C/2025/2009

30.4.2025

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto

EU:n sisämarkkinoiden fyysinen loppuunsaattaminen uudessa geopoliittisessa tilanteessa

(oma-aloitteinen lausunto)

(C/2025/2009)

Esittelijä: **Päivi Elina WOOD**

Neuvonantaja	Tellervo KYLÄ-HARAKKA-RUONALA (esittelijän neuvonantaja)
Komitean täysistunnon päätös	24.10.2024
Oikeusperusta	työjärjestyksen 52 artiklan 2 kohta
Vastaava jaosto	”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta”
Hyväksyminen jaostossa	5.2.2025
Hyväksyminen täysistunnossa	26.2.2025
Täysistunnon numero	594
Äänestystulos (puolesta / vastaan / pidättyi äänestämästä)	208/0/2

1. Päätelmät ja suositukset

1.1 Liikenneyhteydet ovat ratkaisevan tärkeitä sisämarkkinoiden toteuttamisen ja toimivuuden kannalta. Euroopan laajuisia verkkoja (TEN-T) koskeva politiikka olisikin katsottava olennaiseksi osaksi EU:n maailmanlaajuisen kilpailukyvyn, turvallisuuden ja alueellisen yhteenkuuluvuuden parantamista. Nykyinen geopoliittinen tilanne korostaa entisestään liikenteen ja logistiikan roolia. Käsillä olevan oma-aloitteisen lausunnon tavoitteena on arvioida, miten liikenneinfrastruktuuria ja -yhteyksiä olisi parannettava uuteen ja muuttuvaan tilanteeseen vastaamiseksi.

1.2 ETSK tähdentää, että liikenneverkkoja on eri liikennemuotoineen tarkasteltava aina kokonaisuutena kiinnittäen erityistä huomiota multimodaalisuuden mahdollistaviin solmukohtiin, kuten satamiin ja lentoasemiin. Vaikka liikenteen helpottaminen liikenneverkon keskeisissä ja eniten käytetyissä osissa on ensiarvoista, on myös erittäin tärkeää huolehtia siitä, että syrjäisillä alueilla on hyvät yhteydet ja asianmukainen pääsy sisämarkkinoille. Viimeaikaisten kriisien vaikutukset yhteyksien toimivuuteen EU:n alueella on tunnustettava ja niihin on puututtava tarvittavalla tavalla.

1.3 EU:n on paitsi puututtava pikaisesti liikenneverkon nykyisiin puutteisiin myös varmistettava, että verkko vastaa taloudellisen ja geopoliittisen turvallisuuden asettamiin uusiin tarpeisiin, kuten tarpeeseen turvautua entistä vahvemmin kotimaiseen tuotantoon ja sisämarkkinoihin, jotta voidaan parantaa raaka-aineiden, komponenttien ja tuotteiden toimitusvarmuutta. ETSK kehottaa lisäksi kiinnittämään aiempaa enemmän huomiota infrastruktuurin kaksoiskäyttöön ja tekemään yhteistyötä myös Naton kanssa.

1.4 On myös tarpeen kehittää yhteistyötä ja yhteyksiä kolmansien maiden kanssa sekä viennin tarkoituksiin että toimitusketjujen ja tuonnin monipuolistamiseksi. Samalla on kuitenkin suojauduttava turvallisuusriskeiltä ja noudatettava sosiaali- ja ympäristönormeja. ETSK korostaa liikenteen keskeistä roolia kumppanuuksien luomisessa ja edistämisessä samanmielisten maiden kanssa niin muissa maanosissa kuin EU:n naapurustossa kiinnittäen erityistä huomiota EU:n laajentumiseen.

1.5 ETSK:n mielestä on ratkaisevan tärkeää tehostaa toimia liikennejärjestelmien häiriönsietokyvyn ja luotettavuuden parantamiseksi. Valmiussuunnittelua on vahvistettava, jotta voidaan valmistautua asianmukaisesti erilaisten hybridiriskien hallintaan, mukaan lukien kyberuhat ja liikenneinfrastruktuuriin kohdistuvat fyysiset hyökkäykset. Koska liikenne-, energia- ja digitaalijärjestelmät ovat yhä enemmän sidoksissa toisiinsa, niitä on kehitettävä yhteensopivalla tavalla, ja on taattava kriittisen infrastruktuurin turvallisuus. Niin ikään on varmistettava, että käytettävissä on toimiva polttoaineiden jakeluinfrastruktuuri.

