Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheista:

– **”Komission tiedonanto ’Lähimerenkulun edistämisohjelma’”, ja**

– **”Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi intermodaalisista lastausyksiköistä”**

(KOM(2003) 155 lopullinen – 2003/0056 (COD))

(2004/C 32/15)

Neuvosto päätti 29. huhtikuuta 2003 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 71 artiklan 1 kohdan ja 80 artiklan 2 kohdan mukaisesti pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta edellä mainituista tiedonannosta ja ehdotuksesta.

Komissio päätti 7. huhtikuuta 2003 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 262 artiklan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta edellä mainitusta tiedonannosta.

Aiheita koskevan komitean lausunnon valmistelusta vastaava ”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta” -jaosto antoi lausuntonsa 10. lokakuuta 2003. Esittelijä oli Eduardo Manuel Chagas.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 29. ja 30. lokakuuta 2003 pitämässään 403. täysistunnossa (lokakuun 29. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 83 ääntä puolesta ja 2 vastaan 1:n pidättyessä äänestämästä.

1. Johdanto

1.1. Vuonna 1985 julkistetussa tiedonannossa todettiin, että Euroopan yhteismarkkinoiden kehittäminen edellyttäisi rakenteellista muutosta siihen asti vallalla olleeseen liiketoiminnan harjoittamistapaan. Henkilöiden, tavaroiden, pääoman ja palveluiden vapaa liikkuvuus, jonka ehdotettiin alkavan 1. tammikuuta 1993, aiheuttaisi välittömästi kuljetuspalvelujen kasvua. Euroopan komissio teki liikkuvuuden lisääntymisestä todennäköisesti aiheuttavia ympäristörasitteita silmällä pitäen tutkimuksen liikenteen ympäristövaikutuksista, ja sen tulokset julkaistiin Maastrichtin sopimuksen allekirjoittamispäivänä [1]. Asiakirjassa esitettiin kattava arvio liikenteen vaikutuksista ympäristöön ja ehdotettiin strategiaa, jonka mukaisesti yhteisö voisi toimia kyseisessä tilanteessa. Tavoitteena oli käynnistää julkinen keskustelu, johon osallistuisivat yhteisön toimielimet sekä yhtäältä liikenne- ja toisaalta ympäristöalan sidosryhmät [2]. Samalla asiakirjassa esitettiin näkemys siitä, miten ympäristönäkökohdat voitaisiin sisällyttää liikennepolitiikkaan, ja ehdotettiin, että asian tärkeys olisi otettava laajalti huomioon Maastrichtin sopimuksessa asetetun, EU:ssa tapahtuvaa kestävää kasvua koskevan tavoitteen mukaisesti. Liikenne ei koskaan voi olla sellaista, että se ei vaikuttaisi lainkaan ympäristöön. Vaikutukset riippuvat kulloinkin tarkasteltavana olevasta liikennemuodosta [2].

1.2. Kestävän kehityksen ja talouskasvun periaatteiden nähtiin saatujen tulosten nojalla kuuluvan koko eurooppalaisen politiikan ytimeen, sillä vahva globaali talous voi olla kestävä vain, jos sen kehittämisessä otetaan huomioon taloudelliset, yhteiskunnalliset ja ympäristöön liittyvät näkökohdat ja edut [3] [4]. Tähdätäkseen mainittuihin tavoitteisiin komissio julkisti vuonna 1992 valkoisen kirjan tulevasta yhteisön liikennepolitiikasta [5]. Kyseisestä asiakirjasta juontuvat seuraavat kaksi tärkeää näkökohtaa. Ensinnäkin liikennettä pidetään tekijänä, jota ilman yhteismarkkinoita ei voida toteuttaa, vaikka keinotekoiset sääntelyrajat poistettaisiinkin. Tämä edellyttää rehdin kilpailun edistämistä liikenteen alalla. Toiseksi asiakirjassa katsottiin, että liikenteeseen tulisi soveltaa eri liikennemuotojen ominaispiirteisiin perustuvan lähestymistavan sijaan kokonaisvaltaista lähestymistapaa, joka edistäisi rahtiliikenteen siirtymistä maantiekuljetuksista merikuljetuksiin. Tämä oli

[1] Green Paper on the Impact of Transport on the Environment: A Community Strategy for sustainable mobility, COM(92) 46 final, 20.2.1992.

[2] Communication from the Commission – The future development of the common transport policy – A global approach to the construction of a Community framework for sustainable mobility, COM(92) 494 final, 2.12.1992.

[3] Walley, N & Whitehead, B., ”It’s not easy being green”, Harvard Business Review, Boston, United States, 1994, Volume 72, Issue 3, s. 46–52.

[4] Clark, R.A., ”The challenge of going green”, Harvard Business Review, Boston, United States, 1994, Volume 72, Issue 4, s. 37–50.

[5] COM(92) 494 final, 2.12.1992.

Maastrichtin sopimuksen 2 artiklassa asetettujen kestävän kehityksen edistämistä koskevien tavoitteiden mukainen lähestymistapa, joka oli myös helmikuussa 1992 julkistetun vihreän kirjan innoittama.

1.3. Lähimerenkulku on oikeanlainen väline kestävän liikkuvuuden saavuttamiseksi, joten se asetettiin keskeiseen asemaan liikennepolitiikassa. Euroopan komissio onkin tämän jälkeen laatinut useita tiedonantoja asiasta. Niistä tärkeimmät julkaistiin vuosina 1995 ([1]), 1997 ([2]) ja 1999 ([3]). Vuoden 1995 tiedonannossa tarkastellaan lyhyen matkan merikuljetuksia yleisesti. Siinä kuvataan lyhyen matkan merikuljetusten tarjoamia etuja ja käsitellään haasteita, jotka sen on voitettava nykyisten haittapuolien eliminoimiseksi. Komissio ehdotti toimien toteuttamista seuraavien kolmen asian suhteen: lyhyen matkan merikuljetusten laadun ja tehokkuuden parantaminen, satamien tehokkuuden ja infrastruktuurien parantaminen sekä lyhyen matkan meriliikenteen valmistaminen unionin laajentumiseen, joka toteutuu 1. toukokuuta 2004. Muodoltaan komission yksiköiden valmisteluasiakirjaksi laadittu vuoden 1997 asiakirja oli vastaus lyhyen matkan merikuljetuksista 11. maaliskuuta 1996 annettuun neuvoston päätöslauselmaan, jossa vaadittiin seurantakertomusten julkaisemista kahden vuoden välein. Siinä komissio esitteli toteutettuja ja suunnitteilla olevia toimenpiteitä. Vuonna 1999 annetussa tiedonannossa puolestaan tarkasteltiin kestävään ja turvalliseen liikkuvuuteen liittyviä lyhyen matkan merenkulun kehitysmahdollisuuksia, lyhyen matkan merenkulun julkisuuskuvaa ja kehittämisen esteitä sekä lyhyen matkan merikuljetuksia osana logististen kuljetusketjujen integroimista Euroopassa. Lisäksi siinä annetaan suosituksia jatkotoimiksi. Siinä korostetaan jälleen kolmea syytä, joiden vuoksi lyhyen matkan merenkulkua kannattaa edistää: 1) liikenteen yleisen kestävyyden edistäminen yhteisön yhteenkuuluvuuden vahvistamiseksi, 2) jäsenvaltioiden ja Euroopan eri alueiden välisten yhteyksien helpottaminen ja uuden elinvoiman antaminen syrjäseuduille sekä 3) liikenteen tehostaminen talouskasvun vaikutuksesta lisääntyviin nykyisiin ja tuleviin tarpeisiin vastaamiseksi.

1.4. Lyhyen matkan merenkulkua käsitellään lisäksi erityisillä komission verkkosivuilla ([4]), joilla voi tutustua myös alan menestystarinoihin ([5]). Komissio tuki vuosina 1992 ([6]), 1994 ([7]) ja 1996 ([8]) kolmea pyöreän pöydän kokousta, joissa teollisuuden ja yliopistomaailman edustajat keskustelivat lyhyen matkan merenkulkuun liittyvistä kysymyksistä. Lisäksi komissio on lyhyen matkan merenkulkua koskevan APAS:n raportin ja merenkulun logistiikkaa koskevan EURET:n raportin tulosten perusteella tukenut useita tutkimushankkeita neljännestä ja viidennestä tutkimuksen puiteohjelmasta. Alan tutkimukseen kuuluvia tietoja esitellään komission valmistamilla verkkosivuilla ([9]). Hankkeiden anti on erittäin merkittävää, ja lähimerenkulku voi hyötyä niiden sovelluksista. Kuudetta puiteohjelmaa arvioidaan parhaillaan. Hyvän pohjan saavutetulle tuntuvalle edistymiselle on tarjonnut lähimerenkulun yhteyshenkilöiden, lähimerenkulun edistämiskeskusten ja Euroopan meriteollisuusfoorumin (Maritime Industries Forum, MIF) yhteistoiminta, jota merenkulkualan markkinointiponnistukset ovat tukeneet. Eurostatin vuonna 2002 julkaisemien tietojen mukaan on lähimerenkulun markkinaosuus kasvanut 34 prosentista noin 41 prosenttiin aikajaksona 1970–2000. Vuosina 1990–2000 kasvu oli hitaahkoa, sillä tuolloin lähimerenkulku vakiinnutti markkinaosuutensa. Siitä huolimatta tuona aikana maantiekuljetusten ja lähimerenkulun vuotuinen kasvuvauhti oli hyvin samankaltainen: 3,4 prosenttia maantiekuljetuksissa ja 3,3 prosenttia lähimerenkulussa. Raidekuljetukset ovat menettäneet markkinaosuuttaan kyseisenä aikajaksona, ja sisävesiliikenteen osuus on säilynyt ennallaan, kasvaen kuitenkin hienokseltaan viime aikoina.

