

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean Lausunto aiheesta ”Liikenne-/energiaratkaisujen sosiaaliset seuraukset”

(2009/C 175/08)

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea päätti 17. tammikuuta 2008 työjärjestyksensä 29 artiklan 2 kohdan nojalla laatia oma-aloitteisen lausunnon aiheesta

Liikenne-/energiaratkaisujen sosiaaliset seuraukset.

Asian valmistelusta vastannut ”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta” -erityisjaosto antoi lausuntonsa 10. marraskuuta 2008. Esittelijä oli Laure **Batut**.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 3.–4. joulukuuta 2008 pitämässään 449. täysistunnossa (joulukuun 4. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 107 ääntä puolesta ja 29 vastaan 15:n pidättyessä äänestämästä.

1. Päätelmät ja suositukset

1.1 Päätelmät

1.1.1 **Liikenne ja energia** ovat kilpailukyvyyn, kehityksen, hyvinvoinnin ja yhteenkuuluvuuden kannalta **elintärkeitä, eikä niitä voi erottaa toisistaan**. Ne ovat kolmentyyppisten – taloutteen, yhteiskuntaan ja ympäristöön liittyvien – paineiden puristuksessa, kun Euroopan oma tarjonta energia-alalla on heikkoa ja ulkopuolinen tarjonta epävakaa, mikä tekee liikenteen ja energian hinnat epävakaksi ja saattaa pitää ne korkealla vuosia.

ETSK katsoo, että olisi hyödyllistä edistää monialaisia ja tulevaisuuteen tähtääviä pohdintoja, joissa käsiteltäisiin näiden kahden toisistaan riippuvan alan välttämättömyyttä Euroopan kansalaisille sekä niiden vaikutuksia kansalaisten elämään erityisesti silloin, kun olosuhteet ovat epäedulliset. Tulisi myös pohtia mahdollisia toimia, joihin Euroopan unioni voisi ryhtyä näillä kahdella alalla voidakseen ottaa entistä paremmin huomioon kansalaistensa hyvinvoinnin.

1.1.2 Eurooppalaisen yhteiskuntamallin **säilyttäminen** riippuu osittain liikenteen ja energian muodostamasta yhdistelmästä. Hintojen nousu vaikuttaa pitkällä aikavälillä yksityishenkilöiden, yritysten ja palkansaajien jokapäiväiseen elämään sekä liikkuvuuteen ja ylipäätään työllisyyteen. **Liikenne-/energiaratkaisuihin on tullut neljäs syrjäytymistä aiheuttava tekijä** asunnon, työn ja palkan ohella. Kansalaiset, joilla ei ole mahdollisuutta käyttää liikennepalveluita tai energiaa, syrjäytyvät myös sähköisestä yhteiskunnasta. Lissabonin strategia uhkaa epäonnistua kolmella osa-alueella: yhteiskunnassa, taloudessa ja ympäristöasioissa.

1.1.3 Markkinat ja hinnat: kuluttajahintojen muodostumiseen vaikuttavat sellaiset seikat kuin vapauttaminen, euron kurssi, rahoitusmarkkinoiden tila, verotus, uusiutuvien energialähteiden kustannukset, ilmastonmuutoksen torjunta ja ulkoiset tekijät. Markkinat eivät yksistään kykene ratkaisemaan kaikkea. Olisi luotava useita välineitä, joiden avulla voidaan parantaa kansalaisten osallisuutta ja joiden ansiosta kustannukset ja hinnat jakautuvat nykyistä oikeudenmukaisemmin.

1.2 Suositukset

1.2.1 ETSK katsoo, että hintojen ollessa korkealla olisi **yhteiskunnallisesti hyödyllistä**, jos EU **kannustaisi** eräitä kuluttajaryhmiä **erottelemaan** – vuoropuhelun pohjalta – **liikenteen ja energian käyttönsä ehdottoman tärkeään ja vähemmän tärkeään osaan**. Ehdottoman tärkeää osaa voitaisiin näin tukea.

1.2.2 **Rakennerahastoja** voitaisiin käyttää yhteisvastuun edistämiseksi energiakysymyksissä ja kansalaisten liikkuvuuden säilyttämiseksi.

1.2.3 **Julkisten varojen jakaminen** eri t&k-toimiin olisi **tasa-painotettava** EU:n tasolla niin, että optimoidaan ilmaston suojeleminen ja unionin energiaomavaraisuus.

ETSK toivoo, että tuetaan jatkuvasti sellaista tutkimuksen tasoa, jonka avulla edistytään tuntuvasti ja nopeasti, olipa sitten kyse uusien energialähteiden löytämisestä tai niiden hyödyntämisestä, ja josta ei heti raakaöljyn kurssien laskiessa luovuta, kuten tapahtui ensimmäisen öljykriisin aikana.

1.2.4 **Valtiontukia koskevassa lainsäädännössä** pitäisi järjestelmällisesti taata, että kansallisiin tutkimusta tukeviin rahastoihin ei sovelleta kilpailusääntöjä. Näin sijoittajille taattaisiin oikeusvarmuus, mikä edistäisi uusien tekniikoiden hyödyntämistä sekä työpaikkojen luomista ja säilyttämistä.

1.2.5 Riskinjoon rahoitusvälineen ⁽¹⁾ laajentaminen koskemaan innovatiivisia pk-yrityksiä kehittäisi niiden kilpailukykyä ja samalla edesauttaisi konkreettisten parannusten käynnistämistä energian ja liikenteen alalla.

⁽¹⁾ Riskinjoon rahoitusväline (MFPR) on Euroopan investointipankin 5. kesäkuuta 2007 tekemä yhteistyösopimus. Se on tarkoitettu tutkimus- ja kehittämistoiminnan sekä innovoinnin rahoittamiseen Euroopassa, ja sille osoitetut määrärahat ovat 10 miljardia euroa.

1.2.6 Euroopan globalisaatiorahastosta ⁽²⁾ myönnettävän rahoituksen ehtojen laajentaminen auttaisi vähentämään niitä epätoivottuja seurauksia, joita työntekijöille koituu ilmastonmuutoksen torjunnasta.

