



Bryssel 17.5.2018
COM(2018) 293 final

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

EUROOPPA LIIKKEELLÄ

Kestävä liikkuvuus Euroopassa: turvallinen, verkottunut ja puhdas liikenne

1. JOHDANTO

Puheenjohtaja Juncker asetti syyskuussa 2017 pitämässään unionin tilaa koskevassa puheessa tavoitteeksi EU:n ja sen teollisuuden johtoasema maailmassa innovaatioiden, digitalisoinnin ja vähähiilisten ratkaisujen kehittäjänä. Komissio on omaksunut kattavan toimintamallin varmistaakseen, että EU:n liikkuvuuspolitiikassa otetaan huomioon nämä poliittiset prioriteetit. Vähäpäästöisen liikkuvuuden strategian¹ jatkoksi komissio hyväksyi kaksi liikkuvuutta koskevaa säädöspakettia touko- ja marraskuussa 2017². Näissä paketeissa esitettiin myönteinen toimintaohjelma, jolla toteutetaan vähäpäästöisen liikkuvuuden strategiaa ja varmistetaan sujuva siirtyminen kohti kaikkien käytettävissä olevaa puhdasta, kilpailukykyistä ja verkotettua liikennettä ja liikkuvuutta. Euroopan parlamentin ja neuvoston olisi varmistettava, että nämä ehdotukset hyväksytään nopeasti.

Tällä kolmannella ja viimeisellä Eurooppa liikkeellä -sädöspaketilla toteutetaan syyskuussa 2017 esitettyä uutta teollisuuspoliittista strategiaa. Tarkoituksena on saattaa päätökseen prosessi, jonka avulla Eurooppa voi saada täyden hyödyn liikkuvuuden nykyaikaistamisesta³. Tämän vuoksi huomisen liikkuvuusjärjestelmän on oltava turvallinen, puhdas ja tehokas kaikille EU-kansalaisille. Meidän on hyödynnettävä uutta teknologiaa saavuttaaksemme useita tavoitteita samanaikaisesti. Tarkoituksena on tehdä liikkuvuudesta Euroopassa turvallisempaa ja helpompaa käyttää, Euroopan teollisuudesta kilpailukykyisempi ja Euroopan työpaikoista turvatumpia. Ilmastomuutoksen torjuminen taas edellyttää parempaa puhtautta ja parempia valmiuksia. Edellytyksenä on, että EU, jäsenvaltiot ja sidosryhmät sitoutuvat täysin toimimaan asian puolesta.

Teknologinen muutos vaikuttaa kaikkiin yhteiskunnan ja talouden osa-alueisiin ja muuttaa EU-kansalaisten elämää. Liikenne ei ole tässä suhteessa poikkeus. Uusi teknologia muuttaa liikkuvuutta dramaattisesti. Ne sekoittavat tavanomaisia liikennesektorin liiketoimintamalleja ja -aloja ja tuovat uusia mahdollisuuksia uusien liikkuvuuspalvelujen ja uusien toimijoiden muodossa, mutta ne tuovat myös haasteita. Työmarkkinat ja vaadittavat taidot muuttuvat nopeasti, ja EU:n on pysyttävä kilpailukykyisenä vastatakseen tiukentuneeseen maailmanlaajuiseen kilpailuun. Koska autoteollisuuden ja liikenteen arvoketjun osuus on 12 miljoonaa työpaikkaa ja tehokkaalla liikennejärjestelmällä on keskeinen merkitys EU:n kilpailukykyille, muutokseen mukautuminen on ratkaisevan tärkeää EU:n liikkuvuuspolitiikalle.

Liikenteen käsite on muuttumassa, ja perinteiset rajat ajoneuvon, infrastruktuurin ja käyttäjän välillä hämärtyvät yhä enemmän. Kuljetusvälineet eivät enää ole keskipisteessä: lisääntyneen verkottuneisuuden ja automatisaation ansiosta käyttäjä on nykyisin yhä joustavamman ja integroidumman liikkuvuusjärjestelmän keskellä.

Automatisoitujen ja verkottuneiden ajoneuvojen markkinoille tulo on liikennealan seuraava virstanpylväs ja tulee mullistamaan sen, miten kansalaiset hyödyntävät liikkuvuutta tulevaisuudessa. Tämä vallankumous on jo alkanut, ja Euroopan on oltava siihen valmis. Digitaaliteknologiat pakottavat muutokseen, mutta ne voivat myös auttaa ratkaisemaan monia nykyiseen liikkuvuusjärjestelmään liittyviä haasteita. Jos käytössä on vankka sääntelykehys, itseohjautuvat ajoneuvot ja kehittyneet yhteysjärjestelmät tekevät ajoneuvoista turvallisempia, helpommin yhteiskäyttöön soveltuvia ja paremmin kaikkien saatavilla, mukaan lukien esimerkiksi vanhukset tai vammaiset, joille liikkuvuuspalvelut voivat nykyisin olla

¹ COM(2016) 501.

² COM(2017) 283, COM(2017) 675.

³ COM(2017) 479.

saavuttamattomissa. Ne voivat auttaa vähentämään liikenteen ruuhkautumista, mikä lisää energiatehokkuutta ja parantaa ilmanlaatua sekä edistää ilmastonmuutoksen torjuntaa. EU:n toimintalinjat on suunniteltava näiden etujen hyödyntämiseksi sekä koordinoitava asianmukaisesti.

Euroopalla on oltava johtoasema tässä liikkuvuusjärjestelmän muutoksessa, ja EU:n on ryhdyttävä toimiin, joilla on todellista vaikutusta. EU:lla on parhaat mahdollisuudet varmistaa, että näillä muutoksilla vastataan kiertotalouden tarpeisiin, yhteiskunnalliset edut, kuten turvallisuus ja elämänlaatu, otetaan täysimääräisesti huomioon, innovointia, työpaikkoja ja kilpailukykyä edistetään ja kansalaisten liikkuvuuden edut maksimoidaan koko Euroopassa.

2. TURVALLINEN LIKKUVUUS: turvallisuus etusijalle

Turvallisuus on kaikkien liikennejärjestelmien perusta – sen on oltava aina etusijalla. Koska liikkuvuus jatkaa kasvuaan ja digitalisaatio, vähähiiliset ratkaisut ja innovointi muuttavat sitä radikaalisti, turvallisuustason parantamismahdollisuuksia on hyödynnettävä edelleen.

