



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 4. kesäkuuta 2021
(OR. en)

9324/21

TRANS 349
AVIATION 141
MAR 90
ENV 384
CLIMA 132
MI 417
RECH 280
IND 156
ENER 252
COMPET 442

YHTEENVETO ASIAN KÄSITTELYSTÄ

Lähettiläjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Valtuuskunnat
Ed. asiak. nro:	8824/21
Asia:	Neuvoston päätelmät komission kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiasta

Valtuuskunnille toimitetaan liitteessä neuvoston (liikenne, televiestintä ja energia) 3. kesäkuuta 2021 hyväksymät neuvoston päätelmät komission kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiasta.

NEUVOSTON PÄÄTELMÄT**komission kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiasta**

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

OTTAA HUOMIOON

- joulukuussa 2019¹ ja joulukuussa 2020² annetut Eurooppa-neuvoston päätelmät, siltä osin kuin ne koskevat ilmastonmuutosta;
- lokakuussa 2020 annetut Eurooppa-neuvoston päätelmät³ ja Eurooppa-neuvoston jäsenten maaliskuussa 2021 antaman julkilausuman digitaalisten kysymysten osalta⁴;
- neuvoston päätelmät pandemiaa ja muuta vakavaa kriisitilannetta koskevan Euroopan tavaraliikennealan varautumissuunnitelman periaatteisiin liittyvistä seikoista⁵;
- neuvoston päätelmät rajat ylittävän joukkoliikenteen varmistamiseksi tarvittavien hygienia- ja infektioiden torjuntatoimenpiteiden noudattamisesta⁶;
- neuvoston päätelmät Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) täytäntöönpanon ja Verkkojen Eurooppa -välineen (CEF) liikenneosion edistymisestä⁷;

¹ EUCO 20/19.

² EUCO 22/20.

³ EUCO 13/20.

⁴ SN 18/21.

⁵ ST 12391/20.

⁶ ST 9699/20.

⁷ ST 15425/17.

- neuvoston päätelmät aiheesta "EU:n meriliikennepolitiikan painopisteet vuoteen 2020 asti: Kilpailukyky, hiilestä irtautuminen ja digitalisointi maailmanlaajuisten yhteyksien sekä toimivien sisämarkkinoiden ja maailmanluokan merenkulkuklusterin varmistamiseksi"⁸;
- neuvoston päätelmät liikenteen digitalisaatiosta⁹;
- neuvoston päätelmät: "EU:n vesiliikenneala – Tulevaisuudennäkymät: Kohti hiilineutraalia, onnettomuusvapaata, automatisoitua ja kilpailukykyistä EU:n vesiliikennealaa"¹⁰;
- neuvoston päätelmät "Kohti eurooppalaisia vetymarkkinoita"¹¹;
- neuvoston päätelmät energiajärjestelmien tulevaisuudesta energiaunionissa, jotta varmistetaan energiasiirtymä sekä vuoteen 2030 ja sitä pidemmälle ulottuvien energia- ja ilmastotavoitteiden saavuttaminen¹²;
- neuvoston päätelmät "Tehdään elpymisestä kiertotalous- ja ympäristömyönteistä"¹³;
- neuvoston päätelmät aiheesta "Rautatieliikenne tärkeäksi tekijäksi kestävän ja älykkään liikkuvuuden edistämässä"¹⁴;

⁸ ST 9976/17.

⁹ ST 15431/17.

¹⁰ ST 8648/20.

¹¹ ST 13976/20.

¹² ST 10592/19.

¹³ ST 13852/20.

¹⁴ ST 9396/21.

