

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta "Ehdotus – Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi"

COM(2011) 650 final – 2011/0294 COD

(2012/C 143/26)

Esittelijä: **Stefan BACK**

Euroopan parlamentti päätti 15. marraskuuta 2011 ja neuvosto 30. marraskuuta 2011 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 172 ja 304 artiklan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta

Ehdotus – Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi

COM(2011) final – 2011/0294 COD.

Asian valmistelusta vastannut "liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta" -erityisjaosto antoi lausuntonsa 3. helmikuuta 2012.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 22.–23 helmikuuta 2012 pitämässään 478 täysistunnossa (helmikuun 22. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 133 ääntä puolesta, 1 vastaan ja 6:n pidättyessä äänestämästä.

Käsillä oleva lausunto on osa ETSK:n laatimaa viiden lausunnon pakettia aiheesta "Verkkojen Eurooppa -väline" (CEF) ja sen suuntaviivoista, jotka Euroopan komissio antoi lokakuussa 2011. Pakettiin sisältyvät lausunnot kuuluvat asiakokonaisuuksiin TEN/468 "Verkkojen Eurooppa -väline" (esittelijä: Raymond HENCKS), TEN/469 "Televiestintäverkkoja koskevat suuntaviivat" (esittelijä: Antonio LONGO), TEN/470 "Energiainfrastruktuurien suuntaviivat" (esittelijä: Egbert BIERMANN), TEN/471 "Suuntaviivat liikenneverkon kehittämiseksi" (esittelijä: Stefan BACK) ja TEN/472 "Hankejoukkolainoja koskeva aloite" (esittelijä: Armin DUTTINE).

1. Päätelmät ja suositukset

1.1 Euroopan talous- ja sosiaalikomitea (ETSK) pitää komission tiedonantoa yhdenmukaisia eurooppalaisia infrastruktuureja käsittelevästä kasvupaketista (jäljempänä "tiedonanto") ja ehdotusta asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi (jäljempänä "ehdotus") tervetulleina. Tiedonannossa ehdotettu lähestymistapa ja ehdotuksessa esitetyt sääntelytoimenpiteet sen toteuttamiseksi liikennealalla vastaavat suurelta osin ETSK aiemmin antamien lausuntojen suosituksia.

1.2 ETSK yhtyy erityisesti ajatukseen, jonka mukaan multimodaaliset ja saumattomat rajatylittävät infrastruktuuriverkot, joihin sisältyy "viimeinen kilometri" ja joilla on hyvät yhteydet kolmansiin maihin, ovat ratkaisevan tärkeitä Eurooppa 2020 -strategian sekä vuonna 2011 julkaistussa valkoisessa kirjassa "Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma" (jäljempänä "valkoinen kirja") määriteltyjen tavoitteiden onnistuneen toteuttamisen kannalta. ETSK kannattaa myös liikenne-, energia- ja digitaalialan yhdenmukaisia, infrastruktuuripoliittikkaa koskevaa lähestymistapaa, jolla voidaan saavuttaa synergiaa ja hyödyntää resursseja tehokkaasti. Tästä huolimatta ETSK esittää seuraavat kommentit.

1.3 ETSK pitää valitettavana, että ehdotuksen 10 artiklassa määritellyksi suunnittelun painopisteeksi ei ole asetettu tavoitetta saavuttaa synergioita muiden verkkojen kanssa.

1.4 ETSK toteaa, että ehdotuksessa asetetut hyvin pitkän aikavälin tavoitteet ja vuosiin 2020–2030 mennessä toteutettaviksi suunnitellut käytännönläheisemmät ja välittömämmät toimenpiteet ovat osittain ristiriidassa.

1.5 ETSK kannattaa kaksitasoista lähestymistapaa, johon kuuluvat kattava verkko ja ydinverkko. ETSK pitää kuitenkin tarpeellisenä pohtia, tulisiko ydinverkkokäytäviä pitää kolmantena tasona, joka korvaa ensisijaiset hankkeet nykyisissä suuntaviivoissa. Komitea perustelee ajatusta sillä, että ehdotuksen IV luku sisältää erityisiä kriteereitä ydinverkkokäytävien määrittelyä ja kehittämistä varten, mikä antaa niille selkeästi muusta ydinverkosta erotettavan erityisen luonteen. ETSK toteaa, että ennakoitavuus ja oikeusvarmuus kärsivät siitä, että ydinverkkokäytävät ja niiden ennakkoon määritellyt hankkeet on luetteloitu pelkästään aikavälillä 2014–2020 sovellettavan asiakirjan (ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Verkkojen Eurooppa -välineestä) liitteessä, kun sekä ydinverkkokäytävät ja niiden hankkeet ovat pitkän aikavälin hankkeita, joiden ensisijaisen aseman on säilyttävä myös vuoden 2020 jälkeen.

