



28.6.2018

MIETINTÖ

aiheesta ”Eurooppa liikkeellä: tulevaisuuden liikkuvuutta EU:ssa koskeva ohjelma”
(2017/2257(INI))

Liikenne- ja matkailuvaliokunta

Esittelijä: István Ujhelyi

SISÄLTÖ

	Sivu
EUROOPAN PARLAMENTIN PÄÄTÖSLAUSELMAESITYS.....	3
PERUSTELUT.....	17
YMPÄRISTÖN, KANSANTERVEYDEN JA ELINTARVIKKEIDEN TURVALLISUUDEN VALIOKUNNAN LAUSUNTO	20
TIEDOT HYVÄKSYMISESTÄ ASIASTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA	28
LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ ASIASSA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA	29

EUROOPAN PARLAMENTIN PÄÄTÖSLAUSELMAESITYS

aiheesta ”Eurooppa liikkeellä: tulevaisuuden liikkuvuutta EU:ssa koskeva ohjelma” (2017/2257(INI))

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon komission tiedonannon ”Eurooppa liikkeellä: Puhdas, kilpailukykyinen ja verkotettu liikenne ja liikkuvuus kaikille sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla” (COM(2017)0283),
- ottaa huomioon Euroopan parlamentin ja neuvoston 4. lokakuuta 2016 ratifioiman Pariisin ilmastopimuksen¹,
- ottaa huomioon luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta 27. huhtikuuta 2016 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679 (yleinen tietosuoja-asetus)²,
- ottaa huomioon 18. lokakuuta 2017 annetun Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta ”Puhdas, kilpailukykyinen ja verkotettu liikenne ja liikkuvuus kaikille”³,
- ottaa huomioon 5. heinäkuuta 2017 annetun Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta ”Liikenteen digitalisaation ja robotisaation vaikutukset EU:n toimintapolitiikan linjaamiseen”⁴,
- ottaa huomioon 23. huhtikuuta 2009 antamansa päätöslauselman älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevasta toimintasuunnitelmasta⁵,
- ottaa huomioon 10. joulukuuta 2013 antamansa päätöslauselman aiheesta CARS 2020: vahva, kilpailukykyinen ja kestävä eurooppalainen autoteollisuus⁶,
- ottaa huomioon 7. heinäkuuta 2015 antamansa päätöslauselman multimodaalisten integroitujen matka- ja lentolippujärjestelmien käyttöön asettamisesta EU:ssa⁷,
- ottaa huomioon 9. syyskuuta 2015 antamansa päätöslauselman liikennepolitiikan vuoden 2011 valkoisen kirjan täytäntöönpanosta: tilannekatsaus ja kohti kestäväää liikkuvuutta⁸,
- ottaa huomioon tieliikenneturvallisuudesta 29. maaliskuuta 2017 annetun Vallettan julistuksen,

¹ EUVL L 282, 19.10.2016, s. 1.

² EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1.

³ EUVL C 81, 2.3.2018, s. 195.

⁴ EUVL C 345, 13.10.2017, s. 52.

⁵ EUVL C 184 E, 8.7.2010, s. 50.

⁶ EUVL C 468, 15.12.2016, s. 57.

⁷ EUVL C 265, 11.8.2017, s. 2.

⁸ EUVL C 316, 22.9.2017, s. 155.

- ottaa huomioon komission valkoisen kirjan ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” (COM(2011)0144),
 - ottaa huomioon Euroopan parlamentin vuonna 2016 teettämän itseohjautuvia autoja käsittelevän tutkimuksen ”Self-piloted cars: the future of road transport?”,
 - ottaa huomioon vuonna 2017 teettämänsä tutkimuksen infrastruktuurin rahoittamisen haasteista jakamistaloudessa ”Infrastructure funding challenges in the sharing economy”,
 - ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean vuonna 2017 teettämän, digitalisaation ja tilaustalouden vaikutuksia työmarkkinoihin ja seurauksia työllisyyden ja työelämän suhteiden kannalta käsittelevän tutkimuksen ”Impact of digitalisation and the on-demand economy on labour markets and the consequences for employment and industrial relations”,
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 52 artiklan,
 - ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön sekä ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan lausunnon (A8-0241/2018),
- A. ottaa huomioon, että liikennealalla ollaan toteuttamassa rakenteellisia muutoksia ja liikenteen tulevaisuuteen EU:ssa vaikuttavat yleiset prioriteetit, jotka on esitetty vuoteen 2030 ulottuvissa ilmasto- ja energiapolitiikan puitteissa, ohjelmassa ”Puhdasta ilmaa Euroopalle” sekä EU:n liikenneturvallisuutta koskevissa suuntaviivoissa 2011–2020;
 - B. ottaa huomioon, että vähähiiliseen liikenteeseen siirtyminen ja vähäpäästöisten tekniikoiden käyttö tarjoavat mahdollisuuksia liikkuvuudelle ja kestäväälle talouskasvulle tulevaisuudessa;
 - C. ottaa huomioon, että yhteistyötalous ja jakamistalous muuttavat liikennealaa kaikkialla maailmassa; ottaa huomioon, että yhteistyötalouteen liittyvien liikennealan toimien arvo Euroopassa oli vuonna 2015 arviolta 5,1 miljardia euroa ja kasvoi siis edellisvuoteen verrattuna 77 prosenttia ja samanaikaisesti muut kuin rahalliset jakamistalouden keskinäiset vaikutukset ylittävät reilusti tämän skenaarion, mikä kertoo selkeästi ilmiön painoarvosta;
 - D. ottaa huomioon, että matkustajaliikenteen arvioidaan lisääntyvän noin 42 prosenttia vuodesta 2010 vuoteen 2050 ja rahtiliikenteen 60 prosenttia samalla ajanjaksolla;
 - E. ottaa huomioon, että liikennepolitiikan vuoden 2011 valkoisessa kirjassa vaadittiin siirtämään 30 prosentin osuus suuria liikenneväyliä pitkin kuljetettavasta maantierahdista raideliikenteen kaltaisiin kestävämpiin liikennemuotoihin vuoteen 2030 mennessä ja 50 prosentin osuus vuoteen 2050 mennessä, ja kehittämään samalla tarkoituksenmukaista vihreää infrastruktuuria;
 - F. ottaa huomioon, että käyttäjä ja saastuttaja maksaa -periaatteen soveltaminen kaikkiin liikennemuotoihin, kuten tie-, raide-, meri- ja lentoliikenteeseen, auttaa luomaan kaikille

liikennemuodoille tasapuolisen toimintaympäristön;

- G. ottaa huomioon, että uusilla liikkuvuuspalveluilla pyritään parantamaan ja ne saattavat parantaa kaupunkiliikennettä ja ympäristön tilaa merkittävästi, sillä ne vähentävät ruuhkia ja päästöjä ja tarjoavat vaihtoehdon yksityisautoilulle, ja toteaa, että ne voivat mahdollistaa siirtymisen multimodaaliliikenteeseen ja yhteiskuljetuksiin, jotka ovat myös entistä kestävämmän kehityksen mukaisia ja jotka täydentävät julkisia ja aktiivisia liikennemuotoja;
- H. ottaa huomioon, että liikennealalla on EU:n talouden toimivuuden kannalta keskeinen rooli, sillä sen osuus EU28:n BKT:sta on noin 4 prosenttia ja koko EU:n työllisyydestä yli 5 prosenttia¹; ottaa huomioon, että naisten osuus alan työvoimasta on vain 22 prosenttia ja että kolmannes kaikista alan työntekijöistä on täyttänyt 50 vuotta;
- I. ottaa huomioon, että verkottuneiden ja autonomisten ajoneuvojen odotetaan parantavan tieliikenteen tehokkuutta ja turvallisuutta, sillä inhimillinen virhe on yleisin Euroopan teillä tapahtuvien liikenneonnettomuuksien syy;
- J. toteaa, että viime vuosikymmeninä on saavutettu merkittävää edistystä, ja EU:sta on tullut maailman turvallisin tieliikennealue; toteaa, että onnettomuuksien uhrien suuri määrä – 25 500 kuolonuhria ja 135 000 vakavasti loukkaantunutta ihmistä Euroopassa viime vuonna – aiheuttaa edelleen suuria inhimillisiä kärsimyksiä ja kohtuuttomia taloudellisia kustannuksia, joiden määräksi arvioidaan 100 miljardia euroa vuodessa; toteaa, että vuoden 2020 tavoitteet, joilla pyritään vähentämään tieliikenneonnettomuuksien uhrien määrää puolella vuoden 2010 lukuihin verrattuna, eivät täyty, ja jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen kuljettajien kaltaisten suojattomien tienkäyttäjien vakavat loukkaantumiset ja kuolemaan johtavat onnettomuudet lisääntyvät jyrkästi;
- K. ottaa huomioon, että liikenneala aiheuttaa suurimman osan kaupunkien ilmansaasteista ja yli 25 prosenttia EU:n kasvihuonekaasupäästöistä on peräisin liikenteestä, ja toteaa, että tieliikenteen osuus tästä on yli 70 prosenttia ja on edelleen kasvamaan päin;
- L. ottaa huomioon, että viimeaikaisten tutkimusten ja arvioiden mukaan ilmansaasteille altistumisella on vahvempi yhteys kansanterveyteen liittyviin riskeihin, kuten aivoverenkiertohäiriöihin, sepelvaltimotautiin ja syöpään, ja että EU:n hiukkaspäästöjen on arvioitu aiheuttavan vuosittain 399 000 ennen aikaista kuolemaa, kun taas vastaava luku on typen oksidien osalta 75 000 ja otsonin osalta 13 600; ottaa huomioon, että kaupunkiympäristössä elävät ihmiset ovat erityisen alttiita tälle vaaralle;
- M. ottaa huomioon, että parhaillaan toteutetaan maailmanlaajuisesti laajamittaisia toimia liikennealan muuttamiseksi osallistavammaksi, turvallisemmaksi ja oikeudenmukaisemmaksi muun muassa asettamalla kunnianhimoisia tavoitteita ja sitovia vaatimuksia, ja ottaa huomioon, että EU ei saisi menettää tilaisuuttaan olla näiden sosiaalisten innovaatioiden eturintamassa;

¹ *EU Transport in Figures: Statistical Pocketbook 2015*, Euroopan unionin julkaisutoimisto, Luxemburg, 2015.

