



Bryssel 20.7.2016
COM(2016) 501 final

**KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE, NEUVOSTOLLE,
EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN
KOMITEALLE**

Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskeva eurooppalainen strategia

{SWD(2016) 244 final}

1. JOHDANTO

Vähäpäästöinen liikkuvuus on olennainen osa laajempaa siirtymistä vähähiiliseen kiertotalouteen, jota tarvitaan, jotta Eurooppa säilyttäisi kilpailukykynsä ja pystyisi vastaamaan ihmisten ja tavaroiden liikkuvuustarpeisiin.

Liikenne aiheuttaa lähes neljänneksen EU:n kasvihuonekaasupäästöistä ja on tärkein ilmansaasteiden aiheuttaja kaupunkialueilla. EU:n vastaus näihin haasteisiin on, että hiilen ja ilmansaasteiden osalta siirrytään peruuttamattomasti vähäpäästöiseen liikkuvuuteen. *Tavoite on selvä: tämän vuosisadan puoleenväliin mennessä liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen on oltava vähintään 60 prosenttia pienemmät kuin vuonna 1990¹ ja vakaalla uralla kohti nollatasoa. Terveytämme vahingoittavia ja ilman laatua pilaavia liikenteen aiheuttamia päästöjä on vähennettävä jyrkästi ilman viivettä.*

Liikenteellä on aikaisempaa huomattavasti suurempi rooli pyrittäessä vähentämään päästöjä, mihin EU on sitoutunut Pariisin ilmastomuutossopimuksessa² ja kestävän kehityksen toimintaohjelmassa 2030.

Siirtyminen kohti vähäpäästöistä liikkuvuutta on jo alkanut maailmanlaajuisesti, ja sen vauhti on kiihtymässä. Se tarjoaa merkittäviä mahdollisuuksia. Euroopan autonvalmistajilla on mahdollisuus uudistua, ottaa käyttöön enemmän uutta teknologiaa ja voittaa kuluttajien luottamus. Myös muilla teollisuudenaloilla ja valmistajilla on mahdollisuus edistää maailmanlaajuisia standardeja ja viedä tuotteitaan. Lisäksi innovatiivisilla energiayrityksillä ja palveluntarjoajilla sekä investoijilla on mahdollisuus edistää kestävää kasvua ja luoda uusia työpaikkoja.

Tämä siirtymä on jo alkanut EU:n nykyisten politiikkojen pohjalta³. Nyt sen vauhtia olisi nopeutettava tällä vähäpäästöisen liikkuvuuden strategialla samalla kun varmistetaan tehokkaiden sisämarkkinoiden ja maailmanlaajuisen yhteyksien edellyttämät liikkuvuustarpeet. Tämä edellyttää monenlaisia toimia. Toimintasuunnitelmassa luetellaan toimet, jotka komissio aikoo toteuttaa paremman sääntelyn periaatteiden ja menettelyjen mukaisesti, jotta varmistetaan, että mahdollisesti ehdotettavat toimenpiteet perustuvat näyttöön ja että ne ovat tuloksellisia, tehokkaita, oikeasuhteisia ja toissijaisuusperiaatteen mukaisia. Näissä toimissa keskitytään olennaisiin tekijöihin liikennesektorin ohjaamiseksi oikeaan suuntaan teknologianeutraaliutta noudattaen ja työpaikkoja, kasvua ja investointeja edistäen. Näitä tekijöitä ovat: 1) liikennejärjestelmän parempi tehokkuus, 2) liikenteen vähäpäästöinen vaihtoehtoinen energia ja 3) vähäpäästöiset ja päästöttömät ajoneuvot. Tätä muutosta tuetaan myös sellaisilla horisontaalisilla tekijöillä kuin energiaunionistrategia, tutkimus ja innovointi, teollisuus- ja investointipolitiikka, digitaalisten sisämarkkinoiden strategiat ja osaamisohjelma. Koska maantieliikenteen osuus liikenteen aiheuttamista kasvihuonekaasupäästöistä on yli 70 prosenttia ja se vastaa suurimmasta osasta ilmansaasteita⁴, toimet keskittyvät tälle alalle. Samalla kaikki liikennealat voivat – ja niiden tulee – antaa oma panoksensa.

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

² Liikenneala osallistuu kansallisiin kasvihuonekaasupäästöjen vähennystavoitteisiin taakanjakoa koskevan asetuksen mukaisesti (COM(2016) 482).

³ Ks. tämän tiedonannon liitteenä olevaan komission yksiköiden valmisteluasiakirjaan sisältyvä katsaus nykyisiin politiikkoihin.

⁴ Tieliikenne on suurin typpioksidin lähde (39 %) ja merkittävä hiukkaspäästöjen lähde (13 %).

Tekemillään aloitteilla EU luo suotuisat olosuhteet ja tarjoaa vahvoja kannustimia vähäpäästöiseen liikkuvuuteen. Tässä tiedonannossa esitellyt toimet muodostavat osan kokonaisvaltaista lähestymistapaa, joka edellyttää pitkän aikavälin sitoutumista kaikilta sidosryhmiltä, myös jäsenvaltioilta, joiden on tehtävä oma osuutensa vastualueidensa mukaisesti. Eurooppalaisten tutkijoiden, teollisuuden ja palvelualojen olisi jatkettava innovointia ja tehtävä valintoja vuosisadan puoliväliä ajatellen. Ne tarvitsevat oikeanlaisia ja oikea-aikaisia kannustimia ja investointeja, jotta ne voivat saattaa innovaationsa markkinoille Euroopassa ja muualla maailmassa. Myös alueet ja kaupungit ovat tärkeitä toimijoita vähäpäästöisten liikennejärjestelmien toteuttamisessa, sillä niissä ongelmien vaikutukset tuntuvat eniten. Viime kädessä liikenteen käyttäjien oma käyttäytyminen määrittää, olemmeko onnistuneet.

Vain kaikkien toimijoiden pitkäjänteisin toimin EU voi onnistuneesti muuttaa liikennejärjestelmäänsä, joka on erittäin tärkeässä asemassa sen vaurauden ja kansalaisten hyvinvoinnin kannalta.

2. VÄHÄPÄÄSTÖISTÄ LIIKKUVUUTTA KOSKEVA SÄÄNTELYKEHYS

Jotta voidaan helpottaa siirtymistä vähäpäästöiseen liikkuvuuteen ja luoda investoijille varmuutta, EU:n sääntelykehystä on muutettava. Monien aiempien edistysaskeleiden vastapainona on ollut liikenteen kasvava kysyntä, joten lähtökohtana on oltava entistä tehokkaampi liikennejärjestelmä. Liikenteen vähäpäästöinen vaihtoehtoinen energia antaa mahdollisuuden innovointiin ja työpaikkojen luomiseen. Lisäksi voidaan vähentää EU:n riippuvuutta tuontiöljystä.