1.2.7 Euroopan talouden kilpailukyvyyn ja samanaikaisesti sosiaalisen yhteenkuuluvuuden säilyttämiseksi komitea toivoo seuraavaa:

- Luodaan yhteisen teollisuuspolitiikan malli, jossa pyritään kestävään kehitykseen ja eri liikennemuotojen tehokkaaseen yhdistämiseen ⁽³⁾.
- Luodaan jäsenvaltioiden väliseen solidaarisuuteen perustuva ja ilmastonuojelun kanssa yhteensopiva energiapolitiikka.
- Tutkitaan, olisiko tarkoituksenmukaista ja mahdollista luoda kansalaisten käyttöön energia-alan eurooppalaiset yleishyödylliset palvelut, joiden yhteydessä linjattaisiin yhteinen hintapolitiikka, polttoaineiden verotus sekä aiempaa vakaammat rahoitussäännökset ja yhteiset talouskehitys- ja ilmastonuojelutavoitteet. Näin parannettaisiin säännösten, alueiden, kansalaisten perusoikeuksien kunnioittamisen ja työllisyyden edistämisen välissä tasapainoilevien, jäsenvaltioissa tarjottavien julkisten energia- ja liikennepalvelujen ⁽⁴⁾ asemaa.
- Asetetaan määrällisiä tavoitteita ja kehitetään määrällisiä ja laadullisia arviointimenetelmiä, joiden avulla voidaan mitata hyötyä, joka saadaan verkoston ja jakelun toimintojen erottamisesta sekä sen vaikutuksesta hintoihin.
- Tehdään kuluttajatutkimuksia polttoaineen verotuksen yhdenmukaistamisesta Euroopassa ja julkaistaan tutkimusten tulokset laajalti. Kehitetään ensin tarpeellisia indikaattoreita ja tutkitaan sitten pakollisen liikenteen vaikutuksia ympäristöön.
- Käynnistetään aito vuoropuhelu siitä, mitä tulevaisuudessa on tehtävä ilmaston hyväksi, jotta vältetään kilpailun vääristyminen ja sosiaalinen polkumyynti.

⁽²⁾ EGR, Euroopan globaalisatiorahasto

⁽³⁾ "Usean liikennemuodon käyttö (komodaalisuus) eli eri liikennemuotojen tehokas hyödyntäminen yhdessä ja erikseen", kesäkuussa 2006 julkaistu Euroopan komission liikennepolitiikan valkoisen kirjan väliarviointi.

⁽⁴⁾ EY:n perustamissopimuksen 73 artikla: "Tuki on tämän sopimuksen mukainen, jos se on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi tai korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien veloitteiden täyttämiseksi." Ks. myös 4. päivänä kesäkuuta 1970 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 1107/70 tuen myöntämisestä rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen, EYVL L 130, 15.6.1970, s. 1–3, ja 23. päivänä lokakuuta 2007 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta.

1.2.8 Tämän lisäksi ETSK katsoo, että yritystasolla Euroopan unionin yrityksissä ja palveluissa on toimittava seuraavasti:

- On edistettävä työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua ja neuvottelua, jotta energiankulutus ja liikennekulut, joista ei voida tinkiä, voitaisiin ottaa osaksi minimipalkkaa.
- On pyrittävä neuvottelemaan yritysten tai palveluiden kestävä liikkuvuuden suunnitelmasta.
- On kehitettävä EMAS-järjestelmän kaltaisia yritysten sertifiointijärjestelmiä.
- Tämän jälkeen on arvioitava yrityksessä tai palvelun tuottamisen yhteydessä energiankulutuksen ja liikenteen sertifioidun vähentämisen ansiosta syntyneitä säästöjä kriteerien mukaan, jotka nekin määritellään neuvotteluissa, sekä jaettava nämä säästöt työnantajien ja työntekijöiden yhteisesti sopimien ehtojen mukaan.
- On laadittava työntekijöiden terveydentilasta laadullisia tutkimuksia, joissa tarkastellaan työntekijöiden liikennevälineiden ja energialähteiden käyttöä ja joiden perusteella voidaan ryhtyä varotoimiin.

1.2.9 ETSK katsoo, että yhteisön tasolla on avattava kansalaiskeskustelu.

- Keskustelua tulisi käydä kulttuurisista näkökohdista ja inhimillisestä haasteesta, joihin Euroopan unionissa on haettava vastauksia, jotta kaikkien saatavilla olisi kohtuuhintaisia liikennepalveluja ja kohtuuhintaista energiaa. Näin edesautetaan kansalaisten hyvinvointia ja EU:n monimuotoisuuden ymmärtämistä.
- Keskustelussa tulisi käsitellä myös jo alaluokilta aloitettavan, järkevää liikenteen ja energian käyttöä koskevan kansalaisvalituksen edistämistä.
- Lisäksi olisi keskusteltava kansalaisten terveydentilasta yleisesti ja tehtävä mittavia tutkimuksia, joiden avulla selvitetään liikennevälineiden ja energialähteiden käyttöä ja joiden perusteella voidaan ryhtyä varotoimiin.
- Euroopan unioni voisi parantaa kansalaisten liikenne-, energia- ja ympäristöasioiden tuntemusta ottamalla käyttöön alv:n kaltaisen standardoidun merkintäjärjestelmän (tarkoitus ei kuitenkaan ole luoda uutta merkkiä), jossa jokaisen kulutushyödykkeen tuoteselosteeseen lisätään maininta tuotteen aiheuttamasta hiilidioksidilisästä (APCO – Added Production of CO₂).
- ETSK katsoo, että myöhemmin maailmankauppaneuvotte- luissa voitaisiin hyödyntää tällaista eurooppalaisten laatimaa standardia ja että siitä saadut tulokset voitaisiin sisällyttää jo olemassa oleviin kauppaa-asiakirjoihin Edifact-mallin ⁽⁵⁾ mukaisesti

⁽⁵⁾ Edifact on lyhenne sanoista *Échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport*, hallinnon, kaupan ja kuljetuksen alalla tapahtuva organisaatioiden välinen tiedonsiirto. Edifact on Yhdistyneiden kansakuntien standardi, jossa määritellään samanaikaisesti sekä muoto että sisältö. Kansalliset ja alakohtaiset standardointielimet mukauttavat Edifactia sen varmistamiseksi, että jokaisen toimen erityistarpeet otetaan huomioon.