1.6 ETSK:n mielestä edellä mainittu ennakoitavuutta ja oikeusvarmuutta koskeva ongelma voitaisiinkin ratkaista joko liittämällä ehdotukseen luettelo ydinverkkokäytävistä ja ennakkoon määritellyistä hankkeista tai säätämällä, että luettelo pysyy voimassa yhtä kauan kuin ehdotus, myöhemmät muutokset huomioon ottaen.

1.7 ETSK nostaa esiin ydinverkkokäytävien toteuttamisen helpottamiseksi suunnitellun koordinointi- ja hallinto-organisaation tärkeän roolin. Kyseinen organisaatio on kuitenkin välttämättä pidettävä virtaviivaisena, kohdennettuna ja kustannustehokkaana, ja sen selkeänä tavoitteena on oltava varmistaa toissijaisuusperiaatetta asianmukaisesti noudattaen, että suunnittelun rajanylittävät rajapinnat toimivat optimaalisesti kaikilla asianomaisilla tasoilla ja että käytävien pullonkauloja vältetään. ETSK toivoo ratkaisuja, joilla vältetään rinnakkaisia hallintojärjestelmiä ja toimintojen päällekkäisyyksiä eri käytäväjärjestelmien – kuten ydinverkkokäytävien ja kilpailukykyisen rahtiliikenteen eurooppalaisen rautateiden tavaraliikenneverkon (*European Rail Freight Network for Competitive Freight*) osien – yhtymäkohdissa.

1.8 ETSK:n mielestä tulisi pohtia, pitäisikö olla olemassa selkeä mahdollisuus luoda koordinoitimekanismi koko ydinverkolle – mukaan lukien ydinverkkoon kuuluvien satamien väliset merten moottoritiet -hankkeet – jotta voitaisiin edistää ydinverkon ja erityisesti sen rajanylittävän olottuvuuden asianmukaista ja määräajassa tapahtuvaa toteutusta. ETSK korostaa, että mekanismi voisi auttaa suunnitteluviranomaisia saavuttamaan tasapainon eri tasojen kansallisten painopisteiden ja EU:n lisäarvon välillä sekä nostamaan EU:n lisäarvo esiin.

1.9 Ydinverkkokäytävien rakenteeseen liittyen ETSK panee merkille, että ehdotuksessa korostetaan niiden multimodaalista ja rajanylittävää luonnetta. Verkkojen Eurooppa -välineestä annetun ehdotuksen luettelon mukainen ydinverkkokäytävien rakenne on sidoksissa kilpailukykyisestä tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta annetussa asetuksessa (EU) 913/2010 määrittelyihin rautateiden tavaraliikennekäytäviin. Koska ehdotuksen ensisijaisena tavoitteena on resurssitehokas multimodaalinen liikenne ja se, että jokaiseen ydinverkkokäytävään kuuluu vähintään kolme liikennemuotoa, tulisi myös muut liikenne muodot ottaa huomioon.

1.10 ETSK katsoo, että käytävät tulisi määritellä ehdotuksen 48 ja 49 artiklassa määritellyn multimodaalisen ja resurssitehokkaan lähestymistavan pohjalta ja että niiden tulisi kattaa ydinverkon tärkeimmät rajatylittävät kaukoliikennevirrat tavalla, jolla optimoidaan kunkin liikennemuodon käyttö ja liikennemuotojen välinen yhteistyö. Ydinverkkokäytävien rakenteen tulisi määriytyä kustannus-hyöty-analysien perusteella, ja sillä tulisi pyrkiä tehokkuuden ja (taloudellisen, ekologisen ja sosiaalisen) kestävyden varmistamiseen, siten että panostetaan innovointiin ja yhteistoiminnallisuuteen. Ydinverkkokäytävien määrittelyssä tulisi siis ottaa huomioon kaikkien liikennemuotojen ja myös solmukohtien tarpeet.