2.1 LIIKENNEJÄRJESTELMÄN OPTIMOINTI JA SEN TEHOKKUUDEN LISÄÄMINEN

Liikkuvuuden järjestämistapa muuttuu uuden tekniikan, liiketoimintamallien ja liikkuvuusmuotojen myötä. Tästä on osoituksena esimerkiksi vuorovaikutustalouden nopea laajentuminen liikkuvuuden alalla. Liikkuvuuteen vaikuttaa entistä enemmän kysyntä, mikä johtaa resurssien optimaalisempaan käyttöön. Tiedot, selkeämmät hintasignaalit ja multimodaalinen liikennejärjestelmä tukevat tätä muutosta, minkä vuoksi niillä on keskeinen rooli EU:n lähestymistavassa vähäpäästöiseen liikkuvuuteen.

Digitaaliset liikkuvuusratkaisut

Digitaalitekniikan avulla liikenteestä voidaan tehdä entistä turvallisempaa, tehokkaampaa ja kattavampaa. Se mahdollistaa saumattoman liikkuvuuden ovelta ovelle, yhdenmukaisen logistiikan ja lisäarvopalvelut. Tämän potentiaalin hyödyntämiseksi parhaalla mahdollisella tavalla kyseinen teknologia on integroitava tehokkaasti kestävä liikkuvuuden ratkaisuihin. Tästä syystä älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönotosta kaikissa liikennemuodoissa on tullut olennainen osa Euroopan laajuisen multimodaalisen liikenneverkon⁵ kehittämistä.

Tieliikenteessä tehdään parhaillaan paljon työtä vuorovaikutteisten älykkäiden liikennejärjestelmien kehittämisen ja käyttöönoton edistämiseksi. Tätä varten komissio valmistelee nyt kehystä, jotta tällaiset järjestelmät voidaan ottaa nopeasti ja koordinoitusti käyttöön eri puolilla EU:ta.

⁵ Tähän sisältyy Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmä, eurooppalaisen ilmaliikenteen hallinnan nykyaikaistamishanke ja jokiliikenteen tietopalvelu sisävesiliikenteessä.

Oikeudenmukainen ja tehokas hinnoittelu liikenteessä

Oikeiden hintasignaalien antaminen ja ulkoisvaikutusten huomioon ottaminen on yksi taloudellisesti järkevimmistä tavoista kannustaa energiatehokkaampaan liikenteeseen, vähäpäästöisen energian käyttöön ja kaluston nopeampaan uusimiseen. Vaikka maksuja käytetään jo EU:n tasolla kuorma-autojen ja rautatieliikenteen osalta, jäsenvaltioilla ja kunnilla on mahdollisuus toteuttaa henkilöliikenteeseen kohdistuvia toimia. Näillä maksuilla olisi täydennettävä nykyisiä moottoripolttoaineveroja.

Koko EU:ssa maksuissa olisi siirryttävä kohti etäisyyteen ja todellisiin ajokilometreihin perustuvia tiemaksujärjestelmiä, jotta ne vastaisivat paremmin saastuttaja maksaa- ja käyttäjä maksaa -periaatteita. Tätä varten komissio luo normeja yhteentoimiville sähköisille tietullijärjestelmille EU:ssa, jotta voidaan helpottaa uusien tietullijärjestelmien palveluntarjoajien tuloa markkinoille ja alentaa järjestelmän kokonaiskustannuksia.⁶ Lisäksi komissio aikoo tarkistaa raskaiden ajoneuvojen tietulleja koskevaa direktiiviä, jotta maksun perusteena voisivat olla myös erilaiset hiilidioksidipäästö määrät, ja ulottaa eräiden sen periaatteiden soveltaminen paitsi linja-autoihin myös henkilöautoihin ja pakettiautoihin⁷.

Multimodaalisuuden edistäminen

Toimenpiteillä, joilla tuetaan liikennemuotojen integrointia, on tärkeä asema pyrittäessä vähäpäästöiseen liikkuvuuteen, sillä niillä edistetään siirtymistä vähemmän saastuttaviin liikennemuotoihin, kuten sisävesiliikenteeseen, lähimerenkulkuun ja raideliikenteeseen.

Esimerkiksi rautatieliikenteen tarkistetun sääntelykehiksen⁸ tarkoituksena on parantaa rautateiden kilpailukykyä ja lisätä sen houkuttelevuutta sekä tavara- että matkustajaliikenteessä. Intermodaalisuuden edistämiseksi komissio aikoo nykyaikaistaa yhdistettyjen kuljetusten⁹ kannustimia ja valmistelee toimenpiteitä, joilla parannetaan rautateiden tavaraliikenteen liikennekäytävien käytön valmiuksia ja tehokkuutta¹⁰. Komissio tukee multimodaalisten ydinverkkokäytävien käyttöönottoa laatimalla toisen sukupolven työsuunnitelmia ja helpottamalla Euroopan laajuisen verkon toteuttamiseen tähtääviä toimenpiteitä¹¹.

Julkisen liikenteen lisäämiseksi ja tieliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi komissio valmistelee toimia, joilla edistetään kotimaan linja-autoliikenteen kehittämistä.

⁶ Eurooppalaisia sähköisiä tiemaksujärjestelmiä koskeva direktiivi 2004/52/EY ja komission päätös 2009/750/EY.

⁷ Eurovinjettidirektiivin (1999/62/EY) tarkistaminen.

⁸ Neuvosto ja Euroopan parlamentti ovat jo hyväksyneet osan säädöksistä ja jäljellä olevat säädöksetkin ovat lähellä lopullista hyväksymistä (COM(2013) 26, COM(2013) 28 ja COM(2013) 29).

⁹ Äskettäisessä yhdistettyjä kuljetuksia koskevassa arvioinnissa kävi ilmi, että direktiiviä on yksinkertaistettava ja intermodaalisen liikenteen taloudellisia kannustimia tarkistettava.

¹⁰ Kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta annetun asetuksen (EU) N:o 913/2010 tarkistaminen.

¹¹ Ehdotus asetukseksi virtaviivaistamistoimenpiteistä Euroopan laajuisen liikenneverkkoa koskevien yhteisen edun mukaisten hankkien toteuttamiseksi nopeammin.

