

**Alueiden komitean lausunto aiheesta ”Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta yhteisön rahoitustuen myöntämisestä tavarankuljetusjärjestelmän ympäristönsuojelun tason parantamiseksi”**

(2002/C 278/05)

ALUEIDEN KOMITEA, joka

ottaa huomioon neuvostolle ja Euroopan parlamentille osoitetun komission valkoisen kirjan ”Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika” (KOM(2001) 370 lopullinen),

ottaa huomioon ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yhteisön rahoitustuen myöntämisestä tavarankuljetusjärjestelmän ympäristönsuojelun tason parantamiseksi (KOM(2002) 54 lopullinen),

ottaa huomioon työvaliokuntansa 6. helmikuuta 2002 tekemän päätöksen antaa lausunnon valmistelu ”alueellinen yhteenkuuluvuuspolitiikka” -valiokunnan tehtäväksi,

ottaa huomioon neuvoston 21. helmikuuta 2002 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 265 artiklan ensimmäisen kohdan nojalla tekemän päätöksen pyytää aiheesta alueiden komitean lausunto,

ottaa huomioon aiheesta ”Intermodaalisuus ja intermodaaliset tavarankuljetukset Euroopan unionissa – Järjestelmäpohjainen lähestymistapa tavarankuljetuksiin” antamansa lausunnon (KOM(97) 243 lopull.) (CdR 398/98 fin) <sup>(1)</sup>,

ottaa huomioon aiheesta ”Euroopan laajuiset liikenneverkot – 1998 vuosikertomus suuntaviivojen toteuttamisesta ja tulevista painotuksista” antamansa lausunnon (KOM(98) 614 lopull.) (CdR 60/1999 fin) <sup>(2)</sup>,

ottaa huomioon aiheesta ”Koheesio ja liikenne” antamansa lausunnon (KOM(98) 806 lopull.) (CdR 390/1999 fin) <sup>(3)</sup>,

ottaa huomioon aiheesta ”Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus” antamansa lausunnon (KOM(1999) 617 lopullinen) (CdR 94/2000 fin) <sup>(4)</sup>,

ottaa huomioon aiheesta ”Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika” antamansa lausunnon (KOM(2001) 370 lopullinen) (CdR 54/2001 fin) <sup>(5)</sup>,

ottaa huomioon komitean täysistunnon 13. maaliskuuta 2002 alueiden komitean työjärjestyksen 40 artiklan 2 kohdan nojalla tekemän päätöksen nimetä Claude du Granrut aiheesta laadittavan lausunnon yleisesittelijäksi,

ottaa huomioon Picardien aluevaltuuston jäsenen ja apulaiskaupunginjohtajan, yleisesittelijä Claude du Granrutin (F, PPE) laatiman lausuntoluonnoksen (CdR 103/2002),

sekä katsoo, että liikenteellä on sekä perusrakenteista että palveluiden tarjoamisesta muodostuvan vaikutuksen vuoksi merkittävä asema koko yhteisön alueen kehittämisessä ja suunnittelussa,

katsoo, että kaikkien hallinnon tasojen – yhteisön, jäsenvaltioiden, alueiden ja paikallistason – on toimittava yhteistyössä liikennepolitiikan kehittämisessä noudattaen kuitenkin läheisyysperiaatetta, sillä alueyhteisöt ovat kansalaisia lähinnä oleva hallinnon taso,

<sup>(1)</sup> EYVL C 198, 14.7.1999, s. 21.

<sup>(2)</sup> EYVL C 293, 13.10.1999, s. 9.

<sup>(3)</sup> EYVL C 226, 8.8.2000, s. 22.

<sup>(4)</sup> EYVL C 317, 6.11.2000, s. 22.