. Kansalaisyhteiskunta valvoisi järjestelmää vuosittain, samalla tavoin kuin Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomissio ⁽⁶⁾ raportoi vuosittain Edifactin tilasta YK:n talous- ja sosiaalivestustolle. Euroopan unioni voisi hyödyntää järjestelmää maailmanlaajuisesti.

2. Aloja, joilla Euroopan unioni voisi mahdollisesti toimia

2.1 Diplomatia

2.1.1 Euroopan unionin energiaomavaraisuus, talouskehitys, Euroopan kansalaisten elintason säilyttäminen sekä yhteiskunnan ja ympäristön kannalta kestävä kehitys liittyvät jäsenvaltioiden tuotantokapasiteettiin.

2.2 Markkinat

2.2.1 Liikenteen ja energian kysyntä sekä kasvihuonekaasupäästöt kiihtyvät jatkuvasti. **Euroopan energiemarkkinat** ja verkkoihin liittyvät markkinat ovat edelleen hajanaiset, vaikka viitteitä yhdistymiskehityksestä on (vuonna 2006 Ranskan, Belgian ja Alankomaiden markkinoiden yhdistyminen, joka laajentunee Saksaan vuonna 2009, eurooppalaisten spot-markkinoiden ⁽⁷⁾ syntyminen, fuusioitumismahdollisuuksien tutkiminen). Valinnalla, jossa markkinat vapautetaan niin, että verkot erotetaan toisistaan (kaasu- ja sähköverkot), voi kuitenkin olla vaaransa: EU:n ulkopuoliset sijoitusrahastot (valtioiden omistamat sijoitusyhtiöt) voivat ostaa verkkoja, kriisien hoitamiseksi ei ole yhteisesti hallinnoitua varakapasiteettia ja hintapolitiikka on hallitsematonta, millä on katastrofaaliset seuraukset kuluttajien kannalta. Ydinvoimasta tulee taas väistämätön kysymys Euroopan unionille; olisi vastuutonta jättää asia käsittelemättä yhteisön tasolla.

2.2.2 Mahdollisuus liikkua paikasta toiseen on tärkeää työn, matkailun sekä eurooppalaisten keskinäisen ja Eurooppaan tutustumisen vuoksi. Liikkuminen vähenee kuitenkin silloin kun energian hinnat ovat liian korkeat. Tällä on vakavia seurauksia ihmisten elämään ja yritysten toimintaan, työllisyyteen ja taloudelliseen toimintaan.

2.2.3 On luotava eri energialähteiden yhdistelmä ja saatava aikaan Euroopan sisäinen yhteisvastuullisuus, jotta markkinat eivät pirstoudu enempää. Yhteiskunnassa, jossa liikkuvuus ja osallisuus ovat molemmat keskeisiä, tarvitaan yhtenäisiä säännöksiä ja niiden noudattamista valvovia sääntelyviranomaisia. Kansalaisyhteiskunta voi toimia tässä tiennäyttäjänä.

2.3 Hinnanmuodostus

2.3.1 Seuraavat tekijät vaikuttavat kuluttajahintojen muodostumiseen:

- **Vapauttaminen:** kaikkien ilmoitettujen hinnanalennusten vaikutukset eivät ole ulottuneet kuluttajiin asti.

⁽⁶⁾ Euroopan talouskomissio, joka koostuu 56 jäsenestä, on yksi Yhdistyneiden kansakuntien talous- ja sosiaalivestuston ECOSOCin – joka on vastaavanlainen elin kuin ETSK – viidestä alueellisesta komissiosta. Euroopan maiden lisäksi siihen kuuluvat Yhdysvallat, Kanada, Israel ja Keski-Aasian tasavallat.

⁽⁷⁾ Spot-markkinoilla kauppaa käydään valuutoilla, arvopapereilla tai raaka-aineilla, joiden toimitusaika on nopea, joko samana tai seuraavana päivänä.

- **Hintojen keskinäinen vaikutus:** hinnat vaikuttavat toinen toisiinsa. Energian hinta vaikuttaa liikenteen kustannuksiin ja öljyn hinta vaikuttaa kaasun hintaan. Yhdessä ne ovat mukana muodostamassa hinnoittelupolitiikkaa. Tuottajat ja jakelijat nostavat hintoja suurimman mahdollisen voiton saamiseksi ja puolittavat hinnat silloin kun likviditeettiä ei ole.

- **Vaihtokurssit:** euron nykyisen arvon dollariin verrattuna pitäisi olla hinnannousua lievittävä tekijä. Kriisiä edeltäneen ajan erittäin voimakas kysyntä ja hinnat tuntuvat lopulta kuitenkin euroryhmään kuuluvissa maissa sitäkin rajummin, koska kansallinen polttoaineverotus on korkea ⁽⁸⁾. Kriisin myötä tapahtunut euron arvon lasku dollariin verrattuna vähentää tuottajahintojen laskun vaikutuksia.

- **Rahoitusmarkkinoiden tila:** vuoden 2008 lopun kriisistä johtuva likviditeetin puute aiheutti raakaöljyn hinnan romahduttamisen. Tällöin myyjät sopeutuivat ostajien mahdollisuuksiin suurimpien tappioiden välttämiseksi. Bensiinin hinta ei kriisin alussa juuri laskenut, mutta kriisin sosiaaliset ja taloudelliset seuraukset alkoivat näkyä.

- **Verotus:** energian verotus on kovaa, ja se vaihtelee jäsenvaltioittain, joten sitä olisi tarkasteltava uudelleen, ja se olisi yhdenmukaistettava toden teolla Euroopan unionin maiden välillä.