Liikennealan muutosten vaikutus osaamiseen ja työskentelytapoihin

1. panee tyytyväisenä merkille komission tiedonannon ”Eurooppa liikkeellä: Puhdas, kilpailukykyinen ja verkotettu liikenne ja liikkuvuus kaikille sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla”, jossa todetaan, että käynnissä on perustavanlaatuisia liikkuvuuteen liittyviä muutoksia, ja korostetaan, että liikkuvuuden digitaalisen vallankumouksen on tarkoitus johtaa turvallisempaan, innovatiivisempaan, yhdennetympään, kestävämpään, oikeudenmukaisempaan, kilpailukykyisempään ja puhtaampaan tieliikenteeseen, joka liitetään muihin kestävämpiin liikennemuotoihin; suhtautuu myönteisesti tiedonannon strategiseen lähestymistapaan, jonka avulla pyritään luomaan johdonmukainen sääntelykehys yhä monimutkaisempaa maantieliikennealaa varten;
2. korostaa, että EU:n liikkuvuusalan on hyödynnettävä digitaalisten teknologioiden luomat mahdollisuudet; katsoo, että olisi kehitettävä ja edistettävä uusia liiketoimintamalleja, jotka synnyttävät innovatiivisia yhteiskäyttöpalveluja, kuten uusia verkkoalustoja tavaraliikenteen, yhteiskyytien ja autojen tai polkupyörien yhteiskäyttöpalvelujen hallinnointiin, sekä älypuhelinsovelluksia, jotka tarjoavat reaaliaikaisia analyyseja ja tietoja liikenneolosuhteista;
3. kannustaa komissiota ja jäsenvaltioita ehdottamaan ja soveltamaan liikennepolitiikan vuoden 2011 valkoisessa kirjassa ja joulukuussa 2015 Pariisissa tehdyssä ilmastositomuksessa ilmoitettujen tavoitteiden ja aloitteiden mukaisia C-ITS-toimenpiteitä;
4. korostaa, että EU:n autoala työllistää 8 miljoonaa ihmistä ja muodostaa 4 prosenttia EU:n bruttoarvonlisäyksestä, ja nostaa näin kauppataseen ylijäämän 120 miljardiin euroon;
5. korostaa, että digitalisaatioon, automaatioon ja puhtaampiin autoihin liittyvät autoteollisuuden muutokset edellyttävät uudenlaista asiantuntemusta ja työskentelytapoja; korostaa, että näiden muutosten olisi merkittävä uusia mahdollisuuksia liikennealan houkuttelevuuden lisäämiseen ja alalle tyypillisen työvoimapulan lopettamiseen; korostaa, että puhtaampien, paremmin verkotettujen ja enemmän automatisoitujen ajoneuvojen tuotanto vaikuttaa valmistusteollisuuteen, kehittämiseen, kunnossapitoon ja huoltoon ja edellyttää uusia taitoja, jotka liittyvät esimerkiksi sähkömoottorien kokoamiseen tai toisen sukupolven akkujen, polttokennojen, tietojenkäsittelylaitteiden tai valvontalaitteiden valmistukseen; korostaa, että jo nyt teollisuudella on valtavia haasteita sellaisten työntekijöiden palkkaamisessa, joilla on tarvittavaa osaamista, ja samalla kun teknisen alan työpaikkojen kasvun odotetaan jatkuvan, yritysten on uutena vaatimuksena etsittävä ohjelmisto-osaamista; pyytää komissiota ja jäsenvaltioita varmistamaan, että EU:n liikenteenharjoittajien jatkuvaa perus- ja jatkokoulutusta mukautetaan näitä uusia tavoitteita vastaaviksi;
6. korostaa, että liikenteen tulevaisuutta koskevan ohjelman painopisteenä on oltava sukupuolten yhtäläiset mahdollisuudet; korostaa, että liikennealaa hallitsevat enimmäkseen miehet, joiden osuus työvoimasta on kolme neljännestä, ja että on edistettävä sukupuolten tasapainoa; suhtautuu myönteisesti EU-muutosfoorumin Naiset ja liikenne luomiseen ja toteaa, että sen tarkoituksena on edistää naisten työllisyyttä ja

yhtäläisiä mahdollisuuksia liikennealalla; pyytää komissiota ja jäsenvaltioita tekemään yhteistyötä tämän foorumin kanssa ja varmistamaan siten, että naisten työllistäminen ja alan digitalisaatio edistyvät samaan tahtiin;

7. huomauttaa, että digitaalinen vallankumous muuttaa merkittävästi autoteollisuuden arvoketjua, tutkimusta ja investointiprioriteetteja ja teknologisia valintoja, joiden on oltava avoimia, yhdenmukaisia ja lainsäädännön vaatimusten mukaisia, ja vaikuttaa myös sen globaaliin kilpailuasemaan;
8. muistuttaa, että automatisoitu ajaminen vaikuttaa merkittävästi liikennealan työvoimaan ja edellyttää asianomaisten ammattikuntien edustajilta uutta osaamista, ja kehottaa jäsenvaltioita toteuttamaan asianmukaisia toimenpiteitä varautuakseen tähän työmarkkinoilla tapahtuvaan muutokseen, jonka myötä olisi vahvistettava työmarkkinaosapuolten välistä vuoropuhelua; kehottaa komissiota kehittämään EU:n tason strategian, joka sisältää uusia mahdollisuuksia, joita liikenteen digitalisaatio luo työelämässä, ja ottamaan huomioon jäsenvaltioiden parhaat käytännöt, jotta voidaan edistää työpaikkojen luomista liikennealalla, mukaan lukien painopisteenä oikeudenmukaiset siirtymäjärjestelyt niille työntekijöille, joiden työpaikka jää tarpeettomaksi liikennealan digitalisaation myötä;
9. painottaa, että automatisoitu ajaminen herättäisi viime kädessä kysymyksiä EU:n voimassa olevan ajo- ja lepoaikoja koskevan lainsäädännön tulkinnasta; kehottaa komissiota seuraamaan jatkuvasti, tarvitaanko lainsäädäntötoimia;
10. kiinnittää huomiota digitalisoinnin myönteiseen vaikutukseen liikenteen alalla, koska se auttaa vähentämään byrokratiaa ja yksinkertaistamaan menettelyjä sekä viranomaisten että yritysten kannalta ja helpottaa ajo- ja lepoaikoja koskevan lainsäädännön noudattamisen tarkastamista sekä kabotaasisääntöjen noudattamista digitaalisten ajopiirtureiden käyttöönoton myötä, mikä parantaa ammattikuljettajien edellytyksiä ja auttaa luomaan tasapuoliset toimintaedellytykset kaikille liikenteenharjoittajille;
11. panee tyytyväisenä merkille komission uuden osaamisohjelman Euroopalle sekä alakohtaista osaamisyhteistyötä koskevan suunnitelman ja digitaalitaitoja ja työpaikkoja edistävän koalition kaltaiset aloitteet, joilla edistetään ammattijärjestöjen, koulutuslaitosten ja yksityisen sektorin toimijoiden välistä yhteistyötä ammattitaidon tarjonnan ja kysynnän kohtaamattomuuden ennakoinniseksi, havaitsemiseksi ja korjaamiseksi;
12. suhtautuu myönteisesti siihen, että autoala on yksi kuudesta ”Blueprint”-pilottialasta, joille tarjotaan rahoitusta Erasmus+-ohjelman alaisen alakohtaisen taitoyhteenliittymän toimesta;
13. kehottaa komissiota esittämään väliarvioinnin autoalan osaamishankkeista, mukaan lukien kolmivuotinen SKILLFUL-tutkimushanke ja korkean tason ryhmän ”GEAR 2030” esittämät suositukset; katsoo, että SKILLFUL-hankkeen tulosten perusteella on mahdollista arvioida tieliikenteen kuljettajille tarjottavan koulutuksen tarkoituksenmukaisuutta ja pätevyysvaatimuksia erityisesti uusien ammattien/taitojen valossa;
14. kehottaa jäsenvaltioita vastaamaan digitalisaatioon proaktiivisesti sen sijaan, että vain

reagoitaisiin yksittäisiin ongelmiin, ja tekemään teknologianeutraaliuden perusteella laajakantoisia strategisia päätöksiä, joilla pyritään maksimoimaan mahdolliset hyödyt sekä tekemään työtä sen eteen, että päästäisiin yhteisymmärrykseen keskeisiä näkökohtia koskevasta EU:n lähestymistavasta;

15. korostaa käyttäjien ja kuluttajien perustavaa laatua olevaa osuutta liikennealan muutosten edistämässä ja kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita lisäämään avoimuutta ja asiaankuuluvien tietojen julkista saatavuutta suuren yleisön tietoisuuden ja kuluttajien tietoon perustuvien valintojen lisäämiseksi;