EU:n teiden turvallisuustilanne on erittäin hyvä ja kestää hyvin vertailun muun maailman kanssa. Kun päivittäin kuitenkin tapahtuu paljon liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia, EU:lla ja sen jäsenvaltioilla ei ole varaa itsetyytyväisyyteen, vaan niiden on edelleen pyrittävä vähentämään onnettomuuksia. Maaliskuussa 2017 hyväksytyssä Vallettan julistuksessa tieliikenneturvallisuuden parantamisesta EU:n jäsenvaltioiden hallitukset sitoutuivat vähentämään edelleen liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia ja pyysivät komissiota koordinoimaan toimia EU:n tasolla. Ne kehottivat komissiota ”laatimaan uuden liikenneturvallisuuden politiikkakehyksen vuoden 2020 jälkeiselle vuosikymmenelle, mukaan lukien liikenneturvallisuuden toteuttamisen arviointi, ottaen huomioon tässä julistuksessa esitetyt tavoitteet”. Ne sitoutuivat asettamaan tavoitteen puolittaa vakavien loukkaantumisten lukumäärä EU:ssa vuoteen 2030 mennessä vuoden 2020 perustasosta.⁴

Liikenneturvallisuus on parantunut EU:ssa huomattavasti viime vuosikymmeninä EU:n, kansallisen, alueellisen ja paikallisen tason toimien ansiosta. Liikennekuolemien määrä väheni EU:ssa vuosien 2001 ja 2010 välillä 43 prosenttia ja vuosien 2010 ja 2017 välillä vielä 20 prosenttia. Kuitenkin 25 300 ihmistä menetti yhä henkensä EU:n teillä vuonna 2017, mikä vastaa noin 70 menetettyä henkeä päivässä. Lisäksi noin 135 000 ihmistä loukkaantui vakavasti. Näistä suuri osa oli jalankulkijoita, pyöräilijöitä ja moottoripyöräilijöitä. Nämä luvut merkitsevät humanitaarisia ja yhteiskunnallisia kustannuksia, joita ei voida hyväksyä. Rahassa mitattuna liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten vuotuisten kustannusten on arvioitu olevan yli 120 miljardia euroa eli noin 1 prosentti BKT:stä.

Siitä huolimatta, että jotkin jäsenvaltiot onnistuvat edelleen huomattavasti vähentämään liikennekuolemien määrää, koko EU:n osalta kehitys on viime vuosina pysähtynyt. Vaikka kuolonuhrien määrä väheni noin 2 prosentilla vuosina 2016 ja 2017, jotkin jäsenvaltiot ovat jopa ilmoittaneet määrien kasvaneen. EU:n tavoite puolittaa liikennekuolemien lukumäärä vuosien 2010 ja 2020 välillä tulee olemaan suuri haaste.⁵

⁴ Neuvoston päätelmät liikenneturvallisuudesta, 8. kesäkuuta 2017, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/fi/pdf>

⁵ Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuusaluetta 2011–2020, COM(2010) 389 final. Valkoinen kirja – Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää, COM(2011) 144.

Liikenneonnettomuuksiin merkittävästi vaikuttavia tekijöitä ovat ylinopeus, ajaminen alkoholin tai huumeiden vaikutuksen alaisena sekä turvavöiden tai kypärän käytön laiminlyönti. Näiden tekijöiden lisäksi mobiililaitteet aiheuttavat koko ajan enemmän huomion kiinnittymistä muualle kuin liikenteeseen. Lisäksi monimutkaisessa ympäristössä syntyy uusia suuntauksia, mikä edellyttää joustavaa ja dynaamista lähestymistapaa. Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä loukkaantumiselle alttiisiin tienkäyttäjiiin, erityisesti pyöräilijöihin ja jalankulkijoihin, koska heidän osuutensa liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrästä on kasvanut huomattavasti. Kestävien liikkuvuusmuotojen, kuten pyöräilyn, odotettu kasvu korostaa erityistoimenpiteiden kiireellisyyttä näiden tienkäyttäjien suojelun parantamiseksi.

Teknologinen kehitys, ennen kaikkea verkottuneisuus ja automatisointi, luovat uusia mahdollisuuksia poistaa tai kompensoida inhimillisiä virheitä. Itseohjautuviin ajoneuvoihin siirtymisen pitäisi myös tuoda kansalaisille enemmän turvallisuutta pitkällä aikavälillä. Siirtymävaiheessa syntyy kuitenkin uusia riskejä, joista osa liittyy sekaliikenteessä käytettävien pitkälle automatisoitujen ajoneuvojen toimintaan sekä kuljettajan ja ajoneuvon monimutkaiseen vuorovaikutukseen (käyttöliittymäjärjestelmät) sekä kyberturvallisuuteen liittyviin kysymyksiin. Muut haasteet johtuvat väestörakenteen muutoksesta ja erilaisista lähestymistavoista henkilökohtaiseen liikkuvuuteen.

Turvallisuuteen ja kestävyYTEEN liittyvien toimenpiteiden välisiä synergioita olisi myös hyödynnettävä paremmin. Esimerkiksi päästöttömien liikennevälineiden käytön edistämisen on tapahduttava yhdessä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden ympäristön turvallisuuden parantamisen kanssa. Uudet ja turvallisemmat liikkuvuuden muodot voivat myös toimia yhdessä kaikille kansalaisille kohdistetun liikkuvuuden parantamisen kanssa, etenkin vammaisten osalta ja ikääntyneiden kasvavan osuuden kohdalla.

Tämä osoittaa, että EU:n tieliikenne- ja ajoneuvoturvallisuuspolitiikan täytäntöönpanossa tarvitaan tehokkaampaa lähestymistapaa, jossa keskitytään voimakkaasti vaikutuksiin ja tuloksiin, joka on riittävän joustava jatkuvan muuttuviin olosuhteisiin mukautumisen kannalta ja joka on osallistava.

EU:n pitkän aikavälin tavoitteena on päästä tieliikenteen kuolonuhrien määrässä mahdollisimman lähelle nollaa vuoteen 2050 mennessä (Vision Zero -kampanja). Sama olisi saavutettava vakavien loukkaantumisten kohdalla. EU aikoo myös pyrkiä uusiin välitavoitteisiin vähentääkseen liikennekuolemien määrää 50 prosentilla vuosien 2020 ja 2030 välillä ja vähentääkseen vakavien loukkaantumisten määrää 50 prosentilla samalla ajanjaksolla (käyttämällä uutta yhteistä vakavan loukkaantumisen määritelmää, josta on sovittu kaikkien jäsenvaltioiden kanssa)⁶.

Auttaakseen näiden tavoitteiden saavuttamista komissio ehdottaa kaudelle 2021–2030 yhteisiä tieliikenneturvallisuuden puitteita, joihin sisältyy toimintasuunnitelma (liite 1), jota tarkennetaan yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa vuoden 2019 puoliväliin mennessä. Nämä yhteiset tieliikenneturvallisuuden puitteet olisi toteutettava soveltamalla niin kutsuttua Safe System -toimintatapaa, jota Maailman terveysjärjestö suosittelee maailmanlaajuisesti ja jonka yhä useammat EU:n jäsenvaltiot, alueet ja kunnat ovat hyväksyneet. Sen päätavoitteena on puuttua onnettomuuksien syihin integroidulla tavalla ja saada aikaan monikerroksinen suoja sen varmistamiseksi, että yhden osan epäonnistuessa jokin toinen osa kompensoi sen.

⁶ Neuvoston päätelmät liikenneturvallisuudesta, 8. kesäkuuta 2017, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/fi/pdf>

Safe System -toimintatavan mukaan liikennekuolemat ja vakavat loukkaantumiset eivät ole väistämätön hinta, joka liikkuvuudesta on maksettava. Vaikka onnettomuuksia tulee edelleen tapahtumaan, kuolemantapaukset ja vakavat loukkaantumiset ovat suurelta osin estettävissä. Safe System -järjestelmässä hyväksytään se, että ihmiset tekevät virheitä, ja pyritään varmistamaan, että tällaiset virheet eivät johda kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen.

Esimerkiksi ajoneuvojen parempi rakenne, parannettu tieinfrastruktuuri ja alemmat nopeudet voivat kaikki osaltaan vähentää onnettomuuksien vaikutuksia. Julkinen ja yksityinen sektori jakavat koordinoitusti vastuun Safe System -järjestelmästä, ja sen soveltamista seurataan tarkasti tulosten arvioimiseksi ja tarvittaessa toimenpiteiden mukauttamiseksi ottaen huomioon kokemukset, uudet tiedot ja uudet teknologiat.