1.5. Komissio on laajentanut yhdistettyjen kuljetusten kokeiluhankeohjelman (PACT, Pilot Action on Combined Transport Programme) myös lähimerenkulkuun tukeakseen kyseistä kuljetusmuotoa. Tätä on pidetty askeleena kohti lähimerenkulun sisällyttämistä intermodaalisiin kuljetuspalveluihin. PACT-ohjelma päättyi 31. joulukuuta 2001, mutta se on korvattu Marco Polo -ohjelmalla. Marco Polo -ohjelman soveltamisala

([1]) Komission tiedonanto – Lyhyen matkan merikuljetusten kehittäminen Euroopassa, KOM(95) 317 lopull., 5.7.1995.

([2]) Progress Report from the Commission services following a Council resolution on short sea shipping of 11.3.1996, SEC(97) 877, 6.5.1997.

([3]) Komission tiedonanto – Lyhyen matkan merenkulun kehittäminen Euroopassa. Dynaaminen vaihtoehto kestävän kehityksen kuljetusketjussa. Järjestyksessä toinen kahden vuoden välein laadittavista seurantakertomuksista, KOM(1999) 317 lopullinen, 29.6.1999.

([4]) http://europa.eu.int/comm/transport/themes/maritime/english/sss/index_sss.html, tiedot noudettu 1. heinäkuuta 2003.

([5]) http://europa.eu.int/comm/transport/themes/maritime/english/sss/sss_successstories_files/sss_successtories-1.htm, tiedot noudettu 1. heinäkuuta 2003.

([6]) Proceedings from the First European Research Round Table Conference on Short Sea Shipping, 26–27.11.1992., Technical University Delft, London: Lloyds of London Press, 1993.

([7]) Conference Papers of the Second European Research Round Table Conference on Short Sea Shipping: Strategies for achieving cohesion in Europe through short sea shipping, 2–3 June, Athens/Vouliagmeni. Delft: Delft University Press, 1994.

([8]) Conference papers of the Third European Research Roundtable Conference on Short Sea Shipping, 20.–21.6.1996, Bergen, Norway. Delft: Delft University Press, 1996.

([9]) http://europa.eu.int/comm/energy_transport/en/pfs_5_en.html, tiedot noudettu 1. heinäkuuta 2003.

on laajempi, ja sen tarkoituksena on edistää intermodaalisiin kuljetuksiin liittyviä hankkeita kaikilla rahtimarkkinoiden lohkoilla, mutta tukea Marco Polo -ohjelmasta myönnetään vain kuljetusten ohjaamiseen maantieliikenteestä lähimerenkulkuun, sisävesiliikenteeseen ja rautatieliikenteeseen.

1.6. Huolimatta näistä kaikista tukitoimista maantiekuljetusten kysyntä on kasvanut, kuten äskettäin julkaistuista Eurostatin tilastoista käy ilmi, ja kasvaa edelleen, ellei kasvun hillitsemiseksi tehdä mitään.

2. **Komission ehdotus**

2.1. Yhteisen liikennepolitiikan vaihtelevat tulokset, liikennemuotojen välisen epätasapainon seurauksena syntyvät ruuhkat, odotettavissa oleva liikennemäärän kasvu unionin laajentuessa ja tarve sisällyttää liikenne osaksi kestävää kehitystä, kuten vaati Göteborgissa vuonna 2001 kokoontunut Eurooppa-neuvosto, joka takasi Euroopan kansalaisille taloudellisen vakauden, yhteiskunnallisen turvallisuuden ja puhtaan, kestävän ympäristön ja joka näin ollen määräsi, että tärkeitä politiikan aloja on arvioitava taloudellisten, yhteiskunnallisten ja ekologisten vaikutustensa perusteella ([1]), ovat tekijöitä, joita silmällä pitäen asiakirjassa "Valkoinen kirja eurooppalaisesta liikennepolitiikasta vuoteen 2010: valintojen aika" ([2]) asetetaan kunnianhimoisia tavoitteita kilpailukyvyn ja kestävän kehityksen periaatteiden mukaisen kuljetuskyvyn varmistamiseksi vuoteen 2010 mennessä.

2.2. Euroopan komissio käsitteli kyseisessä tiedonannossa intermodaalisuutta ja korosti tarvetta hyödyntää käyttämätöntä kapasiteettia eli ennen kaikkea lyhyen matkan merenkulkua ja rautatiekuljetuksia liikennettä ja näin ollen myös ympäristöä edelleen rasittavien lukuisten pullonkaulojen väistämiseksi. Näiden liikennemuotojen ja erityisesti lyhyen matkan merenkulun ominaisuuksien tarkastelu osoittaa, että lyhyen matkan merenkululla voisi olla merkittävä rooli Euroopan unionin yleisen politiikan ja erityisesti yhteisen liikennepolitiikan tavoitteiden saavuttamisessa. Sen merkitys on niin suuri, että Euroopan unionin liikenneministerit vahvistivat sen sittemmin kesäkuussa 2002 Gijónissa Espanjassa pidetyssä epävirallisessa kokouksessa toteamalla, että lähimerenkulku on tärkeä vaihtoehto maantieliikenteen kasvun hillitsemiseksi tilanteissa, joissa sen erityinen taloudellinen ja toiminnallinen luonne soveltuu liikennemarkkinoille. Se voi osaltaan vähentää liikenneruuhkia, onnettomuuksia, melua ja ilmansaasteita. Lähimerenkulun tulisi Euroopassa olla intermodaalista ja sen tulisi näin ollen perustua meri- ja maakuljetusmuotojen toisiaan täydentäviin ominaisuuksiin. Sen kehittäminen edellyttää siten eri liikennemuotojen yhdentämistä meri- ja maakuljetusverkkojen (jotka kattavat maantie-, rautatie- ja sisävesiliikenteen) välisten yhteyksien ja yhteentoimivuuden avulla. Lähimerenkulun tärkeä rooli todettiin uudelleen äskettäisessä EU:n liikenneministerien epävirallisessa kokouksessa, joka pidettiin heinäkuussa 2003 Napolissa Italiassa.

2.3. Vastauksena Euroopan unionin liikenneministerien kehotukseen, jossa komissiota ja jäsenvaltioita pyydettiin laatimaan toimintasuunnitelma kysymyksistä, jotka ovat keskeisiä lähimerenkulun edistämisen kannalta, mukaan luettuna sen sisällyttäminen intermodaalisiin kuljetusketjuihin toimivasti ja kustannustehokkaasti, ja jota neuvoston on tarkoitus arvioida vuoden 2004 jälkipuoliskolla, Euroopan komissio esitti 7. huhtikuuta 2003 tiedonannon lähimerenkulun edistämisohjelmasta ja ehdotuksen direktiiviksi intermodaalisista lastausyksiköistä ([3]).

2.4. *Lähimerenkulun edistämisohjelma*

2.4.1. Toimintaohjelman tavoitteena on käsitellä järjestelmällisesti tätä aihetta, jota on tähän asti käsitelty vain hajanaisesti. Euroopan komissio ehdottaa tätä varten uutta keinoa. Tiedonannossa on 14 yksittäistä toimenpidettä, jotka jakautuvat toimintalohkoihin. Kunkin toimintalohkon kohdalla mainitaan toiminnasta vastaavat ja toiminnan aikataulu. Vuodesta 2003 lähtien toteutettavat 14 toimenpidettä voidaan jakaa lainsäädännöllisiin, teknisiin ja operatiivisiin toimenpiteisiin seuraavasti:

A. **Lainsäädännölliset toimenpiteet**

1. Pannaan täytäntöön direktiivi yhteisön jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista (IMO-FAL-direktiivi).