2.2 VÄHÄPÄÄSTÖISEN VAIHTOEHTOISEN ENERGIAN KÄYTÖN MONINKERTAISTAMINEN LIIKENTEESSÄ

EU:ssa liikenne on edelleen noin 94-prosenttisesti riippuvainen öljystä polttoaineena. Tämä osuus on huomattavasti suurempi kuin millään muulla alalla, ja se tekee liikenteestä erittäin riippuvaisen tuonnista. Vaikka siirtyminen vähäpäästöiseen vaihtoehtoiseen energiaan on liikenteessä jo alkanut, sitä on nopeutettava seuraavien kymmenen vuoden aikana. Tämä antaa Euroopalle mahdollisuuden saavuttaa johtoasema uusissa tuotteissa, kuten kehittyneissä biopolttoaineissa. Tämä edellyttää kuitenkin asianmukaisen infrastruktuurin käyttöönottoa.

Tehokkaat puitteet vähäpäästöiselle vaihtoehtoiselle energialle

Osana nykyisen polttoaineita ja uusiutuvaa energiaa koskevan lainsäädännön¹² tarkistamista komissio tutkii, miten voidaan tarjota merkittävä kannustin sellaisten energiamuotojen innovointiin, joita hiilestä irtautumiseen tarvitaan pitkällä aikavälillä. Tämä voitaisiin toteuttaa esimerkiksi asettamalla polttoainetoimittajille velvoite toimittaa tietty osuus uusiutuvasta vaihtoehtoisesta energiasta, muun muassa kehittyneistä biopolttoaineista ja synteettisistä polttoaineista, esimerkiksi käyttämällä sekoitusvaltuutusta tai velvoittamalla vähentämään toimitetun energian aiheuttamaa kasvihuonekaasujen vaikutusta.

Komissio on jo ilmoittanut, että ravintokasveista tuotetuilla biopolttoaineilla voidaan vähentää liikenteen hiilipäästöjä vain rajallisesti eikä niille pitäisi antaa julkista tukea vuoden 2020 jälkeen¹³. Osana meneillään olevaa analyysia, jolla tuetaan voimassa olevan, polttoaineita ja uusiutuvaa energiaa koskevan lainsäädännön tarkistamista, komissio keskittyy näiden polttoaineiden asteittaiseen poistamiseen ja korvaamiseen edistyneemmillä biopolttoaineilla. Vaikutuksia arvioidaan huolellisesti ja huomioon otetaan muun muassa kehittyneiden biopolttoaineiden edellyttämät investointitarpeet ja se, että ilman tukea ne eivät voi tässä vaiheessa kilpailla fossiilisten polttoaineiden tai ravintokasveista tuotettujen biopolttoaineiden kanssa.¹⁴

Vähäpäästöistä vaihtoehtoista energiaa koskevat näkymät vaihtelevat eri liikennemuotojen välillä. Eniten erilaisia vaihtoehtoja on tällä hetkellä saatavilla henkilöautoille ja kaupunkiliikenteen linja-autoille. Rautateiden osalta ratkaisu on melko yksinkertainen eli sähköistäminen. Kehittyneet biopolttoaineet ovat keskipitkällä aikavälillä erityisen tärkeitä ilmailulle sekä kuorma-autoille ja pitkän matkan linja-autoille. Maakaasua odotetaan käytettävän entistä enemmän vaihtoehtona meriliikenteen polttoaineille ja kuorma-autoissa ja pitkän matkan linja-autoissa käytettävälle dieselille. Sen potentiaalia voidaan parantaa huomattavasti käyttämällä biometaania ja synteettistä metaania (sähkö–kaasu-muuntaminen).

Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotto

Suuri osa vaihtoehtoisista polttoaineista (sähkö mukaan lukien) edellyttää tiettyjä nykyisen polttoaineiden täydennysjärjestelmän ulkopuolisia infrastruktuureja. Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetussa direktiivissä¹⁵ käsitellään

¹² Direktiivi 2009/28/EY uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä ja direktiivi 98/70/EY bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta.

¹³ *Ilmasto- ja energiapolitiikan puitteet vuosille 2020–2030*, COM(2014) 15.

¹⁴ Kehittyneille biopolttoaineille voidaan myöntää tukea, jos noudatetaan energia- ja ympäristötukea koskevissa suuntaviivoissa vahvistettuja edellytyksiä.

¹⁵ Direktiivi 2014/94/EU.

sisämarkkinoilla sovellettavia yhteisiä normeja, asianmukaisen infrastruktuurin saatavuutta ja kuluttajille suunnattuja tietoja polttoaineiden ja ajoneuvojen yhteensopivuudesta. Valmisteilla on menetelmä, jolla polttoaineiden hintoja voidaan vertailla.

Tämän direktiivin perusteella jäsenvaltiot laativat marraskuuhun 2016 mennessä toimintapoliittiset kehykset julkisesti saatavilla olevien latauspisteiden ja maakaasun tankkausasemien sekä vaihtoehtoisesti vedyn tankkausasemien käyttöönottoa varten¹⁶. Jotta sähkökäyttöiset ajoneuvot hyväksytään ja otetaan käyttöön yleisesti, lataus- ja huoltoinfrastruktuurin on oltava laajalti käytettävissä kaikkialla Euroopassa. Lopullisena tavoitteena on mahdollistaa automatka halki Euroopan ja tehdä sähköisten ajoneuvojen lataamisesta yhtä helppoa kuin polttoainetankin täyttämisestä.

EU tukee tätä käyttöönottoa taloudellisesti ja sidosryhmäfoorumiensa¹⁷ kautta. Käynnissä olevissa hankkeissa kehitetään liiketoimintamallia ja testataan toteutettavuutta käytännön kokeiden avulla. Hankkeita on lähes 100, ja niissä yhdistyvät yli 1 miljardin euron yksityiset ja julkiset investoinnit ja lähes 600 miljoonan euron arvoinen EU:n tuki¹⁸. Tässä yhteydessä olisi hyödynnettävä myös Euroopan strategisten investointien rahaston tarjoamia rahoitusmahdollisuuksia. Komissio arvioi, olisiko olemassa olevia rahoitusvälineitä mukautettava, jotta voidaan helpottaa lataamista ja vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevien, rajat ylittävien investointihankkeiden toteuttamista. Energiatohokkuutta koskevan työnsä yhteydessä komissio tutkii vaihtoehtoja, joilla voidaan edistää sähköautojen latauspisteiden asentamista rakennuksiin.

Sähköisen liikkuvuuden yhteentoimivuus ja standardointi

Standardointi ja yhteentoimivuus ovat olennaisen tärkeitä erityisesti sähköisen liikenteen kannalta, jotta voidaan hyödyntää sisämarkkinoiden laajuutta ja poistaa kaikkialla EU:ssa esteitä sähköajoneuvojen lataamiselle. EU:n laajuisten sähköisen liikenteen palvelumarkkinoiden luominen edellyttää lisätoimia. Näitä toimia ovat esimerkiksi maksujen rajat ylittävä yhteentoimivuus ja latauspisteitä koskevien tosiaikaisten tietojen antaminen.

