EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 23.5.2013
SWD(2013) 182 final

KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA

TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA

Oheisasiakirja

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi

satamapalvelumarkkinoille pääsyn puitteista ja satamien rahoituksen avoimuudesta

{COM(2013) 296 final}
{SWD(2013) 181 final}
{SWD(2013) 183 final}

KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA

TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA

Oheisasiakirja

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi

satamapalvelumarkkinoille pääsyn puitteista ja satamien rahoituksen avoimuudesta

PÄÄOSASTO: LIIKENTEEN JA LIIKKUMISEN PÄÄOSASTO

1. YLEINEN TAUSTA

Euroopan satamatiheys on yksi maailman suurimmista.

Yhtenä maailman tärkeimmistä kauppa-alueista EU on erittäin riippuvainen meriliikennejärjestelmästä. Unionin sisämarkkinoilla käytävästä kaupasta 37 prosenttia kulkee satamien kautta. Henkilöliikenteessä satamat palvelevat alueellista ja paikallisliikennettä syrjäseutujen ja saarien yhdistämiseksi muihin alueisiin. Satamat ovat keskeisiä talouden myötävaikuttajia: niiden tehtävä logistiikassa on ratkaiseva ja ne luovat merkittäviä määriä työpaikkoja.

Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) 319 satamalla on EU:n liikennejärjestelmässä merkittävä asema: niiden kautta kulkee EU:n satamien käsittelemästä tavaraliikenteestä 96 prosenttia ja henkilöliikenteestä 93 prosenttia.

2. ONGELMAN MÄÄRITTELY

Tärkeimpänä ongelmana ovat rakenteelliset suorituskykyerot joidenkin TEN-T-merisatamien välillä. Ongelmaa pahentaa tarve mukauttaa satamia uusiin liikenne- ja logistiikkavaatimuksiin tilanteessa, jossa julkinen rahoitus on niukkaa. Tämä luo ruuhkautumisen riskin sekä vaarantaa TEN-T-verkon tehokkuuden, yhteenkytkennät ja kestävyyden ja siten sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan.

Jos mitään ei tehdä, liikenteen odotettu kasvu, liikenne- ja logistiikkavaatimusten muutokset ja rakenteelliset erot satamien nykyisessä suorituskyvyssä aiheuttavat kapasiteettiongelmia ja pahentavat nykyistä epätasapainoa verkon käytössä. Tämä johtaa kapasiteetin riittämättömyydestä johtuviin ongelmiin tietyissä satamissa ja lisäruuhkiin niiden sisämaayhteyksillä. Se myös vaarantaa lähimerenkulun kehittämisen. Joidenkin TEN-T-satamien heikko suorituskyky on niiden palvelemien alueiden talouskehitykselle ja sitä kautta koko unionille menetetty mahdollisuus. Satamainfrastruktuurin ränsistyminen ja soveltumattomuus voivat vaikuttaa Euroopan teollisuuden kilpailukykyyn.

Jos näihin ongelmiin ei puututa, TEN-T-politiikalle asetettujen tavoitteiden saavuttaminen vaarantuu.

Ongelmana on myös julkisen rahoituksen käytännöistä aiheutuva kilpailun vääristyminen satamien välillä. Satamatyövoiman työmarkkinajärjestöt vastustavat EU:n säännöksiä, joilla pyritään muuttamaan jäsenvaltioiden nykyisiä satamatyövoimajärjestelyjä.

Komissio yksilöi kolme merkittävintä ongelman aiheuttajaa. Ensimmäinen niistä ovat puutteelliset yhteydet satamien ja rautatie-, sisävesi- ja maantieverkkojen välillä. Näitä

puutteita korjataan TEN-T-politiikalla eikä niitä näin ollen käsitellä tässä vaikutustenarvioinnissa. Muut ongelman aiheuttajat kuvataan jäljempänä.