2. Toteutetaan Marco Polo -ohjelma.

3. Standardoidaan ja yhdenmukaistetaan intermodaaliset lastausyksiköt.

4. Merten moottoritiet

5. Vähennetään lähimerenkulun ympäristövaikutuksia.

([1]) http://eu2001.se/eu2001/news/news_read.asp?iInformationID=16063, tiedot noudettu 2. heinäkuuta 2003.

([2]) KOM(2001) 370 lopullinen, 12.9.2001.

([3]) KOM(2003) 155 lopullinen, 7.4.2003.

B. **Tekniset toimenpiteet**

1. Lyhyen matkan merenkulun tullimenettelyjä koskeva opas

2. Yksilöidään ja poistetaan esteet, jotka estävät lähimerenkulun kehitystä nykyisestä.

3. Lähennetään kansallisia käytäntöjä ja tietokoneistetaan yhteisön tullimenettelyt.

4. Tutkimus ja teknologian kehittäminen

C. **Operatiiviset toimenpiteet**

1. Viranomaisten keskitetyt palvelupisteet

2. Varmistetaan lähimerenkulun yhteyshenkilöiden keskeinen rooli.

3. Varmistetaan lähimerenkulun edistämiskeskusten asianmukainen toiminta ja opastus.

4. Edistetään lähimerenkulun julkisuuskuvaa menestyksekkäänä kuljetusvaihtoehtona.

5. Tilastotietojen keruu

2.5. *Ehdotus direktiiviksi intermodaalisista lastausyksiköistä*

2.5.1. Tiedonannon toinen osa sisältää ehdotuksen direktiiviksi, jonka laatimisesta komissio ilmoitti vuonna 2001 julkistetussa valkoisessa kirjassa. Direktiivin tavoitteena on tehdä intermodaalisuus houkuttelevammaksi liikenteen käyttäjille ehdottamalla liikennealan ongelmiin kestävää ratkaisua, jolla voidaan vähentää ruuhkautumista ja etenkin maanteiden ylikuormittumista. Ehdotuksen kohteena ovat kontit ja vaihtokorit, ja siinä käsitellään pelkän lähimerenkulun sijasta useita eri kuljetusmuotoja. Ehdotuksen taustalla on kolme syytä:

– Irlantia lukuun ottamatta kaikki unionin jäsenvaltiot ovat allekirjoittaneet konttien turvallisuutta koskevan yleissopimuksen (Convention for Safe Containers, CSC) vuodelta 1972, mikä perustuu neuvoston vuonna 1979 antamaan suositukseen [1]. Toisaalta vain Alankomaat on allekirjoittanut yleissopimukseen vuonna 1993 tehdyt muutokset. Niiden aiheena on konttien turvallisuutta koskevan yleissopimuksen mukaisen hyväksymiskilven sisältämät tiedot, ja niillä muutetaan myös joitakin yleissopimuksen vaatimusten mukaisia testikuormia ja testausmenettelyjä.

– Siirtokuormauspaikoissa voidaan säästää parhaimmillaan 50 prosenttia ajasta, mikä tietää 20 prosentin säästöä välittömiin kuljetuskustannuksiin.

– Säädöksen ansiosta merikonttien ja vaihtokorien välille voidaan löytää kompromissiratkaisu.

2.5.2. Ehdotuksen tavoitteet ovat:

2.5.2.1. Intermodaalisten lastausyksiköiden yhteentoimivuusominaisuuksien yhdenmukaistaminen

– Tavoitteena on johdonmukaistaa intermodaalisten lastausyksiköiden (ILY) käsittely, helpottaa niiden varastointia ja mahdollistaa ILYjen parempi lukitus kuljetuslaitteisiin, toisin sanoen varmistaa siirtokuormauksen tehokkuus ja ILYjen käsittelyä ja lukitusta palvelevien osien yhdenmukaisuus.

– Tarkoituksena on myös laatia yhdenmukaistetut standardit ILYjen luokan ja kategorian mukaan.

2.5.2.2. Standardoidun eurooppalaisen intermodaalisen lastausyksikön (EILY) luominen

– Eurooppa tarvitsee optimaalisen intermodaalisen lastausyksikön (EILY), jossa yhdistyvät kontin edut (lujuus ja pinottavuus) ja vaihtokorin edut (erityisesti suurempi kapasiteetti). Lastausyksikön luomista voidaan pitää myös osana pyrkimystä korvata 45 jalan kontit, jotka ovat unionissa sallittuja vuoden 2006 loppuun asti. Tällaista EILYä voitaisiin käyttää neljässä kuljetusmuodossa (rautatie, maantie, meri ja sisävedet), se voitaisiin pinota neljään kerrokseen ja sen siirtokuormaus kuljetusmuotojen välillä olisi yksinkertaisempaa.

– EILYn käyttö ei ole pakollista.

– EILY on tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista 25. heinäkuuta 1996 annetun neuvoston direktiivin [2] säännösten mukainen.

[1] Council Recommendation of 15 May 1979 on the ratification of the International Convention for Safe Containers, OJ L 125, 22.5.1979, s. 18.

[2] EYVL L 235, 17.9.1996.

2.5.2.3. Intermodaalisten lastausyksiköiden turvallisuus ja varmuus

– Tavoitteena on taata liikenteen turvallisuus.

– Uudet ILYt on varustettava sisääntunkeutumista estävillä varoituslaitteilla, kuten sähköisillä sineteillä.

– Direktiiviin kuuluu kunnossapitoa ja määräaikaistarkastuksia koskevia säännöksiä, jotka ovat vuodelta 1972 peräisin olevan, Yhdistyneiden Kansakuntien ja Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) puitteissa tehdyn konttien turvallisuutta koskevan yleissopimuksen (Convention for Safe Containers, CSC) mukaiset. Yleissopimuksen tarkoituksena on ylläpitää ihmisten turvallisuuden taso korkeana konttien kuljetuksessa ja käsittelyssä ja helpottaa kansainvälistä konttiliikennettä määräämällä yhteisistä kansainvälisistä turvallisuussäännöistä, jotka ovat sovellettavissa yhtäläisesti kaikkiin pintakuljetusmuotoihin (surface transport). Yleissopimus koostuu kahdesta liitteestä: I liite sisältää konttien testausta, katsastusta, hyväksymistä ja kunnossapitoa koskevat määräykset ja II liite kattaa rakenneturvallisuusvaatimukset ja -testit, testausmenetelmien yksityiskohdat mukaan luettuina.

2.5.2.4. ILYjen vaatimustenmukaisuuden arvioimismenettelyt ja määräaikaistarkastukset

– Tarkoituksena on noudattaa kaikkia teknistä yhdenmukaistamista koskevien direktiivien vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyjen eri vaiheissa käytettäviksi tarkoitetuista moduuleista ja CE-merkinnän kiinnittämistä koskevista säännöistä ja käytöstä 22. heinäkuuta 1993 annetun neuvoston päätöksen [1] sisältämiä asiaan liittyviä vaatimuksia.

– Tavoitteena on kehittää arviointi- ja tarkastusmenettelyjä, jotka ovat konttien turvallisuutta koskevan yleissopimuksen määräysten mukaisia.

3. **Yleistä**

3.1. Toimintaohjelman laatiminen lähimerenkulun edistämistä varten on myönteistä kehitystä. Kyseisestä vuosien ajan piilossa olleesta markkinalohkosta on tehtävä avoimempi ja näkyvämpi. Harvoin tullaan ajatelleeksi sitä, miten tuotteet ovat tulleet supermarketin tai vähittäismyymälän hyllyille, ja sitä, mitä vaihtoehtoja on olemassa yhteen liikennemuotoon, erityisesti maantieliikenteeseen, perustuville kuljetuksille. Nykyiset eurooppalaiset logistiikkasuuntaukset ja yritystoiminnan käytänteet ovat vaatineet laajamittaista turvautumista maantiekuljetuksiin, joilla on erityiset ominaispiirteensä [2], vaikka lähimerenkulun tarjoamat edut ja mahdollisuudet onkin dokumentoitu tutkimuskirjallisuudessa. On jopa niin, että laivaliikenteestä tullaan tietoiseksi vain, kun on sattunut laivaonnettomuus, ja erityisesti, jos se on saastuttava onnettomuus. Tämän kaltaiset onnettomuudet eivät anna kovin hyvää kuvaa koko alasta ylipäätään eikä varsinkaan lähimerenkulusta ja sen keskeisestä asemasta kansainvälisessä ja alueellisessa kaupassa. Se tietää luonnollisesti raskasta tehtävää maakohtaisille lähimerenkulun yhteyshenkilöille ja lähimerenkulun edistämiskeskuksille, joiden vastuulle muodostuneen käsityksen muuttaminen jää.