EU:n laajuisia standardeja kehitetään parhaillaan yhteistyössä EU:n jäsenvaltioiden, teollisuuden ja eurooppalaisten standardointielinten kanssa. Autoille on jo olemassa yhteinen pistokestandardi ja seuraavana ovat vuorossa standardit induktiolataukselle, akuille sekä sähkökäyttöisten bussien ja moottoripyörien latauspistokkeille. Komissio on myös avannut laboratorion, jonka tarkoituksena on varmistaa, että seuraavan sukupolven sähköautot ja älykkäät verkot ovat täysin yhteentoimivia. Apuna käytetään yhdenmukaistettuja standardeja, teknologian validointia ja testausmenetelmiä. EU osallistuu myös tämän alan kansainvälisiin toimiin esimerkiksi Yhdysvaltojen ja YK:n Euroopan talouskomission kanssa.

2.3 KOHTI PÄÄSTÖTTÖMIÄ AJONEUVOJA

Liikennejärjestelmän tehokkuuden parantamista ja siirtymistä vähäpäästöiseen vaihtoehtoiseen energiaan on täydennettävä politiikkatoimilla, joilla tuetaan ajoneuvojen tehokkuutta ja niihin liittyvää innovointia sekä tällaisten tuotteiden kysyntää.

¹⁶ Jos jäsenvaltioiden toimintapoliittisiin toimiin sisältyy valtiontuen myöntäminen, niiden on noudatettava sovellettavia valtiontukisääntöjä.

¹⁷ Kuten kestävän liikenteen foorumi.

¹⁸ Yhteisrahoitetaan yksityisin ja julkisin varoin, mukaan lukien Verkkojen Eurooppa -väline ja Euroopan rakenne- ja investointirahastot.

Tieliikenteessä polttomoottoria on parannettava edelleen. Siirtymistä kohti vähäpäästöisiä ja päästöttömiä ajoneuvoja on kuitenkin tuettava monenlaisilla toimenpiteillä kaikilla politiikan aloilla, jotta varmistetaan sekä valmistajien että käyttäjien osallistuminen. Poliittikkatoimissa on kiinnitettävä aikaisempaa enemmän huomiota myös kuorma- ja linja-autoihin.

Ajoneuvojen testauksen parantaminen kuluttajien luottamuksen palauttamiseksi

Komissio on viime vuoden aikana tehnyt merkittäviä muutoksia siihen, miten ajoneuvojen päästöjä mitataan ja todennetaan. Uudet todellisissa ajo-olosuhteissa syntyvien päästöjen testit¹⁹ otetaan nyt nopeasti käyttöön, jotta ilman epäpuhtauksien raja-arvoilla on enemmän käytännön vaikutusta ja kuluttajat voivat jälleen luottaa niihin. Uusi tyyppihyväksyntäkehys vahvistaa riippumatonta testausta, markkinavalvontaa ja täytäntöönpanoa Euroopassa²⁰. Ajoneuvojen ympäristöominaisuuksia koskevalla avoimuudella²¹ ja luotettavuudella varmistetaan, että kuluttajien luottamus palautuu. Ne tarjoavat myös lisävälineitä, joilla voidaan ratkaista vakavia ilmanlaatuongelmia eri puolilla EU:ta.

Uusi globaali testimenetelmä eli yhdenmukaistettu kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälinen testimenetelmä otetaan käyttöön, jotta saadaan realistisemmat ja tarkemmat hiilidioksidipäästö- ja polttoaineenkulutusarvot²². Vuoden 2020 jälkeiselle ajalle asetettavat henkilö- ja pakettiautojen normit perustuvat tähän uuteen testimenetelmään ja uusia normeja määriteltäessä on otettava huomioon uuden testin korkeampi vaatimustaso.

Komissio tutkii myös todellisen polttoaineenkulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen mittauksen toteuttamiskelpoisuutta samoin kuin mahdollisuutta käyttää tällaisia tietoja kuluttajille suunnatussa tiedotuksessa ja valvoa testausmenettelyiden tarkkuutta²³.

Henkilö- ja pakettiautoja koskeva vuoden 2020 jälkeinen strategia

Uusiin henkilö- ja pakettiautoihin sovellettavat EU:n polttoainetehokkuutta koskevat normit ovat osoittautuneet vahvaksi ajoneuvoteknologiaan liittyvän innovoinnin ja tehokkuuden edistäjäksi²⁴. Ajoneuvojen jälkimarkkinoiden ansiosta niiden hyödyt leviävät vähitellen koko ajoneuvokantaan. Perinteisten polttomoottoreiden päästöjä on tarpeen vähentää edelleen vuoden 2020 jälkeen. Päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen on oltava käytössä ja saatava merkittävä markkinaosuus vuoteen 2030 mennessä. Tätä siirtymistä on kannustettava sekä tarjonta- että kysyntäpuolen toimenpiteillä niin EU:n tasolla kuin jäsenvaltio-, alue- ja paikallistasolla.

¹⁹ Komission asetus (EU) 2016/427, annettu 10. maaliskuuta 2016 (todellisia ajonaikaisia päästöjä koskeva ensimmäinen sääntelypaketti) ja komission asetus (EU) 2016/646, annettu 20. huhtikuuta 2016 (todellisia ajonaikaisia päästöjä koskeva toinen sääntelypaketti).

²⁰ Komission 27. tammikuuta 2016 hyväksymä ehdotus uudeksi asetukseksi, COM(2016) 31.

²¹ Komissio ehdottaa myös, että kunkin ajoneuvon päästöjen vaatimustenmukaisuus osoitetaan sen vaatimustenmukaisuustodistuksessa, jolloin kuluttajat saavat tiedot ajoneuvon päästötasosta täysin avoimesti. Tämä on tarkoitus sisällyttää todellisia ajonaikaisia päästöjä koskevaan kolmanteen sääntelypakettiin, jota valmistellaan parhaillaan.

²² Moottoriajoneuvoja käsittelevä tekninen komitea, joka koostuu jäsenvaltioiden edustajista, puolsi 14. kesäkuuta 2016 järjestetyssä äänestyksessä komission asetusluonnosta, joka koskee yhdenmukaistetun kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälisen testimenetelmän käyttöönottoa.

²³ Riippumattoman tieteellisen neuvonannon mekanismin puitteissa suoritetaan parhaillaan komission puolesta eri vaihtoehtojen tieteellistä arviointia.