3. PERIMMÄISET SYYT

Komissio yksilöi kolme merkittävintä ongelman aiheuttajaa. Ensimmäinen niistä ovat puutteelliset yhteydet satamien ja rautatie-, sisävesi- ja maantieverkkojen välillä. Näitä puutteita korjataan TEN-T-politiikalla eikä niitä näin ollen käsitellä tässä vaikutustenarvioinnissa. Muut ongelman aiheuttajat kuvataan jäljempänä.

3.1. Ongelman aiheuttaja 1: Optimaalista huonommat palvelut ja toiminnot joissakin TEN-T-merisatamissa

Tähän liittyy kolme perimmäistä syytä:

(1) moniin satamapalveluihin kohdistuu vain vähäistä kilpailupainetta, koska niiden markkinoille pääsyä on rajoitettu;

(2) yksinoikeudet tai erityisoikeudet – vaikkakin useissa tilanteissa perustellut – voivat johtaa markkinoiden väärinkäytöksiin; ja

(3) joillekin satamien käyttäjille aiheutuu liiallista hallinnollista taakkaa, koska koordinointi satamissa puuttuu.

3.2. Ongelman aiheuttaja 2: Satamien hallintopuitteet eivät houkuttele investointeja kaikissa TEN-T-merisatamissa

Kaksi perimmäistä syytä selittää investointi-ilmaston yleistä houkuttelemattomuutta useissa satamissa:

(4) epäselvät rahoitussuhteet viranomaisten, satamaviranomaisten ja satamapalvelujen tarjoajien välillä ja

(5) satamien heikko itsemääräämisoikeus infrastruktuurimaksujen määrittelyssä sekä maksujen ja kustannusten välistä yhteyttä koskeva avoimuuden puute.

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn SEUT-sopimuksen 58, 90 ja 100 artiklalla ulotetaan liikennepolitiikan yhteydessä aitojen sisämarkkinoiden tavoitteet koskemaan myös satamia.

Erityisluonteestaan ja pitkäikäisestä paikallishistoriastaan ja -kulttuuristaan huolimatta satamasektorilla on vahva kansainvälinen ja eurooppalainen ulottuvuus. Tämän ulottuvuuden, sisämarkkinasyiden ja rajat ylittävien verkkovaikutusten vuoksi tämä TEN-T-satamiin kohdennettu aloite-ehdotus on toissijaisuusperiaatteen mukainen.

5. TAVOITTEET

5.1. Yleinen tavoite

Yleisenä tavoitteena on parantaa TEN-T-merisatamien suorituskykyä, jotta autettaisiin saavuttamaan liikennepolitiikan valkoisen kirjan ja resurssitehokasta kasvua koskevan Eurooppa 2020 -strategian mukainen tavoite tehdä TEN-T-verkon toiminnasta nykyistä tehokkaampaa, yhteenliitetympää ja kestävämpää.

5.2. Erityistavoitteet (ET)

ET1. Nykyaikaistetaan satamapalvelut ja toiminnot kaikissa TEN-T-merisatamissa.

ET2. Optimoidaan satamien hallintopuitteet, jotta mahdollistettaisiin nykyistä houkuttelevampi investointi-ilmasto.

5.3. Toimintatavoitteet (TT)

5.3.1. Satamapalvelujen ja -toimintojen nykyaikaistaminen

(a) TT1. Selvennetään satamapalvelujen markkinoita ja helpotetaan niille pääsyä.

(b) TT2. Estetään tiettyjen satamapalvelujen tarjoajien harjoittama markkinoiden väärinkäyttö.

(c) TT3. Varmistetaan satamien käyttäjien kuuleminen tärkeimmistä päätöksistä, jotka vaikuttavat kaikkien (100 %) TEN-T-satamien toimintaan aloitteen täytäntöönpanopäivään mennessä.

5.3.2. Satamainvestointeja houkuttelevan toimintakehyksen luominen

(d) TT4. Varmistetaan julkisten viranomaisten, satamaviranomaisten ja satamapalvelujen tarjoajien välisten rahoitussuhteiden avoimuus kaikissa (100 %) TEN-T-satamissa aloitteen täytäntöönpanopäivään mennessä.