<sup>(5)</sup> EYVL C 107, 3.5.2002, s. 51.

katsoo, että tavarakuljetukset ovat elintärkeä tekijä sekä Euroopan yhdentymisen että alueiden taloudellista ja yhteiskunnallista kehityksen kannalta,

katsoo, että yhteisöllä ei ole toimivaltaa aluesuunnittelussa, mutta komissio voi ehdottaa muita kuin oikeudellisia toimintalinjoja, joilla on todennäköisesti merkittävä myönteinen vaikutus ympäristön suojeluun ja kestäväan kehitykseen,

katsoo, että Euroopan unionilla on Amsterdamin sopimuksen mukaisesti velvollisuus sisällyttää ympäristönsuojelun vaatimus yhteisöpolitiikan laatimiseen ja toteuttamiseen kestäväan kehityksen edistämiseksi,

katsoo, että on otettava huomioon PACT-ohjelmasta 1997–2001 saadut kokemukset. Ohjelman tarkoituksena oli lisätä yhdistelmäkuljetuksia tukemalla taloudellisesti innovatiivisia kaupallisia aloitteita yhdistelmäkuljetusten alalla,

katsoo, että PACT-ohjelmalla oli myönteisiä vaikutuksia ympäristöön ja hiilidioksidimäärien vähenemiseen,

katsoo, että yhteentoimivuushankkeisiin on sisällytettävä teknologiavaihtoehtoja, uudistusmielinen reittisuunnitelma, palveluiden tarjoamisen menettelyt sekä kaikkien näiden tekijöiden yhdistelmät, jotta ne vaikuttaisivat rahtimarkkinoihin,

katsoo, että on tarpeen tehostaa ja lujittaa PACT-ohjelmassa käytettyjen toimien tapaisten toimien yleistymistä,

katsoo, että muita kuin maantiliikenteen liikennemuotoja, jotka helpottavat ruuhkautuneita maantiekuljetuksia, ovat rautatieliikenne, lyhyen matkan meriliikenne ja sisävesiliikenne,

katsoo, että PACT-ohjelmasta saatujen myönteisten kokemusten vuoksi yhteisölle pitää saada väline, jolla voidaan ratkaista rahtiliikenteen maantiekuljetusten ruuhkautuminen ja ohjata osa tavaraliikennettä lyhyen matkan merikuljetuksiin, raiteille ja sisävesiliikenteeseen,

hyväksyi 15. ja 16. toukokuuta 2002 pitämässään 44. täysistunnossa (15. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon yksimielisesti.

## Alueiden komitea

### 1. Johdanto

- kannattaa uutta yhteistä tavarakuljetuspolitiikkaa, joka tukeutuu intermodaalisuuteen, rautatiekuljetuksiin, lyhyen matkan merikuljetuksiin ja sisävesikuljetuksiin. Komitea kannattaa politiikkaa, jolla vähennetään päättäväisesti maanteiden ruuhkia ja jossa turvallisuus sekä palveluiden laatu ovat keskeisellä sijalla,
- kannattaa uutta Marco Poloksi nimettyä intermodaalisuutta edistävää ohjelmaa, jonka yleistavoitteena on siirtää tavarakuljetuksia maanteiltä muihin ympäristöystävällisempiin kuljetusmuotoihin kuten rautatieliikenteeseen, lyhyen matkan meriliikenteeseen ja sisävesiliikenteeseen.
- panee kiinnostuneena merkille Marco Polo -ohjelman kolme suurta päälinjaa:
  - Ensimmäinen liittyy tavaraliikenteen logistiikka-markkinoiden toimijoiden tekemisiin aloitteisiin. Paino asetetaan uusien tavarankuljetuspalveluiden

käynnistämiseksi. Palveluiden on oltava pitkällä aikavälillä liiketaloudellisesti elinkelpoisia ja johdettava merkittäviin siirtymiin maantiliikenteestä muihin liikennemuotoihin, joiden ei välttämättä tarvitse olla teknologisesti urauurtavia. Taloudellinen tuki rajoitetaan palveluiden tarjonnan käynnistysvaiheeseen, ja se kattaa toimijan ottaman kaupallisen riskin.

- Toinen päälinja liittyy rakenteellisia muutoksia tuotaviin liiketaloudellisiin toimiin. Niillä on pyrittävä voittamaan tavaraliikenteen rakenteelliset yhteisötason esteet, jotka haittaavat markkinoiden tehokkaan toimimisen, lyhyen matkan meriliikenteen, rautatieliikenteen ja sisävesiliikenteen kilpailukykyä ja/tai vähentävät näitä liikennemuotoja hyödyntävien kuljetusketjujen tehokkuutta. Näitä toimia voivat olla merten valtateiden, suurten nopeuksien tavarajunien ja sisävesiliikenteen palveluiden käyttöönotto ja laitteiden yhteiskäytön järjestäminen kolmen liikennemuodon kanssa yhteensopivia intermodaalisia lastausyksiköitä varten.