Konkreettisia tuloksia voidaan saavuttaa paremmalla koordinoinnilla jäsenvaltioiden välillä ja omaksumalla tavoitejohtamiseen perustuva lähestymistapa. Onnettomuuksien tunnettujen syiden käsittelytoimissa olisi yhdistettävä eri välineitä ja toimenpiteitä. Lainsäädäntöä voidaan siten tukea soveltamalla EU:n ja kansalliseen rahoitukseen selkeitä liikenneturvallisuuteen liittyviä kelpoisuuskriteerejä, parantamalla kokemusten ja parhaiden käytäntöjen siirtämistä sekä tiedotuskampanjoiden avulla. Näin varmistetaan, että niitä toimia, joilla on suuri vaikutus turvallisuuteen, tuetaan suuremmin EU:n rahoituksella. Komissio myös pyytää kaikkia sidosryhmiä sitoutumaan vapaaehtoisesti kunnianhimoiseen Vision Zero -tavoitteeseen (katso liitteessä 1 oleva toimintasuunnitelma).

Komissio tukee tätä lähestymistapaa asettamalla tiiviissä yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa keskeiset tulosindikaattorit, jotka liittyvät suoraan liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten vähentämiseen. Ne määrittelevät jäsenvaltioiden asiantuntijoita ja laaja-alaisia sidosryhmiä kuullen, ja niillä olisi oltava yhteinen mittausmenetelmä ja sovittu lähtötaso. Niiden olisi myös liityttävä (mahdollisuuksien mukaan) tulostavoitteisiin. Komissio tarkastelee keinoja, joilla jäsenvaltioita tuetaan menetelmään ja mittauksiin liittyvässä yhteisessä työssä.

Lainsäädäntö, myös EU-tason lainsäädäntö, on edelleen avainasemassa integroidussa Safe System -lähestymistavassa. eCall-järjestelmää koskeva lainsäädäntö tuli voimaan maaliskuusta 2018 alkaen⁷. eCall-järjestelmä ilmoittaa automaattisesti hätäpalveluun vakavasta onnettomuudesta ja ilmaisee ajoneuvon sijainnin. Se on pakollinen henkilöautoissa ja kevyissä hyötyajoneuvoissa. Ensimmäisen eCall-järjestelmällä varustetun ajoneuvosarjan odotetaan olevan EU:n teillä vuoden 2018 puoliväliin mennessä. Se voi nopeuttaa hätäpalveluiden reagointiaikoja jopa 40 prosenttia kaupunkialueilla ja 50 prosenttia maaseudulla. Komissio harkitsee sen laajentamista muihin ajoneuvoluokkiin.

Komissio hyväksyy osana tätä kolmatta liikkuvuuspakettia kaksi ehdotusta liikenneturvallisuuden tavoitteiden edistämiseksi. Toisen ehdotuksen tavoitteena on muuttaa ajoneuvoja koskevia EU:n turvallisuusnormeja siten, että niihin sisältyvät esimerkiksi uusimmat turvaominaisuudet. Toisen ehdotuksen tavoitteena on parantaa tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintaa.

EU:n autoteollisuus on ollut edelläkävijä sellaisten teknologioiden kehittämisessä, jotka mahdollistavat entistä kohtuuhintaisempien ajoneuvojen turvajärjestelmien käyttöönoton. Vaikka ne auttavat onnettomuuksien ehkäisemisessä, lisätoimia tarvitaan. Parannetut ajoneuvojen aktiiviset ja passiiviset turvaominaisuudet, joilla suojataan ajoneuvon matkustajia

⁷ Asetus (EU) 2015/758 ja päätös N:o 585/2014/EU.

sekä jalankulkijoita, pyöräilijöitä ja muita loukkaantumiselle alttiita tienkäyttäjiä, ovat välttämättömiä. Siksi komissio ehdottaa kattavaa uusien pakollisten ajoneuvoja koskevien turvallisuustoimenpiteiden pakettia, jossa uudet onnettomuuksien ehkäisyjärjestelmät yhdistyvät päivitettyihin aktiivisiin ja passiivisiin turvallisuustoimenpiteisiin liikennekuolemien kokonaistilanteen parantamiseksi EU:n teillä. Uudet ajoneuvojen turvaominaisuudet ovat kustannustehokkaita ja toteutettavia, ja niiden avulla on hyvät mahdollisuudet vähentää merkittävästi tienkäyttäjien liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrää ajoneuvon sisä- ja ulkopuolella. Ne myös pohjustavat tietä automatisoitujen ajoneuvojen laajemmalle käyttöönnotolle.

Tarkennetuissa testausmenetelmissä valmistajia vaaditaan varustamaan autot kehittyneemmällä turvajärjestelmällä, jotta ikääntyvää väestöä voidaan suojella paremmin. Tien ajoneuvojen kanssa jakavien jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden yhä kasvavaa määrää suojellaan paremmin uusien törmäysten ennakointiominaisuuksien ja kuorma-autonkuljettajien parannetun suoran näkyvyyden avulla. Ehdotetuissa toimenpiteissä käsitellään myös sosiaalisia kysymyksiä, kuten ylinopeuden ajamista tai älypuhelimien käyttöä ajon aikana. Kaiken kaikkiaan nämä uudet ajoneuvojen turvallisuuteen liittyvät toimenpiteet ovat tärkeä osa liikenneturvallisuuden parantamista.

Komission toisen säädösehdotuksen tavoitteena on parantaa tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnointia, mikä vähentää sekä onnettomuuksien määrää että niiden vakavuutta. Sillä parannetaan avoimuutta ja liikenneturvallisuuteen liittyvien menettelyjen seurantaa (vaikutustenarvioinnit, auditoinnit, tarkastukset), ja siinä esitetään uusi menettely, jolla kartoitetaan onnettomuusriskit koko verkostossa. Tämä mahdollistaa teiden turvallisuustason vertailun koko Euroopassa, ja lisäksi saadaan tietoa investointipäätösten tekemiseen, EU:n rahoitus mukaan lukien. Lainsäädännön soveltamisalaa on myös laajennettava Euroopan laajuisen liikenneverkon ulkopuolelle pääteihin, jotka ovat tärkeitä unionin laajuiselle liikenteelle ja joissa suuri osa vakavista onnettomuuksien tapahtuu. Tämä palvelee kaikkien EU:n kansalaisten ja yritysten etuja niiden käyttäessä integroitua tieverkkoa. Lisäksi se vahvistaa niiden useiden jäsenvaltioiden käytännön, jotka ovat jo laajentaneet EU:n lainsäädännön soveltamisen sisältämään Euroopan laajuisen liikenneverkon ulkopuolella olevat päätiet.

Kehittynyt ajoneuvoteknologia joutuu lähitulevaisuudessa käyttämään nykyistä fyysistä infrastruktuuria. Siksi ehdotuksella mahdollistetaan sellaisten infrastruktuuria koskevien vaatimusten (esim. selkeiden tiemerkintöjen ja liikennemerkkien) asettaminen, jotka ovat tarpeen uusien teknologisten ominaisuuksien, kuten kaistavahtijärjestelmien, käyttöön ottamiseksi. Tämä on ensimmäinen esimerkki siitä, miten infrastruktuurin avulla voidaan edistää verkottuneiden ja automatisoitujen liikkuvuusjärjestelmien turvallista käyttöönottoa.