1.6 ETSK kiinnittää huomiota vaikutuksiin, joita geopoliittisella tilanteella on myös vihreään siirtymään, ja peräänkuuluttaa riittäviä investointeja sellaisten kilpailukykyisten keinojen löytämiseksi, joilla varmistetaan liikennealan vihreän siirtymän kannalta tarpeellisten keskeisten teknologioiden, energian ja raaka-aineiden turvattu saatavuus. ETSK korostaa myös, että on tarpeen valmistautua kiireellisesti ilmastokriisistä liikennejärjestelmille aiheutuviin seurauksiin ja hallita niitä.

1.7 ETSK katsoo, että seuraavassa monivuotisessa rahoituskehyksessä on varattava riittävät määrärahat liikenneinfrastruktuurin kehittämiseen ja ylläpitoon tehtäviin investointeihin ja kohdennettava määrärahat harkiten. Ensimmäisenä tavoitteena on oltava TEN-T-ydinverkon valmiiksi saattaminen vuoteen 2030 mennessä. Seuraavassa Verkkojen Eurooppa -välineessä on keskityttävä rajatylittäviin hankkeisiin sekä hankkeisiin, joilla pyritään poistamaan pullonkauloja ja rakentamaan ydinverkosta ja kattavasta verkosta puuttuvia yhteyksiä. Kokonaisvaltaisen turvallisuuden näkökulmasta on tärkeää vahvistaa EU:n raja-alueiden elinvoimaisuutta ja niiden yhteyksiä sisämarkkinoille. Rahoitusta jaettaessa on otettava huomioon liikenneinfrastruktuuriin liittyvät sekä lyhyen että pitkän aikavälin hyödyt, joihin kuuluu mm. kasvun ja työpaikkojen luominen.

1.8 ETSK kannustaa eri toimijoita tiiviiseen yhteistyöhön tulevaisuuden vaatimukset huomioon ottavan eurooppalaisen liikennejärjestelmän varmistamiseksi ja kehottaa laatimaan kattavan strategisen analyysin kuljetusmarkkinoiden nykyisistä esteistä ja aiempien kriisien pitkän aikavälin vaikutuksista toimitusketjuihin sekä arvioimaan uusien teknologisten ratkaisujen ja hallinnollisten parannusten tarvetta, jotta voidaan vastata haasteisiin ja kehitystarpeisiin.

1.9 Myös liikennealalla tarvittaviin henkilöresursseihin olisi kiinnitettävä asianmukaista huomiota. Tätä varten on toteutettava toimia, joilla helpotetaan työvoiman liikkuvuutta, parannetaan osaamista ja taitoja ja tehdään liikennealasta houkuttelevampi.

2. **Taustaa**

2.1 Sisämarkkinoiden valmiiksi saattamisen on oltava EU:n asialistan kärjessä, ja asia vaatii kiireellisiä toimia, mikäli halutaan parantaa Euroopan kilpailukykyä ja lisätä vaurautta. Euroopan laajuista liikenneverkkoa (TEN-T) koskeva politiikka on yksi keskeisistä välineistä, joiden avulla EU:n jäsenvaltiot, yritykset ja asukkaat voidaan yhdistää toisiinsa sisämarkkina-alueen luomiseksi. Tarkoituksenmukainen liikenneinfrastruktuuri ja siihen liittyvät liikennepalvelut ovat paitsi edellytys sille, että ihmiset ja tavarat voivat liikkua vapaasti, myös konkreettinen esimerkki EU:n vapauksien merkityksestä kansalaisille. Digitaalinen infrastruktuuri on kiinteässä yhteydessä liikenneinfrastruktuuriin, ja sitä on näin ollen kehitettävä vastaavasti. Yhdennetympien sisämarkkinoiden edistäminen mahdollistaisi kaupan kasvun ja vahvistaisi EU:n maailmanlaajuista kilpailukykyä.