Muutoksen aikaansaaminen edistymällä tutkimuksessa ja innovoinnissa

16. korostaa, että Euroopalla on maailmanlaajuinen johtoasema sekä valmistusteollisuuden että liikenteen alalla, ja korostaa olevan ratkaisevan tärkeää, että Euroopan liikenneala edelleen kehittyy, investoi ja uudistuu kestäväällä tavalla, jotta se säilyttää teknologisen johtoasemansa ja kilpailuasemansa;
17. muistuttaa yhtenäisen esteettömän Euroopan liikennealueen luomista koskevasta tärkeästä tavoitteesta, jonka mukaisesti jokaisella liikennemuodolla on liikennemuotojen tehokkaan yhteistoiminnan yhteydessä oma paikkansa ja liikennemuotojen yhteistoiminta lisääntyy; kehottaa siksi jäsenvaltioita luomaan kannustimiin perustuvat sopivat puitteet, jotta liikennemuodot voivat parantaa tehokkuuttaan ja poistaa nykyisiä esteitä, kuten tarpeettomia hallinnollisia rasitteita;
18. muistuttaa, että tieliikenteen turvallisuuden edistämiseksi, ilmastonmuutoksen rajoittamiseksi ja hiilidioksidipäästöjen, ilman saastumisen sekä liikenneuhkien vähentämiseksi tarvitaan kestäviä ja innovatiivisia liikennetekniikoita ja liikkuvuusratkaisuja ja että on tarpeen luoda innovointia edistävä EU:n sääntelykehys; kehottaa tässä yhteydessä lisäämään rahoitusta toisiinsa sidoksissa olevaan monialaiseen tutkimus- ja kehitystoimintaan, jossa keskitytään verkotettuihin ja itseohjautuviin autoihin, raide- ja tieliikenneinfrastruktuuriin sähköistämiseen, vaihtoehtoisiin polttoaineisiin, ajoneuvojen suunnitteluun ja valmistukseen, verkkojen ja liikenteen hallintaan sekä älykkäisiin liikkuvuuspalveluihin ja infrastruktuuriin unohtamatta muilla aloilla olemassa olevia järjestelmiä; toteaa, että nämä olennaiset innovaatiot edellyttävät monipuolista teollista osaamista, jos niitä halutaan kehittää tehokkaasti; toteaa tähän liittyen, että yhteiskäytössä olevat, verkotetut ja automatisoidut ajoneuvot voivat parantaa Euroopan teollisuuden kilpailukykyä sekä vähentää energiankulutusta ja liikenteen päästöjä ja vähentää osaltaan liikennekuolemien määrää; toteaa, että tämän vuoksi on vahvistettava infrastruktuuria koskevat vaatimukset, jotta näiden järjestelmien toimintavarmuus voidaan taata;
19. korostaa, että unioni tarvitsee paremman kehyksen liikennealan tutkimus- ja innovaatioita koskeville yhteisille toimille, jotta voidaan pysyä tekniikan kehityksen tahdissa ja tarjota Euroopan unionin kansalaisille mahdollisimman hyviä liikenne- ja liikkuvuusratkaisuja sekä samanaikaisesti varmistaa, että eurooppalaiset yritykset voivat säilyttää kilpailuetunsa ja laajentaa sitä; katsoo, että tulevaisuuden liikennejärjestelmää koskevat kunnianhimoiset tavoitteet voidaan saavuttaa, jos voidaan kehittää, testata ja toteuttaa uusia ideoita ja käsitteitä tiiviissä vuorovaikutuksessa poliittisten ja lainsäädännöllisten toimintaohjelmien kanssa;

20. kehottaa osoittamaan lisää avointa rahoitustukea tutkimus-, innovointi- ja koulutustoimintaan, kuten tehtiin älykkäiden erikoistumisstrategioiden yhteydessä, kun Euroopan aluekehitysrahaston yhteisrahoituksella tuettiin voimalaitteiden ja älykkäiden liikennejärjestelmien kaltaisia aloja;
21. muistuttaa, että eurooppalainen rahoitus seuraavan monivuotisen rahoituskehityksen 2021–2027 aikana on ratkaisevaa, jotta voidaan rakentaa valmiiksi rajat ylittävät infrastruktuurit ja poistaa Euroopan laajuisen liikenneverkon pääkäytävien pullonkaulat, ja panee merkille, että korkealaatuisen infrastruktuurin rahoitus edistää yksityisiä ja julkisia investointeja laadukkaisiin ja kestäviin liikennepalveluihin ja -tekniikoihin; pyytää siksi varaamaan seuraavassa monivuotisessa rahoituskehityksessä rahoitusta tulevaisuuden liikenteen järjestelmien, palvelujen ja digitaalisten ratkaisujen nopean kehityksen ja käyttöönoton tukemiseen;
22. korostaa, että olisi tasoitettava taloudellisia esteitä ja yksinkertaistettava rahoituksen saamista, sillä byrokratia ja hallintokustannukset vaikuttavat suhteessa enemmän pk-yrityksiin, koska niillä ei ole riittävästi osaamista ja kapasiteettia; kehottaa komissiota varmistamaan, että jäsenvaltioiden älykästä liikenneinfrastruktuuria koskevat hankintamenettelyt noudattavat julkisista hankinnoista annetun direktiivin 2014/24/EU määräyksiä pk-yritysten osallistumisen helpottamisesta;
23. huomauttaa, että Euroopan on parannettava innovointiekosysteemiä, joka ulottuu tekniikan perustutkimuksesta uusien palvelujen ja liiketoimintamallien tutkimiseen, mikä johtaa sosiaaliseen innovointiin (sitten kun ne ovat laajasti käytössä markkinoilla); korostaa, että julkinen tuki innovointiekosysteemille olisi keskitettävä tutkimuksen ja innovoinnin markkinoiden toimintapuitteisiin ja innovaatiomyönteisiin politiikkoihin, jotka mahdollistavat sen, että eurooppalainen standardointi ja sääntely sekä rahoitusvälineet vauhdittavat yksityisen sektorin investointeja innovaatioihin;
24. toteaa, että tulosten kannalta avainasemassa on EU:n tasolla ja erityisesti Horisontti 2020 -ohjelman avulla toteutettu tutkimus, minkä ovat osoittaneet esimerkiksi sellaiset julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuudet kuten polttokenno- ja vety-yhteisyritys sekä vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskeva eurooppalainen aloite, ja kehottaa luomaan erityisen julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden verkkoyhteyksiä ja automatisoitua ajoa varten; tukee komission työtä eurooppalaisen akunvalmistajien yhteenliittymän perustamiseksi ja kehottaa osoittamaan lisää rahoitustukea siihen, että kehitetään kestäviä akkuja ja akkukennojen tuotantoa ja kierrätystä unionissa tulevaisuuden vähäpäästöisiä ja päästöttömiä ajoneuvoja varten, sekä edistämään maailmanlaajuisista vapaakauppaa litiumin ja koboltin kaltaisten aineiden tuonnissa, koska näiden tekniikoiden kehittäminen on keskeisessä asemassa tulevaisuuden puhtaassa ja kestävässä liikkuvuudessa;
25. korostaa, että on tärkeää laatia talouden ja teollisuuden kehittämisstrategioita, joissa asetetut tavoitteet, kuten vähäpäästöisten ajoneuvojen tuotannon ja käytön lisääminen, vastaavat niiden saavuttamista varten käyttöön asetettuja voimavaroja infrastruktuurin ja käyttöön liittyvien komponenttien, kuten akkujen, osalta; katsoo, että komissio ja jäsenvaltiot voisivat kiinnittää erityistä huomiota akkuihin ja laatia niitä koskevan eurooppalaisen tuotantostrategian; korostaa valmistajien kannustamisen ja markkinoille tulon merkitystä kustannusten vähentämisessä;

26. pitää myönteisenä, että komissio on myös muodostanut yhteyden kiertotalouteen ja korostaa erityisesti harvinaisia materiaaleja ja akkuja; kannustaa komissiota tässä yhteydessä arvioimaan edelleen akkujen valmistuksen ja kierrätyksen ympäristöjalanjälkeä saadakseen kattavan kuvan akkukäyttöisten sähköajoneuvojen ympäristövaikutuksista, jotta erilaisten ajajärjestelmien kestävyyttä olisi helpompi vertailla koko niiden käyttöiän ajan;
27. korostaa ajoneuvojen akkujen uusiokäytön mahdollisia hyötyjä esimerkiksi älyverkon ja älykodin varastointiratkaisuissa ja pyytää komissiota ja jäsenvaltioita tukemaan alan tutkimus- ja pilottihankkeita rahoitusjärjestelmien avulla;
28. kannattaa ajoneuvojen ympäristöominaisuuksiin perustuvien sähköisten tiemaksu- ja lippujärjestelmien kaltaisten digitaalisten teknologioiden käytön lisäämistä saastuttaja maksaa -periaatteen täytäntöönpanossa; suhtautuu myönteisesti ajoneuvon liikkumista kaupungeissa sääteleviin komission suuntaviivoihin; painottaa kuitenkin, että unionin tasolla on tehtävä enemmän, jotta vältetään yhtenäisen liikennealueen pirstoutuminen; korostaa tässä yhteydessä tarvetta rahoittaa liikenneinfrastruktuurihankkeita ja tehdä huomattavia investointeja ympäristön kannalta vastuullisimpiin vähähiilisiin polttoaineisiin, edistää liikennejärjestelmän muutosta ja varmistaa energia- ja liikenne-resurssien integroiminen keinona kiihdyttää siirtymistä kestävämpään polttoainevalikoimaan; pitää tärkeänä, että liikenteeseen liittyvässä EU-rahoituksessa ilmastotavoitteiden saavuttamisen edistäminen on yksi hankkeiden tukikelpoisuusperusteista;
29. muistuttaa, että EU on sitoutunut ilmastonmuutoksen torjuntaan Pariisin ilmastopöytäkirjan, YK:n Agenda 2030 -toimintaohjelman ja vuoteen 2030 ulottuvien ilmasto- ja energia-alan puitteiden mukaisesti; pitää myönteisinä jo hyväksytyjä toimenpiteitä, kuten kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälistä testimenetelmää (WLTP) sekä todellisia ajonaikaisia päästöjä (RDE) koskevia paketteja, joiden tavoitteena on kaventaa vähähiilisyystavoitteiden ja todellisten ajonaikaisten päästöjen välistä kuilua; pyytää komissiota seuraamaan näiden toimenpiteiden vaikuttavuutta ja tarvittaessa ehdottamaan lisäparannuksia; pitää WLTP:tä askeleena oikeaan suuntaan henkilöautojen polttoaineen kulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen mittauksissa;
30. panee merkille, että henkilöajoneuvoja käyttäville kuluttajille suunnattu tiedotus on liikenteen vähähiilisyyteen siirtymisen nopeuttamisen kannalta välttämätöntä, ja kehottaa sen vuoksi parantamaan ajoneuvojen päästöjä ja polttoaineenkulutusta koskevia tietoja ja niiden luotettavuutta ja saatavuutta esimerkiksi standardoidulla, näkyvällä ja selkeällä ajoneuvojen merkinnällä, jotta kuluttajat voivat tehdä tietoon perustuvia valintoja ja jotta voidaan edistää yritysten toiminnan ja yksityishenkilöiden käyttäytymisen muutoksia sekä puhtaampaa liikkuvuutta; korostaa, että täsmällisemmistä tiedoista olisi apua myös siinä, että jäsenvaltioiden, alueiden ja kaupunkien viranomaiset voisivat tehdä ympäristöä säästäviä julkisia hankintoja; suhtautuu myönteisesti komission suositukseen (EU) 2017/948¹ ja pyytää lisäksi komissiota harkitsemaan autojen merkintää koskevan direktiivin 1999/94/EY² tarkistamista;

¹ EUVL L 142, 2.6.2017, s. 100.

² EYVL L 12, 18.1.2000, s. 16.