- **Markkinarako uusiutuville energialähteille:** uusiutuvia energialähteitä hyödytti maailmanlaajuinen energian hinnannousu, joka tasoitti niiden aluperäistä hintaa. Keskiwertokuluttaja ei tosin tästä juuri hyötynyt. Hintojen lasku voi päinvastoin heikentää kuluttajien asemaa.

- **Ulkoisten tekijöiden vaikutus:** esimerkiksi saastuttaja maksaa -periaate. Mahdollisia muita ulkoisia tekijöitä, jotka voivat vaikuttaa hinnanmuodostukseen, olisivat polttoaineen toimittajien todellinen kilpailu tai Euroopan laajuisesti yhdenmukaistettu dieselöljyn hinta.

2.3.2 ETSK katsoo, että **yhteisön tehtävä on edistää solidarisuutta** sekä yhteistä teollisuuspolitiikan yleismallia, joka perustuu siihen, että pyritään kestäväan kehitykseen ja tehokkaaseen eri liikennemuotojen käyttöön. Unionin tulee myös parantaa lainsäädännöllä Euroopan poliittista vakautta. Perusteellisen tutkimuksen tekeminen siitä, miten verkko- ja jakelutoiminnan tai käytön eriyttäminen vaikuttaa hintoihin, hyödyttäisi tällaisten politiikkojen laatimista.

⁽⁸⁾ DESTATIS, Saksan liittovaltion tilastokeskus: energian hinnat vetävät tuottajahinnat korkealle, 3,8 prosenttia vuodessa. Samana ajanjaksona hinnat ovat nousseet 7 prosenttia, raakaöljyjohdannaiset 19 prosenttia ja sähkö miltei 10 prosenttia. Ilman energian hinnannousua nämä hinnat olisivat nousseet vain 2,7 prosenttia vuodessa (lähde: *Journal Les ECHOS*, Ranska, 21./22. maaliskuuta 2008).

2.4 Rahoitus

2.4.1 Julkinen rahoitus

Tässä yhteydessä riittää, että otetaan esille eräitä sosiaalisten seurausten aspekteja⁽⁹⁾. Yhteisön tasolla olisi tarkkaan mietittävä sitä, miten julkiset varat jaetaan lyhyellä tähtäimellä tulosta tuottavien toimien sekä tutkimustyön välillä, jotta löydettäisiin tasapaino ilmaston suojelelun, Euroopan unionin energiaomavaraisuuden sekä kansalaisten hyvinvoinnin välillä. Jo myönnetty mutta käyttämättä jääneet yhteisön määrärahat olisi järjestelmällisesti ohjattava tutkimusta ja innovointia tukevaan rahastoon. Valtiontukia koskevassa lainsäädännössä voitaisiin taata, että kansallisiin tukirahastoihin ei sovelleta kilpailusääntöjä. Näin sijoittajille taattaisiin oikeusvarmuus, mikä edistäisi uusien tekniikoiden hyödyntämistä sekä työpaikkojen luomista ja säilyttämistä. Pk-yrityksiä olisi tuettava Lissabonissa vuonna 2000 määritellyn talouskasvun saavuttamiseksi, työpaikkojen säilyttämiseksi ja lisäämiseksi sekä yritysten innovointikapasiteetin pitämiseksi vireillä.

2.4.2 Kuluttajien tukeminen

Euroopan unionilla on käytössään tehokkaita välineitä (rakennerahastot, aluepolitiikka). Kansainväliset asiantuntijat arvioivat ennen kriisiä energian raaka-aineiden hinnannousun olevan pysyvä ilmiö. Euroopan komissio voisi harkita yhteisön solidaarisuuden mobilisointia, mikäli kurssit nousevat uudestaan, jotta ehkäistään energiaköyhyydestä johtuva syrjäytyminen ja se, että ilmiö vaikuttaa yhteisön bkt:hen, sekä ryhtyä tukemaan kysyntää mahdollisessa matalasuhdanteessa (hintojen ja kulutuksen lasku, joka johtuu mm. ostovoiman heikkenemisestä).

Yksi energia-/liikenne- ja ympäristöpolitiikan sosiaalisista seurauksista on se, että hintojen noustessa ne tekevät kaikista hintojennousun vankeja, kun kriisiin johtaneet globalisaation aiheuttamat ulkoiset paineet ja rahoitustoiminnan ylikorostuminen taloudessa laskevat kotitalouksien palkkatuloja ja vaikuttavat siten ostovoimaan ja kun EU:ssa vallitsee alityöllisyys. Hinnat riippuvat lisäksi pitkälti välillisestä verotuksesta, joka ei ole progressiivista.

ETSK katsoo, että olisi yhteiskunnallisesti hyödyllistä luoda kaksi hintakategoriaa: "ehdottoman tärkeä kulutus" ja "vähemmän tärkeä kulutus", joita sovellettaisiin ensimmäisiin matkustuskilometreihin, ensimmäisiin kulutettuihin bensiniilitroihin, ensimmäisiin energian kilowatteihin jne. Aloite tällaiseen voisi tulla Euroopan unionilta, ja lähtökohdaksi voitaisiin ottaa käyttäjäryhmittäin jaoteltu käyttöennuste, joka määriteltäisiin vuoropuhelun avulla. Sellaista energian ehdottoman tärkeää kulutusta varten, jota ei voi enää vähentää, voitaisiin luoda myös heikoimmassa asemassa oleville tarkoitettu tukijärjestelmä.