- Kolmas päälinja koostuu yhteisistä oppimistoimista tavaraliikenteen logistiikkamarkkinoilla, jotta voidaan vahvistaa yhteistyötä hajanaisella ja monisäikeisellä intermodaalisektorilla ja optimoida ko. likeyritysten taloudellista ja ympäristönsuojelullista tuottoa lisääviä työmenetelmiä ja -menettelyjä. Kyseeseen voivat tulla myös hankkeiden valvonnan ja arvioinnin tukitoimenpiteet sekä tilastotietojen kerääminen ja tulkinta.

Kaikkien toimien on ulotuttava vähintään kahden jäsenvaltion tai yhden jäsenvaltion ja yhden ehdokasmaan tai EU:n ulkopuolisen maan alueelle.

Nämä kolme toimintakokonaisuutta liittyvät toisiinsa, ja niiden odotetaan parantavan perustettavan intermodaalikuljetusjärjestelmän toimivuutta ja mahdollistavan todennäköisten kaupallisten esteiden voittamisen.

Vuosien 2003–2007 talousarvio on 115 miljoonaa EUR eli keskimäärin 23 miljoonaa EUR vuodessa.

Marco Polo -ohjelma on uusi toimintatapa, jonka avulla pyritään parantamaan tavarankuljetusjärjestelmän ympäristönsuojelun tasoa.

Jos toimiin ei ryhdytä, Euroopan unionin maanteiden tavaraliikenteen odotetaan kasvavan noin 50 prosenttia vuoteen 2010 mennessä. Kehitys merkitsee lisää ruuhkia, saasteita ja onnettomuuksia. Jos maantieliikenne kasvaa 12 miljardilla tkm:llä, kasvun sosioekonomisiksi kustannuksiksi arvioidaan 3 miljardia EUR vuodessa.

Jos liikenteen jakauma eri liikennemuotojen kesken halutaan säilyttää vuoden 1998 tasolla, 12 miljardin tkm:n vuotuinen kasvu on siirrettävä lyhyen matkan meriliikenteeseen, sisävesiliikenteeseen ja rautatieliikenteeseen pyrkien siten kääntämään kehityssuuntaa. Maantieliikenteen vähentäminen on Euroopan unionin tavaraliikenteen tärkein haaste.

Marco Polo -ohjelman keskeisenä tavoitteena on auttaa siirtämään muihin liikennemuotoihin sellainen määrä tavarankuljetuksia, joka vastaa kansainvälisen maanteiden tavaraliikenteen odotettua kasvua. Ohjelmalla tuetaan keskeisiä poliittisia aloitteita, joita tavarankuljetussektorilla on suunniteltu vuoteen 2010 saakka, ja tästä syystä myös ohjelman keston tulisi ulottua kyseiseen ajankohtaan. Ohjelmaan sisältyy myös joustavia mekanismeja, joiden pitäisi mahdollistaa reagointi markkinasuuntausten ennalta arvaamattomiin muutoksiin.

Marco Polo -ohjelman tulisi aiheuttaa yhteiskunnalle kustannussäästöjä. Ohjelman mukaisen intermodaalisen tavaraliikenteen sosiaaliset kustannukset ovat maantieliikenteeseen verrattuna 60–80 prosenttia alhaisempia onnettomuuksien osalta ja 40–65 prosenttia alhaisempia CO<sub>2</sub>-päästöjen osalta. Kaiken kaikkiaan intermodaaliliikenteellä voidaan säästää sosiaalisia kustannuksia 33–72 prosenttia kaikkien maantieliikenteeseen verrattuna.

## 2. Yleistä Marco Polo -ohjelmasta

2.1. Alueiden komitea kannattaa Marco Polo -ohjelmaa, jolla pyritään parantamaan tavarankuljetusjärjestelmän ympäristönsuojelun tasoa Euroopan yhteisössä, ja toivoo ohjelman olevan eduksi niin ympäristölle, Euroopan taloudelliselle tilanteelle kuin Euroopan alueillekin.