2.2 Liikenneverkoilla on ratkaisevan tärkeä rooli myös kokonaisvaltaisen turvallisuuden näkökulmasta niin taloudellista kuin sotilasturvallisuutta ajatellen. Logistiikka on sisämarkkinoilla keskeinen turvallisuustekijä teollisuustuotteiden ja arkielämän hyödykkeiden toimitusketjuissa. Liikenneyhteydet mahdollistavat myös kansainvälisen kaupan, joka on yhdessä sisämarkkinoiden kanssa välttämätön edellytys EU:n taloudelliselle turvallisuudelle. Lisäksi liikenneinfrastruktuuri mahdollistaa ihmisten ja materiaalien liikkumisen puolustustarkoituksissa. Liikenneinfrastruktuuri itsessään on kuitenkin altis turvallisuusriskeille, joihin kuuluu niin fyysisiä kuin kyberuhkia.

2.3 Toimivaa, yhtenäistä ja turvallista liikenneinfrastruktuuria ei näin ollen tarvita ainoastaan sisämarkkinoita varten, vaan sillä on ratkaiseva merkitys myös, jos EU haluaa vahvistaa asemaansa maailmanlaajuisesti ja parantaa valmiuksiaan vastata kansainvälisiin haasteisiin. Toinen näkökohta, joka korostaa liikenneyhteyksien merkitystä, on EU:n laajentuminen, kun otetaan huomioon entistä laajempien sisämarkkinoiden tulevat tarpeet.

2.4 Liikenteeseen liittyy kuitenkin edelleen monia esteitä, jotka olisi poistettava, jotta sisämarkkinoiden hyödyntämätön potentiaali saataisiin kattavasti käyttöön. Lisäksi muun muassa Venäjän hyökkäyssota Ukrainaa vastaan ja monentyyppisten hybriditoimintojen lisääntyminen, maailmantalouden ja kaupan hajanaisuus, protektionismin ja kriittisistä resursseista käytävän kilpailun lisääntyminen sekä pandemian vaikutukset toimitusketjuihin ja liikenneyhteyksiin ovat johtaneet geopoliittisen ja geotaloudellisen tilanteen merkittäviin muutoksiin, joiden vuoksi on ilmennyt uusia haasteita ja vaatimuksia.

2.5 On äärimmäisen tärkeää toteuttaa tarvittavat toimet niin EU:n liikenneverkon puutteiden korjaamiseksi kuin geopoliittisen tilanteen aiheuttamiin uusiin ja kasvaviin haasteisiin vastaamiseksi. Tämä koskee myös kansainvälisiä liikenneyhteyksiä, joita on tarkasteltava sekä talouden että turvallisuuden näkökulmasta, jotta voidaan hallita taloudellisia ja geopoliittisia turvallisuusriskejä ja tukea samalla uusia talouskumppanuuksia.

2.6 On huomattava, että jäsenvaltiot ovat vastanneet uuteen geopoliittiseen tilanteeseen eri liikennemuotojen suhteen monin eri tavoin, erityisesti kun on kyse yhteyksistä ja pääsystä sisämarkkinoille, mutta myös kansainvälisistä yhteyksistä.

2.7 Käsillä olevan oma-aloitteisen lausunnon tavoitteena on arvioida, miten nykyinen geopoliittinen tilanne vaikuttaa fyysisten kuljetusyhteyksien tarpeisiin sisämarkkinoilla ja miten EU:n liikenneinfrastruktuuria olisi kehitettävä uuteen ja muuttuvaan tilanteeseen vastaamiseksi. Lisäksi lausunnossa esitetään politiikkatoimia, joilla parannukset voidaan toteuttaa käytännössä. Tämä on erityisen tärkeää ja ajankohtaista nyt EU:n toimielinten uuden toimikauden alussa.

3. **EU:n liikenneyhteyksien ja -infrastruktuurin kehitystarpeet**

3.1 ***Tarkoituksenmukainen liikenneverkko***

3.1.1 Jotta voitaisiin edistää sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa ja EU:n kestävän liikkuvuuden tavoitteiden saavuttamista sekä vahvistaa alueellista yhteenkuuluvuutta jäsenvaltioiden välillä, TEN-T-verkko, josta lainsäätäjät ovat sopineet, on saatettava ehdottomasti valmiiksi.