ETSK:n mielestä olisi tutkittava mahdollisuutta energia-alan eurooppalaisiin yleishyödyllisiin palveluihin, jotka voitaisiin asettaa yhteisen energiapolitiikan käyttöön. Yhteisistä energianhinoista sopiminen tekisi tästä tehokkaan välineen talouskehityksen

⁽⁹⁾ Ks. muun muassa ETSK:n 28. tammikuuta 2004 antama lausunto "Tulevaisuuden liikenneinfrastruktuurit", CESE 93/2004, esittelijä Karin Allewelt sekä ETSK:n 28. maaliskuuta 2008 antama lausunto "Euroopan laajuiset verkot: kohti yhdenmukaista lähestymistä", EUVL C 204, 9.8.2008, s. 25, esittelijä Marian Krzaklewski.

ylläpitämiseksi sekä ilmaston ja kuluttajien etujen suojelemiseksi, kun kulut jaettaisiin oikeudenmukaisemmin.

2.5 Verotus

2.5.1 Verotus vaikuttaa hintojen muodostumiseen (ekotarra on tuorein esimerkki verotuksesta). Jäsenvaltiot ovat tässä säilyttäneet liikkumavaran. Mikäli markkinapolitiikka olisi yhdenmukaista, EU:n olisi tarkistettava verotustilannetta. Kansalaisten ja kuluttajien näkökulmasta tilanne olisi selkeämpi.

2.5.2 Öljytuotteista perittävä kotimainen vero on unionin määrittelemä valmistevero. Se kannetaan määrän mukaan, kun taas arvonlisävero on arvosta suoritettava vero. Alv, kuten kaikki välilliset verot, on epäoikeudenmukainen, sillä kaikkien on maksettava sitä tuloista riippumatta. Näin ollen siitä kärsivät eniten kaikkein heikoimmassa asemassa olevat sosio-ekonomiset ryhmät. Jäsenvaltioiden kansalaiset ovat eriarvoisessa asemassa polttoaineen verotuksen suhteen. Polttoaineen verotuksesta olisikin tehtävä tutkimuksia ja selvityksiä ja niiden tulokset olisi julkaistava, jotta kansalaiset saisivat asiasta tietoa ja jotta saataisiin selville järjestelmien parhaat puolet niiden lähentämistä varten. "Eurooppalainen" dieselöljy selkeyttäisi tilannetta välittömästi⁽¹⁰⁾.

2.6 Tutkimus

2.6.1 Tuotannollisia investointeja on vauhditettava niin, että selvää edistystä on heti nähtävissä. Ilman tällaisia edistysaskelia yhteisön energiaomavaraisuutta, johtavaa asemaa ilmastomuutoksen torjumisessa ja Euroopan kansalaisten elintaso ei voida säilyttää eikä turvata Euroopan tulevaisuutta. Maksuton menettely uusiutuvia energialähteitä ja puhdasta ja taloudellista liikennettä koskevan eurooppapatentin myöntämiseksi vähentäisi keksinnön tekemisen ja sen markkinoille saattamisen välistä aikaa. Tämä ei olisi ristiriidassa Lissabonin sopimuksen 194 artiklan 1 kohdan c alakohdan kanssa. On välttämätöntä ottaa harkittuja riskejä. Euroopan investointipankin tukemien investointien edellytyksenä on nykyään energiatehokkuuden parantaminen 20 prosentilla. Tavoitteena voisi olla innovaatioiden lisääminen⁽¹¹⁾, ja useille yrityksille voitaisiin tarjota tätä mahdollisuutta.

⁽¹⁰⁾ "Polttoaineverotus täydentää liikenneinfrastruktuurin käyttökäyttöä ulkoisten kustannusten sisällyttämisessä käyttäjien maksamiin hintoihin. Se mahdollistaa erityisesti kasvihuonekaasupäästöihin liittyvien ulkoisten kustannusten sisällyttämisen. Maantieliikennekilpailun avauduttua kokonaan polttoaineverotuksen epäyhtenäisyys vaikuttaa kuitenkin yhä enemmän haittaavan sisämarkkinoiden toimintaa." Valkoinen kirja – Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010, Euroopan komissio 2001.

⁽¹¹⁾ Ks. ETSK:n 20. helmikuuta 2008 antama lausunto "Tiukennettujen ympäristö- ja energiavaatimusten mahdolliset myönteiset ja kielteiset vaikutukset Euroopan teollisuuden kilpailukykyyn", EUVL C 162, 25.6.2008, s. 72, esittelijä Gerd Wolf.

Mikäli pk-yritykset voisivat hyötyä riskinjoon rahoitusvälineestä (katso kohta 1.2.5), innovaatiot saattaisivat lisääntyä kaikilla alueilla. Esimerkiksi auton yhteiskäyttöä koskevat aloitteet kehittyvät koko ajan, mutta ne ovat yhä riippuvaisia, kuten St Brieuc tai Rennesin (12) kunnissa, paikallisten tukien tasosta. Tällaiset aloitteet kuitenkin parantavat liikkuvuutta, vähentävät hiilidioksidipäästöjä, säästävät aikaa ja voivat toimia sosiaalisina projekteina ja tarjota heikommassa asemassa oleville kansalaisille mahdollisuuden hyödyntää tällaista liikennemuotoa, sillä sen käyttömaksu on alhainen.

2.7 Alueet

2.7.1 Liikenne ja energia ovat alueiden elinehto ja paikallisen kehityksen edellytys (esimerkkinä suurnopeusjunien reittien avaamisen vaikutus Ranskan alueille). Mutta paikasta toiseen liikkumisesta, joka perinteisesti on ollut talouden ja aluesuunnittelun moottori, tulee energian korkeiden hintojen myötä jarruttava tekijä.

2.7.2 Euroopan unionilla on energia- ja ilmastopolitiikka, jolle se on asettanut määrällisiä tavoitteita. Näin ollen yhteisö tarvitsee myös välineitä saavutusten mittaamiseen. Olisi mielenkiintoista mitata laadullisia aspektoja yhteisössä yhtenäisesti. **Arvioitaessa tarpeita** energian ja liikenteen alueellinen ulottuvuus vaikuttaisi olevan yksi parhaimmista näkökulmista. Paikallistasolla resurssien hallintaa auttaa kehityssuuntausten tarkka tuntemus.