Komissio jatkaa maailmanlaajuisessa johtoasemassa toimimista tieliikenneturvallisuuden alalla tiiviissä yhteistyössä kansainvälisten järjestöjen ja erityisesti Yhdistyneiden kansakuntien kanssa jakaen teknistä tietotaitoa ja hyviä käytänteitä sekä tutkien mahdollisuuksia osallistua kansainvälisiin rahoitusaloitteisiin. Erityisyhteistyö jatkuu EU:n naapureiden, etenkin Länsi-Balkanin maiden ja Turkin kanssa sekä itäisen kumppanuuden ja Välimeren alueen maiden kanssa.

Komissio pyrkii varmistamaan toimintasuunnitelman sekä jäsenvaltioiden ja sidosryhmien kanssa toteutettavan tiiviin yhteistyön avulla, että liikkuvuusjärjestelmän muuttuessa tulevana vuosina turvallisuus pysyy edelleen etusijalla. Koska näissä tieliikenneturvallisuuden

puitteissa sovelletaan Safe System -toimintatapaa, puitteissa esitetyillä toimenpiteillä odotetaan olevan todellinen vaikutus ja niiden odotetaan tuovan merkittäviä ja välttämättömiä parannuksia EU:n teiden turvallisuuteen ja ennen kaikkea pelastavan ihmishenkiä.

3. VERKOTTUNUT JA AUTOMATISOITU LIIKKUVUUS: kohti seuraavaa virstanpylvästä

3.1 Verkottuneiden ja automatisoitujen ajoneuvojen käyttöönottoa Euroopassa koskeva strategia

Itseohjautuvien ajoneuvojen ja kehittyneiden verkostointijärjestelmien odotetaan tekevän ajoneuvoista turvallisempia ja helpommin yhteiskäytettäviä ja mahdollistavan liikkuvuuspalvelujen saatavuuden useammille käyttäjille. Nämä teknologiat voivat myös auttaa ratkaisemaan monia nykyisen tieliikennejärjestelmän suuria haasteita, kuten liikenneturvallisuuteen, liikenteen ruuhkautumiseen, energiatehokkuuteen ja ilmanlaatuun liittyvät haasteet. Ne muuttavat merkittävästi liikkuvuusmalleja, joukkoliikennettä ja kaupunkisuunnittelua. Sellaiset ajoneuvot, joissa kuljettajat voivat ajamisen aikana – ainakin tietyissä ajo-olosuhteissa – tehdä muuta kuin keskittyä ajamiseen, ovat näillä näkymin saatavilla kaupallisina markkinatuotteina vuoteen 2020 mennessä. Tällainen kehitys voi muuttaa koko autoteollisuuden ekosysteemiä.⁸ Itseohjautuvalla liikkuvuudella tulee myös olemaan kauaskantoisia vaikutuksia EU:n talouteen kokonaisuudessaan, sen kilpailukykyyn ja teknologiseen johtoasemaan, kasvupotentiaaliin (tuottavuus ja heijastusvaikutukset muille aloille, kuten televiestintään tai sähköiseen kaupankäyntiin) ja työmarkkinoihin (irtisanomiset mutta toisaalta myös uudet työpaikat ja uusien taitojen kysyntä).

Jotta Eurooppa pysyisi ajoneuvojen automatisoinnin ja verkotettavuuden maailmanlaajuisessa eturintamassa ja jotta työpaikat pysyisivät EU:ssa, on erittäin tärkeää, että Euroopassa kehitetään avainteknologioita, automatisoitu ja itseohjautuva ajaminen on turvallista ja oikeudelliset puitteet ovat nykyaikaiset ja tarjoavat oikean ympäristön teknologisen kehitykselle.

Euroopan teollisuudella on hyvät mahdollisuudet maailmanlaajuiseen kilpailuun. EU:n autoteollisuus on teknologisten innovaatioidensa ansiosta yksi maailman kilpailukykyisimmistä, ja EU on automatisoinnissa maailmanlaajuinen edelläkävijä. Myös tarkemman paikannuksen tarjoavat Galileo-satelliittinavigointipalvelut ovat selkeä etu. Kuten jokaisen murroksellisen teknologian kohdalla, itseohjautuvien ajoneuvojen käyttöönotto tuo luonnollisesti mukanaan sekä riskejä että mahdollisuuksia. Ensimmäisten arvioiden mukaan taloudelliset vaikutukset ovat kuitenkin yleisesti ottaen rohkaisevia, jos EU tarttuu tilaisuuteen ja houkuttelee alan työpaikkoja alueelleen.⁹

Tutkimusten mukaan yli 90 prosenttia onnettomuuksista johtuu inhimillisestä virheestä.¹⁰ Kun kuljettajaa ei tarvita, autonomisten ajoneuvojen odotetaan parantavan merkittävästi liikenneturvallisuutta. Itseohjautuvat ajoneuvot noudattavat esimerkiksi paremmin liikennesääntöjä ja reagoivat nopeammin kuin ihmiset. Verkottuneiden ja automatisoitujen

⁸ Automatisointi vaikuttaa kaikkiin liikennemuotoihin (vesi-, lento-, rautatie- ja maantieliikenteeseen), matkustaja- ja tavaraliikenteeseen sekä julkiseen ja yksilöliikenteeseen, mutta yleisön kannalta tärkein vaikutus on tieliikenteen automatisointi.

⁹ Komission tutkimus (2018): <https://ec.europa.eu/jrc/en/publication/eur-scientific-and-technical-research-reports/analysis-possible-socio-economic-effects-connected-cooperative-and-automated-mobility-CCAM-Europe>

¹⁰ Komission kertomus ”Autojen turvallisuuden parantaminen säästää ihmishenkiä EU:ssa”, COM(2016) 787.

ajoneuvojen avulla voidaan myös vähentää liikenteen ruuhkautumista, koska ne helpottavat ajoneuvojen yhteiskäyttöä ja edistävät uusia ja parannettuja liiketoimintamalleja (eli liikkuvuutta palveluna), mikä tekee autojen omistamisesta kaupungeissa vähemmän houkuttelevaa.

EU on jo alkanut pohjustaa kehitystä esimerkiksi hyväksymällä vuorovaikutteisia älykkäitä liikennejärjestelmiä¹¹ ja tulevaisuuden 5G-viestintäteknologiaa¹² koskevat strategiat. Toisin kuin muualla maailmassa, tarvittavat oikeudelliset puitteet ovat EU:ssa paljolti jo olemassa. Esimerkiksi eurooppalaista ajoneuvojen tyyppihyväksyntäjärjestelmää uudistettiin vuonna 2018 ottamalla käyttöön markkinaoikeussäännöt sen varmistamiseksi, että ajoneuvoilla on todelliset EU:n sisämarkkinat, itseohjautuvat ajoneuvot mukaan lukien. Tämä EU:n kehys toimii vertailukohteena kansainväliselle yhdenmukaistamistyölle, jota tehdään kansainvälisten kumppaneiden kanssa Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission puitteissa. EU:lla on myös hyvin kehittyneet tietosuojasäännöt, jotka muodostavat puitteet digitaalisten sisämarkkinoiden kehitykselle.