3.1.2 Maailmanlaajuisten riskien lisääntymisen vuoksi on yhä tärkeämpää, että EU varmistaa energian, raaka-aineiden, komponenttien ja tuotteiden toimitusvarmuuden kiinnittäen huomiota erityisesti kriittisiin raaka-aineisiin. On siis tarpeen sekä monipuolistaa ulkoisia kumppanuuksia että vahvistaa EU:n omaa tuotantokapasiteettia ja samalla helpottaa mahdollisuuksia hyödyntää mm. arktisella alueella ja muilla luonnonvaroiltaan rikkailla alueilla esiintyviä kotimaisia energia- ja raaka-aineresursseja. Tämä koskee useita aloja alkutuotannosta eri teollisuudenaloihin. EU:n liikenneverkkojen on kyettävä vastaamaan tähän kehitykseen ja tarjottava aiempaa paremmat edellytykset liikennemuotojen yhteistoiminnalle ja eri liikennemuotojen käytölle, rautateiden tavaraliikenne mukaan luettuna.

3.1.3 Sama pätee tuotteiden jakeluun. Entistä suurempi riippuvuus sisämarkkinoista merkitsee sitä, että on välttämätöntä sujuvoittaa tavaraliikenteen logistiikkaa ja kulutustavaroiden toimituksia ja mukauttaa tuotanto- ja toimitusketjuja uuteen kehitykseen. Vaikka liikenteen helpottaminen liikenneverkon keskeisissä ja eniten käytetyissä osissa on ensiarvoista, on myös erittäin tärkeää varmistaa, että verkko tarjoaa syrjäisille alueille hyvät yhteydet ja asianmukaisen pääsyn sisämarkkinoille.

3.1.4 Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevassa politiikassa ja Verkkojen Eurooppa -välineessä on myös kiinnitettävä paljon aiempaa enemmän huomiota turvallisuusnäkökohtiin, mm. puolustustarpeisiin. Sotilaallisen liikkuvuuden toimintasuunnitelma vuosiksi 2022–2026 ([1]) on näin ollen pantava asianmukaisesti täytäntöön pitäen tarkasti silmällä geopoliittisissa olosuhteissa käynnissä olevia muutoksia ja valmistautumalla tulevaisuuden tarpeisiin.

3.1.5 Liikenneverkkoa on eri liikennemuotoineen tarkasteltava aina kokonaisuutena kiinnittäen erityistä huomiota multimodaalisuuden mahdollistaviin solmukohtiin. Euroopan satamat pohjoisesta etelään ja idästä länteen ja niiden sisämaayhteydet ovat olennaisen tärkeitä yhteiskuntien turvallisuuden ja toimivuuden kannalta. Sen vuoksi on tarpeen arvioida – myös puolustuspolitiikan näkökulmasta –, mitkä satamat ovat kriittisiä, vaikka ne eivät sisältyisi TEN-T-asetuksessa vahvistettuun ydinverkkoon tai kattavaan verkkoon. Sama logiikka pätee ilmailuun ja lentoasemiin.

([1]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022JC0048.

3.2 ***Liikennejärjestelmien häiriönsietokyvyn parantaminen***

3.2.1 Vallitseva geopoliittinen tilanne korostaa EU:n liikennejärjestelmien häiriönsietokyvyn ja luotettavuuden merkitystä. Tämän vuoksi on myös tehostettava valmiussuunnittelua, jotta erilaisiin riskeihin ja niiden hallintaan voidaan varautua asianmukaisesti.

3.2.2 Liikennejärjestelmään kohdistuvat kyberuhat ja fyysiset hyökkäykset voivat aiheuttaa häiriöitä kaikille liikennemuodoille ja siten koko yhteiskunnan toiminnalle. On puututtava erityisesti meri- ja ilmailualalla lisääntyneeseen GPS-häirintään, jotta estetään sellaisten alueiden syntyminen EU:hun, joilla turvallisuusvaatimukset eivät täyty tai joilla yritykset eivät voi tai halua enää toimia. Tällaisista EU:n alueella sijaitsevista liikenteenharjoittajille tosiasiallisesti kielletyistä alueista aiheutuvat taloudelliset seuraukset olisivat kohtuuttomia myös EU:n jäsenvaltioille ja talouden toimijoille.