2.2. Tarkastellessaan Marco Polo -ohjelman toteutusta koskevia yksityiskohtaisia sääntöjä AK löysi niistä joitain heikkouksia, jotka koskevat etusijalle asetettavien liikennemuotojen eli rautatieliikenteen, sisävesiliikenteen ja lyhyen matkan meriliikenteen tarpeita, liikennemuotojen yhteentoimivuuden loogisia järjestelyitä, tarvittavien palveluiden toteuttamista sekä uusien ammattikuntien luomista. AK haluaa muistuttaa, kuinka tärkeä rooli liikenteellä ja erityisesti intermodaalisilla logistiikkakeskuksilla on alueen tai alueiden välisen kokonaisuuden kehittämisessä. Tämän vuoksi on tärkeää ottaa huomioon alueviranomaisten ja/tai alueellisten järjestöjen aloittamat hankkeet.

2.3. Alueiden komitea toivoo, että ”avoimet, puolueettomat ja selkeästi rajatut” rahoitustuet ovat suhteessa yhteiskunnan saavuttamiin kustannussäästöihin, joita syntyy käytettäessä ympäristöä vähemmän rasittavia liikennemuotoja. Tämä vastaa näkemystä, jonka komissio on esittänyt asetusehdotuksessaan tuen myöntämisestä liikenteen yhteensovittamiseksi.

2.4. Ehdotetussa laskutavassa on otettu huomioon seuraavat tekijät: onnettomuudet, melu, epäpuhtaudet, ilmastokustannukset (CO<sub>2</sub>), infrastruktuurin käyttö ja ruuhkautuminen. Sen sijaan laskelmissa ei ole otettu huomioon maaperän ja vesien pilaantumista ja maankäyttöä. Laskutapaa noudatettaessa kustakin 500 tkm:n siirtymästä maantieliikenteestä muihin kuljetusmuotoihin maksetaan yhden euron tuki (tarkistettava rautatieliikenteen, lyhyen matkan meriliikenteen tai sisävesiliikenteen käytöstä aiheutuva ulkoisten kustannusten todellisen säästön perusteella). Laskelma vaikuttaa mielivaltaiselta ja huomattavasti alhaisemmalta kuin kullekin liikennemuodolle laskettu teoreettinen ulkoinen kustannushyöty.

Alueiden komitea katsoo, että komission lähestymistapa on ensimmäinen rohkeaseva askel alalla, jolla vastustus on voimakasta. Sen mielestä on tärkeää tukea komission aloitetta ja rohkaista komissiota myöntämään lisävaroja liikennemuotoosiirtymää koskevalle politiikalle. Se voidaan tehdä joko suoraan kasvattamalla Marco Polon talousarviota tai epäsuoraan tarjoamalla jäsenvaltioille mahdollisuuden mukauttaa valtion tukiin sovellettavia sääntöjä.

2.5. Alueiden komitea on tietoinen siitä, että muita kuljetusmuotoja kuin maantiekuljetuksia vaikeuttavat kaupalliset ja toiminnalliset esteet on voitettava, jotta rahtimarkkinoiden kaikkia mahdollisuuksia voidaan hyödyntää. Lisäksi korkealaatuisten intermodaalisten kuljetusketjujen tarjoaminen edellyttää kullekin kuljetusmuodolle tyypillisten puutteiden ja rajoitusten korjaamista.

2.6. AK korostaa, että rautateiden ja vesiliikenteen ja/tai sisävesi- ja meriliikenteen intermodaalisuuden optimoimiseksi on taattava riittävä varustus, jotta siirtymät liikennemuodosta toiseen sujuvat järkevästi ja ilman uudelleenlastausta.

2.7. Alueiden komitea katsoo, että suunnitellun toiminnan ei pidä pysähtyä välttämättömään siirtymään, vaan lisäksi on tarjottava kuljetus- ja logistiikkasektorille keinot ja kehys, joiden avulla ne voivat toisaalta ryhtyä ratkomaan rakenteellisia ongelmia, jotka haittaavat kuljetusmarkkinoiden toimintaa, ja toisaalta parantaa kuljetusalan ympäristönsuojelun tasoa.