3.2. Ehdotetussa edistämissuunnitelmassa käsitellään joitakin tärkeitä pulmakohtia, jotka ovat jo jonkin aikaa aiheuttaneet pullonkauloja Euroopan sisäiseen vesitse tapahtuvaan rahtiliikenteeseen. Ongelmat on voitettava mahdollisimman pian, jos lähimerenkulusta halutaan tehdä johtava tavaraliikenteen kuljetusmuoto. Liikenteen pullonkaulat selittävät myös sen, miksi lähimerenkulun kysyntä on vuosina 1991–2000 pysynyt paikallaan, kuten Eurostatin vuonna 2002 julkistamat tilastot kertovat. Tästä huolimatta on todettava, että lähimerenkulun pullonkaulojen poistamiseksi on työskennelty tuntuvalla menestyksellä. Työssä on tosin vielä päästävä edemmäs. Komissio, lähimerenkulun maakohtaiset yhteyshenkilöt, lähimerenkulun edistämiskeskukset ja kyseinen toimiala (Euroopan meriteollisuusfoorumi MIF) työskentelevät asian hyväksi.

3.3. *Ehdotettu lähimerenkulun edistämisohjelma*

3.3.1. Yhteisön jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista annetun direktiivin (IMO-FAL-direktiivi) täytäntöönpano

3.3.1.1. Kansainvälisen merenkulkujärjestön asettamat laivoja koskevat muodollisuudet eivät ole uusia, ja ne olisi pitänyt panna täytäntöön jo kauan sitten. Kansainvälisen meriliikenteen helpottamista koskeva yleissopimus (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, FAL-yleissopimus) hyväksyttiin 9. huhtikuuta 1965, ja se tuli

[1] EYVL L 220, 30.8.1993.

[2] Maantieliikenne tarjoaa luontaisesti luotettavaa, säännöllistä ja tiheää palvelua ja mahdollistaa lisäksi pienten, aikaperusteisten hallinnointistrategioiden, kuten "juuri oikeaan aikaan" -ajattelutavan (just-in-time), vaatimuksia noudattavien tavaralähetysten toimittamisen.

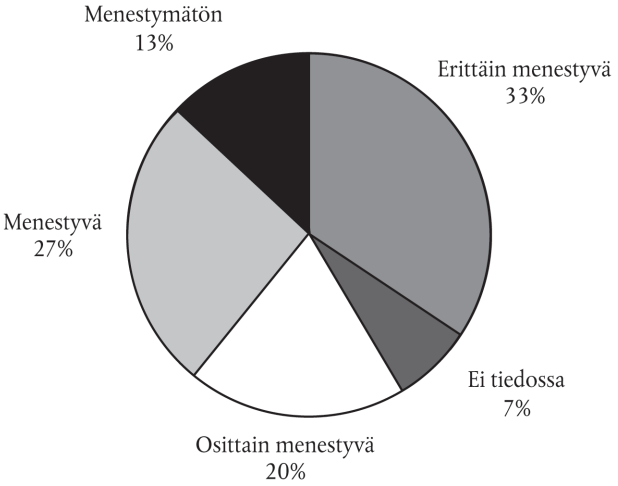
voimaan 5. maaliskuuta 1967. Se käsittää kaksi osaa: FAL-lomakkeet ja todistuskirjat. FAL-lomakkeisiin kuuluu luettelo asiakirjoista, jotka julkisviranomaiset voivat vaatia alukselta, ja siinä annetaan suositukset siitä, mitä tietoja ja kuinka monta kappaletta asiakirjoja voidaan enintään vaatia ([1]).

3.3.1.2. Direktiivin puutteellinen täytäntöönpano on ongelma, joka on osittain satamatahojen ja tulliviranomaisten aiheuttama. Viimeksi mainitut eivät toteuta voimassa olevia EU:n säädöksiä yhdenmukaisesti vaan asettavat aluksille toisistaan poikkeavia vaatimuksia. Lisäksi varustamot käyttävät mielellään omia lomakkeitaan IMOn lomakkeiden sijaan, sillä niiden omissa asiakirjoissa voidaan käyttää varustamon tunnusta. Tämän kohdan ja kohdan 3.3.1.1 valossa direktiivin täytäntöönpanon ehdottomana määräaikana tulee pitää syyskuun 9:ttä 2003. Mahdollisuutta aluksia koskevien muodollisuuksien hoitamiseen sähköisesti silloinkin, kun laiva on merellä, olisi harkittava. Useimmiten tavaraa katoaa sen vuoksi, että tietovirta ei kulje fyysisen tavaravirran mukana. Kaikki satamamuodollisuudet pitäisi olla käsitelty siihen mennessä, kun laiva saapuu satamaan, jotta kansainvälisessä toimitusketjussa ei aiheutuisi viipeitä. Kanssakäymisen/satamaprosessien järkeistäminen on seuraava askel kanssakäymisen / sataman suorituskyvyn parantamiseksi ja samalla lähimerenkulun aseman vankentamiseksi muihin kuljetusmuotoihin nähden.

3.3.2. Marco Polo -ohjelman toteuttaminen

3.3.2.1. Marco Polo -ohjelma on hyvä tuki multimodaalisiin logistisiin toimitusketjuihin sisällytettyjen lähimerenkulkupalvelujen kehittämiseen. Merietapin sisältävien PACT-hankkeiden vähäinen määrä ja PACT-ohjelman todettu menestymistaso on hyvä osoitin arvioitaessa menestystä, jota Marco Polo -hankkeilta voidaan odottaa (ks. kuvio 1). On kuitenkin syytä ottaa huomioon, että Marco Polo -ohjelman menestys riippuu lähimerenkulkua harjoittavien laivanomistajien halukkuudesta osallistua ja hyötyä tästä ohjelmasta. Lähimerenkulkualan toimijoiden suhtautumisessa tutkimusalaan onkin tapahduttava muutos. Lähimerenkulkualan toimijat ovat harvoja poikkeustapauksia lukuun ottamatta haluttomia osallistumaan hankkeisiin siksi, että ne pelkäävät tiedon jakamista muille ja siten sen menettämistä kilpailijoille. Esiintyy myös pelkoa siitä, että tukitoimet, etenkin tietyn palvelun alkuvaiheen avustamiseksi tarkoitetut, voivat vääristää kilpailua jo toimintaa harjoittavien kanssa. Hanke onkin toteutettava tavalla, joka takaa täyden avoimuuden objektiivisten arviointiperusteiden pohjalta.

Kuvio 1: Merietapin sisältävien PACT-hankkeiden menestys



3.3.3. Intermodaalisten lastausyksiköiden standardoiminen ja yhdenmukaistaminen

3.3.3.1. Standardisoinnin puute hankaloittaa ja hidastaa rahdinkäsittelyä ja aiheuttaa näin intermodaalisuudelle ylimääräisiä kitkakustannuksia. Se vaikeuttaa lisäksi intermodaalisiin lastausyksiköiden tehtäviä investointeja. Vaihtokoreja käytetään vain maakuljetuksissa ja lyhyen matkan ro-ro-kuljetuksissa, kun taas kontteja käytetään ensisijaisesti vesitse liikennöivissä kuljetusmuodoissa. Ehdotetun toimenpiteen tarkoituksena on standardoida ja yhdenmukaistaa intermodaaliset lastausyksiköt niin, että niiden siirtäminen kuljetusmuodosta toiseen tapahtuu tehokkaimmalla mahdollisella tavalla ja niiden käsittelyyn satamissa ja/tai sisämaaterminaaleissa kuluva aika on mahdollisimman lyhyt. Standardisoitu ja yhdenmukaistettu järjestelmä hyödyttää siis varmasti intermodaalisten kuljetusten alaa ja kestävää liikkuvuutta EU:ssa. Aihetta käsitellään tarkemmin kohdassa 3.4.

([1]) Asiakirjat ovat IMOn yleisselvitys, lastiluettelo, luettelo aluksen varastoista, luettelo laivaväen omaisuudesta, miehistöluettelo, matkustajaluettelo ja luettelo vaarallisista aineista. Kaksi muuta vaadittavaa asiakirjaa ovat kansainvälisen postisopimuksen ja kansainvälisen terveyssäännöstön edellyttämät asiakirjat. Todistuskirjat, jotka aluksilla on aluksen tyypistä riippuen oltava, ovat: kansainvälinen mittakirja, kansainvälinen lastiviivakirja, vahingoittuman aluksen vakavuutta koskeva kirja, vaurion valvontakirjat, miehitystodistus, päällikön, päällystön jäsenten tai matruusien ja alipäällystön todistukset, kansainvälinen öljystä aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä koskeva todistuskirja, öljypäiväkirja, öljystä aiheutuvaa meren pilaantumista koskeva aluksen hätäsuunnitelma, jätteidenkäsittelysuunnitelma, jätepöytäkirja, lastin kiinnittämistä koskeva opas, vaatimustenmukaisuusasiakirja ja turvallisuusjohtamistodistus (kansainvälinen turvallisuusjohtamissäännöstö [International Safety Mangement Code, ISM]).