3.2.3 Koska liikenne-, energia- ja digitaalijärjestelmät ovat yhä enemmän sidoksissa toisiinsa, niitä on kehitettävä yhteensopivalla tavalla. Liikennejärjestelmän turvallisuutta on tarkasteltava kriittisen infrastruktuurin yleisessä asiayhteydessä. Esimerkiksi liikenteen sähköistämisen ja digitalisoinnin myötä tarve valmistautua sekä sähkönjakelu-häiriöiden että kyberturvallisuushyökkäysten hallintaan kasvaa. Erityisesti kriisitilanteissa on tärkeää, että käytettävissä on myös toimiva polttoaineiden jakeluinfrastruktuuri ja riittävät varannot.

3.2.4 Covid-19-pandemian aikana toimitusketjut olivat vaarassa paitsi kansainvälisten kuljetusten häiriöiden myös EU:n sisärajojen sulkemisen vuoksi. Pandemian jälkeenkin jotkin jäsenvaltiot ovat kärsineet yhteyksien heikentymisestä sekä sisämarkkinoilla että kansainvälisesti, joten on tarpeen parantaa varautumista erilaisiin kriiseihin. Tässä työssä voidaan hyödyntää aiemmista kriiseistä saatuja kokemuksia ja myös työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua ratkaisujen löytämiseksi.

3.2.5 Geopoliittiset olosuhteet vaikuttavat myös vihreän siirtymän toteuttamiseen mm. liikennealalla. Fossiilisten polttoaineiden käytöstä luopuminen, vaihtoehtoisten polttoaineiden kehittäminen ja riippuvuuden vähentäminen liiallisesta ja riskialttiista tuonnista vaativat tehokkaita toimia, jotta löydetään uusia keinoja varmistaa liikennealan vihreän siirtymän kannalta tarpeellisten keskeisten teknologioiden ja raaka-aineiden toimitusvarmuus ja saatavuus. Tämän vuoksi on vahvistettava kotimaista tuotantokapasiteettia ja siihen liittyvää liikenneinfrastruktuuria kriittisten mineraalien louhinnan ja jalostuksen sekä vedyn ja biopolttoaineiden tuotannon kaltaisilla aloilla. Tämä on tehtävä niin, ettei liikennealan kilpailukyky vaarannu vaan että se pikemminkin vahvistuu. Lisäksi on tarpeen varmistaa puolustustarkoituksiin tarvittavien polttoaineiden saatavuus.

3.2.6 Myös ilmastokriisi on uhka liikennejärjestelmille, sillä tulvat, myrskyt ja muut äärimmäiset sääilmiöt vaikuttavat infrastruktuuriin. Tarvitaankin asianmukaisia varautumis- ja sopeutumistoimenpiteitä, jotta voidaan reagoida ilmastokriisin vaikutuksiin, kuten Sauli Niinistön raportissa EU:n siviili- ja puolustusvalmiuden vahvistamisesta ([2]) korostetaan.

3.3 ***Toimet sisämarkkinoiden ulkopuolella***

3.3.1 Toimivien EU:n sisäisten yhteyksien lisäksi on vahvistettava yhteyksiä myös kolmansiin maihin. Tämä tulee toteuttaa tavalla, joka mahdollistaa suojautumisen turvallisuusriskeiltä mutta myös sosiaalisten ja ympäristönormien noudattamisen. Venäjän Ukrainaa vastaan käymän hyökkäyssodan vaikutusten johdosta on toteutettu tehostettuja toimia yhteyksien parantamiseksi naapurimaihin Ukrainaan ja Moldovaan. Uudessa geopoliittisessa tilanteessa on yhtä lailla tarpeen varmistaa vakaat yhteydet EU:n jäsenvaltioiden ja muiden ehdokasmaiden, ETA-maiden sekä Yhdistyneen kuningaskunnan välillä.

3.3.2 Geopoliittiset tapahtumat ovat johtaneet muutoksiin myös muiden maanosien maiden kanssa solmituissa talouskumppanuuksissa, joissa on alettu painottaa yhteistyötä samanmielisten maiden kanssa. Tämän vuoksi on huolehdittava tarkoituksenmukaisten kansainvälisten liikenneyhteyksien kehittämisestä. Samalla kun parannetaan toimitusvarmuutta toimitusketjuja monipuolistamalla, on myös tärkeää turvata asianmukaiset vientiyhteydet. Uusia ratkaisuja on löydettävä myös vastauksena Venäjän vastaisista pakotteista johtuvaan yhteyksien heikkenemiseen, kuten kieltoihin käyttää ilmatilaa ylilentoihin.