2.8. Alueiden komitea viittaa tässä yhteydessä Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta antamaansa lausuntoon<sup>(1)</sup> ja huomauttaa, että mikäli tavarankuljetuksessa halutaan päästä eri kuljetusmuotojen väliseen tasapainotilaan ja edistää ympäristöystävällisiä, energiataloudellisia ja muita vähemmän ulkoisia kustannuksia aiheuttavia kuljetusmuotoja, on harmonisoitava eri kuljetusmuotojen telematiikka- ja tietoteknologiat ja käytettävä kaikkea uutta tekniikkaa, joka lisää kansallisten kuljetusverkkojen yhteentoimivuutta valtakunnan rajojen ylitse.

AK katsoo, että kilpailukykyisen intermodaalikuljetuksen elin-kelpoisuuden takaamiseksi on määriteltävä yhteinen reaaliaikainen eri intermodaalijärjestelmien sähköinen tietojärjestelmä-rakenne, jotta asiakkaat pystyvät seuraamaan kuormansa etenemistä vaihe vaiheelta.

Rautatieliikenteen, lyhyen matkan meriliikenteen, sisävesiliikenteen ja intermodaaliterminaalien yhteisömarkkinoiden ja

tietoteknologian analyyseistä käy ilmi, että rahtimarkkinoille pääsyy sääntelykehystä on muutettava ja parannettava perinpohjin.

2.9. Alueiden komitea ehdottaa, että komissio ryhtyy toimenpiteisiin helpottaakseen uuden ammattikunnan luomista rahtiliikenteen integrointiin. Tarkoituksena on, että kyseinen ammattilainen organisoi integroidun tavarankuljetuksen kuljetusmuodosta riippumatta. On myös syytä laatia kontteja ja vaihtokuormatilaa koskevat standardit, jotta uudelleenlastaus kuljetusmuodosta toiseen käy vaivatta.

2.10. Alueiden komitea toteaa, että tällä hetkellä ei ole käytettävissä tietoja eikä arvioita makrotaloudellisesti ja yhteiskunnallisesti ihanteellisesta jakaumasta eri kuljetusmuotojen välillä.

2.11. Nykytilanteessa on vaikea välttää maantiekuljetuksia (sillä tiheä tieverkosto mahdollistaa tavarankuljetukset ovelta ovelle). Niillä on myös merkittävä rooli vaihtoehtoisten liikennemuotojen terminaalien kuljetuspalveluissa. Alueiden komitea pohtiikin, pitäisikö maantiekuljetukset sulkea kokonaan Marco Polo -ohjelman ja ennen kaikkea katalyyttisten toimien ulkopuolelle. Maantiekuljetukset voitaisiin liittää Marco Polo -ohjelmaan seuraavissa tapauksissa:

- ne palvelevat vaihtoehtoisten liikennemuotojen terminaalieja
- ne kuuluvat osana ro-ro-alusliikenteeseen (lautat) merellä tai kiskomaantieliikennejärjestelmään.

2.12. Alueiden komitea muistuttaa, että kuljetuspolitiikan yhtenä tavoitteena on kaventaa alueiden välisiä kehityseroja ja vähentää heikoimmin kehittyneiden alueiden jälkeenjääneisyyttä. AK pahoittelee, että tavoitetta ei mainita Marco Polo -ohjelmassa. Komission ehdotuksessa ei mainita kertaakaan sivurautateiden käyttöä eikä niiden merkitystä paikallistaloudelle. Vaikka ohjelmassa käsitellään sisävesiliikennettä, siinä ei kuitenkaan viitata sisävesikuljetuksien mahdollisiin vaikutuksiin kaupungeille ja alueille, joita vesireitti halkoo.

2.13. Alueiden komitea muistuttaa, että kuljetusalalla on merkittävä myönteinen vaikutus alueiden tai useamman alueen muodostaman kokonaisuuden talouskasvuun. Komitean mielestä on ensiarvoisen tärkeää pyrkiä liittämään toisiinsa alueelliset kehittämishankkeet ja alueelle parhaiten sopivat intermodaalikuljetusjärjestelmät.

<sup>(1)</sup> CdR 94/2000 fin.

Komitea on huolissaan vallitsevasta suuntauksesta lisätä uusia intermodaalikuljetusmahdollisuuksia väylille, jotka kulkevat jo ennestään taloudellisesti vahvojen alueiden läpi sen sijaan, että ne suunnattaisiin eristyneille ja syrjäisille alueille. Komitea katsoo, että Marco Polo -ohjelmassa on kiinnitettävä tähän erityistä huomiota.