1.11 ETSK pitää erittäin merkittävänä Verkkojen Eurooppa -välineestä annetussa ehdotuksessa ilmaistua aikomusta varata

lisäresursseja koheesiomaiden tarpeisiin ja katsoo, että tämän painopisteen tulisi ilmetä myös käsillä olevasta ehdotuksesta, esimerkiksi lisäämällä asianomainen tavoite 4 artiklaan tai uusi painopiste 10 artiklaan.

1.12 ETSK panee merkille, että Verkkojen Eurooppa -välineestä annetun ehdotuksen 17 artiklan 3 kohdan mukaan aseituksen liitteessä luetelluille ennakkoon – lähinnä ydinverkkokäytävien puitteissa – määritellyille hankkeille on varattava 80–85 prosenttia talousarviovaroista. ETSK pitää valitettavana, ettei hankkeiden valintakriteereitä ole esitelty. ETSK muistuttaa ehdotuksen 53 artiklan sisältämistä käytävän kehityssuunnitelmaa koskevista määräyksistä, joissa näytetään niin ikään oletettavan, että investointihankkeet jakautuvat jossain määrin eri liikennemuotojen kesken (ks. ehdotuksen 53 artiklan 1 kohdan f alakohta).

1.13 Esimerkiksi ehdotuksen 37–39 artiklassa mainitun kestävyystavoitteen merkitys huomioon ottaen ETSK pohtii, voitaisiinko "vihreät liikennekäytävät" -käsitettä (*Green Corridor Solutions*) käyttää laatumerkkinä 38 artiklan mukaisen tavaraliikennepalveluvaihtoehdon kehittämisessä.

2. Johdanto

2.1 Nyt voimassa olevat TEN-T-suuntaviivat ovat vuonna 1996 annetun päätöksen muodossa. Niiden tarkoituksena on parantaa yhteyksien ja näin myös yhtenäismarkkinoiden toimivuutta.

2.2 Vuonna 1996 laaditut suuntaviivat eivät muutetussa muodossaan muodosta yhtenäistä verkkoa. Tämä koskee erityisesti ensisijaisia hankkeita, joilla pyritään korjaamaan verkon tietyissä kohdissa esiintyviä kapasiteetti- tai muita yhteyksien toimivuuteen liittyviä ongelmia.

2.3 Suuntaviivojen täytäntöönpano on ollut hidasta, ja erityisesti ensisijaisten hankkeiden toteuttamisessa esiintyy viivästyksiä.

2.4 ETSK on myös todennut, että täytäntöönpano Itä-Euroopan uusissa jäsenvaltioissa on riittämätöntä.

2.5 Komission nyt esittämä tiedonanto ja ehdotus (jäljempänä "lainsäädäntöpaketti") ovat pitkän kuulemisprosessin tulos. ETSK on osallistunut tähän prosessiin ja antanut lausunnon ⁽¹⁾ vuonna 2009 julkaistusta TEN-T-politiikkaa koskevasta vihreästä kirjasta ja silloisen tulevan puheenjohtajavaltion Puolan pyynnöstä lausunnon ⁽²⁾ aiheesta "Unionin liikennepolitiikan kestävä kehitys ja Euroopan laajuinen liikenneverkko". ETSK käsittelee TEN-T-kysymyksiä myös vuonna 2011 julkaistusta liikennealan valkoisesta kirjasta antamassaan lausunnossa ⁽³⁾.

⁽¹⁾ ETSK:n lausunto aiheesta "Euroopan laajuinen liikenneverkko: katsaus politiikkaan", EUVL C 318, 23.12.2009, s.101.

⁽²⁾ ETSK:n lausunto aiheesta "Unionin liikennepolitiikan kestävä kehitys ja Euroopan laajuinen liikenneverkko", EUVL C 248, 25.8.2011, s. 31.

⁽³⁾ ETSK:n lausunto aiheesta "Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma" (valkoinen kirja), EUVL C 24, 28.1.2012, s. 146.

2.6 Lainsäädäntöpaketilla pyritään luomaan yhdenmukainen infrastruktuuripolitiikka liikenne-, energia- ja digitaalisille verkoille ja näin saavuttamaan synergioita, parantamaan resurssien jakoa, poistamaan pullonkauloja ja kapasiteettiongelmia sekä rakentamaan puuttuvia yhteyksiä.