(e) TT5. Varmistetaan, että kaikkien (100 %) TEN-T-satamien satamaviranomaiset voivat itsenäisesti asettaa niissä perittävät infrastruktuurimaksut aloitteen täytäntöönpanopäivään mennessä siten, että maksuja voidaan muokata ympäristöperustein.

6. TOIMINTAVAIHTOEHDOT

6.1. Hylätyt toimintavaihtoehdot

Komissio hylkäsi sidosryhmiä kuultuaan seuraavat toimenpiteet:

(1) Satamatyövoimamarkkinoiden uudistamista ei otettu huomioon eikä ehdotettu yhdessäkään toimintapaketissa (TP), koska viime aikoina on saavutettu edistystä työmarkkinaosapuolten välillä käynnistetyssä vuoropuhelussa: satamatyövoimaa käsittelevä työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu saataneen käyntiin vuoden 2013 kuluessa;

(2) kuulemisen perusteella vaikuttaisi siltä, ettei omahuolintaa enää tarvitse käsitellä EU:n tasolla;

(3) koska SEUT-sopimuksessa määrätään jäsenvaltioiden laajasta harkintavallasta organisoida yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tarpeensa mukaan, yhdessäkään TP:ssa ei puututa tähän harkintavaltaan.

6.2. Toimintapaketit

6.2.1. TP1: ”Horisontaaliset välineet ja avoimuus”

TP1:ssa yhdistyvät horisontaaliset välineet, markkinoille pääsyä koskeva ns. pehmeä (ei-lainsäädännöllinen) toimenpide ja oikeudellisesti sitovat säädökset rahoituksen avoimuudesta, satamien sisäisestä koordinoinnista ja satamien infrastruktuurimaksuista. Pehmeä toimenpide on ei-sitova komission tiedonanto, jossa selvitetään syrjimättömyyttä koskevia SEUT-sopimuksen määräyksiä ja käyttöoikeussopimuksista myöhemmin annettavaa direktiiviä.

6.2.2. TP2: ”Säännelty kilpailu”

TP2:ssa tuodaan kilpailujen tarjoamisen vapaus myös satamapalvelujen alalle. Tätä vapautta voidaan tarvittaessa rajoittaa tilan puutteeseen tai yleiseen etuun liittyvien puolueettomien ja avointen syiden perusteella. Vapautta tällä tavoin rajoitettaessa julkisen tai satamaviranomaisen on luotava satamapalvelujen tarjoajan kanssa sopimusjärjestely avoimen tarjouskilpailun perusteella asianmukaisesti perusteltuja tapauksia lukuun ottamatta.

Avoimuuteen velvoitetaan tapauksissa, joihin liittyy julkista rahoitusta, jotta voitaisiin jäljittää mahdolliset kilpailua vääristävät valtiontuet ja ristiintukemiset satamapalvelujen välillä. Jos palvelut tarjoaa sataman oma toimija tai yksinoikeudella jokin muu toimija, velvoitteella rajoittaa palvelujen tarjontaa voidaan varmistaa vastavuoroisuus ensimmäisessä tapauksessa ja hintasääntelyvalvonnalla vältetään väärinkäytökset molemmissa tapauksissa.

Satamainfrastruktuurin käytöstä peritään maksut avoimesti ja kustannusten pohjalta.

Sataman käyttäjien komitea auttaa suuntaamaan satamatoimintoja paremmin sataman käyttäjien ja asiakkaiden tarpeisiin.