31. panee merkille sekä nykyiset taloudelliset että muut esteet, joita kuluttajilla on vähäpäästöisen ajoneuvon hankinnassa; muistuttaa, että vähäpäästöisten ajoneuvojen hyväksyntä kuluttajien keskuudessa riippuu vahvasti kattavan ja rajatylittävän infrastruktuurin saatavuudesta ja käytettävyydestä; pitää tältä osin myönteisenä yksityisiä ja julkisia aloitteita, joilla pyritään mahdollistamaan siirtyminen latausinfrastruktuurin tarjoajien välillä; pyytää komissiota ja jäsenvaltioita toteuttamaan kaikki tarvittavat toimenpiteet, joilla mahdollistetaan siirtyminen ja latausinfrastruktuurin saavutettavuus Euroopassa; kehottaa komissiota antamaan enemmän tukea jäsenvaltioiden vaihtoehtoisen polttoaineinfrastruktuurin laajentamistoimille, jotta saavutetaan mahdollisimman pian EU:n laajuinen peruskattavuus;
32. katsoo, että vähäpäästöisten polttoaineiden markkinoille pääsyn nopeuttaminen ja niiden ilmastohyötyjen täysimääräinen hyödyntäminen edellyttävät, että niiden käyttöä ja niillä käyvien ajoneuvojen kehittämistä edistetään; muistuttaa kuitenkin, että Pariisin sopimuksen noudattamiseksi liikenteen kasvihuonekaasupäästöissä on määrätietoisesti pyrittävä nollassa vuosisadan puoliväliin mennessä; korostaa, että Euroopan tieliikennealaa ei voida muuttaa ekologisesti ja taloudellisesti kestävämmäksi jatkamalla teknologisen, yhden ainoan oikean lähestymistavan soveltamista ja että tämän vuoksi siirtyminen todella teknologianeutraaliin ajojärjestelmien arviointiin on tarpeen, jotta voidaan kehittää erilaisia liikkuvuustarpeita vastaavia tulevaisuuden ajoneuvoja; painottaa, että tarvitaan monialaisia toimia vauhdittamaan investointia vähäpäästöiseen polttoaineinfrastruktuuriin, joka on ennakoedellytys vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivien ajoneuvojen laajemmalle käyttöönnotolle ja käytölle;
33. painottaa, että kuntien ja alueviranomaisten tarpeet ja käytävissä olevat resurssit on otettava huomioon puhtaita ajoneuvoja koskevassa direktiivissä¹, jotta sen koko potentiaali saavutettaisiin varsinkin monimutkaisuutta ja hallinnollisia rasitteita koskevissa kysymyksissä;
34. suhtautuu myönteisesti komission sitoumukseen esittää 2. toukokuuta 2018 mennessä raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä ja polttoaineen kulutusnormeja koskeva lainsäädäntöehdotus, jonka olisi oltava kunnianhimoinen ja realistinen ja jonka olisi perustuttava ajoneuvojen energiankulutuksen laskentavälineen (VECTO) avulla kerättyihin tietoihin, jotta voidaan saada aikaan raskaita hyötyajoneuvoja koskeva johdonmukainen lainsäädäntö; korostaa, että VECTOa on päivitettävä nopeasti ja säännöllisesti, jotta uudet teknologiat voitaisiin kirjata tarkasti ja jotta ajoneuvojen tehokkuutta parannettaisiin ajoissa;
35. painottaa, että raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksiditavoitearvojen tason on oltava yhtä kunnianhimoisia kuin tulevat epäpuhtauspäästöjen vähennystavoitteet, esimerkiksi EURO 7 -normien yhteydessä, ja että niiden on oltava mitoista ja painoista annetun direktiivin 2015/719² mukaisia;
36. palauttaa mieliin karmeat pakokaasualtistuskokeet, jotka suurten autoyritysten rahoittama elin, Euroopan ympäristöä ja terveyttä liikennealalla tutkiva ryhmä (EUGT) teki ihmisillä ja apinoilla; palauttaa mieliin, että tämä ei ole ensimmäinen

¹ EUVL L 120, 21.5.2009, s. 5.

² EUVL L 115, 6.5.2015, s. 1.

tämäntyyppinen autoteollisuusalan skandaali; pyytää, että unionin toimintalinjan perustana olevan tutkimuksen rahoitus ja alihankinta olisivat autoteollisuudesta riippumattomia;

Liikennealan muutosten toteuttaminen kaikkia hyödyttävällä tavalla

37. korostaa, että autonomisten ajoneuvojen keskinäinen verkottuminen, ajoneuvojen ja infrastruktuurien välinen verkottuminen samoin kuin ajoneuvojen, polkupyörien ja jalankulkijoiden välinen sekä verkon sisäinen verkottuminen on asetettava keskeiseksi tavoitteeksi pitkällä aikavälillä esteettömien liikennevirtojen varmistamiseksi; kehottaa näin ollen komissiota käsittelemään tietosuojaa painottaen tietojen käyttöön ja hallintaan liittyviä seikkoja ja analysoimaan kaikkia todennäköisiä CAD-tekniologiasovelluksia, joihin liittyy korkeatasoista automaatiota ja jotka tarjoavat lisäarvoa tuottavia palveluja; korostaa tarvetta kehittää televiestintää ja satelliitti-infrastruktuuria ajoneuvojen ja infrastruktuurin välisten paikantamis- ja viestintäpalvelujen parantamiseksi, ja kehottaa komissiota säätämään, missä ja mihin mennessä nykyinen liikenneinfrastruktuuri on saatettava vastaamaan älykästä liikenneinfrastruktuuria koskevia standardeja;
38. toteaa, että automatisoitu ajaminen ja puhtaat ajoneuvot edellyttävät yhdenmukaista infrastruktuurisuunnittelua sekä investointeja, jotta teille voidaan rakentaa tarvittava televiestintä- ja latausinfrastruktuuri (esimerkiksi sähköautoja varten) ja jotta voidaan tarjota korkealaatuista tietoa (esimerkiksi digitaalisia teräväpiirtokarttoja varten) ja täysin yhteentoimivia ajoneuvolaitteita; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita vauhdittamaan investointeja innovatiivisten, kestävien liikenneinfrastruktuuriparannusten rahoittamiseksi;
39. muistuttaa komissiota, että on varmistettava mahdollisimman pian raide-, tie- ja sisävesiliikenteen kattavien Euroopan laajuisten liikenneverkkojen täysimittainen 5G-palvelu, jotta voidaan saavuttaa riittävä liikenteen verkottuneisuus ja asianmukainen turvallisuuden hallinta, opasteet, automaatio ja digitaaliset ominaisuudet kuluttajille sekä turvallinen tiedonhallinta; kehottaa kehittämään älykkäiden moottoriteiden hankkeita ja ottamaan käyttöön älykkäitä liikennekäytäviä; katsoo, että pääteiden varsille tulisi asentaa valokuituyhteyksiä ja langattomia yhteysasemia sekä 5G-tukiasemia;
40. muistuttaa, että kaikenkattavana tavoitteena olisi oltava, ettei liikenneonnettomuuksissa menetetä Euroopan teillä yhtään ihmishenkeä, ja korostaa tarvetta varmistaa vanhojen ja uusien liikennemuotojen turvallinen rinnakkainelo; katsoo, että tiettyjen kuljettajaa avustavien järjestelmien pakollinen asentaminen sekä asianmukainen infrastruktuuri helpottavat tätä siirtymävaihetta; kehottaa komissiota arvioimaan perusteellisesti ja teknologian kannalta neutraalisti, miten automatisoitujen järjestelmien käyttö liikenteessä vaikuttaa turvallisuuteen, ja kiinnittämään vaikutusten arvioinnissa kokonaisvaltaisesti huomiota kaikkien intermodaalisten liikennejärjestelmien turvallisuuteen;
41. korostaa, että kuolemaan johtavien onnettomuuksien ja vakavien vammojen määrän vähentämistä liikenneonnettomuuksissa koskevia tavoitteita ei ole vielä saavutettu

ja että EU:n liikennepolitiikassa pitäisi siksi keskittyä niiden vähentämiseen; korostaa asianmukaisen turvallisuuslainsäädännön merkitystä tieliikennealan turvallisuuden parantamisessa; muistuttaa komissiota ja jäsenvaltioita siitä, että koko EU:n alueella on taattava asianmukaiset pysäköinti- ja lepo-olosuhteet liikenneonnettomuuksien vähentämiseksi ja ihmishenkien säästämiseksi Euroopan teillä;

42. muistuttaa, että verkotettujen ja automatisoitujen ajoneuvojen kehittäminen on tapahtunut pitkälti teknologioiden ehdoilla; kehottaa siksi tutkimaan ja tunnistamaan tämän kehityksen yhteiskunnalliset vaikutukset ja toteaa, että verkotettujen ja automatisoitujen ajoneuvojen käyttöönoton on oltava täysin yhteiskunnallisten, inhimillisten ja ympäristöllisten arvojen ja tavoitteiden mukainen; toteaa, että yhden tai useamman automatisoidun ajoneuvojen onnettomuudessa on oltava selvää, onko vastuu ohjelmistoyrityksellä tai -yrityksillä, ajoneuvon valmistajalla tai valmistajilla, kuljettajalla tai kuljettajilla vai vakuutusyhtiöllä tai -yhtiöllä;
43. korostaa, että tulevat muutokset eivät saisi vaikuttaa haitallisesti sosiaaliseen osallisuuteen ja yhteyksiin jäsenvaltioissa ja alueilla, joilla on liikkuvuuteen liittyviä puutteita; toteaa, että on tarpeen parantaa verkon kapasiteettia hyödyntäen olemassa olevien verkkojen infrastruktuuria ja merkittäviä tulevia innovaatioita, jotta digitaalitekniikan syvempi yhdentäminen on mahdollista, sekä korjata jäsenvaltioiden välillä samoin kuin maaseudun, kaupunkialueiden ja syrjäseutujen välillä olevia merkittäviä eroja verkottuneisuudessa kehittämällä tätä varten asianmukaisia ratkaisuja julkisen ja yksityisen sektorin tuen ja koordinoinnin avulla; korostaa, että perinteiset liikennevälineet, kuten bussit, ovat edelleen keskeisessä asemassa syrjäisillä alueilla ja vuoristoalueilla, eikä niitä pitäisi unohtaa tässä prosessissa; muistuttaa, että useista EU-maista saatu kokemus osoittaa, että julkisen palvelun velvoitteiden mukaiset sopimukset joukkoliikenteen ja julkisen liikenteen järjestelystä voivat tuottaa optimaalisia tuloksia kansalaisille, julkiselle taloudelle ja markkinakilpailulle;
44. muistuttaa tarpeesta suosia joukkoliikennettä ja rahdin ja matkustajien kannalta turvallisempia liikennemuotoja suurilla rajat ylittävillä käytävillä ja suurkaupunkialueilla saasteiden, liikenneturuhkien ja henkilövahinkojen vähentämiseksi ja kansalaisten ja tienkäyttäjien terveyden suojelemiseksi;
45. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita edistämään kaupunkialueiden ja maaseudun liikkuvuussuunnitelmia, jotka ovat yleisen edun kannalta perusteltuja ja yhdentävät kaikki uudet liikennemuodot, tukevat matkustajien usean liikennemuodon kattavan järjestelmän hyödyntämistä, parantavat liikkuvuutta sekä kansalaisille ja etenkin ikääntyneille ja vammaisille henkilöille tarjottavien palvelujen laatua tarjoamalla vaihtoehtoja sekä sisäistämällä tai vähentämällä kaupungeille aiheuttamia terveydenhuolto- ja ympäristökustannuksia, ja edistävät matkailua; toteaa, että tällaisilla suunnitelmillä olisi edistettävä syrjäseuduilla asuvien kansalaisten osallisuutta, osallistumista ja työllistymistä, jotta voidaan torjua maaseudun väestökadon uhka sekä parantaa yhteyksiä syrjäisten alueiden ja rajat ylittävien alueiden kanssa; korostaa, että maaseudun liikkuvuus poikkeaa merkittävästi kaupunkialueiden liikkuvuudesta paitsi etäisyyksien ja käytettävissä olevan julkisen liikenteen osalta myös ympäristöllisten ja taloudellisten tekijöiden vuoksi, ja toteaa, että maaseudulla epäpuhtauspäästöistä johtuva ympäristöpaine on alhaisempi, keskimääräinen tulotaso on alempi ja infrastruktuuri-investointien esteet ovat suurempia;