2.7.3 Euroopan unionin aluepolitiikalla tuetaan alueita. Näiden tukien jako saattaa olla osoitus siitä, että pyritään lisäämään kansalaisten hyvinvointia liikenteen ja energian saralla. Liikenne-/energiaratkaisut saattavat vaikuttaa kokonaisuuden talouden osaluoksiin, ja niillä voi olla vakavia sosiaalisia seurauksia silloin, kun kielteiset kehityskulut yhdistyvät ja iskevät täydellä voimalla jollekin tietylle alalle, esimerkiksi kalastukseen, jossa hintojen nousu syö kalastuksesta saatavat tulot.

2.7.4 Taloudellisen toiminnan jakautuminen ja se, miten kaupunkien asukkaiden liikkuvuus (13) hoidetaan, vaikuttavat jokapäiväisiin työmatkoihin. Rakennerahastoista voitaisiin tukea paikallista työllistämistä koskevaa sitovaa määräästä (alueen asukkaalle varatut työpaikat ja verovapautuksia yrityksille, jotka palkkaavat paikallisia asukkaita). Työllisyys, asunto ja yhtäläiset mahdollisuudet, eli siis palkka, ja neljäntenä liikenne ovat tekijöitä, jotka vaikuttavat sosiaaliseen osallisuuteen.

Ratkaisuja, joiden avulla kokonaishintoja sovitetaan niin, ettei siitä ole kielteisiä sosiaalisia seurauksia, voidaan etsiä etenkin asettamalla uusia ensisijaisia tavoitteita ja koordinoimalla uudelleen kaupunkien asunto-, työllisyys- ja liikkuvuuspolitiikkoja.

(12) Kaksi Ranskan Bretagnessa sijaitsevasta 22 kunnasta: Saint-Brieucin kaupungissa pidettiin käsillä olevan lausunnon valmisteluryhmän järjestämä kuulemistilaisuus.

(13) ETSK:n antama lausunto ”Kaupunki- ja suurkaupunkialueiden liikenne”, CESE EUVL C 168, 20.7.2007, s. 77, esittelijä Lutz Ribbe.

Oikeudellisesti varmoissa kansallisissa ja eurooppalaisissa puitteissa tehtävien jako onnistuisi entistä paremmin alue- ja paikallisyhteisöjen, yritysten ja kotitalouksien kesken.

2.8 Julkiset palvelut

2.8.1 Energiasta puhuttaessa ollaan pikemminkin oligopolin kuin täydellisen kilpailun tilanteessa. Kansalaiset ovat tyytymättömiä seurauksiin, joita tilanne aiheuttaa liikenneverkkojen käyttömahdollisuuksille ja hintapolitiikalle (esimerkiksi kannattamattomien juna-asemien ja linja-autoreittien poistaminen käytöstä, kuluttajahintojen nousu, energiakustannukset jne.). Kansallisten julkisten palvelujen tarjoajat tasapainoilevat säännösten, alueiden toimien, kansalaisten perusoikeuksien kunnioittamisen ja työllisyyden edistämisen välissä.

Yhteiskunnan tehtävänä on tasoittaa kehityssuuntausten vaikutuksia ja niihin liittyviä epävarmuustekijöitä kansalaisten eduksi. Paikallisviranomaisten olisi voitava olla alueensa aktiivisia toimijoita, jotta taloudellisia ja rahoituksellisia häiriöitä voidaan lieventää. Paikallisviranomaiset joutuvat etsimään ratkaisuja, koska liikenne-/energiakysymykset koskettavat alueita voimakkaasti.

Uusia hallinnointivälineitä tarvitaan kaikilla toimintatasoilla: paikallisella, alueellisella, kansallisella sekä yhteisön tasolla. Yhteisön ohjelmat voisivat olla avoimempia nykyistä laajemmalle joukolle, ja niitä voitaisiin käyttää kokeiluhankkeisiin nykyistä enemmän.

2.8.2 Työpaikkojen jakautuminen työmarkkina-alueittain parantuisi, jos se yhdistettäisiin kaupunkiliikenteen organisoimiseen. Paikallisten työvoimaviranomaisten merkitys on erittäin tärkeä: niiden olisi otettava huomioon uudet vaatimukset, joita energialle ja liikenteelle on asetettu.

2.8.3 Alueiden verkottuminen on poliittisten valintojen ja investointien tulosta. Jos vaikutetaan hintojen muodostumiseen, taataan kohtuuhintaiset käyttömahdollisuudet sekä muita heikommassa asemassa olevien osallistaminen. Liikenteestä on sen tarpeellisuuden, kalleuden ja toisinaan harvinaisuuden vuoksi tullut neljäs syrjäytymistä aiheuttava tekijä asunnon, työn ja palkan ohella. Lisäksi on tarkasti seurattava sitä, mitä sosiaalisia seurauksia uusista liikenteelle asetettavista vaatimuksista (energia- ja ilmastopaketti) koituu. Taloudelliseen tehokkuuteen voidaan pyrkiä soveltamalla liikkumiseen liittyviä politiikkoja järjestelmällisesti, käyttämällä enemmän kuin kahta eri kuljetusmuotoa yhdistäviä intermodaalisia yhteyksiä, järjestämällä reittien maantieteelliset ja ajalliset katkokset (14) niin, että niistä saadaan kannattavia ja kilpailukykyisiä, sekä teknisen ja yhteiskunnallisen tutkimuksen avulla. Tällä tavoin kustannuksia vähentämällä resurssit voidaan optimoida. Tähän tarvitaan poliittista tahtoa ja eri toimijoiden saamista mukaan toimintaan.

(14) Saint-Brieucin kunta, Bretagne (Ranska), 6. lokakuuta pidetty kuuleminen: sellaisten paikallisliikenteen ”virtuaalisten” linjojen laatiminen, jotka tarkkoja reittejä kysyttäessä aktivoituvat tietokoneistetun järjestelmän avulla liikkuvuudesta vastaavassa keskuksessa. Järjestelmän tarkoitus on mahdollistaa se, että paikalliset käyttäjät voivat tarkastella yhdenmukaisesti eri liikennemuotoja. Sen avulla on myös mahdollisuus saada tietoa muista verkoista (ITS, älykäs liikennejärjestelmä).