²⁴ Arviointi koskee asetuksia (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011, joissa vahvistetaan henkilö- ja pakettiautojen päästövähennysnormit.

Komissio valmistelee vuoden 2020 jälkeisiä hiilidioksidinormeja henkilö- ja pakettiautoille ja arvioi niistä aiheutuvia kustannuksia ja hyötyjä, vaikutuksia kilpailukykyyn ja teollisuuspolitiikan kehitystä koko EU:ssa ja kansainvälisellä tasolla. Lisäksi se analysoi erilaisia tapoja edistää vähäpäästöisiä ja päästöttömiä ajoneuvoja tekniikasta riippumattomalla tavalla, kuten asettamalla niitä koskevia erityisiä tavoitteita. Tällaiset ajoneuvot on määriteltävä asianmukaisesti²⁵, mukaan lukien vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen mahdollinen erottaminen toisistaan. Lisäksi arvioidaan vuoden 2020 jälkeistä aikaa koskevan kehityksen yleistä aikataulua, erityisesti välitavoitteen asettamista ennen vuotta 2030. Kaluston uusimisajat edellyttävät, että toimet toteutetaan mahdollisimman aikaisessa vaiheessa. Komissio käynnistää julkisen kuulemisen, joka koskee näitä vaihtoehtoja sekä tätä strategiaa.

Näitä toimenpiteitä on tuettava kehittämällä uuden sukupolven sähköakkujen tuotantoa EU:ssa.

Vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen markkinoiden luomista on edistettävä entistä enemmän kuluttajien parissa. Tämän vuoksi komissio pyrkii parantamaan kuluttajatiedotusta autojen merkintöjen²⁶ avulla ja antamaan tukea julkisia hankintoja koskevien sääntöjen muodossa. Jäsenvaltiot, paikalliset ja kunnalliset viranomaiset sekä tuottajat itse voivat tarjota tarvittavia kannustimia.

Kuluttajien tietotaso on erityisen suuri ongelma sähkö- ja polttokennokäyttöisten ajoneuvojen osalta. Akkuteknologian kehityksen ansiosta valinnanvara lisääntyy, kustannukset alenevat ja tankkaus- ja ylläpitokustannukset ovat huomattavasti alhaisemmat perinteisiin polttoaineisiin verrattuna. Mahdolliset käyttäjät on saatava tietoisiksi näistä hyödyistä. Päästöjen, myös käytetyn polttoaineen tai energian aiheuttamien, ilmoittamista koskevalla kokonaisvaltaisemmalla lähestymistavalla voitaisiin edelleen lisätä kuluttajien valinnanmahdollisuuksia, parantaa vaihtoehtoisten polttoaineiden asemaa ja vähentää hiilidioksidipäästöjä entisestään.

Veroinstrumentit ovat erittäin tehokkaita välineitä, kun halutaan vaikuttaa kuluttajien käyttäytymiseen. Jäsenvaltiot soveltavat edelleen monia ristiriitaisia verokannustimia, jotka jarruttavat vähäpäästöiseen liikkuvuuteen siirtymistä. Näitä ovat esimerkiksi fossiilisten polttoaineiden tuet, joita myönnetään joidenkin polttoaineiden alhaisen verokannan ja työsuhdeautojen verotuksen muodossa. Näitä jäsenvaltioiden hallinnoimia järjestelmiä on tarkistettava, jotta varmistetaan myönteiset kannustimet vähäpäästöisille ajoneuvoille ja vähäpäästöiselle liikenteen energialle. Työsuhdeautoja koskevalla hyvin suunnitellulla järjestelmällä voisi olla suuri merkitys vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottamiseksi, sillä tällaista kalustoa on paljon ja sitä vaihdetaan nopeasti.

²⁵ Nykyisissä asetuksissa (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 määritellään superbonusjärjestelmä ajoneuvoille, joiden pakokaasupäästöt ovat alle 50 g/km (tähän sisältyvät jotkin ladattavat hybridiautot sekä sähköautot ja polttokennoajoneuvot (eli vetykäyttöiset ajoneuvot).

²⁶ Ensimmäisessä vaiheessa julkaistaan yhdessä tämän strategian kanssa arviointi autojen hiilidioksidimerkintöjä koskevasta direktiivistä (direktiivi 1999/94/EY). Komissio voi myös harkita mahdollisuutta laajentaa merkinnät kattamaan muut saasteet.

Vuoden 2020 jälkeinen strategia kuorma- ja linja-autoille

Kuorma- ja linja-autojen tuottamien päästöjen osuus on nykyisin noin neljännes tieliikenteen hiilidioksidipäästöistä, ja niiden ennustetaan kasvavan jopa 10 prosenttia vuosina 2010–2030²⁷. Vaikka kuorma- ja linja-autoihin on sovellettu samanlaisia ilmansaastenormeja kuin henkilö- ja pakettiautoihin, ja kyseisten ajoneuvojen on nyt täytettävä nämä normit todellisissa ajo-olosuhteissa, EU:ssa ei ole niille polttoainetehokkuusnormeja eikä hiilidioksidin seurantajärjestelmää, kuten henkilö- ja pakettiautoille.

Ensimmäisessä vaiheessa komissio valmistelee kahta ehdotusta: yksi koskee näiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineen kulutuksen sertifiointia ja toinen sertifioidujen tietojen seuranta ja niitä koskevaa raportointia. Nämä toimenpiteet lisäävät avoimuutta ja helpottavat myös tiemaksujen eriyttämistä.

EU:n on lisäksi otettava käyttöön toimenpiteitä, joilla aktiivisesti vähennetään kuorma- ja linja-autojen hiilidioksidipäästöjä. Muualla maailmassa, kuten Yhdysvalloissa, Kiinassa, Japanissa ja Kanadassa, on jo otettu käyttöön asiaa koskevia normeja, ja eräät eurooppalaiset valmistajat osallistuvat näihin järjestelmiin. Eurooppa ei saa jäädä jälkeen. Alhaisemmat tavaroiden kuljetuskustannukset ja polttoainekulutukseltaan tehokkaammat ajoneuvot hyödyttävät koko taloutta ja viime kädessä kuluttajia ja matkustajia. Jälkimarkkinoilla hyöty leviää pienille ja keskisuurille liikenteenharjoittajille.