([2]) https://commission.europa.eu/document/5bb2881f-9e29-42f2-8b77-8739b19d047c_en.

3.3.3 Yksi keino parantaa EU:n yleistä taloudellista turvallisuuta on vahvistaa eurooppalaisten toimijoiden asemaa maailmanlaajuisessa liikenteessä. Tätä varten on luotava tasapuoliset toimintaedellytykset kaukoliikennepalveluja tarjoaville yrityksille, joiden on kyettävä selviytymään suuremmasta määrästä riskejä ja joille aiheutuu enemmän kustannuksia erityisesti lento- ja meriliikenteessä. Suotuisampien olosuhteiden luominen Euroopan tehdasteollisuudelle, kuten laivanrakennus- ja ilmailuteollisuudelle, auttaisi niin ikään vahvistamaan EU:n maailmanlaajuista vaikutusvaltaa liikennealalla.

3.3.4 Toisena keinona vahvistaa EU:n roolia maailmanlaajuisesti ja laajentaa yhteyksiä TEN-T-verkkoon ovat Global Gateway -strategian puitteissa solmitut liikenneinfrastruktuuria koskevat kumppanuudet.

4. **Mahdollistavat politiikkatoimet**

4.1 ***Rahoituksen harkittu kohdentaminen***

4.1.1 Seuraavassa monivuotisessa rahoituskehyksessä liikenneinfrastruktuurin kehittämiseen osoitettavilla varoilla on keskeinen rooli sen varmistamisessa, että liikennejärjestelmä kokonaisuudessaan edistää yhteyksiä sisämarkkinoilla ja tukee kilpailukykyä, turvallisuutta ja kestävyyttä. Infrastruktuuri-investointeja ei pitäisi tarkastella pelkästään lyhyen aikavälin näkökulmasta: on otettava huomioon myös pitkän aikavälin kerrannaisvaikutukset.

4.1.2 Liikenteen keskeinen rooli EU:n strategisten tavoitteiden saavuttamisessa on tunnustettava nykyistä selvemmin. Seuraavassa monivuotisessa rahoituskehyksessä onkin asetettava saataville riittävät määrärahat, jotta voidaan vastata liikenneinfrastruktuurin kehittämisen ja ylläpidon edellyttämiin investointitarpeisiin. Ensimmäisenä tavoitteena on oltava TEN-T-ydinverkon valmiiksi saattaminen vuoteen 2030 mennessä.

4.1.3 EU:n strategisten painopisteiden mukaisten ohjelmien tukemiseksi seuraavassa Verkkojen Eurooppa -välineessä on keskityttävä rajatylittäviin hankkeisiin sekä hankkeisiin, joilla pyritään poistamaan pullonkauloja ja rakentamaan ydinverkosta ja kattavasta verkosta puuttuvia yhteyksiä.

4.1.4 Geopoliittisen tilanteen vuoksi on kiinnitettävä aiempaa enemmän huomiota turvallisuusnäkökohtiin, kuten sotilaalliseen liikkuvuuteen ja infrastruktuurin kaksoiskäyttöön liittyviin vaatimuksiin. Turvallisuussyistä seuraavassa monivuotisessa rahoituskehyksessä on otettava huomioon tilanne EU:n itäisillä raja-alueilla mm. liikenneinfrastruktuurin osalta, jotta voidaan vahvistaa näiden alueiden häiriönsietokykyä ja elinvoimaisuutta sekä niiden yhteyksiä sisämarkkinoille.

4.1.5 TEN-T-verkon valmiiksi saattamiseen ja EU:n liikenneinfrastruktuurin kehittämiseen tarvitaan suuri määrä rahoitusta. Infrastruktuuri-investoinnit luovat kuitenkin kasvua ja työpaikkoja sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä. Julkisen rahoituksen lisäksi olisi kiinnitettävä enemmän huomiota rahoitusvajeiden täyttämiseen lisäämällä julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksia uuden infrastruktuurin rakentamiseksi ja olemassa olevan infrastruktuurin ylläpitämiseksi ja hallinnoimiseksi niin, että siitä hyötyvät kaikki. Tätä varten voitaisiin harkita uusia välineitä, kuten hankejoukkolainoja.