2.9 Terveys

Liikenne-/energiaratkaisujen seuraukset näkyvät myös kansalaisten terveydessä. Siksi on ryhdyttävä toimiin, jotka tasapainottavat aikaisempia energia- ja ilmastopakettien mukaisia päätöksiä. Niitä suunniteltiin jo Euroopan komission liikenteen valkoisessa kirjassa.

2.9.1 Jatkuva ja päivittäinen pitkien työmatkojen kulkeminen aiheuttaa **terveysongelmia**: vaikeudet jatkaa samassa työpaikassa, stressi, voimattomuus, aikuisilla havaitut allergiat ja tuki- ja liikuntaelämistön sairaudet, lapsilla muun muassa allergiat ja keuhkoputkentulehdukset. Nämä vaikuttavat sosiaaliturvajärjestelmiin.

Kestämättömien energialähteiden käyttö aiheuttaa terveysongelmia: ilman, makean veden ja meriveden, maaperän ja siitä saatavan ravinnon saastuminen jne. Ydinvoiman käyttöä on punnittava uudestaan niin, että samalla otetaan huomioon ydinvoiman mahdolliset vaarat. Myös kansalaisvalistusta tarvitaan, sillä ydinvoiman kysyntä kasvaa koko ajan jäsenvaltioissa, jotka ovat ydinenergian tuottajia mutta joiden ydinvoimalakanta on vanhentunutta.

2.10 Työllisyys

2.10.1 Kasvua, työllisyyttä (Lissabonin strategia) ja kestävä kehitystä jarruttavat **energian ja liikenteen korkea hinta ja nytemmin rahoituskriisin seuraukset**. Lissabonin strategian sosiaaliseen osioon liittyvät sosiaaliset ja työllisyyskysymykset on otettava huomioon. Kaupan vapauttamisesta on jo koitunut merkittäviä seurauksia muun muassa kaasu- ja sähköalan ammattilaisille työskenteleville.

2.10.2 Euroopan unionin ilmastopolitiikan lisääntyvä yhteisöllistäminen edellyttää, että makrotaloudellisella tasolla avataan aito **työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu**, jossa pohditaan yhteisön tulevan ilmastopolitiikan suuntaa, jotta voitaisiin välttää kilpailun vääristyminen ja sosiaalinen polkumyyni. Euroopan komissio voisi auttaa työmarkkinaosapuolia antamalla niiden käyttöön välineen, jonka avulla ne voivat *ennakoida ja ehkäistä* uudesta ilmastopolitiikasta johtuvia, liikenne-/energiaratkaisuihin liittyviä taloudellisia ja sosiaalisia muutoksia ja tarvittaessa ryhtyä tukitoimiin.

2.10.3 ETSK katsoo, että soveltavalle tutkimukselle osoitettavien varojen on lisättävä huomattavasti, jotta innovatiivisten teknologioiden ansiosta kyettäisiin lisäämään työpaikkojen määrää eritoten pk-yrityksissä ja hyvin pienissä yrityksissä.

2.10.4 ETSK **kannattaa Euroopan globalisaatorahaston soveltamisalan laajentamista**, jotta ilmastonmuutoksen torjunnasta työntekijöille aiheutuvia kielteisiä seurauksia voidaan lieventää. ETSK katsoo, että rahaston piiriin olisi otettava kaikki vaikeuksissa olevat väestöryhmät sekä köyhyys- tai syrjäytymisuhan alaiset väestöryhmät ja että rahaston toimintaa olisi tarkistettava ja aloitettava se väljentämällä globalisaatorahaston tukikelpoisuusehtoja.

2.10.5 ETSK katsoo, että pakolliset menot rasittavat eniten väestöryhmiä, jotka ovat muita huonommassa asemassa, ja saattavat aiheuttaa sen, että nämä jäävät **sähköisen yhteiskunnan** ulkopuolelle, mikä on yksi työttömyyttä ja syrjäytymistä aiheuttava lisätekijä. Unionin on kyettävä takaamaan kansalaisilleen, että hinnat pysyvät kohtuullisina, ja samalla parannettava yhteisön energiavarmuutta.

2.11 Työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu yrityksissä

2.11.1 Liikenne-/energiaratkaisuilla on seurauksensa **mikrotalouden tasolla** yrityksissä. Nämä seuraukset on otettava huomioon.

— Työmarkkinaosapuolten välisessä vuoropuhelussa voitaisiin keskittyä siihen, että **henkilökuntaa ja johtoporrasta** koulutetaan omaksumaan kestäviä, energiaa säästäviä ja saastuttamatonta liikennettä suosivia toimintatapoja.

— Vuoropuheluun voisi sisällyttää **velvoitteen neuvotella** yritysten tai palveluiden **kestävän liikkuvuuden suunnitelmasta**.

— Työnantajia voitaisiin kannustaa sisällyttämään **työntekijöiden työmatkakulut** minimipalkkaan työmarkkinaosapuolten välisessä vuoropuhelussa määriteltävän porrastuksen mukaisesti.

— Työmarkkinaosapuolten vuoropuhelussa voitaisiin määrittää **yrityksille sertifiikaattijärjestelmiä** ⁽¹⁵⁾.

— Olisi neuvoteltava energiankulutuksen ja liikenteen vähentämisestä työssä saatujen säästöjen jakamisesta ja säästöjä olisi arvioitava kriteerien mukaan, jotka nekin määriteltäisiin neuvottelujen avulla.

Tässä on yksi suuri uusi aihealue neuvoteltavaksi yrityksissä käytävissä työmarkkinaosapuolten vuoropuheluissa.

2.12 Kulttuuri ja koulutus

2.12.1 Liikenteeseen ja energiaan on jo pitkään liittynyt **kulttuuriulottuvuus**, ja niiden demokratisoituminen on tuonut tämän ulottuvuuden useiden kansalaisten saataville. Se on nykyään erottamaton osa Euroopan rakennustyötä, ja se on säilytettävä. Se on samalla myös **haaste** ymmärtää ja toteuttaa käytännössä eurooppalaista monimuotoisuutta.