Tämän vuoksi komissio nopeuttaa tällaisten ajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeja koskevien suunnitteluvaihtoehtojen analysointia ja käynnistää julkisen kuulemisen, joka luo perustaa ehdotuksen tekemiseksi tämän toimikauden aikana. Kun otetaan huomioon, että kuorma-autojen keskimääräinen käyttöikä on noin 10 vuotta, vuonna 2020 myydyillä ajoneuvoilla liikennöidään Euroopan teillä vielä vuonna 2030. Jotta asiassa edistytäisiin nopeasti, erilaiset normivaihtoehdot otetaan huomioon, myös ne, jotka koskevat koko ajoneuvoa, tai ne, jotka koskevat ainoastaan moottoreita. Tavoitteena on päästöjen vähentäminen hyvissä ajoin ennen vuotta 2030. Komissio aikoo hyödyntää analyysissään kaikkia käytettävissä olevia tietoja, kuten simulointityökalua²⁸, joka on kehitetty tiiviissä yhteistyössä sidosryhmien kanssa.

Mahdollisuus ottaa käyttöön vähäpäästöisiä tai päästöttömiä teknologioita vaihtelee ajoneuvoluokittain. Eräissä ajoneuvoluokissa, kuten kaupunkilinja-autojen kohdalla, päästöttömien teknologioiden varhainen käyttöönotto näyttää mahdolliselta ja sen vuoksi olisi tarkasteltava erillistä päästöttömyyttä koskevaa tavoitetta. Julkiset hankinnat ovat tehokas väline, jolla voidaan luoda markkinoita innovatiivisille tuotteille, ja sitä olisi käytettävä tällaisten ajoneuvojen käyttöönoton tukemiseksi. Koska kunnalliset ja paikalliset viranomaiset suorittavat merkittävän osan julkisista hankinnoista, niiden on mahdollista ottaa käyttöön vähäpäästöistä vaihtoehtoista energiaa käyttäviä julkisen liikenteen ajoneuvoja. Tällaisten julkisten hankintojen tehostamiseksi entisestään komissio valmistelee parhaillaan puhtaita moottoriajoneuvoja koskevan direktiivin²⁹ tarkistusta. Direktiivillä otettiin käyttöön kestävän kehityksen velvoitteet EU:ssa tehtävissä julkisissa hankinnoissa. Tällä hetkellä arvioitavia vaihtoehtoja ovat soveltamisalan laajentaminen, sääntöjen noudattamista koskevien vaatimusten tiukentaminen ja hankintatavoitteet.

²⁷ EU Reference Scenario 2016: Energy, transport and GHG emissions - Trends to 2050.

²⁸ Ajoneuvojen energiankulutuksen laskentaväline.

²⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/33/EY, annettu 23. huhtikuuta 2009, puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä.

3. SUOTUISA TOIMINTAYMPÄRISTÖ VÄHÄPÄÄSTÖISELLE LIKKUVUUELLE

Siirtymistä vähäpäästöiseen liikkuvuuteen tuetaan kaikilla tasoilla useilla monialaisilla aloitteilla ja toimilla.

Energiaunioni: liikenne- ja energiajärjestelmien yhdistäminen

Vähäpäästöinen liikkuvuus voi vaikuttaa energian toimituksiin lisäämällä joidenkin energialähteiden kysyntää ja vähentämällä toisten kysyntää. Fossiilisten polttoaineiden toimittajien on tartuttava uusiin mahdollisuuksiin, jotka liittyvät liikenteen vähäpäästöiseen vaihtoehtoiseen energiaan. Vähäpäästöinen liikkuvuus voisi lisätä sähkön kysyntää ja luoda painetta sähköntuotannolle hiilipäästöjen vähentämiseksi EU:n päästökauppajärjestelmän puitteissa.

Vaikka olemassa oleva sähköinfrastruktuurin kapasiteetti riittää kattamaan sähkön laajamittaisen käytön liikenteessä³⁰, haasteita voi ilmetä jakelutasolla ruuhka-aikoina. Tämän vuoksi komissio valmistelee energiaunionistrategian³¹ mukaisesti sähkömarkkinoiden rakennetta koskevaa ehdotusta, jonka tarkoituksena on helpottaa sähköisen liikkuvuuden integraatiota kannustamalla lataamaan silloin, kun sähkön hinta on alhaalla sen vuoksi, että kysyntä on vähäistä tai tarjonta suurta. Ehdotus saattaa myös vähentää oman tuotannon, varastoinnin ja uusiutuvan sähkön kulutuksen esteitä. Näin helpotettaisiin esimerkiksi kuluttajien mahdollisuuksia käyttää omista aurinkopaneeleistaan tuotettua sähköä ajoneuvojen lataamisessa.

Pitkällä aikavälillä ajoneuvojen akuista voisi myös tulla erottamaton osa sähköjärjestelmää ja ne voisivat tuottaa tarvittaessa energiaa verkkoon. Samoin vetyä, biometaaniamia ja synteettisiä polttoaineita voitaisiin valmistaa sähköstä, kun sen hinnat ovat alhaisia, ja näin muodostaa eräänlainen energiavarasto.

Tutkimus, innovointi ja kilpailukyky

Tutkimus- ja innovointitoimintaa on lisättävä, jotta voidaan tukea siirtymistä pitkällä aikavälillä päästöttömään liikkuvuuteen. Komissio aikoo esittää myöhemmin tänä vuonna yhdenmukaisen tutkimus-, innovointi- ja kilpailukykystrategian energiaunionia varten. Siinä kootaan yhteen kolme toisiinsa liittyvää osa-aluetta, jotka ovat energiateknologiat, liikenne ja teollisuus. Tavoitteena on varmistaa johdonmukaisuus laajemmasta tutkimus-, innovointi- ja kilpailukykykypolitiikasta parhaillaan käytävien horisontaalisten keskustelujen kanssa.

Vastedes resurssit olisi keskitettävä innovatiivisiin ja vähäpäästöisiin vaihtoehtoihin ja niiden käyttöönottoon. On tärkeää asettaa selkeät prioriteetit ja maksimoida synergiat esimerkiksi liikenne- ja energiajärjestelmien välillä, muun muassa kehittämällä sellaisia energian varastointiratkaisuja, mukaan lukien seuraavan sukupolven akut, jotka vastaavat liikenteen tarpeita ja antavat Euroopalle mahdollisuuden kehittää tuotantopohja tällaisten ratkaisujen massatuotantoa varten. Liikenteessä käytettävästä energiasta voidaan todeta, että fossiilisiin polttoaineisiin perustuvat perinteiset markkinat kutistuvat ja uusia mahdollisuuksia avautuu vähäpäästöisille vaihtoehdoille. Tutkimustoimissa olisi sen vuoksi keskityttävä myös

³⁰ Liikenteen tuoman sähkönkysynnän lisääntymisen vastapainona olisi kysynnän supistuminen muilla aloilla energiatehokkuuden parantumisen vuoksi.