Tehtävää riittää kuitenkin edelleen. EU tarvitsee selkeän, ennakoivan ja määrätietoisen ohjelman säilyttääkseen johtoaseman tällä hyvin kilpaillulla alalla. Teknologia muuttuu nopeasti, ja tarvitaan ehdottomasti koordinoitua lähestymistapaa ja prioriteettien asettamista tutkimus-, demonstraatio- ja käyttöönotto toimien rahoittamiseen unionin ja kansallisella tasolla, jotta voidaan hyödyntää nykyisiä ja tulevia ohjelmia parhaalla mahdollisella tavalla, maksimoida yhdistettyjen julkisten ja yksityisten investointien vaikutus ja hyödyntää täysimääräisesti verkottuneisuuden ja automatisoinnin synergioita. Ensimmäiset vaiheet ovat jo toteutuneet itseohjautuvien ajoneuvojen kohdalla jäsenvaltioissa (esim. Yhdistynyt kuningaskunta, Saksa, Ranska, Ruotsi ja Alankomaat), erityisesti demonstraatioiden ja laajamittaisen testauksen osalta. Laajamittaisilla testeillä on tärkeä merkitys kehitettäessä ja otettaessa käyttöön teknologioita ja edistettäessä toimijoiden välistä yhteistyötä. Komissio tukee rajatylittävää koordinoitua ja laajamittaisia valtioiden rajat ylittäviä itseohjautuvien ajoneuvojen testejä aihekohtaisilla ehdotuspyynnöillä¹³.

Toimialaa ja jäsenvaltioita opastavat, mahdollistavat lisätoimenpiteet ovat tarpeen, jotta voidaan kehittää itseohjautuvia ajoneuvoja ja niiden vuorovaikutusta verkostojen ja muiden ajoneuvojen kanssa. Toimenpiteisiin sisältyy vuorovaikutteisten älykkäiden liikennejärjestelmiin liittyvien palveluiden käyttöönoton nopeuttaminen. Amsterdamin julistuksessa edellytettiin selkeitä EU:n ohjeita, jotta vältetään markkinoiden pirstoutuminen ja tehdään oikeita investointipäätöksiä¹⁴. Jotkin jäsenvaltiot ovat jo hyväksyneet omat strategiansa ja alkavat antaa kansallista lainsäädäntöä. EU:n tasolla tarvitaan sisämarkkinalähtöistä toimintatapaa, jotta varmistetaan yhdenmukaistamisen ja yhteentoimivuuden vähimmäistasot sekä oikeusvarmuus.

Vastauksena näihin monitahoisiin haasteisiin ja jotta teknologian kehityksen tarjoamat uudet mahdollisuudet voidaan hyödyntää täysimääräisesti, komissio ehdottaa EU:lle lähestymistapaa, joka perustuu kolmeen toisiinsa liittyvään strategiseen tavoitteeseen:

- avainteknologioiden ja infrastruktuurin kehittäminen EU:n kilpailukykyyn vahvistamiseksi

¹¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX%3A52016DC0766>

¹² <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/ALL/?uri=COM%3A2016%3A0588%3AFIN>

¹³ <http://ec.europa.eu/research/index.cfm?pg=newsalert&year=2017&na=na-030417>.

¹⁴ <https://www.regjeringen.no/contentassets/ba7ab6e2a0e14e39baa77f5b76f59d14/2016-04-08-declaration-of-amsterdam---final1400661.pdf>

- verkottuneen ja automatisoidun ajamisen turvallisen ja varman käyttöönoton varmistaminen
- puuttuminen itseohjautuvan liikkuvuuden sosioekonomisiin vaikutuksiin.

EU:n toimilla voidaan helpottaa tätä prosessia, kun niissä luodaan yhteinen näkemys alan tulevasta kehityksestä ja varmistetaan, että avainkysymyksiä (esim. liikenneturvallisuutta ja kyberturvallisuutta) koskevat EU:n oikeudelliset ja poliittiset puitteet ovat valmiit uusien tuotteiden ja palvelujen markkinoille saattamiseen. EU voi myös tarjota tukitoimia avainteknologioiden, palveluiden ja infrastruktuurin kehittämiseen ja rajatylittävään käyttöönottoon, mukaan lukien sellaisen kumppanuuden luominen seuraavan EU:n monivuotisen rahoituskehityksen puitteissa, jolla voimaannutetaan ja hyödytetään sekä Euroopan kansalaisia että Euroopan teollisuutta. Ja mikä tärkeintä, EU voi myös auttaa puuttumaan ja luomaan yhteisiä eurooppalaisia ratkaisuja niihin yhteiskunnallisiin kysymyksiin, jotka ovat näiden uusien teknologioiden sosiaalisen hyväksynnän kannalta todennäköisesti ratkaisevia. Tällaisia kysymyksiä ovat erityisesti henkilötietojen suoja, taustalla olevat autonomisten järjestelmien kehittämiseen liittyvät eettiset valinnat, selkeät vastuut onnettomuustapauksissa sekä vaikutukset työpaikkoihin ja taitoihin¹⁵.

Erietyiset ja täydentävät toimet näiden kolmen päätavoitteen saavuttamiseksi on esitetty oheisessa tiedonannossa EU:n verkottuneen ja automatisoidun liikkuvuuden strategiasta.¹⁶

3.2. Digitaalisen ympäristön luominen liikenteessä tapahtuvaa tietojenvaihtoa varten

EU:n verkottuneen ja automatisoidun liikkuvuuden strategiaa edistävien aloitteiden lisäksi tämä kolmas liikkuvuuspaketti sisältää myös kaksi ehdotusta, joiden tavoitteena on luoda täysin digitaalinen ja yhdenmukaistettu ympäristö liikenteenharjoittajien ja viranomaisten välistä tietojenvaihtoa varten. Asetusehdotukset eurooppalaisen merenkulkualan keskitetystä palvelupisteestä ja sähköisistä tavaraliikennetiedoista täydentävät toisiaan ja mahdollistavat sähköisen ja yksinkertaistetun tietojenvaihdon yritysten ja viranomaisten välillä väylien varrella jossain EU:n satamassa sijaitsevasta saapumispaikasta tavaroiden lopulliseen määränpäähän saakka.¹⁷ Näillä kahdella ehdotuksella vähennetään byrokratiaa ja helpotetaan digitaalisen tiedon virtoja logistiikkatoiminnassa yhdistämällä paremmin eri liikennemuotoja ja edistäen siten multimodaalisia ratkaisuja.

4. PUHDAS LIIKKUVUUS: Ilmastohaasteeseen vastaaminen samalla, kun EU:n teollisuus pidetään kilpailukykyisenä

4.1 Kilpailukykyisen akkujen ”ekosysteemin” luominen Euroopassa – strateginen toimintasuunnitelma

Akkujen valmistaminen ja kehittäminen on strategisesti välttämätöntä Euroopalle puhtaan energian käyttöön siirryttäessä. Lisäksi se on Euroopan autoteollisuuden kilpailukykyyn avaintekijä. Se on myös olennainen osa uudessa teollisuuspolitiikan strategiassa vahvistettua

¹⁵ Ks. myös tiedonanto ”Tekoäly Euroopassa”, COM(2018) 237, ja komission yksiköiden valmisteluasiakirja ”Liability for emerging digital technologies”, SWD(2018) 137.

¹⁶ COM(2018) 283.

¹⁷ COM(2018) 278 ja COM(2018) 279.

komission tavoitetta, jonka mukaan EU tavoittelee johtoasemaa innovaatioiden, digitalisoinnin ja vähähiilisten ratkaisujen kehittäjänä¹⁸.