3.3.4. Merten moottoritiet

3.3.4.1. Merten moottoritiet ovat meriteitä, joista on riittävät yhteydet lähimerenkulkureitteihin ja jotka on valittu tietyin perustein, joita ovat laivaliikenteen turvallisuus, lyhyempi/nopeampi reitti satamasta satamaan, kuuluminen Euroopan laajuisiin liikenneverkkoihin ja intermodaalisuuden edistäminen. Niiden tarkoituksena on ratkaista nykyisiä eurooppalaisen liikenteen ongelmakohtia. Liikenteen pullonkaulat voivat olla maantieteellisiä tai asutuskeskusten aiheuttamia rajoituksia, jotka estävät tavaroiden katkottoman liikkumisen. Lisäksi on täytettävä laivaajien logistiikkastrategioihin liittyvät vaatimukset sekä edistettävä muunkintyyppisiä merikuljetuksia kuin säännöllistä linjaliikennettä, toisin sanoen irtolastin (kuivan ja nestemäisen lastitavaran) kuljettamista. Rahdinantajat eivät pidä merkittävänä seikkana sitä, millä tavoin satamaan vietävä rahti kulkee eteenpäin. Rahdinantajien toimintaperiaatteena on, että rahti kuljetetaan perille juuri oikeaan aikaan, ja näiden on voitava olla varmoja, että rahti on saatavilla silloin, kun sitä tarvitaan. Merten moottoriteiden käsitteen edustajiksi ja edistäjiksi valituilla reiteillä ei saa olla pullonkauloja, joten eräät asiakirjassa KOM(2003) 155 valituista toimenpiteistä on pantava täytäntöön ennen kuin merten moottoriteistä tehdään totta.

3.3.5. Lähimerenkulun ympäristövaikutusten vähentäminen

3.3.5.1. Meriliikenne on jo nykyisellään muita liikennemuotoja ympäristöystävällisempi kuljetusmuoto [1]. Vaikka onkin ymmärrettävää, että Kioton pöytäkirjan velvoitteiden täyttäminen edellyttää ympäristön saastumisen vähentämistä, tietää tämä kuljetusalalle lisärasitetta. Laivayksikön kustannusrakennetta tarkasteltaessa ilmenee, että osa varoista käytetään SOLAS/MARPOL-sopimuksiin kuuluvien kansainvälisten, meriympäristöön tehtäviä päästöjä koskevien säännösten noudattamiseen. Elinkeinoalan piirissä tehdään myös jo tutkimus- ja kehitystyötä saastumisen vähentämiseksi. Esimerkki tästä on kanadalaisen Marine Engineer -yrityksen kehittämä EcoSilencer-järjestelmä [2]. Tätä toimintalohkoa ei näin ollen pidetä ratkaisevana, vaikka se edistääkin lähimerenkulkua. Ongelma ei niinkään koske laivaliikennettä, vaan maantieliikennettä, jolle lainsäädännössä asetettujen vaatimusten täyttäminen on vielä kaukainen tavoite. Myös lentoliikenne on suuri saastuttaja. Huomiota olisikin kiinnitettävä enemmän muihin kuljetusmuotoihin ja siihen, noudatetaanko niissä samaa aiheuttajaperiaatetta.

3.3.6. Lyhyen matkan merenkulun tullimenettelyjä koskeva opas

3.3.6.1. Tullikysymykset ovat tärkeitä lähimerenkulun kannalta. Komissio käsitteli niitä vuonna 2002 [3] ja laati tuolloin lähimerenkulkuun sovellettavat EY:n tullisäännöt helpottamaan sen käyttöä. Komissio käyttää kyseisessä asiakirjassa vuonna 1998 esitettyä "säännöllisen laivaliikenteen" käsitettä, joka vastaa maanteiden rahtiliikennettä ja jonka mukaan pelkästään Euroopan satamien välillä liikennöivien laivojen ei tarvitse todistaa, että niissä kuljetettuja tavaroita kuljettaa "hyväksytty säännöllinen kuljetuspalvelu". Merenkulkuala vastasi komission toimiin lähimerenkulun tullimenettelyjen alalla nostamalla ensisijaiseksi tavoitteeksi yksinkertaistetun menettelyn edistämisen hyväksytyn säännöllisen kuljetuspalvelun käsitteen pohjalta. Tämä ei kuitenkaan yksin riitä, sillä perimmäinen ongelma liittyy tullimenettelyjen täytäntöönpanovauhtiin, sillä jotkut valtiot saattavat painottaa toisia enemmän omaa merenkulkupolitiikkaansa. Täytäntöönpanoon asetetusta määräajasta tulee myös pitää tiukasti kiinni. Ellei ongelmaa ratkaista, lähimerenkulku ei pysty toimimaan Euroopan komission odottamalla tavalla ja saavuttamaan toivottuja tuloksia.

3.3.7. Lähimerenkulun kehitystä haittaavien esteiden yksilöinti ja poistaminen

3.3.7.1. Tästä ongelmasta on keskusteltu paljon ja sitä on käsitelty useissa lähimerenkulkua käsittelevissä EU:n julkaisuissa, tiedotusvälineissä ja eräissä akateemisissa tutkimuksissa. Hiljattain (vuonna 2002) aihetta käsittelivät Paixão ja Marlow tutkimuksessa, jossa tarkasteltiin lähimerenkulun vahvuuksia ja heikkouksia, pyrittiin laatimaan kattava kirjallisuuskatsaus ja tiivistämään kaikki tiedot yhteen tutkimusjulkaisuun [4]. Periaatteena on, että kaikkiin liikenteen pullonkauloihin on paneuduttava perusteellisesti. Tulevat liikenteen pullonkaulat voidaan havaita ja poistaa kauppakäytäviin perustuvan lähestymistavan avulla, ja Marco Polo -ohjelma helpottaa siinä suhteessa niiden poistamista merkittävästi. Toimintoa voitaisiinkin pitää osana Marco Polo -toimintamallin toteuttamista.

---

[1] International Union of Railways, The way to sustainable mobility. Cutting the external costs of transport. International Union of Railways, 2000.

[2] Fairplay Solutions, "Scrubbing out the Sox. Ferry trials promise cleaner air." Fairplay Solutions, kesäkuu, 2003, s. 6.

[3] Komission yksiköiden valmisteluasiakirja: Lyhyen matkan merenkulun tullimenettelyjä koskeva opas, SEC(2002) 632, 29.5.2002.

[4] Paixão, A.C. & Marlow, P.B., "Strengths and weaknesses of short sea shipping", Marine Policy, Pergamon, London, United Kingdom, 2002, Vol. 26, Issue 3 (May), s. 167-178.

Jos tämä näkemys hyväksytään, kyseisiä lohkoja pitäisi käsitellä yhdessä. Lisäksi olisi erittäin hyödyllistä saattaa ajan tasalle aiemmin laadittu tutkimus lähimerenkulkuun parhaiten sopivista reiteistä ([1]). Euroopan komissio voisikin ehdottaa reittejä, jotka tarjoavat lähimerenkululle parhaat mahdollisuudet.

3.3.8. Kansallisten käytäntöjen lähentäminen ja yhteisön tullimenettelyjen tietokoneistaminen

3.3.8.1. Tämäkin on erittäin tärkeä toimenpide, joka liittyy tiiviisti kohdassa 3.3.6 esiteltyyn toimenpiteeseen. Etusijalle olisi asetettava sähköisten järjestelmien toteuttaminen tietojen/asiakirjojen nopean toimituksen edistämiseksi sekä rahdin ja aluksien tullimenettelyjen nopeuttamiseksi. Jos tietovirta ei etene sujuvasti, fyysinen virta ei voi edetä, mikä aiheuttaa kitkakustannuksia koko ketjulle.

3.3.9. Tutkimus ja teknologian kehittäminen

3.3.9.1. Tämä on arvokas tukitoimenpide, sillä se auttaa suuresti ratkaisemaan tiettyjä teknisiä ongelmia, joita lähimerenkulun sisällyttäminen multimodaalisiin logistisiin toimitusketjuihin aiheuttaa. Tutkimusta olisi kuitenkin tehtävä myös lähimerenkulun strategisista puolista. Niiden käsittelemistä vältellään useimmissa tutkimuksissa, mutta nekin olisi syytä tässä vaiheessa ottaa huomioon.

3.3.10. Viranomaisten keskitetyt palvelupisteet

3.3.10.1. Tätä aihetta on lähestyttävä kohdissa 3.3.1, 3.3.6 ja 3.3.8 käsiteltävien seikkojen valossa. Hanketta ei ole mahdollista soveltaa irrallisena. Toimenpide olisi toteutettava mahdollisimman pikaisesti, yhtäaikaisesti ja unionin tasolla.