4.2 ***Yhteistyö ja strateginen analyysi***

4.2.1 Liikennejärjestelmien kehittäminen vaatii yhteistyötä useilla tasoilla, jotta tuloksena ei olisi eri järjestelmistä muodostuva kirjava tilkkutäkki. Yhteistyötä on tehtävä niin Euroopan komission ja jäsenvaltioiden välillä ja jäsenvaltioiden kesken kuin kansallisten, alueellisten ja paikallisten päättäjien välillä. Lisäksi tarvitaan kansainvälistä yhteistoimintaa ulkomaisten liikenneyhteyksien alalla. Turvallisuuskysymyksissä, joihin lukeutuu mm. kriittisen infrastruktuurin suojelu, olisi hyödynnettävä täyspainoisesti strategista kumppanuutta ja rakenteellista yhteistyötä Naton kanssa.

4.2.2 Myös julkisen sektorin ja asiaankuuluvien sidosryhmien, kuten yritysten, ammattiliittojen ja muiden kansalaisyhteiskunnan organisaatioiden, on tehtävä tässä tarkoituksessa tiivistä yhteistyötä. Liikennealalla tarvittaviin henkilöresursseihin on kiinnitettävä asianmukaista huomiota. Tätä varten on toteutettava toimia, joilla helpotetaan työvoiman liikkuvuutta, parannetaan osaamista ja taitoja ja tehdään liikennealasta houkuttelevampi.

4.2.3 Jotta voidaan varmistaa liikennealan mukautuminen tulevaisuuden vaatimuksiin, tarvitaan järeitä investointeja innovointiin ja uusiin teknologioihin. On pidettävä kiinni liikennekäytävien tärkeästä roolista tulevien ratkaisujen testausalustoina.

4.2.4 Komission painopisteisiin kuuluva hallinnollisen taakan vähentäminen on toteuttava myös liikennealalla. Liikenneinfrastruktuurin kehittämiseen liittyviä hallinnollisia prosesseja, kuten maankäytön suunnittelu- ja lupamenettelyjä, on sujuvoitettava, mutta samalla on varmistettava hankkeiden kestävyys. Olisi tutkittava tarkemmin mahdollisuuksia lisätä liikennesuunnittelun koordinointia ja yhteisten periaatteiden soveltamista, vähentää hajanaisuutta sekä laatia suunnittelukehys kutakin kuuden vuoden jaksoa varten.

4.2.5 Uutta sisämarkkinastrategiaa valmistellessaan komission olisi arvioitava, miten liikennejärjestelmiä voidaan parantaa kaikkialla EU:ssa, jotta kriittisten ja haavoittuvien alojen toimitusketjut voidaan turvata sekä tavanomaisissa että poikkeuksellisissa tilanteissa. Arvioinnin olisi katettava kaikki EU:n maantieteelliset alueet, myös saaret ja syrjäiset alueet.

4.2.6 Vallitsevan hajanaisuuden poistamiseksi tarvitaan kattava analyysi kunkin jäsenvaltion kuljetusmarkkinoiden suurimmista esteistä. Covid-19-pandemiasta johtuvien kuljetusalaan ja toimitusketjuihin kohdistuvien pitkän aikavälin vaikutusten arvioimiseksi on tehtävä pätevä analyysi. Samoin on tarpeen arvioida Venäjän hyökkäyssodan vaikutuksia kuhunkin liikennemuotoon, jotta voidaan tunnistaa mahdolliset uudet esteet EU:n eri alueiden yhteyksissä ja puuttua niihin asianmukaisella tavalla. Analyysin tulee kattaa ilmailu, rautatiet, sisävesiväylät ja lähimerenkulun reitit, kaupunkisolmukohtia yhdistävät tiet, meri- ja sisävesisatamat, lentoasemat ja terminaalit sekä EU:n eri alueet. Siinä on tarkasteltava myös vaikutuksia sisäiseen yhteenkuuluvuuteen ja yhteyksiin jäsenvaltioiden välillä.

Bryssel 26. helmikuuta 2025.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Oliver RÖPKE