityksiä. Näihin näkökohtiin olisi kiinnitettävä asianmukaista huomiota⁽²²⁾.

⁽¹⁹⁾ EUVL C 303, 19.8.2016, s. 10 – kohdat 1.4 ja 5.2.

⁽²⁰⁾ SWD(2016) 226, tekstijakso 5, s. 34 ja tekstijakso 2, s. 4.

⁽²¹⁾ EUVL C 303, 19.8.2016, s. 10 – kohta 1.6.

⁽²²⁾ COM(2015) 192 final

4.3 ETSK kannattaa strategian tavoitetta multimodaalisuuden edistämisestä ja korostaa, että etusijalle olisi asetettava kussakin tapauksessa resurssitehokkaimmat liikennetarkaisut. Se toivoo myös, että yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin arviointi johtaa sen hyödylliseen ajankäytön tehostamiseen, johon liittyy riittävä joustavuus tehokkuuden maksimoimiseksi. Tässä yhteydessä ei kuitenkaan pidä mahdollistaa rinnakkaismarkkinoille pääsyä maantieliikenteessä. Komitea korostaa, että on tärkeää kannustaa siirtymistä vähäpäästöisiin liikennemuotoihin, rautatiet ja yhdistetyt kuljetukset mukaan luettuina, ja jakaa infrastruktuurimaksut ja ulkoiset kustannukset siten, että varmistetaan oikeudenmukainen kilpailu liikennemuotojen välillä.

4.4 ETSK kiinnittää huomiota eurooppalaisen moduulijärjestelmään (EMS) kuuluvien 25,25-metrinen ajoneuvoyhdistelmien mahdollistamaan resurssitehokkuuteen. Kaksi EMS-ajoneuvoyhdistelmää voi kuljettaa saman verran lastia kuin kolme tavanomaista yhdistelmää, mikä merkitsee energiatehokkuuden lisääntymistä ja yksikkökohtaisten päästöjen vähentymistä. Kunkin jäsenvaltion arvion mukaisesti EMS-yhdistelmät olisi näin ollen sallittava aina kun olosuhteet ovat asianmukaiset, rajatylittävä liikenne mukaan lukien.

4.5 Komitea kannattaa strategian lähestymistapaa vaihtoehtoihin polttoaineisiin nähden sekä asennoitumista tarpeeseen tukea markkinoita ja kehittää infrastruktuuria eri liikennemuotojen erilaisten tarpeiden mukaisesti. Vaihtoehtoina ovat nykyisin pääasiassa a) sähkö, lähinnä henkilöautoissa, b) maakaasu eri muodoissaan; käytössä pääasiassa kuorma-autoissa, linja-autoissa ja laivoissa, sekä c) biopolttoaineet. ETSK korostaa, että vaihtoehtoisten polttoaineiden ala kehittyy jatkuvasti ja että alalla sekä tarjonta että kysyntä voivat muuttua.

4.6 ETSK:n aiemmin esittämien näkemysten mukaisesti⁽²³⁾ komitea kannattaa suunnitelmia sellaisten biopolttoaineiden kehittämiseksi, jotka eivät ole peräisin maataloustuotteista tai elintarviketuotantoa hankaloittavasta maankäytöstä, vaan muista lähteistä, kuten muun muassa metsätalouden jäännös- ja sivutuotteista sekä jätteistä.

4.7 Komitea korostaa, että on tärkeää ottaa kansalaisyhteiskunta ja valtiotasoa alempien tasojen viranomaiset mukaan strategian täytäntöönpanoon. Tärkeänä osana tätä olisi tarpeen lisätä osallistavaa vuoropuhelua kansalaisyhteiskunnan kanssa, kuten 11. heinäkuuta 2012 annetussa ETSK:n valmistelevalle lausunnolle ”Liikennepolitiikan valkoinen kirja: kansalaisyhteiskunnan osallistuminen ja sitoutuminen”⁽²⁴⁾ ehdotetaan. Tämän perusteella on järjestetty kaksi Euroopan runkoverkkökäytävien tulevaisuutta käsittelevää konferenssia (Malmössä 2015 ja Milanossa 2016), joissa käsiteltiin niiden toteutukseen, hallintoon ja rahoitukseen liittyviä kysymyksiä.

4.8 Avoimuuden parantamiseksi ETSK ehdottaa, että komissio julkaisisi vuosittain päästövähennyksiä koskevan tulostaulun.

4.9 Komitea viittaa myös koalition rakentamisen merkitykseen täytäntöönpanon tukemiseksi ja ongelmien ratkaisemiseksi, aiheesta annetun ETSK:n lausunnon mukaisesti⁽²⁵⁾.

4.10 ETSK pahoittelee sitä, että taakanjakoa koskevassa ehdotuksessa ei käsitellä alakohtaisten päästövähennystavoitteiden mahdollista tarvetta. Strategiassa katsotaan, että valkoinen kirja koskee liikennettä ja että se pohjautuu sellaisten toimien perusteelliseen arviointiin, jotka ovat toteuttamiskelpoisia ja joilla ei ole kielteisiä vaikutuksia liikenteeseen. Komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa kuvatut lisätoimet ovat vaatimattomia, ja niillä voitaisiin vähentää liikenteen päästöjä 18–22 prosenttia vuoteen 2030 mennessä nyt suunnitellun 18–19 prosentin vähennyksen sijaan⁽²⁶⁾.

Bryssel 23. helmikuuta 2017.

*Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Georges DASSIS*

⁽²³⁾ EUVL C 303, 19.8.2016, s. 10 – kohta 1.8.

⁽²⁴⁾ EUVL C 299, 4.10.2012, s. 170, kohta 1.11 ja EUVL C 389, 21.10.2016, s. 20

⁽²⁵⁾ EUVL C 389, 21.10.2016, s. 20

⁽²⁶⁾ SWD(2016) 501, tekstijakso 5, s. 82–83.