1. SUHTAUTUU MYÖNTEISESTI komission kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiaan¹⁵, jossa esitetään keskipitkän ja pitkän aikavälin visio ympäristö- ja ilmastoystävällisemmästä, digitalisoidummasta, häiriönsietokykyisemmästä, oikeudenmukaisemmasta ja kilpailukykyisemmästä liikenne- ja liikkuvuusjärjestelmästä;
2. KANNATTAA komission visiota, jonka mukaan Euroopan liikenteestä tehtäisiin kestävämpi, osallistavampi, älykkäämpi, turvallisempi ja häiriönsietokykyisempi ja varmistettaisiin, että liikenneala edistäisi merkittävästi pyrkimystä saavuttaa EU:n ilmastoneutraaliustavoite vuoteen 2050 mennessä Pariisin ilmastopimuksen mukaisesti, sekä EU:n sisäisten kasvihuonekaasupäästöjen pakollista nettovähennystavoitetta, joka on vähintään 55 prosenttia vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä;
3. KATSOO tältä osin, että samalla kun siirrytään kestävämpiin liikennemuotoihin, kaikkien liikennemuotojen olisi edistettävä liikennealan päästöjen huomattavaa vähenemistä vuoteen 2030 ja vuoteen 2050 mennessä tavalla, jolla säilytetään niiden kilpailukyky ja jossa otetaan huomioon niiden päästövähennyspotentiaali; PYYTÄÄ tässä yhteydessä komissiota arvioimaan parempaa sääntelyä koskevien vaatimusten mukaisesti, miten kullakin kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa esitetyllä toimenpiteellä varmistetaan, että liikennemuodoilla voidaan parhaiten edistää edellä mainittujen vuosien 2030 ja 2050 tavoitteiden saavuttamista, muun muassa tutkimalla perusteellisesti jäsenvaltioiden tasolla aiheutuvia ympäristöä koskevia, taloudellisia ja sosiaalisia vaikutuksia;
4. PAINOTTAA lisäksi, että pyrkimykset päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi olisi toteutettava yhteisesti mahdollisimman kustannustehokkaasti siten, että kaikki jäsenvaltiot osallistuvat näihin pyrkimyksiin, ottaen huomioon oikeudenmukaisuuteen ja solidaarisuuteen liittyvät näkökohdat sekä jäsenvaltioiden erilaiset lähtökohdat ja erityiset kansalliset olosuhteet, mukaan lukien saarijäsenvaltioissa ja saarilla, siten, että ketään ei jätetä jälkeen;

¹⁵ Komission tiedonanto "Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle" (ST 14012/20 + ADD 1).

5. jotta voitaisiin vähentää merkittävästi fossiilisten polttoaineiden kulutusta ja riippuvuutta niistä, KATSOO, että kunnianhimoinen mutta tasapainoinen siirtyminen vähäpäästöisiin ajoneuvoihin, aluksiin, ilma-alusjärjestelmiin ja laivastoihin lisäämällä tietoisuutta ja ennakoitavuutta kaikkien osapuolten kesken tavarantoimittajista kuluttajiin edellyttää EU:n lainsäädäntökehyksen päivittämistä toimivien sisämarkkinoiden periaatteiden mukaisesti, jotta helpotettaisiin vaihtoehtoisten käyttövoimajärjestelmien, kuten sähkö- tai vetykäyttöisten järjestelmien, markkinoille saattamista ja käyttöönottoa sekä tuki-infrastruktuurin laajamittaista käyttöönottoa, mukaan lukien vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspisteiden käyttöönotto; KATSOO tässä yhteydessä, että vähäpäästöiset ratkaisut ja vähähiiliset tai uusiutuvat liikenteen polttoaineet voivat tarjota tehokkaita ratkaisuja tähän siirtymiseen ja että toimia, joilla vältetään saastuttavimpien liikennevälineiden saattaminen markkinoille, olisi tehostettava kunkin liikennemuodon osalta;
6. KOROSTAA, että "saastuttaja maksaa"- ja "käyttäjä maksaa" -periaatteet olisi otettava huomioon liikennepoliittisissa toimenpiteissä kaikkien liikennemuotojen osalta; PAINOTTAA, että olisi otettava käyttöön kannustimia, joilla edistetään kestävämmän liikenteen käyttöönottoa, mukaan lukien ajoneuvojen, alusten, ilma-alusjärjestelmien ja laivastojen uudistaminen ja jälkiasennus;
7. KOROSTAA, että digitalisaatio ja vihreään teknologiaan liittyvän innovoinnin edistäminen ovat keskeisiä tekijöitä EU:n liikennejärjestelmän pitkän aikavälin maailmanlaajuisessa kilpailukyvyssä, sillä ne voivat parantaa kestävyyttä muun muassa vähentämällä saastumista, parantaa tehokkuutta, turvallisuutta ja mukavuutta sekä edistää integroitua multimodaalista liikenne-ekosysteemiä, ja KEHOTTAÄ tässä yhteydessä noudattamaan liikenne- ja liikkuvuuspolitiikkoja kehitettäessä 29. lokakuuta 2020 annetussa Passaun julistuksessa esitettyä lähestymistapaa "Smart Deal for mobility – Shaping the mobility of the future with digitalisation – sustainable, safe, secure and efficient"; MUISTUTTAA, että multimodaalisuus edellyttää multimodaalisia ja yhteentoimivia matkatietoja, lipunmyyntiä ja maksuja;