2.7 Lainsäädäntöpaketilla pyritään nimenomaan edistämään Eurooppa 2020 -strategian tavoitteiden toteuttamista eli kilpailukykyisten ja resurssitehokkaiden verkkojen tukeman kestävä-pohjaisen ja kilpailukykyisen osaamistalouden saavuttamista.

2.8 Tavoitteiden toteuttamiseksi valitut välineet ovat erilliset asetukset jokaiselle alalle suunnittelua, painopisteitä ja täytäntöönpanoa koskevine suuntaviivoineen, yhteiset rahoituspuitteet sekä Verkkojen Eurooppa -välinettä koskeva asetus vuosiksi 2014–2020, johon on liitetty luettelo ydinverkkokäytävistä ja sellaisista ennakkoon määritellyistä hankkeista, joille on myönnetty rahoitus vuosiksi 2014–2020. Käsillä oleva lausunto ei koske asetusta Verkkojen Eurooppa -välineestä.

2.9 Ehdotuksessa liikennealalle asetetaan joukko tavoitteita. Näistä tärkein on sellaisen yhtenäisen ydinverkon käyttöönotto, joka mahdollistaa resurssitehokkaan multimodaalisen liikenteen yhtenäismarkkinoilla ja varmistaa niiden yhteydet EU:n ulkopuolelle. Ehdotuksen tarkoituksena on korvata nykyiset, tilkkutäkkiä muistuttavat TEN-T-suuntaviivat, parantaa verkon näkyvyyttä ja helpottaa sen täytäntöönpanoa.

2.10 Vuonna 2011 julkaistun liikennealan valkoisen kirjan tapaan lainsäädäntöpaketilla pyritään edistämään saumattomia liikennevirtoja sisämarkkinoilla – logistiikkapalvelut mukaan luettuina – kestävyiden ja kasvun varmistamiseksi. Ehdotuksella pyritään edistämään jäsenvaltioiden välistä koordinaatiota tarjoamalla puitteet resurssien jaon ja suunnittelun parantamiselle.

2.11 Ehdotuksen mukaan verkkotoimenpiteisiin sisällytettävään älykkäiden liikennejärjestelmien kehittäminen, ympäristöystävällisten liikennejärjestelmien parantaminen ja innovointi.

2.12 Ehdotuksessa verkko jaetaan kahteen tasoon: kattavaan verkkoon ja ydinverkkoon. EU:n resurssit ja hallinnointi on keskitetty ydinverkkoon, jolla on korkea eurooppalainen lisäarvo (puuttuvat rajanylittävät yhteydet, pullonkaulat, multimodaaliset solmukohtat). Ydinverkko olisi toteutettava vuoden 2030 loppuun mennessä ja kattava verkko vuoden 2050 loppuun mennessä.

2.13 Ydinverkon puitteissa on valittu joukko multimodaalisia ydinverkkokäytäviä, joille luodaan vankka hallintomekanismi ja varataan valtaosa taloudellisista resursseista.

3. Yleistä

3.1 ETSK pitää tiedonantoa ja ehdotusta tervetulleina ja yhtyy komission käsitykseen siitä, että toimiva infrastruktuuri on oleellinen edellytys sisämarkkinoiden toiminnalle.

3.2 ETSK on toistuvasti kannattanut yhdenmukaista lähestymistapaa eri Euroopan laajuisten verkkojen välillä. Näin ollen ETSK on tyytyväinen nyt esitettyihin tämäsäsuuntaisiin ehdotuksiin.

3.3 ETSK panee merkille, että ehdotuksessa käsitellään eri verkkotyyppien välisiä koordinaatiomahdollisuuksia vain hyvin

yleisellä tasolla. Konkreettisempia sääntöjä löytyy Verkkojen Eurooppa -välinettä koskevasta ehdotuksesta.

3.4 ETSK arvostaa, sitä että ehdotus on yhtäpitävä vuonna 2011 julkaistussa liikennealan valkoisessa kirjassa esitettyjen liikennepoliittisten tavoitteiden kanssa. ETSK on todennut, että valkoisessa kirjassa esitettyjen vuoteen 2050 mennessä toteutettavien strategisten toimien ja vuosiin 2020–2030 tähtäävien konkreettisempien toimenpiteiden keskinäistä vastaavuutta on parannettava. Samankaltaisia ongelmia esiintyy tiedonannossa ja ehdotuksessa.