6.2.3. TP2a: ”Säännelty kilpailu ja satamien autonomia”

TP2a on sama kuin TP2, seuraavia eroja lukuun ottamatta:

- Velvoite käyttää tilanpuutteen tai julkisen palvelun velvoitteen tapauksissa avointa tarjouspyyntömenettelyä ei koske ainoastaan uusia sopimuksia vaan myös merkittäviä muutoksia jo tehtyihin sopimuksiin.
- Yksinoikeudella toimivien palveluntarjoajien sääntelyvalvontaa sovelletaan ainoastaan markkinoihin, joita ei ole myönnetty avoimen tarjousmenettelyn perusteella (jos avointa menettelyä ei käytetä, markkinoista ei voi kilpailla).
- Jokaiselle satamalle annetaan oikeus asettaa itse sataman infrastruktuurimaksujen rakenne ja taso edellyttäen, että maksupolitiikka pysyy avoimena. Aloitteella kannustetaan myös eriyttämään maksuja alusten ympäristötehokkuuden ja polttoaineen mukaan.

6.2.4. TP3: ”Täysimääräinen kilpailu ja satamien autonomia”

TP3 rakentuu TP2:lle siten, että TP2:ssä vaaditaan lisäksi, että jos operaattorien määrää joudutaan tilan puutteen vuoksi rajoittamaan, kutakin satamapalvelua tarjoaa vähintään kaksi keskenään kilpailevaa ja toisistaan riippumatonta operaattoria. Tässä paketissa toteutuu myös toiminnallinen/oikeudellinen eriyttäminen. Jotta sataman jatkuva toimivuus voitaisiin varmistaa, satamaviranomaisen keskeistä koordinointiroolia vahvistetaan.

7. VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

7.1. Taloudelliset vaikutukset

Kunkin TP:n vaikutukset **liikennekustannuksiin** on arvioitu. Satamiin liittyvissä kokonaiskustannuksissa saatavat potentiaaliset säästöt esitetään taulukossa 1.

Taulukko 1: Toimintapakettien vaikutukset säästöihin satamiin liittyvissä kokonaiskustannuksissa (PwC, 2013)

	Kustannukset	Vuotuiset säästöt (miljoonaa euroa)
TP1	-2,0%	318,15
TP2	-3,0%	481,47
TP2a	-6,8%	1 071,37
TP3	-7,9%	1 245,21

Sen arvioimiseksi, **houkuttelevatko** paketit **enemmän investointeja**, ne on arvioitu neljää kriteeriä vasten. Tulokset esitetään taulukossa 2.

Rahoituksen avoimuus kannustaa kohdentamaan julkista rahoitusta tehokkaammin ja vähentää kilpailua vääristävien valtiontukien riskiä. Yksityisille investoijille aiheutuu vähemmän mahdollisesti laittomista valtiontuista aiheutuvan epäterveen kilpailun riskiä.

Taulukko 2: Toimintapakettien vaikutukset investointi-ilmastoon

	TP1	TP2	TP2a	TP3
Julkisen rahoituksen tehokas kohdentaminen	+	++	++	+++
Pienempi satamille myönnettävien kilpailua vääristävien valtiontukien riski	+	++	++	+++
Parempi investointi-ilmasto yksityisille investoijille	+	++	+++	++
Satamamaksujen taloudellinen järkevyys	+	+++	++	+

(”+” tarkoittaa positiivisen korreloinnin vahvuutta: esimerkiksi kohdassa ”pienempi satamille myönnettävien kilpailua vääristävien valtiontukien riski” ”+” tarkoittaa tällaisten vääristävien tukien vähäistä riskiä.)

Toimintapakettien **kokonaishallintokustannukset** on laskettu, ja ne esitetään taulukossa 3.

Taulukko 3: Toimintapakettikohtaiset hallinnolliset lisäkustannukset perusskenaarioon verrattuna (PwC, 2013)

	Toistuvat (miljoonaa euroa vuodessa)		Kertaluonteiset (miljoonaa euroa)	
	Julkinen sektori	Yritykset	Julkinen sektori	Yritykset
TP1	9,0	16,2	9,9	15,7
TP2	7,7	14,0	32,4	15,7
TP2a	2,3	2,2	24,4	0,8
TP3	33,0	3,9	121,8	0,8

Pk- ja mikroyrityksille koituvia kokonaisvaikutuksia on vaikea arvioida. Yleisesti ottaen liiketoimintaympäristön paraneminen auttaa luomaan satamasektorille uusia pk-yrityksiä, investointeja ja työmahdollisuuksia.