8. MUISTUTTAA tutkimus- ja innovointitoimien tärkeydestä liikenne- ja liikkuvuusjärjestelmän kestävyys, digitalisoinnin ja häiriönsietokyvyn vahvistamisessa ja ON TYYTYVÄINEN erityisesti siihen, mitä Horisontti Eurooppa -puiteohjelman mukaisesti perustetuilla kumppanuuksilla on tarkoitus saavuttaa sen osalta, ja korostaa samalla, että innovatiivisten ilmastoneutraalien teknologioiden kehittämisen ja käyttöönoton lisäksi liikenne- ja liikkuvuusjärjestelmän käyttäjiltä edellytetään myös käyttäytymismuutoksia;
9. KOROSTAA, että yhteistyöhön perustuvan verkottuneen ja automatisoidun liikkuvuuden alan tutkimus- ja innovointitoimien olisi katettava kaikki liikennemuodot tavalla, joka parantaa liikenteen turvallisuutta ja tehokkuutta, vähentää ruuhkia ja edistää ilmasto- ja ympäristötavoitteita sekä edistää käyttöönottovaiheessa yhteentoimivuutta ja tietosuojaa ja mahdollistaa osallistavat, helposti saatavilla olevat ja kohtuuhintaiset käyttötavat; MUISTUTTAA, että infrastruktuuria on valmisteltava, jotta voidaan edistää automatisointia;
10. KEHOTTAÄ hyväksymään pikaisesti EU:n liikkuvuusdata-avaruutta koskevan aloitteen, jolla olisi varmistettava datan oikeudenmukainen, luotettava ja turvallinen saatavuus ja yhteentoimivuus liikenteen tehokkuuden parantamiseksi muun muassa saumattoman multimodaalisen matkustaja- ja rahtiliikenteen edistämiseksi, samalla kun pyritään datan yhteentoimivuuteen muiden asiaan liittyvien data-avaruuksien kanssa; PANEE MERKILLE, että älykkäiden liikennejärjestelmien kehittämisen olisi edelleen perustuttava laajaan valikoimaan sähköisiä viestintätekniikoita, kuten mobiili- ja langattomien yhteyksien teknologioihin, sekä strategisesti kriittisiin palveluihin ja infrastruktuuriin, kuten Galileoon ja EGNOSiin;

11. PAINOTTAA, että yhtenäisen liikennealueen toteuttaminen on edelleen EU:n liikennepolitiikan kulmakivi, ja KOROSTAA, että edellytyksenä tämän tavoitteen sekä kestävä ja älykkään liikenteen ja liikkuvuuden saavuttamiselle on, että käytettävissä on häiriönsietokykyinen, ajantasainen, ja suorituskyykyinen multimodaalinen liikenneinfrastruktuuri, joka edistää kaikkien EU:n jäsenvaltioiden ja alueiden, myös syrjäisten ja syrjäisimpien alueiden, saarialueiden, syrjäseutualueiden, vuoristoalueiden ja harvaan asuttujen alueiden, välisiä yhteyksiä ja yhdentymistä henkilöiden, tavaroiden ja palvelujen vapaan liikkuvuuden parantamiseksi; PALAUTTAA tässä yhteydessä MIELEEN, että on tärkeää saattaa Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinverkko ja kattava verkko valmiiksi vahvistetussa aikataulussa, muun muassa korjaamalla puuttuvia yhteyksiä ja pullonkauloja, ja suhtautuu myönteisesti kaupunkisilmukohtien integroinnin jatkamiseen;
12. ODOTTAA KIINNOSTUNEENA, että komissio esittelisi tulevan kaupunkiliikennealoitteen, ja KOROSTAA tässä yhteydessä, että on tärkeää edistää aktiivista liikkuvuutta, kuten pyöräilyä ja kävelyä, julkisen liikenteen sekä uusien liikkuvuuspalvelujen käyttöä, tehokasta liikkuvuuden hallintaa, multimodaalisuutta ja kestäviä liikennevälineitä kaikissa liikennemuodoissa (maantie-, rautatie-, vesi- ja lentoliikenne), kuten todettiin 30. lokakuuta 2018 annetussa Grazin julistuksessa "Uuden aikakauden alku: puhdas, turvallinen ja kohtuuhintainen liikkuvuus Euroopassa"; MUISTUTTAA tässä yhteydessä, että julkinen liikenne on kärsinyt pahasti covid-19-kriisistä ja että kriisin johdosta toteutettavilla poliittisilla toimilla olisi pyrittävä palauttamaan luottamus julkiseen liikenteeseen ja parantamaan sen häiriönsietokykyä, nopeuttamaan sen kestävä siirtymää ja nykyaikaistamista sekä varmistamaan samalla julkisen liikenteen kohtuuhintaisuus ottaen huomioon julkisen liikenteen keskeisen roolin sosiaalisessa ja alueellisessa yhteenkuuluvuudessa;