46. panee merkille, että aiemmista ja meneillään olevista hankkeista, kuten liikennealan työohjelmasta, Verkkojen Eurooppa -välineestä ja SMARTA-ohjelmasta (kestävä ajoneuvojen yhteiskäyttö yhdistettynä julkiseen liikenteeseen Euroopan maaseutualueilla), saaduista kokemuksista on hyötyä myös älykkäiden kylien perustamisessa, ja mainitsee esimerkkeinä tehokkaamman ja älykkäämmän ovelta ovelle ulottuvan logistiikan, innovatiiviset käsitteet, joissa liikkuvuus nähdään palveluna, älykkään seuraavan sukupolven liikenneinfrastruktuurin, yhdistetyn ja automaattisen liikenteen sekä älykkään kaupunkiliikenteen (sisään- ja ulostuloliikenne);
47. korostaa, että liikkuvuus katsotaan yhä useammin palveluksi ja siksi sujuva multimodaalinen rajatylittävä ovelta ovelle -kuljettaminen pitäisi mahdollistaa; kehottaa siksi jäsenvaltioita asettamaan saataville multimodaalisia matkatieto- ja matkanvarauspalveluita, joissa käytetään reaaliaikaisia tietoja; kehottaa komissiota esittämään vuoden 2018 loppuun mennessä lainsäädäntöehdotuksen multimodaalisista matkustajaoikeuksista; korostaa, että kyseisiä uusia liikennepalveluja olisi kohdeltava esimerkiksi tiemaksujärjestelmiä tarkasteltaessa vähintäänkin samanvertaisina tai jopa suositeltavampina kulkutapoina yksityisautoilun kanssa, eikä niiden käyttöönottoa tulisi hidastaa lainsäädännöllisin estein;
48. kehottaa komissiota edistämään sellaisia olemassa olevia kansallisia ja paikallisia sääntelyyn liittyviä hyviä käytäntöjä, joissa yhdistetään kuluttajan valinnanmahdollisuuksia tukevia uusia ja perinteisiä liikkuvuuden muotoja, jotka tarjoavat kuluttajille multimodaalisia informaatio- ja lippupalveluja ja kannustavat suosimaan julkista liikennettä yksityisen sijasta, tai joissa tuetaan liikennealan yhteisötalouteen perustuvia aloitteita, jotka vauhdittavat ja tukevat tarvittavalla tavalla kestävän matkailun ja ympäristö- ja kulttuuriperinnön edistämistä siten, että pyritään suosimaan pk-yrityksiä ja keskittymään erityisesti niihin jäsenvaltioihin ja alueisiin, joilla on liikkuvuuteen liittyviä puutteita;
49. muistuttaa, että matkailu on yksi eniten digitalisaation vaikutuksista kärsiviä aloja ja että tämä uusi ja entistä vaikuttavampi digitaalinen ympäristö tarjoaa kuluttajille mahdollisuuden toimia aktiivisemmin etsiessään, ostaessaan, varatessaan ja maksaessaan matkojaan; korostaa, että on välttämätöntä valvoa niiden voimassa olevien sääntöjen noudattamista, jotka suojelevat avoimuutta ja neutraaliutta, jotta kuluttajat voivat tehdä luotettavaan tietoon perustuvia valintoja;
50. muistuttaa liikkumisen ohjauksen tärkeydestä; pitää tärkeänä, että ihmisiä kannustetaan omaksumaan kestäviä liikkumistapoja taloudellisilla kannustimilla ja yksittäisten liikennemuotojen ympäristövaikutuksia koskevan tiedon välittämällä sekä koordinoimalla ja kehittämällä vähähiilisen liikenteen palveluja, joita ovat esimerkiksi julkinen liikenne ja pehmeän liikkuvuuden (kävely, pyöräily jne.) infrastruktuurin luominen tai parantaminen, jotta ihmisille voidaan tarjota vaihtoehto maantieliikenteelle; korostaa tarvetta rahoittaa hankkeita, joilla helpotetaan paikallista ja alueellista vähähiilistä liikkuvuutta, kuten kaupunkipyöräilyä;
51. kehottaa komissiota edistämään tehokasta ja vihreää logistiikkaa, jotta selvittää paremmin ennustetusta rahdin kysynnän kasvusta optimoimalla paremmin rekkujen kantavuus ja vähentämällä tyhjien tai vajaalla lastilla liikennöivien rekkujen määrää; kehottaa komissiota vahvistamaan multimodaalista siirtymää ja edistämään

- multimodaalisten alustojen käyttöä kuljetuskysynnän koordinoinnissa; kehottaa jäsenvaltioita käyttämään kaikkialla Euroopassa sähköisiä rahtiasiakirjoja vakiona, jotta byrokratiaa ja hallinnollisia rasitteita voidaan vähentää ja tehokkuutta parantaa;
52. korostaa, että ajoneuvoryhmien ja jättirekkojen käyttöönotto voi tehostaa maanteiden tavaraliikennettä ja tuoda polttoainesäästöjä; kehottaa siksi komissiota ja jäsenvaltioita toteuttamaan Amsterdamin julistuksen tavoitteet ja luomaan kannustimia jättirekkojen käytön lisäämistä varten;
53. kannustaa komissiota tukemaan aloitteita, jotka edistävät liikenneuhkien vähentämistä ja välttämistä esimerkiksi ruuhkamaksuja koskevien parhaiden käytäntöjen esimerkkien tai onnistuneiden liikennemuodon siirtymätoimenpiteiden avulla siirtämättä liikennemääriä vaihtoehtoisille tieyhteyksille;
54. kehottaa komissiota arvioimaan perusteellisesti tietosuojan ja vastuuseen liittyviä seikkoja, joita automatisoitujen autojen kehittäminen voi tuoda mukanaan;
55. toteaa, että yhteistyötalouden liiketoimintamalleilla on potentiaalia parantaa liikennejärjestelmien tehokkuutta ja vähentää liikenteen kielteisiä ulkoisvaikutuksia, kuten ruuhkautumista ja päästöjä; kehottaa viranomaisia toissijaisuusperiaatteen mukaisesti sisällyttämään aidosti yhteistyötalouteen perustuvat liikennepalvelut perinteiseen liikennejärjestelmään, jotta mahdollistetaan moitteettomasti toimivien aukottomien matkustusketjujen luominen ja kestävä liikkuvuuden uusien muotojen tarjoaminen;
56. korostaa, että yhteistyötalouden yhteydessä kuluttajansuojan, vastuun jakamiseen, verotukseen, vakuutusjärjestelmiin, työntekijöiden (sekä palkattujen työntekijöiden että itsenäisten ammatinharjoittajien) sosiaaliturvaan ja tietosuojan liittyvät kysymykset ovat kaikkein kiireisimpiä, ja odottaa näihin liittyviä sääntelytoimia; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita varmistamaan, ettei yhteistyötalous johda epäreiluun kilpailuun, sosiaaliseen polkumyyntiin tai vahingolliseen verokilpailuun eikä säännellyn julkisen liikenteen korvaamiseen;
57. toteaa, että kun otetaan huomioon 20. joulukuuta 2017 annetun tuomion asiassa C-434/15¹, on tehtävä selvä ero pelkän verkkoalustojen kautta tapahtuvan välityksen ja liikennepalvelun tarjoamisen välillä; katsoo, että palvelu ei liity tietoyhteiskuntaan, jos toiminta koostuu enimmäkseen ammattimaisten palvelujen tarjoamisesta ja aina kun tekninen alusta määrittää suoraan tai epäsuorasti tarjottavan palvelun kustannuksen, määrän tai laadun;
58. pyytää jäsenvaltioita toteuttamaan toimenpiteitä vähentääkseen veronkierron riskiä ja mahdollisuutta yhteistyötalouden palvelujen yhteydessä ja vaatimaan, että verot maksetaan siellä, missä voitot syntyvät ja missä palvelut tosiasiallisesti tarjotaan;

o

¹ EU:n tuomioistuimen tuomio (suuri jaosto) 20. joulukuuta 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi v. Uber Systems, Espanja*, SL, C-434/15, ECLI:EU:C:2017:981.

59. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman neuvostolle ja komissiolle.