Myös vaikutukset **multimodaalisuuteen, lähimerenkulkuun ja liikennesiirtymään maaliikenteestä meriliikenteeseen** on arvioitu. Alueelliset vaikutukset eroavat toisistaan, koska tavaraliikennevirrat jakautuvat epätasaisesti satamien kesken (ja vaihtelevat). Tämä selittää, miksi jotkin alueet hyötyvät lähimerenkulusta EU:n keskiarvoa enemmän (taulukko 4).

Kansainvälisen kilpailukyvyn näkökulmasta vakaa investointipohja vahvistaa (Välimerellä ja Itämerellä sijaitsevia) Euroopan satamia, jotka tällä hetkellä menettävät uudelleenlastausliiketoimintaa EU:n ulkopuolisille satamille. Vertikaalisesta integroitumisesta seuraavia mahdollisen hallitsevan markkina-aseman tilanteita on tietenkin pidettävä silmällä, mutta avoin markkinoille pääsy voi helpottaa kansainvälisiä investointeja ja siihen voi liittyä eurooppalaisten satama- ja terminaalioperaattoreiden vastavuoroinen pääsy kolmansien maiden markkinoille.

Taulukko 4: Alueiden välisen lähimerenkulun vetoisuuksien mahdollinen kasvu (%) (PwC, 2013)

Potentiaaliset lähimerenkulun muutokset eri rannikkoalueilla						
	Itä-Välimeri	Keski-Välimeri	Länsi-Välimeri / Atlantti	Yhdistynyt kuningaskunta / Irlanti	Pohjan-meri	Skandinavia / Itämeri
Itä-Välimeri	1,51	6,50	1,98	0,68	0,64	0,24
Keski-Välimeri	8,39	6,12	6,43	0,25	2,68	1,19
Länsi-Välimeri / Atlantti	1,25	4,79	6,56	2,67	2,35	0,83
Yhdistynyt kuningaskunta / Irlanti	0,16	0,07	3,90	3,23	1,10	1,36
Pohjanmeri	0,51	4,54	1,80	1,54	4,34	2,59
Skandinavia / Itämeri	0,37	0,84	3,09	5,04	5,35	2,49

Luokat: Itä-Välimeri (Kreikka, Mustanmeren EU-satamat, Slovenia); Keski-Välimeri (Italia, Malta, Välimeren rannikko Ranskassa); Länsi-Välimeri / Atlantti (Espanja, Portugali, Atlantin rannikko Ranskassa); Yhdistynyt kuningaskunta / Irlanti; Pohjanmeri (Hampuri – Le Havre); Skandinavia / Itämeri.

7.2. Ympäristövaikutukset

Kaikki TP:t auttavat lieventämään liikenteen ympäristöön aiheuttamia kokonaisvaikutuksia. Kokonaistulokset esitetään taulukossa 5.

Taulukko 5: Toimintapakettien vaikutukset ulkoisiin kustannuksiin liittyviin vuotuisiin säästöihin (PwC, 2013)

	Säästöt ulkoisissa kustannuksissa (miljoonaa euroa vuodessa)
TP1	23
TP2	34
TP2a	69
TP3	76

7.3. Sosiaaliset vaikutukset

Kaikki TP:t parantavat liiketoimintaympäristöä, mikä johtaa toimeliaisuuden lisääntymiseen ja työpaikkojen luomiseen. Koska työvoimajärjestelmiä koskevat toimenpiteet hylättiin, palkkoihin, työmarkkinasuhteisiin ja työoloihin ei odoteta kohdistuvan erityisiä vaikutuksia.