Välitön haaste kilpailukykyisen ja kestäväen akkuteollisuuden luomiseksi Euroopassa on valtava. Euroopan on edettävä nopeasti maailmanlaajuisessa kilpailussa voidakseen välttää merkittävän teknologiariippuvuuden kilpailijoistaan ja hyödyntääkseen akkuihin liittyviä suuria työpaikka-, kasvu- ja investointimahdollisuuksia. Joidenkin ennusteiden mukaan vuodesta 2025 lähtien Eurooppa voisi saavuttaa jopa 250 miljardin euron vuotuiset akkumarkkinat, joita palvelisi vähintään 10–20 valtavaa tehdasta (akkukennojen massatuotantolaitosta), jotka kattaisivat ainoastaan EU:n kysynnän¹⁹.

Kun otetaan huomioon tarvittavien investointien laajuus ja nopeus, tätä teollista haastetta ei voida käsitellä hajanaisella tavalla.

Lokakuussa 2017 komissio käynnisti EU:n akkualan yhteenliittymää koskevan aloitteen²⁰ keskeisten teollisuuden sidosryhmien, aktiivisten jäsenvaltioiden ja Euroopan investointipankin kanssa. Tämän yhteistyöfoorumin tavoitteena on helpottaa sellaisten hyvin integroitujen ja teollisuusjohtoisten akkukennojen tuotantohankkeiden syntymistä, joiden avulla tuodaan yhteen EU:n vahvuudet ja tuetaan arvoketjun eri toimijoiden yhteistyötä, hyödynnetään yhteisvaikutuksia ja parannetaan kilpailukykyä ja saadaan mittakaavaetuja. EU:n akkualan yhteenliittymän käynnistämisen jälkeen on jo tapahtunut konkreettista kehitystä: on ilmoitettu teollisuuden yhteenliittymistä tai kumppanuuksista, joiden tavoitteena on kehittää akkukennojen valmistusta ja siihen liittyviä ekosysteemejä.

Tätä kehitystä on välttämätöntä hyödyntää.

Osana Eurooppa liikkeellä -pakettia ja EU:n akkualan yhteenliittymän puitteissa toteutetun teollisuuden sidosryhmien (yli 120 toimijaa) kuulemisen ja niiden kanssa toteutetun tiiviin yhteistyön perusteella²¹ komissio esittää kattavan **akkuja koskevan strategisen toimintasuunnitelman** (liite 2), joka sisältää konkreettisia toimenpiteitä, joilla edistetään tällaisen innovatiivisen, kestäväen ja kilpailukykyisen akkujen ”ekosysteemin” luomista Euroopassa.

Kyseisen toimintasuunnitelman avulla komissio edistää rajatylittävää ja yhtenäistä eurooppalaista lähestymistapaa ja lisäksi keskittää huomion kestäväen akkujen valmistukseen koko arvoketjussa alkaen raaka-aineiden (primaaristen ja uusioraaka-aineiden) louhinnasta ja jalostuksesta, akkukennojen ja akkuyksiköiden suunnittelu- ja valmistusvaiheesta sekä niiden käytöstä, uusiokäytöstä, kierrätyksestä ja hävittämisestä kiertotaloudessa. Tällainen lähestymistapa edistää suuritehoisten akkujen valmistusta ja käyttöä sekä asettaa kestävyysvertailuarvot koko EU:n arvoketjulle.

Toimintasuunnitelmassa yhdistetään EU-tason kohdennetut toimenpiteet, mukaan lukien raaka-aineita, tutkimusta ja innovointia, rahoitusta/investointeja, standardointia/sääntelyä,

¹⁸ Ne on myös määritetty yhdeksi ensisijaisista toiminta-aloista korkean tason GEAR 2030 -ryhmän raportissa autoteollisuuden tulevaisuudesta.

¹⁹ Lähde: Euroopan innovaatio- ja teknologiainstituutti Inno-energy <http://www.innoenergy.com/>

²⁰ https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_en

²¹ Toimintaan on osallistunut yli 120 teollista ja innovaatiotoimijaa, jotka ovat yhdessä hyväksyneet suosituksia ensisijaisiksi toimiksi, joita toteutetaan parhaillaan. <http://www.innoenergy.com/eit-innoenergys-role-within-the-european-battery-alliance/>

kauppaa ja ammattitaidon kehittämistä koskevat toimenpiteet, jotta Eurooppa saavuttaisi johtoaseman kestävän akkujen valmistuksen ja käytön alalla kiertotaloudessa.

Tarkemmin sanottuna sen tavoitteena on

- **turvata raaka-aineiden saatavuus** sellaisista EU:n ulkopuolisista maista, joissa on runsaasti luonnonvaroja, ja helpottaa eurooppalaisten raaka-ainelähteiden ja **uusioraaka-aineiden** saatavuutta akkujen kiertotaloudessa tehtävällä kierrätyksellä
- **tukea laajamittaista eurooppalaista akkukennojen valmistusta ja koko kilpailukykyistä arvoketjua Euroopassa** tuomalla yhteen tärkeimmät teollisuuden toimijat ja kansalliset viranomaiset ja toimimalla yhteistyössä jäsenvaltioiden ja Euroopan investointipankin kanssa sellaisten innovatiivisten, integroitujen ja laajamittaisten tuotantohankkeiden tukemiseksi, joilla on merkittävä rajatylittävä ja kestävä ulottuvuus
- **vahvistaa teollista johtoasemaa lisäämällä EU:n tutkimus- ja innovointitukea** edistyneisiin (esim. litiumioni) ja murroksellisiin (esim. kiinteät elektrolyytit) teknologioihin
- **kehittää ja vahvistaa erittäin ammattitaitoista työvoimaa kaikissa akkujen arvoketjun osissa**, jotta osaamisvaje voidaan korjata EU:n ja jäsenvaltioiden tasolla toteutettavilla toimilla, joilla tarjotaan tarkoituksenmukaista koulutusta, uudelleen koulutusta ja ammattitaidon kehittämistä, ja tekee Euroopasta houkuttelevan akkujen kehittämisen ja valmistuksen huipputason asiantuntijoille
- **tukea EU:n akkukennojen valmistusteollisuuden kestävyyttä** siten, että sillä olisi **mahdollisimman pieni ympäristöjalanjälki**. Tämä tavoite olisi pantava täytäntöön erityisesti asettamalla vaatimukset turvalliselle ja kestäväälle akkujen valmistukselle Euroopassa
- **varmistaa johdonmukaisuus EU:n laajempiin sääntelyllisiin ja toiminnan edellytykset tarjoaviin puitteisiin nähden** (puhdasta energiaa koskeva strategia, liikkuvuutta koskevat toimenpidepaketit, kauppapolitiikka jne.).

Määritetyillä toimilla on mahdollisuus luoda lyhyen ja keskipitkän aikavälin vaikutuksia etenkin EU:n akkukennojen valmistukseen sekä sellaisten pitkäaikaisempien rakenteellisten muutosten aikaansaamiseen, joilla edistetään akkuekosysteemin luomista EU:ssa. Se kattaisi koko akkujen arvoketjun ja loisi perustan seuraavan sukupolven akkuteknologioille.