3.3.11. Lähimerenkulun yhteyshenkilöiden keskeisen roolin varmistaminen

3.3.11.1. Kansallisia merenkulkuviranomaisia edustavien yhteyshenkilöiden tulisi aktiivisemmin osallistua olemassa olevien liikenteen pullonkaulojen kartoittamiseen ja lähimerenkulkua edistävien ohjelmien laatimiseen. Tämä edellyttää tiiviistä yhteistyötä kyseisen toimialan ja lähimerenkulun edistämiskeskusten kanssa, jotta syntyy maakohtaista yhteistoimintaa. Onkin tärkeää, että kyseisten tahojen työtä seurataan niiden keskeisen roolin varmistamiseksi lähimerenkulun alalla.

3.3.12. Lähimerenkulun edistämiskeskusten asianmukainen toiminta ja opastus

3.3.12.1. Toimenpide olisi toteutettava kohdassa 3.3.11 kuvatun kanssa yhdessä. Myös tätä työtä olisi seurattava. Lähimerenkulun edistämiskeskusten verkostosta ei ole mitään hyötyä, ellei pidetä huolta siitä, että sen toiminta täyttää asetetut vaatimukset ja saavuttaa odotetut tulokset.

3.3.13. Lähimerenkulun julkisuuskuvan edistäminen menestyksekkäänä kuljetusvaihtoehtona

3.3.13.1. Tämä on osa lähimerenkulun yhteyshenkilöiden ja lähimerenkulun edistämiskeskusten työtä (ks. kohdat 3.3.12 ja 3.3.11). Markkinointinäkökulmasta paras keino edistää lähimerenkulkua on kuitenkin tehokkaiden liikennepalvelujen suorittaminen. Siinä mielessä on myös lähimerenkulkualan tehtävä kehittää oikeanlaisia logistiikkastrategioita, jotka mahdollistavat lähimerenkulun sisällyttämisen multimodaalisiin logistisiin tavarantoimitusketjuihin ([2]). Paras keino mainostaa palvelua on antaa asiakkaille se, mitä he haluavat, ja saada heidät tyytyväisiksi. Paitsi huono maine, myös hyvä maine kiirii kauas ihmisten kertomana.

3.3.14. Tilastotietojen keruu

3.3.14.1. Komissio on käsitellyt aihetta aiemmin useissa tiedonannoissaan. Tilastotietojen puuttuminen hankaloittaa markkina-analyysien tekemistä. Niitä olisi tehtävä, jotta lähimerenkulkualan toimijat voisivat määritellä, missä heidän kannattaa liikennöidä ja mitä uusia palveluja voitaisiin mahdollisesti kehitellä. Ilman tällaisia tietoja markkinatutkimus on hyvin vähäistä, eikä potentiaalisten kauppamerenkulun käytävien kannattavuutta koskevia tutkimuksia voida laatia. Hanke

([1]) Komission tiedonanto – Lyhyen matkan merikuljetusten kehittäminen Euroopassa: Tulevaisuudennäkymät ja haasteet. KOM(95) 317 lopull., 5.7.1995, s. 8–12.

([2]) Ks. Casaca, A.C.F.C.P., "The competitiveness of short sea shipping in multimodal logistics supply-chains". Julkaisematon väitöskirja, Cardiff University, 2003.

on esitetty vuonna 1992 annetussa tiedonannossa, mutta sitä ei edelleenkään ole saatu valmiiksi. Asia edellyttää erittäin tarkkaa seurantaa.

3.4. *Direktiivi intermodaalisista lastausyksiköistä*

3.4.1. Kuten kohdassa 2.5 mainittiin, direktiivissä käsitellään neljää tärkeää asiaa: 1) intermodaalisten lastausyksiköiden yhteentoimivuusominaisuuksien yhdenmukaistamista, 2) standardoidun eurooppalaisen intermodaalisen lastausyksikön (EILY) luomista, 3) intermodaalisten lastausyksiköiden turvallisuutta ja varmuutta ja 4) ILYjen vaatimustenmukaisuuden arvioimismenettelyjä ja määräaikaistarkastuksia.

3.4.2. Asiakokonaisuuksien 1, 3 ja 4 tarkoituksena on tuoda ratkaisu lähimerenkulussa esiintyvään intermodaalisuuden puutteeseen ja vauhdittaa eräiden jäsenvaltioiden säännöstöjen ja säännösten täytäntöönpanoa. Tätä on pidettävä edistysaskeleena, sillä satamatoiminnan alalla ja lähimerenkulun sisällyttämisessä osaksi kuljetusketjuja on vielä paljon tehtävää. Liikenneketjujen toimijat vievät eteenpäin muutoksia, jotka kyseisellä elinkeinoalalla on vielä tehtävä.

3.4.3. Asiakokonaisuuden 2 eli eurooppalaisen intermodaalisen lastausyksikön luomisen tarkoituksena on tarjota ratkaisu, jossa otetaan huomioon maantie- ja rautatiekuljetusten, lähimerenkulun ja sisävesikuljetusten liikennöintiominaisuudet. Tästä syystä EILY on suunniteltu 25. heinäkuuta 1996 annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY mukaisesti, ja se soveltuu kaikkiin kuljetusmuotoihin. EILYn käyttöönotosta ei ole tarkoitus tehdä pakollista lähimerenkulussa, kuten tiedonanto kokonaisuutena tarkastellen saattaa antaa ymmärtää. Direktiivi on tässä suhteessa selkeä, sillä siinä todetaan, ettei EILYn käyttö ole pakollista.

3.4.4. Ehdotettua EILYä voidaan pitää mahdollisena vaihtoehtona nykyisille 45 jalan konteille, joita saadaan käyttää EU:n maanteillä vuoden 2006 loppuun asti mutta jotka 1. päivästä tammikuuta 2007 lähtien ovat kiellettyjä Euroopan maantieliikenteessä. Ne kuuluvat eräiden lähimerenkulkualan toimijoiden kalustovalikoimiin. Ehdotetun EILYn tavoitteena on näin täyttää aukko, joka lopulta jossain vaiheessa syntyy. Sen ansiosta maantieliikenne voi myös hyödyntää kapasiteettinsa parhaalla mahdollisella tavalla, sillä kyseisiin kuljetuslaatikoihin mahtuu 30 prosenttia enemmän kuormalavoja, mikä ajan mittaan vähentää Euroopan tieverkostossa liikennöivien rekkaautojen määrää ja siten myös ympäristövaikutuksia.

3.4.5. Kaikki kauppareitit ja kaikki alukset eivät pysty ottamaan käyttöön eurooppalaista lastausyksikköä. Lähimerenkulussa on tietyillä reiteillä yhdistettävä kahdenlaista kauppamerenkulkua, jos sen halutaan pysyvän niillä kannattavana nykyiseen tapaan. Kyseessä ovat syöttöliikenne ja puhtaasti yhteisön sisäinen merenkulku. Ensinnä mainittu liikennöintityyppi tarkoittaa vakiomuotoisia merikuljetuksia pisteestä A pisteeseen B valtamerireittien jatkeena, kun taas jälkimmäinen on paljon erikoistuneempaa liikennöintiä, jossa otetaan huomioon laivaajien erityisvaatimukset. Syöttöliikennettä harjoitetaan erityisesti pohjoiseen ja etelään suuntautuvassa lyhyen matkan kauppamerenkulussa, jossa käytettävä laivakanta koostuu pääasiassa kokonaan osastoihin jaetuista konttialuksista. Näissäkin kauppa-aluksissa on kuitenkin mahdollista kuljettaa jonkin verran EILYjä laivan peräosassa tai laivan kansirakenteiden edessä, mikäli saadaan EILY vastaamaan leveydeltään perinteisiä 20 ja 40 jalan kontteja. Jos tässä onnistutaan, rahtiliikenteen siirtämisestä maanteiltä merikuljetuksiin saattaa tulla totta.