³¹ *Joustavaa energiaunionia ja tulevaisuuteen suuntautuvaa ilmastomuutospolitiikkaa koskeva puitestrategia*, COM(2015) 80 final.

kehittyneisiin bio- ja synteettisiin polttoaineisiin. Tämä on tärkeää olemassa olevan tieliikennekaluston saattamiseksi hiilivapaaksi samoin kuin aloilla, jotka voisivat olla edelleen ainakin osittain riippuvaisia nestemäisistä polttoaineista, kuten ilmailu.

Teollisuus investoi tutkimukseen ja innovointiin, ja Euroopalla on perinteisesti ollut vahva asema liikenteen alan valmistusteollisuudessa. Tämä asema on säilytettävä. Tieliikenteen alasta voidaan todeta, että vaikka EU:ssa on edelleen eniten polttomoottorien kehittämiseen tähtääviä patentteja, muualla maailmassa on enemmän vaihtoehtoisia energiaa koskevia patentteja. Tämä hyödyttää EU:n ulkopuolisia alueita, joilla myös vähäpäästöisten ajoneuvojen markkinat kasvavat EU:ta nopeammin. EU:lla ei yksinkertaisesti ole varaa siihen, että uusien teknologioiden innovointi ja kehittäminen (ja niihin liittyvien työpaikkojen luonti) tapahtuu pääasiassa unionin ulkopuolella. EU:n on edelleen johdettava maailmanlaajusten standardien luomista.

Vähäpäästöisen liikkuvuuden ja innovoinnin on oltava olennainen osa kaikkien jäsenvaltioiden teollisuuspolitiikkoja. Kysymys kilpailukyvystä ei koske ainoastaan suuria ajoneuvojen valmistajia – oli kyse autoista, raskaista hyötyajoneuvoista, lentokoneista, junista tai aluksista. Osien valmistajat, jotka ovat usein pieniä ja keskisuuria yrityksiä, ovat tärkeä osa Euroopan valmistusteollisuutta.

Digitaalitekнологia

Digitaalitekнологia tarjoaa merkittävää potentiaalia liikennejärjestelmän optimointiin ja avaa uusia mahdollisuuksia valmistusteollisuudelle ja palveluille. Digitaalitekнологia edistää myös liikenteen integroimista muihin järjestelmiin, kuten energiajärjestelmiin, ja lisää liikennealan tehokkuutta.

Jotta digitalisoinnista saataisiin kaikki hyöty liikenteen alalla, on kuitenkin tarpeen luoda sääntelykehykset, joilla edistetään kehitystä ja tällaisten teknologioiden markkinoille tuloa. Lisäksi on laadittava standardit yhteentoimivuuden varmistamiseksi, myös rajojen yli, ja mahdollistettava tietojen vaihto samalla kun otetaan huomioon tietosuojaa ja verkkoturvallisuutta koskevat kysymykset. Digitaalisten sisämarkkinoiden strategian³² puitteissa komissio valmistelee vapaata tietovirtaa koskevaa aloitetta, jolla pyritään estämään perusteettomat rajoitukset tietojen sijainnille ja jossa käsitellään tietojen saatavuuteen ja käyttöön liittyviä kysymyksiä, myös liikenteen ja liikennetietojen osalta. Euroopan teollisuuden digitalisointia koskevassa tiedonannossa³³ komissio on jo esittänyt toimenpiteitä, joilla tuetaan uusia liiketoimintamalleja, kuten yhteisötaloutta.

Osaaminen

On arvioitu, että liikenneala työllistää yli 15 miljoonaa ihmistä, mikä vastaa 7:ää prosenttia EU:n kokonaistyöllisyydestä³⁴. Uusia taitoja tarvitaan täydentämään teknologista siirtymää kohti vähäpäästöistä liikkuvuutta. Komission uusi osaamisohjelma Euroopalle³⁵ pyrkii vastaamaan tähän haasteeseen. Auto- ja meritekнологia ovat kaksi ensimmäistä alaa, joilla sovelletaan alakohtaisen osaamisyhteistyön suunnitelmaa.

³² COM(2015) 192.

³³ COM(2016) 180.

³⁴ Vuoden 2014 luvut perustuvat Eurostatin työvoimatutkimukseen (15–64-vuotiaat). Noin 11 miljoonaa työpaikkaa kuljetuspalveluissa (mm. posti- ja kuriiritoiminta) ja yli 4 miljoonaa kuljetusvälinevalmistuksessa.

³⁵ COM(2016) 381.

Investoinnit

Tämä vähäpäästöisen liikkuvuuden strategia pyrkii myös tarjoamaan tarvittavaa varmuutta sijoittajille. EU:n sijoitusinstrumenteilla pyritään tukemaan liikennejärjestelmän suurempaa tehokkuutta tekniikasta riippumatta, liikenteen vähäpäästöistä vaihtoehtoisista energiaa sekä vähäpäästöisiä ja päästöttömiä ajoneuvoja.

Euroopan investointiohjelma on ratkaisevan tärkeässä asemassa tuettaessa näitä tavoitteita. Liikenteen hankesuunnitelman toteuttaminen on edistynyt huomattavasti Euroopan strategisten investointien rahaston kautta. Siinä on keskitytty tarvittavien yksityisten ja julkisten investointien liikkeelle saamiseen sekä riskinsietokyvyn ja toteuttamisvarmuuden lisäämiseen tuettaessa hankkeita, joilla on vaikeuksia saada pitkäaikaista rahoitusta.³⁶ Tähän tukeen voivat sisältyä myös foorumien perustaminen ja muut asiaan liittyvät toimet, joilla autetaan kaupunkeja yhdistämään ja hankkimaan rahoitusta. Lisäksi tarjotaan teknistä apua Euroopan investointineuvontakeskuksen kautta.

Käytettävissä on myös useita EU:n rahastoja. Euroopan rakenne- ja investointirahastojen liikenteeseen liittyvät määrärahat ovat yhteensä 70 miljardia euroa. Tästä määrästä 39 miljardilla eurolla tuetaan vähäpäästöiseen liikkuvuuteen siirtymistä. Tähän puolestaan sisältyy 12 miljardia euroa vähähiilistä, multimodaalista kestävästä kaupunkiliikennettä varten. Verkkojen Eurooppa -välineen rahoitusosuus on 24 miljardia euroa. Merkittävä osa Horisontti 2020 -puiteohjelmaan sisältyvästä liikenteen tutkimus- ja innovointiohjelmasta, jonka määrärahat ovat 6,4 miljardia euroa, kohdennetaan vähähiiliseen liikkuvuuteen.