Tätä yhteistyötä on vahvistettava edelleen, jotta eri toimet voidaan toteuttaa menestyksekkäästi, ja komissio luottaakin kaikkien sidosryhmien sitoutumiseen ja osallistumiseen Euroopan akkuhaasteeseen vastattaessa. Komissio tekee edelleen tiivistä yhteistyötä jäsenvaltioiden ja teollisuuden kanssa EU:n akkualan yhteenliittymän puitteissa jatkaakseen tätä kehitystä ja varmistaakseen, että sitoutuminen ja toteutetut toimet näkyvät pian konkreettisina tuloksina.

Tämän toimintasuunnitelman avulla komissio haluaa saattaa Euroopan vakaalle tielle kohti tulevaisuuden avainalan johtoasemaa tukemalla kiertotalouden työpaikkoja ja kasvua ja varmistamalla samalla puhtaan liikkuvuuden ja paremman ympäristön ja elämänlaadun EU:n kansalaisille.

4.2 Tieliikenteen hiilidioksidipäästöihin liittyvän EU:n lainsäädäntökehyksen saattaminen valmiiksi

Komissio teki vähäpäästöistä liikkuvuutta koskevassa eurooppalaisessa strategiassa poliittisen sitoumuksen ehdottaen ensimmäistä kertaa raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä koskevaa EU:n lainsäädäntöä. Tämän kolmannen liikkuvuuspaketin puitteissa komissio täyttää kyseisen sitoumukseen.²² Kuorma- ja linja-autojen hiilidioksidipäästönormeja koskeva ehdotus on tärkeä lisä tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen torjuntaa koskevaan lainsäädäntökehikseen. Se seuraa vuoden 2020 jälkeisiä henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidinormeja koskevaa ehdotusta, joka hyväksyttiin marraskuussa 2017 osana toista liikkuvuuspakettia.

Tämä lainsäädäntöehdotus on välttämätön, jotta voidaan täyttää Pariisin sopimuksen mukaiset EU:n sitoumukset ja panna täytäntöön vuoteen 2030 ulottuvat ilmasto- ja energiapolitiikan puitteet. Itse asiassa raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöt muodostavat noin neljäsosan tieliikenteen päästöistä, ja niiden odotetaan kasvavan edelleen vuoteen 2030 mennessä. EU:n kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteiden kustannustehokas toteutuminen ei ole mahdollista ilman raskaille hyötyajoneuvoille asetettavia vaatimuksia.

Liikenteenharjoittajat, joista suurin osa on pieniä ja keskisuuria yrityksiä, saattavat jäädä vaille polttoainesäästöjä. Vaikka niiden pitkän aikavälin edun mukaista olisi vähentää polttoainekustannuksia ostamalla tehokkaimpia ajoneuvoja, markkina- ja sääntelyesteet aiheuttavat sen, että kustannustehokkaat ja innovatiiviset teknologiat eivät ole levinneet laajalti markkinoille. Komissio ehdottaa nyt, että jotkin näistä esteistä poistetaan yhdessä muiden välineiden avulla, kuten eurovinjettidirektiivin, puhtaita ajoneuvoja koskevan direktiivin sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevan toimintasuunnitelman avulla, jota komissio äskettäin ehdotti edellisten kahden liikkuvuuspaketin yhteydessä.

EU:n valmistajat ja komponenttien toimittajat ovat vaarassa menettää nykyisen johtoasemansa innovatiivisten teknologioiden alalla. Merkittävät markkinat kuten Yhdysvallat, Kanada, Japani, Kiina ja Intia ovat viime vuosina panneet täytäntöön polttoaineenkulutus- ja/tai päästönormeja edistääkseen innovointia ja parantaakseen nopeasti ajoneuvojen tehokkuutta. Komission ehdotuksella annetaan konkreettinen sysäys EU:n johtamiin vähähiilisten teknologioiden innovointiin ja investointeihin tällä alalla.

Komissio katsoo, että raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä on tarkoituksenmukaisinta säännellä noudattaen asteittaista lähestymistapaa ja soveltaen varhaista tarkistusta koskevaa lauseketta. Lainsäädännön avulla olisi pyrittävä hyödyntämään ensimmäiset käytettävissä olevat edut ja varmistamaan, että kustannustehokkaimmat ja jo saatavilla olevat teknologiat tulevat nopeasti suurimpien uusien kuorma-autojen markkinoille. Suurimpien kuorma-autojen neljä pääryhmää ovat ensimmäiset ajoneuvotyytit, joista EU saa luotettavat ja sertifioidut päästötiedot vuodesta 2019 lähtien. Niiden osuus on noin 65–70 prosenttia raskaiden hyötyajoneuvojen kasvihuonekaasupäästöistä.

Vuonna 2022 tehtävän, kolmen vuoden virallisten sertifioitujen tietojen perusteella suoritettavan tarkastuksen jälkeen edistyneempien teknologioiden vaikutukset olisi otettava asteittain käyttöön. Lisäksi muihin ajoneuvotyyppisiin, joihin ei vielä sovelleta sertifiointilainsäädäntöä, voitaisiin soveltaa hiilidioksidipäästötavoitteita. Tämä koskee linja-autoja, pienempiä kuorma-autoja ja perävaunuja.

Linja-autoihin, joihin vähäpäästöisiä ja päästöttömiä voimalaitteita on laajimmin saatavilla, ei sovelleta tämän ensimmäisen ehdotuksen mukaisia päästövähennystavoitteita, koska

²² COM(2016) 501.

kasvihuonekaasupäästö tietojen keräämistä ja sertifiointia koskevaa lainsäädäntöä on kehitettävä. Tarkistettu puhtaita ajoneuvoja koskeva direktiivi ja vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskeva toimintasuunnitelma tukevat kuitenkin suoraan vähäpäästöisten ja päästöttömien linja-autojen käyttöönottoa kaupungeissa julkisten hankintojen avulla jo nyt. Tätä täydennetään tukitoimilla, joilla pyritään nopeuttamaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa, kuten toisen liikkuvuuspaketin osana hyväksytyssä toimintasuunnitelmassa todetaan. Lisäksi komission käynnistämä ja alueiden komitean tukema puhtaiden linja-autojen käyttöönottoon tähtäävä aloite tarjoaa alustan, jolla nopeutetaan puhtaiden linja-autojen käyttöönottoa²³.

Komissio kehottaa Euroopan parlamenttia ja neuvostoa hyväksymään tämän lainsäädännön viipymättä, jotta vältetään raskaiden hyötyajoneuvojen ja muun tieliikenteen päästöjen välisen eron suureneminen, jotta kuljetusyritykset voivat hyötyä alhaisemmista polttoainekustannuksista ja jotta varmistetaan EU:n valmistajien ja komponenttien toimittajien kilpailukyky pitkällä aikavälillä.

4.3 Uusi polttoaineiden hintojen vertailumenetelmä kuluttajille

Koska sähköinen liikkuvuus ja erilaisia vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävät ajoneuvot ovat nopeasti yleistymässä, komissio esittelee menetelmän, jonka avulla käyttäjät voivat suoraan vertailla näiden eri polttoaineiden hintoja²⁴. Tämä auttaa lisäämään kuluttajien tietoisuutta – myös uutta ajoneuvoa ostettaessa – ja polttoaineiden hinnoittelun avoimuutta. Sen odotetaan myös edistävän liikenteen energianlähteiden monipuolistamista ja hiilidioksidipäästöjen ja muiden epäpuhauuspäästöjen vähentämistä tällä alalla.