3.4.6. Kun edellä mainitun lisäksi otetaan huomioon se, että konttialuksen tuottokapasiteetti riippuu sen kuljettamien yksiköiden määrästä eikä siitä, kuinka paljon rahtia yhdessä kontissa kuljetetaan, lähimerenkulkualan toimijoiden on tärkeää käydä kauppaa rahdin suoraan lähimerenkulun ”satamasta satamaan” tai ”ovelta ovelle” -kuljetuspalvelun ostajien kanssa eikä edelleenlaivaajien tai muiden kolmansien osapuolten kanssa. Tämä selittyy kahdesta tekijästä: Lähimerenkulkumarkkinat kärsivät liikakapasiteetista, ja tavaroiden toimittamiseksi perille on aina olemassa muita vaihtoehtoja. Tuoreempien tietojen puuttuessa todettakoon, että APAS-ohjelmassa, joka oli osa neljännen puiteohjelman kehittämistä varten toteutettavaa tutkimusta, vuonna 1996 laaditussa lähimerenkulkua koskevassa kertomuksessa tehty johtopäätös on tässä yhteydessä erittäin tärkeä. Rahtaajat ovat halukkaita vaihtamaan yhtä liikennemuotoa käyttävät kuljetukset intermodaaliseen kuljetukseen, johon sisältyy merietappi, jos ”ovelta ovelle” -kustannukset pienenevät 35 prosenttia, mikä kompensoi sen rahtimäärän, jonka on oltava logistisen kuljetusprosessin mukana. Tämä antaa päätellä, että kun tarkastellaan EILYjen käyttöä lähimerenkulussa, ratkaisevat muuttujat ovat palvelun laatu ja hinta.

3.4.7. Jos kuitenkin molemmat rahtausyksiköt eli EILY ja perinteinen 20–40 jalan kontti säilyvät mitoiltaan sellaisina kuin ehdotuksessa mainitaan, EILYn käyttöönotto lähimerenkulussa tulee melkein mahdottomaksi, kun otetaan huomioon logistinen painajainen, jonka kaksi yhteismitatonta rahtausyksikköä saattaa aiheuttaa. Ensinnäkin ongelman aiheuttavat alusten kiinteämittaiset johdinsolukot, mikä koskee myös kansilastia, vaikka markkinoilla on jo liikuteltavia johdinsolukoita, jotka voidaan sovittaa rahtausyksiköiden kokoon. Jälkimmäisten käyttöönotto on kuitenkin hyvin kallista, puhumattakaan laivojen lastiruumassa mahdollisesti syntyvästä tilanhukasta, joka johtaa viime kädessä tulojen vähenemiseen. Olisi siis kiinnitettävä huomiota rahtausyksiköiden leveyteen ja nykyisten kiinteiden johdinsolukoiden mittoihin. Toiseksi, lähimerenkulkua harjoittavat joutuvat tekemään uusinvestointeja erikoisrakenteisiin aluksiin halutessaan ottaa uuden EILY-järjestelmän käyttöön pohjoisen ja etelän välisillä reiteillä,

mikä nykyisessä markkinatilanteessa vaikuttaa epätodennäköiseltä. Lisäksi kyseinen uusi lastausyksikkö edellyttää uusia seuranta- ja paikannusjärjestelmiä. Herääkin kysymys siitä, kuka kattaa tämän innovatiivisen ja vallankumouksellisen kuljetusjärjestelmän aiheuttamat kustannukset. Luultavin kehityskulku on se, että monet lähimerenkulun harjoittajat jatkavat samaa liikennettä, jota ovat harjoittaneet jo pitkään, ja saattavat jopa luopua puhtaasta lähimerenkulusta. Kyseiset liikenteenharjoittajat voivat jopa mieluummin tehdä sopimuksia valtamerireittejä liikennöivien suurempien toimijoiden kanssa saadakseen jonkinlaiset, vaikka pienetkin tulot, kuin altistua riskeille, joita uuden, satoja euroja maksavan, käyttämättä jäävän järjestelmän toteuttaminen aiheuttaa, kun rahtaajat valitsevatkin edelleen maantiekuljetukset. Tilanteeseen vaikuttaa myös maantieliikennöitsijöiden vastustus uutta lastausyksikköä kohtaan.

3.4.8. Toisaalta EILYn käyttöönotto aiheuttaa vaikeasti ratkaistavia ongelmia sisävesiliikenteeseen. Leveysulottuvuutta ajatellen komitea huomauttaa seuraavaa: Kuten ehdotuksessa myönnetään, joissain sisävesialuksissa saatetaan menettää lastitilaa, koska niihin voidaan kansilastiksi sijoittaa ainoastaan kolme EILYä rinnakkain neljän asemasta, mikä aiheuttaa ongelmia kaupalliselta kannalta. Myös EILYn korkeus on merkityksellinen seikka, kun otetaan huomioon monien eurooppalaisten siltojen vakiokorkeus.

Todettakoon, että EILY on korkeampi (2,67 m) kuin korkea kuutiomainen ISO-kontti (2,59 m), joka jo nykyisellään aiheuttaa ongelmia useiden siltojen alituksessa. Jos EILYn korkeuden takia lastausyksiköitä voidaan ottaa yksi kerros aiempaa vähemmän, niiden määrän osalta tavoiteltu tehokkuushyöty mitätöityy. Lisäksi alusten muutostyöt esimerkiksi konttien johdinsolukoiden mukauttamiseksi käyvät hyvin kalliiksi – toisin kuin ehdotuksessa annetaan ymmärtää. Tähän asti on kaikki alukset rakennettu nykyisin käytössä olevien merikonttien leveyttä viitearvona pitäen. Myös sulkuporttien leveys on kyseisten mittojen kanssa yhdenmukainen.

3.4.9. Niinpä nykyoloissa EILYn todennäköiset markkinat löytyvät lyhyiden merimatkojen rahtiliikenteestä, jossa käytetään ro-ro-aluksia ja jossa kauppareiteillä liikennöivillä on käytössään paljon perävaunuja ja puoliperävaunuja sekä kokemusta esim. STORA Boxin kaltaisten kuormausyksiköiden hyödyntämisestä. Tällainen tilanne on ennen kaikkea Pohjois-Euroopassa ja Itämeren alueella, jossa käytetään jo eniten tämäntyyppisiä aluksia. Tähän vaikuttaa suuresti myös teollisuuden keskittyminen alueelle: noin 70 prosenttia Euroopan teollisuudesta sijaitsee Yhdistyneessä kuningaskunnassa, Saksassa, Ranskassa, Tanskassa, Ruotsissa, Suomessa, Irlannissa ja Alankomaissa.

3.4.10. Edellä mainitun valossa markkinatekijät määrittävät, kuinka paljon eurooppalaisia lastausyksiköitä lähimerenkulussa ryhdytään käyttämään, ja lähimerenkulkualan toimijat alkavat nykyoloissa hankkia niitä vasta ollessaan varmoja siitä, että ne saavat riittävän suuren markkinaosuuden, joka kattaa tehdyt investoinnit. Lähimerenkulkualan toimijoiden on lopulta kuitenkin ylläpidettävä kahta järjestelmää voidakseen kuljettaa perinteisiä merikontteja ja uusia intermodaalisia yksiköitä. Tämä on lisäkustannus toimialalle, johon kohdistuu lukuisia paineita. Yksi merkittävä lastausyksikön käyttöönoton potentiaalinen tulos on kuljetusalan toimijoille avautuva mahdollisuus ajatella omaa kuljetusmuotoaan pidemmälle ja pohtia ensimmäistä kertaa kuljetusmuotojen keskinäistä täydentävyyttä, mikä edistää intermodaalisten kuljetusketjujen kehittämistä. Tämä on erityisen tärkeää lähimerenkululle sikäli, että kyseisellä alalla on vuosien ajan sovellettu pääosin keskitettyä hallinnointitapaa, jossa ajatukseen päätöksentekoprosessien hajauttamisesta suhtaudutaan vastahakoisesti, mikä heijastaa perustajasuvun noudattamaa valvontakulttuuria (Evangelista & Morvillo 1998) ([1]).

3.4.11. Tästä huolimatta on seuraavat näkemykset pidettävä mielessä, kun laivaliikenteeseen yleensä ja lähimerenkulkuun erityisesti tuodaan uutta teknologiaa ja lainsäädäntöä. Laivaliikenneala kärsii jo nyt kustannusten noususta noudattaessaan turvallisen meriliikenteen kehittämiseksi vaadittuja turvallisuus- ja ympäristösäännöstöjä ja -säännöksiä. Uusi eurooppalainen intermodaalinen lastausyksikkö vaatii lähimerenkulkualan toimijoilta lisäpanostusta. Kun rahtihinnat ovat nykyisellä alhaisella tasolla ja kun maantieliikenne ei vielä juurikaan kata aiheuttamiaan ulkoisia kustannuksia, ovatko lähimerenkulkualan toimijat valmiita ryhtymään toteuttamaan uutta järjestelmää?