PERUSTELUT

Johdanto

Liikkuvuusalalla on ratkaisevan tärkeä rooli Euroopan taloudessa ja yhteiskunnassa. Automatisoitujen autojen kehittämisen, digitalisaation ja puhtaamman liikenteen kehittämistarpeen myötä liikennealalla on käynnissä perustavanlaatuisia muutoksia, jotka vaikuttavat yhteiskuntaamme kauttaaltaan. Euroopan komissio vastasi liikkuvuusalan haasteisiin lainsäädäntöehdotuspaketilla (niin kutsuttu liikkuvuuspaketti), jonka tarkoituksena on edistää älykkäitä tiemaksujärjestelmiä, vähentää hiilidioksidipäästöjä, torjua pimeää työtä ja varmistaa työntekijöiden asianmukaiset työolot ja lepoajat. Euroopan parlamentti osallistuu toisena lainsäätäjänä prosessin lopputuloksen muotoiluun. Lainsäädäntötoimien lisäksi on tarpeen keskittyä tulevaan kehitykseen ja varmistaa, että liikennealalla tapahtuvat muutokset tekevät liikkuvuusalasta oikeudenmukaisemman, kilpailukykyisemmän ja puhtaamman.

Tausta

Komission tiedonannossa ”Eurooppa liikkeellä: Puhdas, kilpailukykyinen ja verkotettu liikenne ja liikkuvuus kaikille sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla” käsitellään laajalti erilaisia tieliikennealaa koskevia näkökohtia ja keskitytään niihin näkökohtiin, joista on tehty lainsäädäntöehdotuksia liikkuvuuspaketin yhteydessä.

Tämän strategisen valiokunta-aloitteisen mietinnön tarkoituksena on kehittää komission tiedonannossa esitettyjä ajatuksia ja korostaa sellaisia liikennepolitiikan keskeisiä näkökohtia, joita liikkuvuuspakettiin sisältyvissä lainsäädäntöehdotuksissa ei ole käsitelty. Keskeisiä näkökohtia käsitellään myös liikenne- ja matkailuvaliokunnan valiokunta-aloitteisessa mietinnössä eurooppalaisesta strategiasta vuorovaikutteisia älykkäitä liikennejärjestelmiä varten, joten tässä mietinnössä ei käsitellä samoja aiheita. Tässä mietinnössä otetaan myös huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto edellä mainitusta komission tiedonannosta ja erityisesti sen lausunto aiheesta ”Liikenteen digitalisaation ja robotisaation vaikutukset EU:n toimintapolitiikan linjaamiseen”.

Liikennealan perustavanlaatuiset rakenteelliset muutokset

Digitalisaatio on yksi keskeisistä tekijöistä, jotka vaikuttavat kaikkiin liikennealan osa-alueisiin. Se vaikuttaa sekä kuluttajiin että liikkuvuuspalvelujen tarjoajiin. Sillä on vaikutuksensa myös eurooppalaiseen teollisuuteen ja työntekijöihin. Lainsäätäjät ovat vastuussa sen varmistamisesta, että nämä perustavanlaatuiset muutokset eivät luo yhteiskuntaan kuiluja ja että Euroopan unionin kilpailukyky säilyy.

Muutokset ovat olleet nopeita ja perustavanlaatuisia. Digitalisaation vaikutusten arvioimiseksi ja sen tulevan kehityksen ennustamiseksi tehdään paljon tutkimusta, mutta saatavilla olevia valmiita tutkimuksia on edelleen vähän. Päättäjien haasteena on nyt toteuttaa strategisia toimia, joilla pyritään tarttumaan laajoihin haasteisiin, sen sijaan, että entiseen tapaan vain reagoitaisiin yksittäisiin ongelmiin. Tarkkaan kohdennettu tutkimus ja kehitys on elintärkeää, jotta voidaan säilyttää teknologinen johtoasema erittäin kilpailluilla globaaleilla markkinoilla.

Uusi osaaminen ja uudet työskentelytavat

Yksi keskeisistä näkökohdista on tarve tarjota kansalaisille sekä työntekijöinä että eri

palvelujen kuluttajina tämän uuden ympäristön edellyttämä tarvittava osaaminen. Unionin tasolla tarvitaan yhteisiä toimia, joilla varmistetaan jäsenvaltioiden välinen yhtenäisyys, sillä jos ne eivät kykene riittävästi mukautumaan digitalisaation etenemiseen, tällä voi olla vakavia seurauksia niiden taloudellisten tulevaisuudennäkymien ja EU:n kilpailukyvyn kannalta.

Autoteollisuus on yksi Euroopan talouden tärkeimmistä vetureista, sillä sen osuus EU:n bruttokansantuotteesta on lähes seitsemän prosenttia ja se työllistää 12,2 miljoonaa ihmistä. On elintärkeää varmistaa, että tällä teollisuudenalalla on sen tarvitsema työvoima, jotta se pysyy teknologisen kehityksen eturintamassa ja säilyttää vahvan asemansa globaaleilla markkinoilla.

Komissio on toteuttanut joitakin tärkeitä toimia. Uusi osaamisohjelma Euroopalle nosti aiheellisesti esille tarpeen määritellä nopeasti kehittyvässä taloudessa tarvittava osaaminen ja varmistaa, että työntekijöiden on mahdollista saada asiaankuuluvaa koulutusta.

Muutamit aloitteet ovat erityisen merkityksellisiä Euroopan autoteollisuusalan kannalta. Koulutuksella ja osaamisen hankinnalla on suora yhteys työllistymisnäkömiin. Koska nuorisotyöttömyys on merkittävä haaste, teollisuuden ja koulutusalan välinen yhteistyö on avainasemassa sen varmistamisessa, että nuoret pääsevät onnistuneesti työmarkkinoille ja heillä on tarvittava osaaminen ja koulutus. Digitalisaatio vaikuttaa myös niihin, jotka jo työskentelevät liikennealalla. Erityisesti automatisoitu ajaminen vaikuttaa kuljettajien kysyntään työmarkkinoilla. Tämän teknologisen kehityksen myötä jotkin työt väistämättä katoavat, ja nyt on oikea aika varmistaa, että henkilöt, joita tämä muutos mahdollisesti koskee, voidaan uudelleenkouluttaa hyvissä ajoin, jotta he voivat hakeutua uusiin tehtäviin ja hyötyä digitalisaation tarjoamista uusista mahdollisuuksista.

Tutkimukseen ja innovointiin liittyvät haasteet

Digitaaliseen vallankumoukseen liittyvät mahdollisuudet voidaan hyödyntää kaikilta osin ainoastaan olemalla liikkuvuusalan tulevaisuutta muovaavan tutkimuksen ja innovoinnin eturintamassa. EU on vaarassa jäädä jälkeen keskeisistä toimijoista, kuten Yhdysvalloista ja Kiinasta, joissa tutkimus ja innovointi etenevät nopeasti. On selvää, että EU tarvitsee innovointia edistävää sääntelykehystä. EU:n on myös tarjottava entistä enemmän rahoitusta eri välineiden kautta, erityisesti tärkeimmän tutkimus- ja innovointiohjelman Horisontti 2020: n kautta.

Liikennealan muutosten toteuttaminen kaikkia hyödyttävällä tavalla

Liikennealalla tapahtuvia muutoksia on hallittava ja helpotettava siten, että uusia mahdollisuuksia käytetään optimaalisesti hyväksi liikkuvuusalan kaikkia käyttäjiä hyödyttävällä tavalla. Liikenteen käyttäjien turvallisuus on edelleen ensiarvoisen tärkeää. Koska inhimillinen virhe on yleisin onnettomuuksien syy, automatisoitu liikenne voi edistää ratkaisevasti mahdollisuuksia päästä tavoitteeseen, ettei Euroopan teillä menetetä liikenneonnettomuuksissa yhtään ihmishenkeä. Siirtymävaiheesta tulee kuitenkin haastava, koska on sekä integroitava automatisoitu liikenne nykyiseen ympäristöön, myös tarjoamalla tarvittava verkottuneisuus ja infrastruktuuri, että mahdollistettava turvallinen rinnakkainelo perinteisten liikennemuotojen kanssa, joita todennäköisesti käytetään vielä pitkään.

Esittelijä haluaa kiinnittää erityistä huomiota tarpeeseen varmistaa, että liikkuvuuden vallankumouksessa mitkään alueet tai sosiaaliset ryhmät eivät jää jälkeeseen. Maaseutualueiden on saatava asianmukaiset infrastruktuurijärjestelyt ja liikennepalvelut, koska niiden

osallistaminen ja saavutettavuus on ratkaisevan tärkeää niiden taloudellisen elinvoimaisuuden kannalta.

Liikennealan muutoksissa olisi lisäksi keskityttävä kehittämään puhtaampia ja kestävämpiä ratkaisuja. Liikenneala aiheuttaa nykyisin suurimman osan kaupunkien ilmansaasteista. Yli 25 prosenttia EU:n kasvihuonekaasupäästöistä on peräisin liikenteestä, ja tieliikenteen osuus tästä on yli 70 prosenttia. Lainsäätäjillä on vastuu ryhtyä toimiin tässä asiassa, koska näistä toimista on hyötyä kaikille kansalaisille.

17.5.2018

YMPÄRISTÖN, KANSANTERVEYDEN JA ELINTARVIKKEIDEN TURVALLISUUDEN VALIOKUNNAN LAUSUNTO

liikenne- ja matkailuvaliokunnalle

aiheesta ”Eurooppa liikkeellä: tulevaisuuden liikkuvuutta EU:ssa koskeva
toimintasuunnitelma”
(2017/2257(INI))

Valmistelija: Damiano Zoffoli

EHDOTUKSET

Ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta pyytää asiasta vastaavaa liikenne- ja matkailuvaliokuntaa sisällyttämään seuraavat ehdotukset päätöslauselmaesitykseen, jonka se myöhemmin hyväksyy:

1. suhtautuu myönteisesti 31. toukokuuta 2017 annettuun komission tiedonantoon ”Eurooppa liikkeellä” (COM(2017)0283) erityisesti siltä osin kuin on kyse tarpeesta siirtyä maantieliikenteessä nopeasti vähäpäästöiseen ja päästöttömään liikkuvuuteen, intermodaalisuuteen ja jaettuun liikkuvuuteen sekä kehittää verkotettuja ja automatisoituja ajoneuvoja infrastruktuuriin, energiaan ja digitaalisiin verkostoihin tehtävien investointien ja niiden yhdistämisen avulla; suhtautuu myönteisesti tiedonannon strategiseen lähestymistapaan, jonka avulla pyritään luomaan johdonmukainen sääntelykehys yhä monimutkaisempaa maantieliikennealaa varten;
2. panee merkille, että vähähiiliseen liikenteeseen siirtymisellä on mahdollista vähentää tuontiriippuvuutta ja korvata hiili puhtaammilla, kotimaisesti tuotetun energian lähteillä; palauttaa mieliin, että
 - a) EU:n tieliikenneala aiheuttaa viidenneksen EU:n kasvihuonekaasupäästöistä ja se käyttää polttoaineena melkein yksinomaan öljyä
 - b) vuosina 2010–2050 maanteiden henkilöliikenteen odotetaan kasvavan 42 prosenttia ja maanteiden tavaraliikenteen 60 prosenttia ja

c) tämän vuosisadan puoleenväliin mennessä liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen on oltava vähintään 60 prosenttia pienemmät kuin vuonna 1990 ja vakaalla uralla kohti nollatasoa;

painottaa tämän vuoksi, että edelleen on lisättävä innovointia ja houkuteltava yksityisiä investointeja tutkimus- ja kehitysalaan, uusien teknologioiden ja ratkaisujen markkinakehitykseen sekä infrastruktuuriin ja myös kehitettävä vähähiilisiä liikennepalveluja, kuten julkista liikennettä; muistuttaa liikkumisen ohjauksen tärkeydestä ja korostaa, että ajoneuvojen tehokkuusnormit ja liikenneinfrastruktuuri on mukautettava päästötavoitteeseen, joka on Pariisin sopimuksen sitoumusten mukainen, ja että samalla on otettava huomioon niiden elinkaaren aikaiset päästöt;

3. muistuttaa, että EU on sitoutunut ilmastonmuutoksen torjuntaan Pariisin ilmastopöytäkirjan, YK:n Agenda 2030 -toimintaohjelman ja vuoteen 2030 ulottuvien ilmasto- ja energia-alan puitteiden mukaisesti; pitää myönteisinä jo hyväksytyjä toimenpiteitä, kuten kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälistä testimenetelmää (WLTP) sekä todellisia ajonaikaisia päästöjä (RDE) koskevia paketteja, joiden tavoitteena on kaventaa vähähiilisyystavoitteiden ja todellisten ajonaikaisten päästöjen välistä kuilua; pyytää komissiota seuraamaan näiden toimenpiteiden vaikuttavuutta ja tarvittaessa ehdottamaan lisäparannuksia; pitää WLTP:tä askeleena oikeaan suuntaan henkilöautojen polttoaineen kulutuksen ja CO₂-päästöjen mittauksissa;
4. huomioi, että tarkasteltaessa matkoja matkustussuoritteiden jakauman avulla, on henkilöauto matkojen määränä tarkasteltuna edelleen merkittävin kulkutapa;
5. pitää tärkeänä kaupunkiympäristöissä vaihtoehtoisten, päästöttömien liikkumismuotojen infrastruktuurin parantamista; korostaa tarvetta rahoittaa hankkeita, joilla helpotetaan paikallista ja alueellista vähähiilistä liikkuvuutta, kuten kaupunkipyöräilyä;
6. korostaa, että tämän vuoksi on välttämätöntä lisätä nopeasti sähköisten ajoneuvojen ja vähäpäästöisten polttoaineiden osuutta, koska viidesosa EU:n päästöistä johtuu maantieliikenteestä ja osuus on kasvussa, ja että samalla on kiinnitettävä huomiota myös muihin hiilidioksidipäästöihin ja näiden vaihtoehtoisten energialähteiden tuotannon ympäristövaikutukseen; pitää tärkeänä, että ihmisiä kannustetaan kestäviin liikkumistottumuksiin erilaisin taloudellisin kannustimin sekä lisäämällä tietoisuutta eri liikennemuotojen ympäristövaikutuksista; panee merkille sekä nykyiset taloudelliset että muut esteet, joita kuluttajilla on sähköisen ajoneuvon hankinnassa; muistuttaa, että vähäpäästöisten polttoaineiden hyväksyntä kuluttajien keskuudessa riippuu vahvasti infrastruktuurin saatavuudesta ja käytettävyydestä; pitää myönteisenä sitä, että nykyiset yksityiset ja julkiset aloitteet mahdollistavat maksuinfrastruktuurin ylläpitäjien välisen verkkovierailun; pyytää komissiota ja jäsenvaltioita toteuttamaan kaikki tarvittavat toimenpiteet, jotta verkkovierailu helpottuisi ja maksuinfrastruktuuri olisi helpommin saatavilla Euroopassa;
7. katsoo, että vähäpäästöisten polttoaineiden markkinoille pääsyn nopeuttaminen ja niiden ilmastohyötyjen täysimääräinen hyödyntäminen edellyttävät, että niiden käyttöä ja niillä käyvien ajoneuvojen kehittämistä edistetään; muistuttaa kuitenkin, että Pariisin sopimuksen noudattamiseksi liikenteen kasvihuonekaasupäästöissä on määrätietoisesti pyrittävä nollatasoon vuosisadan puoliväliin mennessä; korostaa, että Euroopan tieliikennealaa ei voida muuttaa ekologisesti ja taloudellisesti kestävämmäksi jatkamalla

teknologisen, yhden ainoan oikean lähestymistavan soveltamista ja että tämän vuoksi siirtyminen todella teknologianeutraaliin ajojärjestelmien arviointiin on tarpeen, jotta voidaan kehittää erilaisia liikkuvuustarpeita vastaavia tulevaisuuden ajoneuvoja; painottaa, että tarvitaan monialaisia toimia vauhdittamaan investointia vähäpäästöiseen polttoaineinfrastruktuuriin, joka on ennakoedellytys vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivien ajoneuvojen laajemmalle käyttöönnotolle ja käytölle;

8. täsmentää lisäksi, että päivittäiset matkat ovat keskimäärin hyvin lyhyitä, joten on välttämätöntä, että luodaan luontoa vähän rasittavan liikkuvuuden (kävely, pyöräily jne.) infrastruktuuri, jotta ihmisillä on vaihtoehto maantieliikenteelle;
9. tähdentää, että ennusteiden mukaan matkustajaliikenne kasvaa 40 prosentilla vuoteen 2050 mennessä, erityisesti ilmaliikennealalla (+58 prosenttia), minkä vuoksi kasvihuonekaasupäästöt kasvavat 15 prosenttia vuosina 2030–2050 vuoden 1990 tasoihin verrattuna;
10. panee merkille, että tulevaisuudessa liikkuvuus- ja liikennestrategioissa on otettava huomioon maaseutualueiden investointipotentiaali jakamis- ja yhteistyötalouksien uusia ratkaisuja varten;
11. panee merkille, että aiemmista ja meneillään olevista hankkeista, kuten liikennealan työohjelmasta, Verkkojen Eurooppa -välineestä ja SMARTA-ohjelmasta (kestävä ajoneuvojen yhteiskäyttö yhdistettynä julkiseen liikenteeseen Euroopan maaseutualueilla), saaduista kokemuksista on hyötyä myös älykkäiden kylien perustamisessa, ja mainitsee esimerkkeinä tehokkaamman ja älykkäämmän ovelta ovelle ulottuvan logistiikan, innovatiiviset käsitteet, joissa liikkuvuus nähdään palveluna, älykkään seuraavan sukupolven liikenneinfrastruktuurin, yhdistetyn ja automaattisen liikenteen sekä älykkään kaupunkiliikenteen (sisään- ja ulostuloliikenne);
12. pitää myönteisenä, että komissio on myös muodostanut yhteyden kiertotalouteen ja korostaa erityisesti niukkoja materiaaleja ja akkuja; kannustaa komissiota tässä yhteydessä arvioimaan edelleen akkujen valmistuksen ja kierrätyksen ympäristöjalanjälkeä saadakseen kattavan kuvan akkukäyttöisten sähköajoneuvojen ympäristövaikutuksista, jotta erilaisten ajojärjestelmien kestävyttä olisi helpompi vertailla koko niiden käyttöajan ajan;
13. korostaa ajoneuvojen akkujen uusiokäytön mahdollisia hyötyjä esimerkiksi älykkään verkon ja älykkään kodin varastointiratkaisuissa ja pyytää komissiota ja jäsenvaltioita tukemaan alan tutkimus- ja pilottihankkeita rahoitusjärjestelmien avulla;
14. kannattaa ajoneuvojen ympäristöominaisuuksiin perustuvien sähköisten tiemaksu- ja lippujärjestelmien kaltaisten digitaalisten teknologioiden käytön lisäämistä saastuttajia maksaa -periaatteen täytäntöönpanossa; korostaa, että tiemaksujärjestelmien yhdenmukaistetussa kehityksessä olisi otettava ympäristötehokkuuden kohdalla huomioon sekä kasvihuonekaasu- että epäpuhkauspäästöt, jotta uusien ajoneuvojen kehittämistä silmällä pitäen lähetetyt signaalit olisivat selkeitä ja tasapainoisia; painottaa kuitenkin, että näiden sääntöjen olisi oltava teiden käyttäjien näkökulmasta selkeitä ja avoimia; korostaa optimoitujen liikennevirtojen ja pysäköintipaikkaa etsivien autojen aiheuttaman liikenteen vähentämisen kaltaisten verkotetun liikenteen ja automaattisten liikenneratkaisujen ympäristöhyötyjä ja turvallisuusvaikutuksia kaupunkialueilla ja

kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita tukemaan kaupunkeja tarvittavan tekniikan käyttöönottamisessa; korostaa kuitenkin, että itseohjautuvan ajamisen kehitys ei saisi lisätä yksityisliikennettä tai ruuhkia; pitää tärkeänä, että autojen yhteiskäytön ja liikkumisen palvelukonseptin (MaaS) kaltaisia uusia liikennepalveluja olisi kohdeltava matkustusmuotoina, jotka ovat lähes yhtä hyviä tai jopa suositeltavampia kuin yksityisautoilu; suhtautuu myönteisesti ajoneuvon liikkumista kaupungeissa sääteleviin komission suuntaviivoihin; painottaa kuitenkin, että unionin tasolla on tehtävä enemmän, jotta vältetään yhtenäisen liikennealueen pirstoutuminen; muistuttaa tässä yhteydessä rahoituksen tärkeydestä ilmastotavoitteiden saavuttamista edistävissä liikenneinfrastruktuurihankkeissa, sekä jäsenvaltioiden rajat ylittävän yhteistyön tärkeydestä; pitää tärkeänä, että liikenteeseen liittyvässä EU-rahoituksessa ilmastotavoitteiden saavuttamisen edistäminen on yksi hankkeiden tukikelpoisuusperusteista;