Taulukko 6: Tiivistelmä taloudellisista, ympäristöön liittyvistä ja sosiaalisista kokonaisvaikutuksista

Vaikutus perusskenaarioon verrattuna	TP1	TP2	TP2a	TP3
Tehokkuus	+	++	+++	+++
Investoinnit	+	+	++	++
Hallinnollinen taakka	+	++	+++	+
Pk-yritykset	++	++	++	++
Liikennevaikutus	+	+	++	++
Ympäristövaikutukset	+	+	++	++

Sosiaaliset vaikutukset	+	++	++	++

”+” tarkoittaa positiivista korrelointia: Esimerkiksi hallinnollisen taakan tapauksessa useampi +-merkki tarkoittaa taakan vähenemistä ja ympäristövaikutuksissa ympäristöseikkojen ottamista paremmin huomioon.

8. VAIHTOEHTOJEN VERTAILU

8.1. Vaikuttavuus

Kaikki TP:t olisivat vaikuttavia, vaikkakin kukin niistä tuottaisi tuloksia eri ajanjaksoilla ja niiden luotettavuus vaihtelisi.

8.2. Tehokkuus

Vuotuisten tehokkuushyötyjen osalta TP3 osoittautui analyysissä parhaaksi, mutta hyvin lähelle pääsee myös TP2a, jossa hallintokustannukset – yrityksille lähes nolla – ovat merkittävästi alhaisemmat kuin TP3:ssa. TP1:n ja TP2:n tulokset ovat selvästi heikommat kuin TP2a:n ja TP3:n.

8.3. Johdonmukaisuus

Kaikki TP:t ovat johdonmukaisia sekä liikenteen sisämarkkinoiden päätökseen saattamisen että EU:n sisämarkkinapaketin, liikenteen valkoisen kirjan ja Eurooppa 2020 -kasvustrategian tavoitteiden kanssa. TP2:ssa, TP2a:ssa ja näitäkin suuremmassa määrin TP3:ssa taloudellisten ja sosiaalisten vaikutusten välillä on tehtävä kompromisseja.

8.4. Tiivistelmä toimintapakettien vertailusta

Taulukko 7: Toimintapakettien vaikuttavuus, tehokkuus ja johdonmukaisuus

	TP1	TP2	TP2a	TP3
Vaikuttavuus	+	++	+++	+++
001 Selvennetään satamapalvelujen markkinoita ja helpotetaan niille pääsyä.	+	++	+++	+++
002 Estetään yksinoikeudella tai erityisoikeuksien perusteella satamapalveluja tarjoavien toimijoiden harjoittama markkinoiden väärinkäyttö.	+	++	++	++
003 Parannetaan koordinointimekanismeja satamissa.	++	+	+	++
004 Varmistetaan julkisten viranomaisten, satamaviranomaisten ja satamapalvelujen tarjoajien välisten rahoitussuhteiden avoimuus.	+	++	++	+++
005 Varmistetaan, että infrastruktuurimaksut asetetaan satamissa itsenäisesti siten, että ulkoisten kustannusten sisällyttäminen niihin on mahdollista.	+	++	+++	++
Tehokkuus	+	+	+++	+++
Johdonmukaisuus	Heikko negatiivinen korrelointi	Vähäinen negatiivinen korrelointi lastinkäsitte lyä lukuun ottamatta Merkittävä negatiivinen korrelointi	Vähäinen negatiivinen korrelointi lastinkäsitte lyä lukuun ottamatta Merkittävä negatiivinen korrelointi	Merkittävä negatiivinen korrelointi

”+” tarkoittaa positiivisen korreloinnin voimakkuutta; negatiivista tai neutraalia korrelointia ei havaittu.

9. ENSISIJAINEN TOIMINTAVAIHTOEHTO

Vaikutustenarvioinnissa esitetyn analyysin pohjalta toimintapakettia TP2a pidetään ensisijaisena toimintavaihtoehtona. Arvioiden mukaan PP2a tuottaa satamakustannuksissa noin 1 miljardin euron säästöt satamakustannuksissa. Se lisää lähimerenkulkuliikennettä noin 13,3 miljardia tonnikilometriä (kasvu useilla reiteillä jopa 6,5 prosenttia). Tämä johtaa satamatoimintojen lisääntymiseen, mikä luo satamiin liittyviä työpaikkoja sekä suoraan että välillisesti.