2.14. Alueiden komitea nostaa sisävesiväylät esimerkiksi ja korostaa intermodaalikeskusten, liikennemuotojen yhdistämispisteiden ja lisäarvoa tuottavien yhden kuljetusmuodon toimipisteiden tärkeyttä. Se painottaa, kuinka tärkeää on edistää sisävesiväylien yhdistämistä muihin kuljetusmuotoihin ja sen myötä väylien kannattavuuden kasvua. On myös syytä pyrkiä tekemään "vaihtopisteistä" aitoja taloustoiminnan keskuksia, joihin syntyy alueellisesti merkittäviä yrityksiä ja uusia työpaikkoja.

2.15. Kun otetaan huomioon ohjelman onnistumisen kannalta välttämättömät lisätavoitteet, tekninen tutkimus, jota ohjelma edellyttää, ja vaadittavat kokeilutoimenpiteet, alueiden komitea epäilee Marco Polo -ohjelmalle suunnitellun talousarvion riittävyttä.

### 3. Päätelmät ja tärkeimmät ehdotukset

#### 3.1. 1 artikla

Vaikka se kuulostaakin tässä yhteydessä oudolta, alueiden komitea korostaa maantieliikenteen ja tiheän tieverkoston merkitystä ja katsoo, että lienee varomatonta jättää se huomiotta Marco Polo -ohjelman toteutuksessa.

#### 3.2. 4 artikla

Alueiden komitea katsoo, että yksityisiä tai julkisia toimijoita yhteen koonneiden alue- tai paikallisyhteisöjen tulee voida esittää rahoitustukihakemus suoraan komissiolle niiden hankkeiden osalta, jotka kuuluvat liikenteen yhteispalveluista tehtyihin suunnitelmiin.

#### 3.3. 5 artikla

3.3.1. Rautatieliikenteen osalta alueiden komitea toivoo, että uudesta tariffipolitiikasta päättämisen lisäksi pyritään myös helpottamaan rajatylittävää liikennöintiä ja parantamaan rautateiden turvallisuutta.

Alueiden komitea toteaa, että rautateiden tavarankuljetus ei voi kehittyä täysipainoisesti, jos sen pääasiallinen kilpailija maantiekuljetussektori ei maksa yhteiskunnalle kaikkia aiheuttamia kustannuksia.

Lisäksi alueiden komitea pelkää, että Marco Polo -ohjelmassa ehdotettu rautateiden rahtikuljetusten edistäminen ja innovatiivisten ratkaisujen kehittäminen liikennemuotosiirtymää varten suosii uusia liikenteenharjoittajia "historiallisten rautatieyhtiöiden" kustannuksella. Jälkimmäisillä voi olla mittava merkitys intermodaalikuljetusjärjestelmän edistämiseksi, ja näin ollen Marco Polo -ohjelmalla on syytä tukea niitä.

Komitea ehdottaa, että perustetaan eurooppalainen rautatieviirasto, joka tekee yhteistyötä "historiallisten" rautatieyhtiöiden kanssa.

3.3.2. Sisävesiliikenteen osalta alueiden komitea toteaa, että kuljetusmuoto kehittyy täyteen voimaansa sitten, kun merisatamien logistiikkakeskuksissa on käytettävissä tehokkaat uudelleenlastausmenetelmät, jotka helpottavat sisävesikuljetukseen tai sisävesikuljetuksesta siirtyvien kuormien kuljetusta. Komitea suosittaa myös, että jokilaivoille tarjotaan merisatamissa yhtä hyvät käsittelymahdollisuudet kuin maantiekuljetuksille.

Komitea suosittaa, että tuetaan innovatiivisia kokeiluja sisävesiliikenteen sisällyttämisestä monimuotokuljetusten säännöllisiin reitteihin. Komitea pelkää kuitenkin, että romutussuunnitelmista johtuvan lastiruumatilan vähentymisen vuoksi vesikuljetusten lisääntyneeseen kysyntään ei pystytä vastaamaan. Komitea ehdottaa näin ollen, että tuetaan modernin ja uudelleenlaiseen liikenteeseen soveltuvan lastitilan uudistamista koskevia aloitteita. Lisäksi komitea suosittaa, että käynnistetään nuorille suunnattu tiedotuskampanja sisävesiliikenteen ammatteista.