13. PAINOTTAA, että liikenne- ja liikkuvuusjärjestelmän olisi pysyttävä käyttäjä- ja ihmiskeskeisenä samalla, kun siitä tulee kestävämpi, digitaalisempi ja automatisoidumpi. EU:n liikennepolitiikan olisi oltava osallistavaa, ja sillä olisi edistettävä saatavuutta ja saavutettavuutta kaikkien osalta, mukaan lukien haavoittuvassa asemassa olevat väestöryhmät, kuten vanhukset, liikuntarajoitteiset henkilöt, vammaiset henkilöt ja lapset. Olisi varmistettava kohtuuhintaisuus liikenneköyhyiden torjumiseksi ja parannettava liikenneturvallisuutta, myös aktiivisessa liikkuvuudessa. EU:n liikennepolitiikalla olisi myös parannettava edelleen kaikkien liikennemuotojen sosiaalisia olosuhteita, mukaan lukien työoloja, sekä parannettava uudelleen kouluttautumismahdollisuuksia ja lisättävä alan työpaikkojen houkuttelevuutta; YMMÄRTÄÄ, että EU:n liikennepolitiikalla olisi pyrittävä poistamaan eriarvoisuutta ja edistämään sukupuolten tasa-arvoa sekä kaikkien yhtäläisiä oikeuksia ja mahdollisuuksia. Näiden tavoitteiden valtavirtaistaminen on määrää ottaa huomioon ja sitä on edistettävä liikennepoliittisten toimenpiteiden valmistelun, täytäntöönpanon ja seurannan kaikissa vaiheissa; PAINOTTAA, että tarvitaan kansalaisten tosiasiallista osallistumista ja työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua, jotta liikenne- ja liikkuvuuspolitiikoissa voitaisiin ottaa asianmukaisesti huomioon ihmisten ja sidosryhmien muuttuvat tarpeet;
14. KOROSTAA tarvetta varmistaa, että liikenne ja logistiikka elpyvät täysin nykyisestä covid-19-kriisistä; PAINOTTAA, että kriisin johdosta toteutetut talouspoliittiset toimet tarjoavat mahdollisuuden nopeuttaa liikenne- ja liikkuvuusjärjestelmän kestävää siirtymää ja nykyaikaistamista, ja PYYTÄÄ komissiota esittämään pikaisesti tilannekatsauksen liikennealan varautumissuunnitelman valmistelusta, jotta pandemioita ja muita vakavia kriisitilanteita voitaisiin torjua paremmin, kuten neuvosto on edellyttänyt päätelmissään pandemiaa ja muuta vakavaa kriisitilannetta koskevan Euroopan tavaraliikennealan varautumissuunnitelman periaatteisiin liittyvistä seikoista;

15. KOROSTAA, että on tärkeää pitää mielessä myös liikennepolitiikan kansainvälinen ulottuvuus, jotta EU:n liikennealan kilpailukykyä sekä sen kestävyyttä ja tehokkuutta voitaisiin parantaa seuraamalla maailmanlaajuisia kehitystä ja omaksumalla aktiivinen rooli kansainvälisillä foorumeilla, etenkin globaalien standardien vahvistamisen ja tasapuolisten toimintaedellytysten säilyttämisen yhteydessä;
16. PANEE MERKILLE komission kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassaan esittämän arvion, jonka mukaan vuoteen 2030 ulottuva vuotuinen kokonaisrahoitusvaje on noin 230 miljardia euroa niiden toimenpiteiden osalta, joita tarvitaan häiriönsietokykyisempää, kestävämpää ja älykkäämpää liikenne- ja liikkuvuusjärjestelmää koskevan vision toteuttamiseksi, siirtymätoimet mukaan lukien; PAINOTTAA, että asianmukainen EU:n rahoituksen taso sekä julkinen rahoitus kansallisella, alueellisella ja paikallisella tasolla ja yksityiset resurssit ovat ratkaisevan tärkeitä, jotta voidaan vastata merkittäviin investointitarpeisiin, jotka aiheutuvat eri liikennemuotojen yhä älykkäämmästä ja kestävämmästä tavoitetasosta; ON tässä yhteydessä TYYTYVÄINEN EIP-ryhmän käynnissä olevaan liikennealan lainanantopolitiikan tarkistukseen, joka koskee laajemmin ilmastopankin etenemissuunnitelmaa 2021–2025, ja KOROSTAA, että kyseinen lainanantopolitiikka on mukautettava EU:n liikennepolitiikan tavoitteisiin näissä neuvoston päätelmissä esitettyjen suuntaviivojen mukaisesti;
17. KEHOTTA komissiota seuraamaan säännöllisesti, ovatko kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa kaavailut poliittiset toimet riittäviä kyseisten EU:n liikennepoliittisten tavoitteiden toteuttamiseksi vai tarvitaanko mahdollisesti lisätoimenpiteitä.