Kaupunkien toimet

Kaupunkiliikenteen osuus on 23 prosenttia EU:n kasvihuonekaasupäästöistä. Se on myös yksi syy siihen, miksi monet kaupunkialueet ovat rikkoneet ilmansaasteita koskevia raja-arvoja. Nyt käsillä olevan strategian toteuttaminen riippuu paljolti kaupungeista ja kunnista. Kaupungit ovat jo nyt edelläkävijöitä vähäpäästöiseen liikkuvuuteen siirtymisessä. Ne tarjoavat kannustimia vähäpäästöiseen vaihtoehtoiseen energiaan ja vähäpäästöisiin ajoneuvoihin siirtymiseksi. Osana kattavaa lähestymistapaa ne edistävät siirtymistä toisenlaiseen liikkumismuotoon, kuten aktiiviseen liikkumiseen (pyöräily ja kävely), julkiseen liikenteeseen ja/tai yhteisiin liikkuvuusohjelmiin eli polkupyörien ja autojen yhteiskäyttöön ja/tai yhteiskyyteihin, ruuhkautumisen ja saastumisen vähentämiseksi kaupungeissa. Tämä tapahtuu kestävästä kaupunkiliikenteen suunnittelun avulla, yhdistämällä aluesuunnittelua ja tarkastelemalla liikkuvuuden kysyntää.

Monet Euroopan kaupungit asettavat kunnianhimoisia tavoitteita Pariisin sopimuksen ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Komissio tukee näitä toimia muun muassa kaupunkien ja koskevan EU:n toimintaohjelman ja sen kumppanuuksien puitteissa. Parhaiden käytänteiden vaihtoa ja uusien tekniikoiden hyödyntämistä paikallisella tasolla olisi edelleen helpotettava eri aloitteiden kautta. Näitä aloitteita ovat esimerkiksi kaupunginjohtajien ilmastosopimus, älykkäät kaupungit ja yhteisöt, eurooppalainen innovaatiokumppanuus ja CIVITAS-aloite puhtaamman ja paremman kaupunkiliikenteen aikaansaamiseksi.

³⁶ Esimerkkinä mainittakoon käynnissä oleva rahoitustuotteiden suunnittelutyö, jonka tarkoituksena on vapauttaa investointeja vähäpäästöiseen linja-autokalustoon tai parantaa laivojen ympäristötehokkuutta.

Kansainvälistä kuljetusta koskevat maailmanlaajuiset toimet

Ilmailualan päästöjen vähentämiseksi toteutetaan parhaillaan monenlaisia toimia. Näistä voidaan mainita merkittävät teknologian edistysaskeleet ja polttoainetehokkaammat ilma-alukset sekä ilmaliikenteen hallinnan parannukset. Edistystä on kuitenkin vielä tapahduttava erityisesti kansainvälisellä tasolla, koska lentoliikenteen kasvun nopeus ylittää päästöjen vähennysnopeuden. EU on täysin sitoutunut siihen, että kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) tämän vuoden yleiskokouksessa saavutetaan yhteisymmärrys maailmanlaajuisesta markkinapohjaisesta mekanismista kansainvälisen lentoliikenteen aiheuttamien päästöjen hillitsemiseksi ja hiilineutraalin kasvun saavuttamiseksi vuodesta 2020 alkaen. Tämän maailmanlaajuisen markkinapohjaisen mekanismin ja muiden toimenpiteiden, kuten äskettäin hyväksytyn uusien ilma-alusten kansainvälisen hiilidioksidipäästöjen standardin, tarkoituksena on varmistaa kansainvälisen ilmailun hiilineutraali kasvu vuodesta 2020 alkaen. EU aikoo tarkistaa omaa sisäistä toimenpidettään (EU:n päästökauppajärjestelmä ilmailualalla) yleiskokouksen tulosten perusteella.

EU on kansainväliseen merenkulkuun käytettävien alusten energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin käyttöönoton pohjalta täysin sitoutunut varmistamaan, että kansainvälisessä merenkulkujärjestössä saadaan myöhemmin tänä vuonna aikaan luotettava ja pakollinen maailmanlaajuinen sopimus kansainvälisen meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä koskevien tietojen keruusta ja niistä raportoinnista. Tätä on täydennettävä nopeasti kansainvälisellä sopimuksella merenkulkualan päästöjen vähennystavoitteista. Tämän jälkeen olisi toteutettava toimenpiteitä, joilla lievennetään kansainvälisen meriliikenteen päästöjä. EU:lla on jo voimassa lainsäädäntöä, jonka mukaan EU:n satamia käyttävien alusten on vuodesta 2018 seurattava päästöjä, todennettava ne ja raportoitava niistä. EU voi mukauttaa tätä lainsäädäntöä, jos maailmanlaajuisesta järjestelmästä tehdään kansainvälinen sopimus. Ilmansaasteiden osalta komissio kannattaa kansainvälisen merenkulkujärjestön suunnittelemaa lisätoimia näiden päästöjen vähentämiseksi. Tällaisia toimia ovat uusien päästöjen valvonta-alueiden nimeäminen ja polttoaineen rikkipitoisuutta koskevan kansainvälisen ylärajan täytäntöönpano vuonna 2020.

EU on edelleen sitoutunut sekä vähentämään päästöjä että tukemaan taloudellisesti ja teknisesti valmiuksien kehittämistä kaikkialla maailmassa. EU on jo sitoutunut monien kehitysmaiden valmiuksien kehittämishankkeisiin yhteistyössä sekä kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön että kansainvälisen merenkulkujärjestön kanssa. Tarkoituksena on varmistaa aidosti maailmanlaajuisen valmiuksien kehittäminen tuleviin haasteisiin vastaamiseksi, mukaan lukien koko Afrikka ja eräät vähiten kehittyneet maat ja pienet saarivaltiot.

4. PÄÄTELMÄT

Tämän vähäpäästöisen liikkuvuuden strategian tarkoituksena on edistää merkittävästi EU:n talouden nykyaikaistamista, auttaa vähentämään liikenteen päästöjä ja täyttää EU:n sitoumukset Pariisin sopimuksen mukaisesti.

Komissio pyytää Euroopan parlamenttia, neuvostoa, Euroopan talous- ja sosiaalikomiteaa ja alueiden komiteaa hyväksymään strategian ja kehottaa kaikkia toimijoita osallistumaan aktiivisesti ja vaikuttamaan sen täytäntöönpanon onnistumiseen tekemällä yhteistyötä kaikilla tasoilla ja kaikilla aloilla.

Tämän strategian yhteydessä komissio käynnistää julkiset kuulemiset tieliikenteen (henkilö- ja pakettiautot sekä kuorma- ja linja-autot) päästöjen vähentämistä koskevasta lähestymistavasta.