⁽¹⁵⁾ Samankaltaisia sertifiikaatteja kuin EMAS-järjestelmässä (yhteisön ympäristöasioiden hallinta- ja auditointijärjestelmä, vuoden 1995 asetus, jota muutettu vuosina 2002 ja 2004), asetus 761/2001 vapaaehtoisesta osallistumisesta.

2.12.2 ETSK katsoo, että käynnissä olevat muutokset antavat tilaisuuden edistää **jo koulussa aloitettavaa kansalaiskasvatusta** siitä, miten eurooppalaiset voivat oppia tuntemaan toisiaan paremmin ja miten liikennevirtoja ja energiavaroja voidaan hallinnoida onnistuneesti. Siinä voitaisiin opettaa myös peruskansalaistaitoja ja ottaa samalla huomioon ryhmät, jotka ovat vammaisuuden, ikääntymisen tai syrjäytymisen vuoksi muita heikommassa asemassa. Tällainen kasvatusta voitaisiin yhdistää terveyskasvatukseen, jota se täydentäisi ⁽¹⁶⁾.

2.13 Järjestäytyneen kansalaisyhteiskunnan toiminta

2.13.1 Yksilötaso

Jokaisella kansalaisella on velvollisuus hankkia tietoa ja oikeus odottaa, että päätökset ovat **avoimia**, olivatpa ne sitten institutionaalisia tai sääntelyviranomaisten tekemiä. ETSK katsoo, että tällä saralla on tarvetta aloittaa mittava tiedotuskampanja.

ETSK toistaa, että se tukee komission 5. heinäkuuta 2007 tekemää ehdotusta energiankuluttajien oikeuksia koskevasta peruskirjasta, jossa taattaisiin kuluttajien oikeudet, joita ”ei varmisteta pelkästään markkinamekanismein” (kohdat 1.2 ja 1.8) ⁽¹⁷⁾.

2.13.2 Yleinen taso

Energiapolitiikan haasteisiin vastaaminen vaatii **sosiaalista osallistamista**. Tämä ei onnistu ilman **kansalaisten vapaaehtoista osallistumista**.

Siksi ETSK ehdottaa **kansalaisten ja kuluttajien tiedostamisen herättämiseksi**, että **kaikkiin kulutushyödykkeisiin lisätään merkintä siitä, kuinka paljon ne ovat tuottaneet hiilidioksidipäästöjä**.

Bryssel 4. joulukuuta 2008.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean puheenjohtaja
Mario SEPI

Vaikka kansalaisilla olisikin mahdollisuus tehdä tiedostavia valintoja, ei heillä aina ole saatavillaan tähän vaadittavaa tietoa. Mikäli yhteisö toimisi kahdella toisiaan täydentävällä tasolla, se pystyisi toimimaan niin, että samalla säilytettäisiin eurooppalaisten yritysten kilpailukyky

— **makrotaloudellisella** tasolla, kuten ETSK:n 20. helmikuuta 2008 antamassa lausunnossa esitetään ⁽¹⁸⁾

— **mikrotaloudellisella tasolla**: kuluttajilla olisi mahdollisuus tehdä valintoja, jos yritykset aina ilmoittaisivat standardoidun EMAS-tyyppisen sertifikaatin avulla tuotteen, tavaran tai palvelun etiketissä sen **tuotantoketjun jokaisessa vaiheessa aiheuttamat hiilidioksidipäästöt**. Tämän suuntaisia keinoja on jo käynnissä Isossa-Britanniassa sekä EU:n ulkopuolella Vancouverissa Kanadassa.

Tällainen alv:n kaltainen **merkintäjärjestelmä** lisäisi kansalaisten tiedostavuutta heidän käyttäessään tuotteita tai palveluja. Jokaisesta tuotteesta tai palvelusta saatavaan kuittiin lisättäisiin merkintä ”**APC, Added Production of CO₂**” (tuotteen tai palvelun aiheuttama hiilidioksidipäästö), olipa kyse sitten kaupan kuitista tai palkkakuitista. Näin jokainen unionin kansalainen saisi objektiivista tietoa asiasta.

Tähän ei liittyisi hiilidioksidipäästöistä maksamista. Tarkoitus on **yksinkertaisella keinolla** herätellä kansalaisten **tiedostamista** kaikilla aloilla.

ETSK katsoo, että myös maailmankauppaneuvotteluissa voitaisiin soveltaa tällaista Euroopan unionin käytäntöä. Tulokset voitaisiin sisällyttää jo standardoituihin kauppa-asiakirjoihin Edifact-mallin mukaisesti. Kansalaisyhteiskunta valvoisi tätä vuosittain samalla tavoin kuin Euroopan talouskomissio raportoi vuosittain Edifactin tilasta Yhdistyneiden kansakuntien talous- ja sosiaalineuvostolle.

EU:lla on etumatkaa, sillä se on ymmärtänyt, että **liikenne-, energia- ja ympäristökysymyksiä** on käsiteltävä yhdessä, yhden politiikan kolmena osa-alueena. Se voisi hyödyntää tätä etumatkaa toimissaan kansainvälisesti.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean pääsihteeri
Martin WESTLAKE

⁽¹⁶⁾ ETSK:n antama lausunto ”Liikaliikavuus Euroopassa – järjestäytyneen kansalaiskunnan eri osapuolten rooli ja vastuu”, CESE EUVL C 24, 31.1.2006, s. 63, esittelijä Madi Sharma.

⁽¹⁷⁾ ETSK:n 16. tammikuuta 2008 antama lausunto ”Energiankuluttajien oikeuksia koskeva eurooppalainen peruskirja”, EUVL C 151, 17.6.2008, s. 27, esittelijä Edgardo Maria Iozia.

⁽¹⁸⁾ Edellä mainittu ETSK:n lausunto, jonka esittelijä on Gerd Wolf.