Tässä vaikutustenarvioinnissa korostetaan kuitenkin, että lastinkäsittelymarkkinoille pääsyn suhteen on noudatettava tiettyä varovaisuutta seuraavien kolmen syyn vuoksi:

- Sosiaalisten näkökohtien suhteen on tehtävä kompromisseja.
- Lastinkäsittelypalveluihin kohdistuu joissakin satamissa jo merkittävää kilpailupainetta.
- Useimmat lastinkäsittelypalvelut tarjotaan sellaisten käyttöoikeussopimusten perusteella, joihin sovelletaan käyttöoikeussopimuksia koskevaa tulevaa direktiiviä.

Lastinkäsittelypalvelujen markkinoille pääsyn selkiyttämisen ja helpottamisen osalta TP1:ssä omaksuttu lähestymistapa saattaisi soveltua yhtä hyvin.

Jos valittaisiin tällainen TP2a:n muunnelma[1], TP2a:lle alun perin arvioitujen vaikutusten intensiteetti heikkenisi hieman, mutta niiden yleinen suuntaus pysyisi samana ja säästöt satamakustannuksissa olisivat edelleen jopa 10 miljardin suuruusluokkaa vuoteen 2030 asti. Määrällisiä vaikutuksia koskevat yksityiskohtaiset tiedot esitetään taulukossa 8.

Taulukko 8: TP2a:n ja ”TP2a-muunnelman” (johon ei sisälly lastinkäsittelypalvelujen markkinoille pääsyyn liittyviä toimenpiteitä) välinen vertailu (PwC, 2013)

	TP2a	TP2a-muunnelma
Muutos kokonaissatamakustannuksissa (%)	-6,8	-4
Vuotuiset säästöt kokonaissatamakustannuksissa (miljoonaa euroa)	1 071,37	635
Lähimerenkulun lisääntyminen (%)	1,63	0,97
Lisätonnikilometrit EU:n satamissa (miljardia)	13,311	7,205
Hallintokustannukset (toistuvat – julkinen sektori) (miljoonaa euroa)	2,3	2,1
Hallintokustannukset (toistuvat – yritykset) (miljoonaa euroa)	2,2	1,7
Vuotuiset säästöt ulkoisissa kustannuksissa (miljoonaa euroa)	69	46

Samat perustelut voivat päteä myös henkilöliikennepalveluissa, joissa voitaisiin omaksua vastaava lähestymistapa. Tietojen puutteen vuoksi niistä ei kuitenkaan voitu tehdä erillisiä vaikutuslaskelmia.

10. SEURANTA JA ARVIOINTI

Komissio aikoo seurata tämän aloitteen toteutusta ja vaikuttavuutta keskeisten indikaattoreiden avulla. Tiedot kerätään PPRISM-hankkeessa[2] kehitetyn menetelmän ja

[1] ”TP2a-muunnelma” = muuten sama kuin TP2, mutta siinä laadittaisiin selittävä komission tiedonanto siitä, kuinka nykyisiä sääntöjä sovelletaan lastinkäsittelyyn, sen sijaan, että asiasta laadittaisiin uutta lainsäädäntöä.

[2] http://pprism.espo.be .

seitsemännessä T&K-puiteohjelmassa jatkuvan tiedonsaannin turvaamiseksi käynnistettävän hankkeen mukaisesti.

Arvioinnin osalta ajatuksena on, että komissio arvioi kolme vuotta ehdotetun lainsäädännön voimaantulon jälkeen, onko aloitteen tavoitteet saavutettu. Tämä arviointi perustuu edellä mainittuihin keskeisiin indikaattoreihin.