15. korostaa, että WHO:n tietojen mukaan maantieliikenne pahentaa ilman saastumista ja meluhaittoja, joilla on kielteinen vaikutus ihmisten terveyteen erityisesti kaupunkialueilla; korostaa, että EU-28-alueella pienhiukkasten on arvioitu aiheuttavan 399 000 ennenaikaista kuolemaa vuosittain, ja toteaa, että vastaavat luvut ovat typpioksidin osalta 75 000 ja otsonin osalta 13 600; korostaa, että yli 30 prosenttia Euroopan väestöstä altistuu yli 55 desibelin LDN-standardia kovemmalle liikennemelulle; kehottaa laatimaan tehokkaan strategian, jolla vähennetään typen oksidien ja typpioksidin kaltaisten epäpuhtauksien tasoa, ja korostaa, että liikenteen epäpuhtauksien päästöjä olisi vähennettävä merkittävästi;
16. palauttaa mieliin karmeat pakokaasualtistuskokeet, jotka suurten autoyritysten rahoittama elin, Euroopan ympäristöä ja terveyttä liikennealalla tutkiva ryhmä (EUGT) teki ihmisillä ja apinoilla; palauttaa mieliin, että tämä ei ole ensimmäinen tämäntyyppinen autoteollisuuden skandaali; pyytää, että unionin toimintalinjan perustana olevan tutkimuksen rahoitus ja alihankinta olisivat autoteollisuudesta riippumattomia;
17. panee merkille, että henkilöajoneuvoja käyttäville kuluttajille suunnattu tiedotus on liikenteen vähähiilisyteen siirtymisen nopeuttamisen kannalta välttämätöntä, ja kehottaa sen vuoksi parantamaan ajoneuvojen päästöjä ja polttoaineenkulutusta koskevia tietoja esimerkiksi standardoidulla, näkyvällä ja selkeällä ajoneuvojen merkinnällä, jotta kuluttajat voivat tehdä tietoon perustuvia valintoja ja jotta voidaan edistää muutoksia yritysten toiminnassa ja yksityishenkilöiden käyttäytymisessä sekä puhtaampaa liikkuvuutta; korostaa, että täsmällisemmistä tiedoista olisi apua myös siinä, että viranomaiset voisivat tehdä ympäristöä säästäviä julkisia hankintoja; suhtautuu myönteisesti komission suositukseen (EU) 2017/948¹ ja pyytää lisäksi komissiota harkitsemaan autojen merkintää koskevan direktiivin 1999/94/EY² tarkistamista;

¹ Komission suositus (EU) 2017/948, annettu 31 päivänä toukokuuta 2017, yhdenmukaistetun kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälisen testimenetelmän mukaisesti tyyppihyväksytyjen ja mitattujen polttoaineenkulutus- ja hiilidioksidipäästöarvojen käyttämisestä saatettaessa tietoja kuluttajien saataville Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/94/EY mukaisesti (tiedoksiannettu numerolla C(2017) 3525), EUVL L 142, 2.6.2017, s.100.

² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/94/EY, annettu 13 päivänä joulukuuta 1999, kuluttajien mahdollisuudesta saada uusien henkilöautojen markkinoinnin yhteydessä polttoainetaloutta ja

18. vaatii, että maantieliikenteen ulkoiset ympäristölliset ja yhteiskunnalliset vaikutukset sisällytetään kustannuksiin ja että nämä kustannukset otetaan huomioon kuluttajille lähetettävissä hintoja koskevissa signaaleissa;
19. painottaa, että kuntien ja alueviranomaisten tarpeet ja käytettävissä olevat resurssit on otettava huomioon puhtaita ajoneuvoja koskevassa direktiivissä, jotta sen koko potentiaali saavutettaisiin varsinkin monimutkaisuutta ja hallinnollisia rasitteita koskevissa kysymyksissä;
20. suhtautuu myönteisesti komission sitoumukseen esittää 2. toukokuuta 2018 mennessä raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä ja polttoaineen kulutusnormeja koskeva lainsäädäntöehdotus, jonka olisi oltava kunnianhimoinen ja realistinen ja jonka olisi perustuttava ajoneuvojen energiankulutuksen laskentavälineen (VECTO) avulla kerättyihin tietoihin, jotta voidaan saada aikaan raskaita hyötyajoneuvoja koskeva johdonmukainen lainsäädäntö; korostaa, että VECTO on päivitettävä nopeasti ja säännöllisesti, jotta uudet teknologiat voitaisiin kirjata tarkasti ja jotta ajoneuvojen tehokkuutta parannettaisiin ajoissa;
21. korostaa, että maaseudun liikkuvuus poikkeaa merkittävästi kaupunkialueiden liikkuvuudesta paitsi etäisyyksien ja käytettävissä olevan julkisen liikenteen osalta myös ympäristöllisten ja taloudellisten tekijöiden vuoksi, ja toteaa, että maaseudulla epäpuhtauspäästöistä johtuva ympäristöpaine on alhaisempi, keskimääräinen tulotaso on alempi ja infrastruktuuri-investointien esteet ovat suurempia; korostaa, että olennaisessa nykyaikaistamisessa, sosiaalisesti oikeudenmukaisessa siirtymisessä puhtaaseen energiaan ja Euroopan liikkuvuuden ja liikenteen digitalisoinnissa on otettava huomioon maaseutualueiden erityispiirteet, koska näillä alueilla erityisesti uusilla yhteiskunnallisilla, teknisillä ja taloudellisilla haasteilla on vaikutusta liikenne- ja liikkuvuusjärjestelmään kokonaisuutena; korostaa, että komission olisi sen vuoksi otettava käyttöön alakohtainen lähestymistapa, jolla varmistetaan integroidun, liikenteeseen ja liikkuvuuteen liittyvän älykkäitä kaupunkeja koskevan lähestymistavan moitteeton täytäntöönpano, mikä parantaa maaseutualueiden liikkuvuutta sekä saa aikaan puhtaamman ja terveemmän ympäristön; kehottaa varmistamaan tasapuoliset mahdollisuudet erityisille teknologisille parannuksille maaseutukeskuksissa ja -verkoissa;
22. painottaa, että raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksiditavoitearvojen tason on oltava yhtä kunnianhimoisia kuin tulevat epäpuhtauspäästöjen vähennystavoitteet, esimerkiksi EURO 7 -normien yhteydessä, ja että niiden on oltava mitoista ja painoista annetun direktiivin 2015/719¹ mukaisia; korostaa, että VECTO on päivitettävä nopeasti ja säännöllisesti, jotta uudet teknologiat voitaisiin kirjata tarkasti ja jotta ajoneuvojen tehokkuutta parannettaisiin ajoissa;
23. panee merkille, että prosentuaalisesti vain pieni osa koko maanteiden tavaraliikenteestä on kabotaasiliikennettä, ja korostaa, että kabotaasitoimien rajoittaminen ei saisi lisätä

hiilidioksidipäästöjä koskevia tietoja, EUVL L 12, 18.1.2000, s. 16.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/719, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2015, tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisissa ja kansainvälisissä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisissä liikenteessä sallituista painoista annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta, EUVL L 115, 6.5.2015, s. 1.

tyhjänäajoja, jotka heikentävät tehokkuutta ja joilla on kielteisiä vaikutuksia ympäristöön.

**TIEDOT HYVÄKSYMISESTÄ
LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA**

Hyväksytty (pvä)	17.5.2018
Lopullisen äänestyksen tulos	+: 60 -: 1 0: 0
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Ivo Belet, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Birgit Collin-Langen, Miriam Dalli, Seb Dance, Angélique Delahaye, Stefan Eck, Bas Eickhout, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, György Hölvényi, Anneli Jäätteenmäki, Benedek Jávor, Urszula Krupa, Jo Leinen, Peter Liese, Lukas Mandl, Valentinas Mazuronis, Susanne Melior, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, John Procter, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Ivica Tolić, Nils Torvalds, Adina-Ioana Vălean, Damiano Zoffoli
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Nikos Androulakis, Nicola Caputo, Esther Herranz García, Jan Huitema, Peter Jahr, Karol Karski, Ulrike Müller, Stanislav Polčák, Julia Reid, Bart Staes, Dubravka Šuica, Tiemo Wölken
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (200 art. 2 kohta)	John Flack, Jaromír Kohlíček, Miltiadis Kyrkos

**LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ
LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA**

60	+
ALDE	Gerben-Jan Gerbrandy, Jan Huitema, Anneli Jäätteenmäki, Valentinas Mazuronis, Ulrike Müller, Nils Torvalds
ECR	John Flack, Karol Karski, Urszula Krupa, Bolesław G. Piecha, John Procter
EFDD	Piernicola Pedicini
ENF	Sylvie Goddyn
GUE/NLG	Stefan Eck, Jaromír Kohlíček
NI	Zoltán Balczó
PPE	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Birgit Collin-Langen, Angélique Delahaye, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Esther Herranz García, György Hölvényi, Peter Jahr, Peter Liese, Lukas Mandl, Stanislav Polčák, Annie Schreijer-Pierik, Dubravka Šuica, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean
S&D	Nikos Androulakis, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nicola Caputo, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Jytte Guteland, Miltiadis Kyrkos, Jo Leinen, Susanne Melior, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Pavel Poc, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Tiemo Wölken, Damiano Zoffoli
VERTS/ALE	Bas Eickhout, Benedek Jávor, Davor Škrlec, Bart Staes

1	-
EFDD	Julia Reid

0	0

Symbolien selitys:

+ : puolesta

- : vastaan

0 : tyhjää

**TIEDOT HYVÄKSYMISESTÄ
ASIESTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA**

Hyväksytty (pvä)	21.6.2018
Lopullisen äänestyksen tulos	+: 31 -: 2 0: 2
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Markus Pieper, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Jill Seymour, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Jakop Dalunde, Marek Plura, Franck Proust, Henna Virkkunen
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (200 art. 2 kohta)	Olle Ludvigsson, Lukas Mandl

**LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ
ASIASSA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA**

31	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
EFDD	Daniela Aiuto
ENF	Georg Mayer
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Dieter-Lebrecht Koch, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Lukas Mandl, Marian-Jean Marinescu, Markus Pieper, Marek Plura, Franck Proust, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Olle Ludvigsson, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Claudia Țapardel, Janusz Zemke
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jakob Dalunde, Keith Taylor

2	-
EFDD	Peter Lundgren, Jill Seymour

2	0
ECR	Jacqueline Foster, Kosma Złotowski

Symbolien selitys:

- + : puolesta
- : vastaan
- 0 : tyhjää