Sisävesikuljetukset soveltuvat nykyisin kaikkiin kuljetustarpeisiin, kunhan huolehditaan suurten kuljetusmäärien käsittelymahdollisuuksista. Jotta voidaan vastata irtolastitavaran ja konttien, kemiallisten tai vaarallisten aineiden sekä painavien kuormien kuljettamistarpeesta syntyvään kysyntään, Euroopassa on oltava laajalle ulottuva verkko, jonka ansiosta Euroopan eri osien välinen kaupallinen liikenne on entistä sujuvampaa. Komitea suosittaa, että verkon luomista edistävän infrastruktuurin rakentamista jatketaan.

Alueiden komitea ehdottaa, että perusrakenteiden parantamisen (syväys ja vapaa tila sillan alla, raideleveys, sisäiset kuormalavat) lisäksi tehdään institutionaalisia muutoksia (säännöt, välineiden käyttö), jotta voidaan edistää kuljetusmuodon tuottavuuden keskimääräistä kasvua.

3.3.3. Alueiden komitea hyväksyy lyhyen matkan meriliikenteen kohdalla viittauksen merten valtateihin ja kabotaasiliikenteeseen eli sekä kansainvälisesti merkittävien että muiden Euroopan satamien taloudelliseen voimaan. Tarkoituksena on edistää järkevää logistiikkaa ja yhteisön kaupankäynnin sujuvuutta ilman uudelleenlastausta.

#### 3.4. 6 artikla

Alueiden komitea muistuttaa, että Marco Polo -ohjelman toteutuksessa on oltava tarkkana, etteivät uudet etusijalle asetettavat monimuotokuljetukset keskity ainoastaan voimakkaasti kehittyneille alueille. Ohjelmalla on sen sijaan pyrittävä luomaan yhteyksiä syrjäisille ja eristyksissä oleville alueille.

Alueiden komitea korostaa intermodaalikeskusten, liikenne- ja palveluskeskusten yhdistämispisteiden ja lisäarvoa tuottavien keskusten merkitystä todellisten taloustoiminnan keskusten edistämiseksi. Näihin talouskeskuksiin sijoittuu alueellisesti merkittäviä yrityksiä ja niihin perustetaan työpaikkoja.

#### 3.5. 7 artikla

Alueiden komitea ehdottaa, että Marco Polo -ohjelmalla tuetaan eri liikennemuotojen tieto- ja telematiikkateknologian

harmonisointia sekä kaikkia toimenpiteitä, joilla voidaan edistää niiden rajatylittävää yhteentoimivuutta.

Alueiden komitea ehdottaa intermodaalijärjestelmille yhteistä reaaliaikaisten tietojärjestelmien rakennetta, jotta asiakkaat voivat seurata jatkuvasti tuotteidensa kulkua. Komitea ehdottaa myös uuden ammattikunnan luomista rahtilogistiikan integrointiin sekä konttien ja vaihtokuormatilojen standardointia.

#### 3.6. 8 artikla

Alueiden komitea toivoo, että Marco Polo -ohjelmaan sisällytetään toimet – vaikka ne olisivat vaatimattomiakin – joilla voidaan vahvistaa alueen talouskehitystä. Esimerkkinä tällaisista toimista komitea mainitsee rajaseutuhankkeiden ”puuttuvat lenkit” sekä ”ruuhkapisteet”, joiden avulla voidaan erottaa toisistaan läpikulku- ja paikallisliikenne.

#### 3.7. 12 artikla

Komitea epäilee ohjelmalle varatun talousarvion riittävyyttä ohjelmalle asetettujen tavoitteiden kannalta.

Alueiden komitea katsoo, että heti kun yhteiskunnalle muodostuu Marco Polo -ohjelman avulla suoria ja epäsuoria kustannussäästöjä, hakijoille myönnettävä taloudellinen tuki on suhteutettava odotettavissa oleviin säästöihin.

Bryssel 15. toukokuuta 2002.

*Alueiden komitean*

*puheenjohtaja*

Albert BORE