4.4 Paremmat rengasmerkinnät

EU:n rengasmerkintäasetuksella edistetään polttoainetehokkaita ja turvallisia renkaita, joilla on alhainen vierintämelu ja joilla pyritään varmistamaan polttoainesäästöt ja tieliikenteen turvallisuus²⁵. Tavoitteena on myös tarjota kuluttajille standardimerkinnän avulla enemmän tietoa ja vaikuttaa heidän ostopäätöksiinsä. Koska renkaat voivat vaikuttaa ajoneuvon polttoaineenkulutukseen 20–30 prosenttia, niiden suorituskyky vaikuttaa merkittävästi polttoainetehokkuuteen ja ajoneuvojen päästöihin.

Komission ehdotuksen tavoitteena on vahvistaa ja tehostaa asetusta²⁶. Sen tarkoituksena on varmistaa erityisesti merkinnän selkeä näkyvyys kuluttajille, kun he ostavat renkaan. Tämä tarkoittaa myös sitä, että mahdolliset ostajat tunnistavat merkinnän tai ymmärtävät suorituskykymerkinnät esimerkiksi tarkkuuden ja luotettavuuden osalta. Lisäksi asetuksella pyritään laajentamaan merkinnässä olevien suorituskykyparametrien valikoimaa siten, että siihen sisällytetään uusia elementtejä, ja ottamaan lopulta paremmin huomioon myös muut EU:n poliittiset painopisteet, kuten kiertotalous. Asetuksella myös vahvistetaan markkinavalvonnan täytäntöönpanoa.

4.5 Kuorma-autojen suunnittelua koskevat vaatimukset hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja turvallisuuden parantamiseksi

²³ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cleanbus_en

²⁴ Direktiivin 2014/94/EU 7 artiklan 3 kohdan mukaisesti; komission täytäntöönpanoasetus yhteisestä menetelmästä vaihtoehtoisten polttoaineiden yksikköhintojen vertailua varten Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU mukaisesti, C(2018)2751.

²⁵ Asetus 1222/2009.

²⁶ COM(2018) 296.

Ajoneuvojen aerodynaaminen suorituskyky vaikuttaa suoraan hiilidioksidipäästöihin. Komissio ehdottaa sen takia tiettyjen tieliikenteen ajoneuvojen painoihin ja mittoihin liittyvän lainsäädännön tarkistamista, jotta voitaisiin aikaistaa ajankohtaa, johon mennessä valmistajat voivat saattaa markkinoille uusia raskaita hyötyajoneuvoja, joissa on pyöreämmät ja aerodynaamisemmat ohjaamot, kolmella vuodella vuoteen 2019²⁷. Yhdessä komission ehdotuksen kanssa, joka koskee raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien asettamista, ehdotuksen tarkoituksena on edistää liikenteestä peräisin olevien hiilidioksidipäästöjen vähentämistä ja hyödyttää ympäristöä. Toinen tavoite on parantaa muiden tienkäyttäjien turvallisuutta sekä kuljettajien näkyvyyttä ja mukavuutta helpottaen samalla jatkuvasti intermodaalikuljetuksia.

4.6 Energiaverotuksen puitteiden tarkistaminen sähköisen liikkuvuuden edistämiseksi

Vaikka tämä säädöspaketti ei sisällä energianverotusdirektiivin kattavaa uudistusta, komissio aikoo edelleen tutkia mahdollisuuksia edistää sähköistä liikkuvuutta direktiivin tulevan tarkistamisen yhteydessä. Lisäksi sellaisen lähestymistavan ansiosta, joka perustuu vain vähimmäisverokantojen asettamiseen EU:n tasolla, jäsenvaltiot voivat jo nyt mukauttaa verokantojaan vähäpäästöisen liikkuvuuden tukemiseksi ilman tarvetta EU:n lainsäädännön muuttamiseen. Jäsenvaltioiden olisi erityisesti tarkasteltava nykyistä dieselpolttoainetta suosivaa kohtelua.

4.7 Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinverkon täytäntöönpanon tehostaminen vähäpäästöistä liikkuvuutta varten

Infrastruktuuri on välttämätön väline puhtaiden, turvallisten, digitaalisten ja verkottuneiden ratkaisujen käyttöönotolle liikennejärjestelmässä. Euroopan laajuinen liikenneverkko on Euroopan liikenneinfrastruktuurin perusrakenne. Komission tavoitteena on varmistaa, että se on tehokas, älykäs, turvallinen ja kestävä. Se vaikuttaa voimakkaasti rahdin ja matkustajien liikkuvuuden muotoihin asettamalla yhteisiä vaatimuksia, luomalla laadukkaita infrastruktuurihankkeita ja käynnistämällä innovointia. Tätä tarkoitusta varten tämä kolmas liikkuvuuspaketti sisältää ehdotuksen asetukseksi, jolla pyritään helpottamaan Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinverkon täytäntöönpanoa ja edistämään multimodaalisuutta. Ehdotetuilla toimenpiteillä pyritään yksinkertaistamaan lupien myöntämistä, julkisia hankintoja ja muita hallinnollisia menettelyjä, jotta voidaan tarjota tehokkaampi prosessi, lisätä avoimuutta ja saavuttaa laajempi yleisön hyväksyntä. Tämä ehdotus toimii siis käynnistäjänä puhtaammalle, turvallisemmalle ja verkottuneemmalle liikkuvuudelle antamalla etusija Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinverkkoon liittyvien hankkeiden hyväksymiselle.²⁸

Lisäksi pakettia tuetaan Verkkojen Eurooppa -välineeseen kuuluvalla ehdotuspyynnöllä. EU:n 450 miljoonan euron suuruiset avustukset ovat käytettävissä sellaisten hankkeiden investointeihin, joilla edistetään suoraan liikenneturvallisuutta, digitalisointia ja liikennealan multimodaalisuutta.

5. PÄÄTELMÄT

Tällä kolmannella Eurooppa liikkeellä -säädöspaketilla komissio täydentää lukuisia lainsäädäntöehdotuksiaan ja mahdollistavia toimenpiteitään, jotka muodostavat kattavan, integroidun ja ennakoivan lähestymistavan puhtaan, verkottuneen ja kilpailukykyisen

²⁷ Direktiivi (EU) 2015/719. COM(2018) 275.

²⁸ COM(2018) 277.

liikkuvuuden saavuttamiseksi EU:n kansalaisille. Digitalisaatio, hiilestä irtautuminen ja innovointi merkitsevät sitä, että liikkuvuus on käännekohdassa. EU:n on tartuttava niiden tuomiin uusiin mahdollisuuksiin ja oltava samaan aikaan asianmukaisesti valmistautunut sopeutumaan monenlaisiin haasteisiin siirtymävaiheen aikana. Liikenne on ihmisten ja tavaroiden vapaan liikkuvuuden kulmakivi, mikä puolestaan on Euroopan unionin sujuvan toiminnan kannalta olennaista. Siksi on tärkeää, että ymmärrämme sen oikein ja että EU ja erityisesti sen tärkeät liikkuvuuteen liittyvät alat pystyvät säilyttämään johtoasemansa tällä talouden ja yhteiskunnan elintärkeällä sektorilla, säilyttämään kilpailukykynsä tulevaisuudessa ja varmistamaan, että liikkuvuuspalvelut ovat turvallisia, puhtaita ja kestäviä. Siksi komissio kehottaa lainsäätäjiä hyväksymään nopeasti lainsäädäntöehdotukset nykyisen parlamentin aikana ja varmistamaan siten, että ”Eurooppa on liikkeellä”.