3.5. *Muita aiheita*

3.5.1. Vaikka tiedonannossa ei siitä puhutakaan, uusi ISPS-säännöstö on otettava huomioon. Järjestäytyneen rikollisuuden ja laittoman maahanmuuton torjuntaan tarkoitetun säännöstön soveltaminen aiheuttaa lähimerenkululle uuden esteen voitettavaksi. Rahdinantajat olisi velvoitettava konossementtejä koskevien Haagin ja Haagin-Visbyn sääntöjen noudattamiseen. Rahdinantajat ovat usein haluttomia kertomaan, millaista rahtia kontissa kuljetetaan. Tätä käytäntöä, niin vanhaa perua

([1]) Evangelista, P. & Morvillo, A., "The Role of Training in Developing Entrepreneurship: The Case of Shipping in Italy", Maritime Policy and Management, 25(1), 1998, s. 81–96.

kuin se onkin, olisi muutettava. Muutoksen aikaansaaminen edellyttää perusteellista pohdintaa, jotta rahdinantajia ei peloteta valitsemaan maantiekuljetuksia lähimerenkulun sijaan. Lähimerenkulkua on pidettävä merten kuorma-autoliikenteenä.

3.5.2. Jos toimenpiteet halutaan luetella järjestettyinä sen mukaan, kuinka tärkeitä ne ovat lähimerenkulun edistämisen kannalta, tulos on seuraava:

Tärkeysryhmä	Toimenpiteen tyyppi
Ensimmäinen	1. Yhteisön jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista annetun direktiivin (IMO-FAL-direktiivi) täytäntöönpano 6. Lyhyen matkan merenkulun tullimenettelyjä koskeva opas 8. Kansallisten käytäntöjen lähentäminen ja yhteisön tullimenettelyjen tietokoneistaminen 10. Viranomaisten keskitetyt palvelupisteet
Toinen	14. Tilastotietojen keruu
Kolmas	2. Marco Polo -ohjelman toteuttaminen 3. Intermodaaliset lastausyksiköt 4. Merten moottoritiet 7. Lähimerenkulun kehitystä haittaavien esteiden yksilöinti ja poistaminen
Neljäs	5. Lähimerenkulun ympäristövaikutusten vähentäminen 9. Tutkimuksen ja teknologian kehittäminen
Viides	11. Lähimerenkulun yhteyshenkilöiden keskeisen roolin varmistaminen 12. Lähimerenkulun edistämiskeskusten asianmukainen toiminta ja opastus 13. Lähimerenkulun julkisuuskuvan edistäminen menestyksekkäänä kuljetusvaihtoehtona

3.5.3. Kaiken kaikkiaan edistämisohjelma on myönteinen hanke, mutta kaikkein tärkeintä on määrittää sille mahdollisimman tiukka aikataulu.

3.5.4. Mitä enemmän järjestelmässä on suunniteltujen toimenpiteiden toteuttamisesta vastaavia toimijoita, sitä huonompi. Heidän välilleen voi jopa syntyä eturistiriitoja. Olisi järkevää, että vain yksi maakohtainen toimija olisi vastuussa toimenpiteiden toteuttamisesta ja että kyseinen toimija raportoisi komissiolle ehdotetun ohjelman puitteissa saavutetuista tuloksista. Kyseisen toimijan valtakunnallisella tasolla toteuttamat strategiat riippuisivat maakohtaisista olosuhteista, mutta ne olisi suunniteltava siten, että niissä sovelletaan ehdotettuja toimenpiteitä.

4. **Päätelmät**

4.1. Edellä esitetyn perusteella ja siinä yhteydessä esittämistään huomioista tinkimättä Euroopan talous- ja sosiaalikomitea kannattaa komission tiedonantoa lähimerenkulun edistämisohjelmasta.

4.2. Lähimerenkulun menestys riippuu siitä, noudatetaanko komission tiedonannossaan ehdottamia määräaikoja tinkimättä. Lähimerenkulku ei pysty kehittymään intermodaaliseksi kuljetusmuodoksi, jos tiettyjä liikenteen pullonkauloja ei poisteta.

4.3. Täytäntöönpanon etenemistä on jatkuvasti valvottava ja ryhdyttävä välittömästi toimenpiteisiin, jos täytäntöönpanossa ei noudateta esitettyjä määräaikoja.

4.4. Euroopan talous- ja sosiaalikomitea kannattaa ehdotuksessa direktiiviksi intermodaalisista lastausyksiköistä esitettyjä tavoitteita, mutta katsoo lisäksi, että on paneuduttava tiettyihin seikkoihin. Seuraavassa valikoima asioista, joihin tulee kiinnittää huomiota:

– Eurooppalaisen intermodaalisen lastausyksikön käsitettä on selvitettävä eri kuljetusmuotojen toimijoille. Nyt käsillä oleva ehdotus kohdistuu kaikkiin kuljetuslohkoihin eli maantie-, rautatie- ja vesikuljetuksiin eikä pelkästään johonkin tiettyyn niistä.

– Eurooppalaisen intermodaalisen lastausyksikön mittoja olisi harkittava, sillä tällä hetkellä ne eivät vastaa nykyisten Euroopan vesillä liikennöivien konttialusten teknisiä ominaisuuksia

  – vain leveyden suhteen, jos lastausyksiköitä on tarkoitus kuljettaa aluksen kannella 45 jalan konttien tapaan

  – sekä leveyden että pituuden suhteen, jos lastausyksiköitä on tarkoitus kuljettaa laivan lasti- ruumassa.

– Vaikeudet, joita uusien intermodaalisten lastausyksikköjen käyttö aiheuttaa tietyissä liikennemuodoissa ja tietyillä reiteillä suuremman kokonsa vuoksi (esim. tunneleiden ja siltojen aiheuttamat rajoitukset).

– Suuret kustannukset, joita aiheutuu maalla ja merellä nykyisten infrastruktuurien yhteensovittamisesta uusien intermodaalisten lastausyksikköjen käyttöön.

Jos näin ei tehdä, Euroopan sisäisiin lyhyen matkan merikuljetuksiin käytettävien kauppa-alusten suorituskyky heikkenee huomattavasti ja lähimerenkulkualan toimijoihin kohdistuu lisäpaineita.

Bryssel 29. lokakuuta 2003.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean

puheenjohtaja

Roger BRIESCH

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus sosiaaliturvajärjestelmien soveltamisesta yhteisön alueella liikkuviin palkattuihin työntekijöihin, itsenäisiin ammatinharjoittajiin ja heidän perheenjäseniinsä annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1408/71 sekä asetuksen (ETY) N:o 1408/71 täytäntöönpanomenettelystä annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 574/72 muuttamisesta oikeuksien yhdenmukaistamisen ja menettelyiden yksinkertaistamisen osalta”

(KOM(2003) 378 lopullinen – 2003/0138 (COD))

(2004/C 32/16)

Neuvosto päätti 10. heinäkuuta 2003 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 262 artiklan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon edellä mainitusta ehdotuksesta.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea päätti nimittää Peter Boldtin lausuntoa valmistelevaksi yleisesittelijäksi.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 29. ja 30. lokakuuta 2003 pitämässään 403. täysistunnossa (lokakuun 29. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 71 puolesta 2:n pidättyessä äänestämästä.

1. **Johdanto**

1.1. Asetusta (ETY) N:o 1408/71 on muutettu useasti sen sopeuttamiseksi jäsenvaltioiden sosiaaliturvajärjestelmien muutoksiin sekä yhteisöjen tuomioistuimen tuomioihin, jotka vaikuttavat asetuksen soveltamiseen tulevaisuudessa. Asetuksen uudistamistyö, jonka tavoitteena on sen yksinkertaistaminen ja ajanmukaistaminen, on ollut käynnissä vuodesta 1999. Talous- ja sosiaalikomitea on antanut asetukseen esitetyistä muutoksista mm. seuraavat lausunnot: ”Sosiaaliturvan muuttaminen yhteisön alueella liikkuvien työttömien hyväksi” [1], ”Sosiaaliturvan soveltaminen” [2], ”Sosiaaliturvajärjestelmien soveltaminen” [3], ”Sosiaaliturvajärjestelmän laajentaminen kolmansiin maihin” [4], ”Sosiaaliturvajärjestelmien soveltamisesta yhteisön alueella liikkuviin palkattuihin työntekijöihin” [5] ja ”Sosiaaliturvajärjestelmät” [6].

1.2. Asetuksen (ETY) N:o 1408/71 muuttamisen johdosta on samalla myös muutettava sen täytäntöönpanomenettelyistä annettua asetusta (ETY) N:o 574/72.

1.3. Kuluneina vuosina on kiinnitetty erityistä huomiota henkilöiden vapaan liikkuvuuden helpottamiseen unionin alueella. Tässä yhteydessä on erityisen tärkeää, että unionin kansalaiset saavat esteettä toisessa jäsenvaltiossa väliaikaisesti oleskellessaan mahdollisesti tarvitsemansa hoidon.

---

[1] EYVL C 295, 7.10.1996.
[2] EYVL C 89, 19.3.1997.
[3] EYVL C 73, 9.3.1998.
[4] EYVL C 157, 25.5.1998.
[5] EYVL C 101, 12.4.1999.
[6] EYVL C 367, 20.12.2000.