3.5 ETSK olettaa, että tiedonannon ja ehdotuksen kaksitasoinen lähestymistapa perustuu toiveeseen luoda tärkeimmille tavara- ja henkilöliikennevirroille yhdenmukainen liikenneverkko. Tämä on hyödyllinen tavoite ja perustuu myös tarpeeseen asettaa painopisteitä vähissä olevien rahoitusresurssien käytölle.

3.6 ETSK pitää kuitenkin tarpeellisena pohtia, tulisiko ydinverkkokäytävät, joiden puitteet on hahmoteltu ehdotuksessa mutta jotka on kuvattu Verkkojen Eurooppa -välinettä koskevan ehdotuksen liitteessä, tulkita itse asiassa budjettikaudelle 2014–2020 ennakkoon määriteltyjen ensisijaisten hankkeiden kolmanneksi tasoksi. ETSK kiinnittää huomiota ennakoitavuutta ja oikeusvarmuutta koskeviin ongelmiin, joita saattaa syntyä sellaisten ydinverkkokäytävien ja hankkeiden yhteydessä, joita ei ole saatu täysin päätökseen kun Verkkojen Eurooppa -välinettä koskevan asetuksen voimassaolo päättyy vuoden 2020 lopulla.

3.7 ETSK aprikoikin, tulisiko ydinverkkokäytävien ja ennakkoon määriteltyjen hankkeiden luettelo sisällyttää ehdotuksen liitteeseen. ETSK katsoo, että ydinverkkokäytävät liittyvät siinänsä läheisemmin ehdotukseen, jolla niitä säädellään, kuin ehdotettuun Verkkojen Eurooppa -välinettä koskevaan asetukseen.

3.8 ETSK panee myös merkille ydinverkon ja ydinverkkokäytävien välistä vuorovaikutusta koskevan koherenssiongelman, sillä ehdotus sisältää käytäviä varten tarkoitettua vahvan ja hyödyllisen koordinaati- ja hallintamekanismin. ETSK ymmärtää täysin miksi resurssien käytölle asetetaan hyvin tiukat painopisteet, mutta pitkälle kehitetty koordinaati- ja hallintamekanismi voisi olla hyödyllinen myös koko ydinverkon kannalta, jonka täytäntöönpanon määräaika ei infrastruktuurien suunnittelun mittakaavassa ajatellen ole kovin kaukaisessa tulevaisuudessa. ETSK pitää mekanismeja erityisen hyödyllisenä tasapainon saavuttamisen kannalta kansallisen suunnittelun ja EU:n lisäarvon välillä sekä EU:n lisäarvon sisällyttämiseksi kansalliseen suunnitteluun. Vahvan koordinaati- ja hallintamekanismin tarve koskee etenkin hankkeita, jotka jo määritelmänsä mukaisesti ovat rajanylittäviä, kuten merten moottoritiet.

3.9 ETSK:n mielestä ydinverkkokäytävien tulisi olla täysin multimodaalisia. Tämä saattaa joskus tarkoittaa suhteellisen leveitä käytäviä, jotka kattavat sekä maayhteyksiä tai kiinteitä yhteyksiä että meriyhteyksiä, esimerkiksi merten moottoritien muodossa. Tielikenteelle tulisi antaa asianmukainen tila, koska on tärkeää, että verkko perustuu myös nykypäivän kysynnän realiteettiin. Tavaraliikenteen odotetaan kasvavan vuosien 2005 ja 2020 välillä 34 prosenttia, ja nykyisin tieliikenteen osuus kuljetuksista on noin 75 prosentista. ETSK pitää tärkeänä, että tämä multimodaalinen luonne heijastuisi myös hankkeiden valinnasta, ja hankkeiden tulisi kattaa kaikki liikennemuodot.

3.10 ETSK yhtyy komission arvioon, jonka mukaan nyt on oikea aika esittää infrastruktuureja koskevia ehdotuksia, kun infrastruktuuri-investoinnit ovat entistä kiinnostavampia nykyisen rahoituskriisin vuoksi. Tästä huolimatta ETSK toteaa, että rahoitusmahdollisuuksien arvioinnin tulisi kattaa pitempi aikaväli vuosiin 2030 ja 2050 ulottuvia näkymiä koskevassa asiakirjassa.

3.11 ETSK panee merkille Verkkojen Eurooppa -välinettä koskevan ehdotuksen liitteestä ilmenevät kunnianhimoiset suunnitelmat vuosiksi 2014–2020. ETSK arvostaa ehdotuksessa esitetyn ydinverkkokäytävien koordinointi- ja hallintamekanismin toimeenpanon myönteisiä vaikutuksia ja Verkkojen Eurooppa -välinettä koskevassa ehdotuksessa esitettyä seurantaa, mutta kiinnittää kuitenkin huomiota siihen, kuinka vaikeaa on ennakoita kansallisten suunnitteluprosessien kestoja, sillä suunnitellua koskeviin päätöksiin voidaan usein hakea muutosta, ja pitkäaikaiset prosessit ovat siksi hyvin yleisiä.

3.12 ETSK korosti vuonna 2011 julkaistusta liikennepolitiikkaa koskevasta valkoisesta kirjasta antamassaan lausunnossa pitkän matkan kuljetusten ja kaupunkialueilla tapahtuvan jakelun välisen rajapinnan tärkeyttä. Näin ollen ETSK on tyytyväinen tämän kysymyksen osalta ehdotuksessa esitettyyn lähestymistapaan.

4. Erityistä

4.1 ETSK korostaa, että suuntaviivojen täytäntöönpanossa on tärkeää ottaa huomioon paikalliset olosuhteet teknisten kriteerien yhteydessä, mikäli se ei vaaranna turvallisuutta. Tätä kysymystä pitäisi pystyä käsittelemään asianmukaisesti resurssitehokkuuden kannalta.

4.2 Merten moottoriteiden konseptin rooli jää osittain epäselväksi. Tämä koskee merten moottoritieyhteyttä eri ydinverkkokäytävien satamien välillä tai eri asemassa olevien satamien

(esimerkiksi ydinverkkoon kuuluvan sataman ja kattavaan verkkoon kuuluvan sataman tai eri ydinverkkokäytäviin kuuluvan kahden ydinverkkosataman) välillä (ks. esimerkiksi ehdotuksen 25 artiklan 2 kohdan c alakohta). ETSK pitää valitettavana, ettei ehdotus ole tässä suhteessa riittävän selkeä, sillä se voi aiheuttaa käytännön ongelmia merten moottoriteitä koskevien hankkeiden yhdistämisvaiheessa.

4.3 Ehdotuksen 38 artiklassa käsitellään tosiasiaassa "vihreät liikennekäytävät" -käsitettä, jonka komissio esitteli vuonna 2007 julkaisemassaan tavaraliikenteen logistiikkaa koskevassa toimintasuunnitelmassa. ETSK pitää valitettavana, että tätä lippulaiva-käsitettä ei käytetä ehdotuksessa laatumerkkinä.

4.4 ETSK yhtyy komission käsitykseen siitä, mitkä vaatimukset ydinverkon tieliikenneinfrastruktuurin on täytettävä (ehdotuksen 45 artikla). Täydentävä infrastruktuuri 50 kilometrin välein rakennettavien levähdysalueiden muodossa ja kaupallisille tienkäyttäjille tarkoitetut riittävät ja turvalliset pysäköintialueet ovat ensisijaisen tärkeitä: tällaisilla asianmukaisen levon mahdollistavilla alueilla on ratkaiseva merkitys sekä kuljettajien työolosuhteiden että tieturvallisuuden parantamisen kannalta. Kyseinen infrastruktuuri edistää myös järjestäytyneen rikollisuuden torjuntaa.

4.5 Vaihtoehtoisten puhtaiden polttoaineiden saatavuutta koskevaa vaatimusta tulisi kiristää entisestään, sillä se mahdollistaa TEN-T-suuntaviivojen yhdistämisen vaihtoehtoisten liikenteen polttoaineiden strategiaan, joka kattaa sähkön, biopolttoaineet, synteettiset polttoaineet, metaanin ja nestekaasun ja jonka Euroopan komissio aikoo julkaista piakkoin, jotta ydinverkossa voidaan liikkua kaikkialla EU:ssa puhtaiden ja energia- tehokkaiden kulkuvälineiden voimin. Tässä yhteydessä ETSK katsoo, että on luotava asianmukainen tankkausinfrastruktuuri vaihtoehtoisille polttoaineille, jotta puhtaiden ajoneuvojen käyttöönottoa EU:ssa voidaan merkittävästi nopeuttaa.

Bryssel 22. helmikuuta 2012

*Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja*
Staffan NILSSON