



EUROOPAN PARLAMENTTI

2009 - 2014

---

*Istuntoasiakirja*

---

**A7-0114/2010**

30.3.2010

## **MIETINTÖ**

EU:n meriliikennepolitiikasta vuoteen 2018 saakka: strategiset tavoitteet ja suositukset  
(2009/2095(INI))

Liikenne- ja matkailuvaliokunta

Esittelijä: Peter van Dalen

PR\_INI

## SISÄLTÖ

	<b>Sivu</b>
EUROOPAN PARLAMENTIN PÄÄTÖSLAUSELMAESITYS .....	3
PERUSTELUT .....	11
VALIOKUNNAN LOPULLISEN ÄÄNESTYKSEN TULOS.....	15

## EUROOPAN PARLAMENTIN PÄÄTÖSLAUSELMAESITYS

### EU:n meriliikennepolitiikasta vuoteen 2018 saakka: strategiset tavoitteet ja suositukset (2009/2095(INI))

*Euroopan parlamentti, joka*

- ottaa huomioon 21. tammikuuta 2009 päivätyn komission tiedonannon "EU:n meriliikennepolitiikka vuoteen 2018 saakka: strategiset tavoitteet ja suositukset" (KOM(2009)0008),
  - ottaa huomioon 10. lokakuuta 2007 päivätyn komission tiedonannon Euroopan unionin yhdenmetyksestä meripolitiikasta (KOM(2007)0575),
  - ottaa huomioon työjärjestyksen 48 artiklan,
  - ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön (A7-0114/2010),
- A. katsoo, että eurooppalaiset varustamot antavat merkittävän panoksen Euroopan talouteen mutta niiden on kilpailtava globaaleilla markkinoilla,
- B. pitää rakenteellisia ja kokonaisvaltaisia toimia Euroopan merielinkeinojen elinvoimaisuuden säilyttämiseksi ja kehittämiseksi tärkeinä sekä katsoo, että niillä on voitava vahvistaa merenkulun ja siihen liittyvien alojen kilpailukykyä ja että niihin on sisällytettävä vaatimukset kestävästä kehityksestä ja tasapuolisesta kilpailusta,
- C. katsoo, että on ehdottoman välttämätöntä houkutella nuoria merenkulkuammatteihin ja pitää heidät alalla ja että merenkulkualan ammatteja koskevaa koulutusta EU:ssa pitäisi parantaa kansainvälisen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan yleissopimuksen (STCW-yleissopimus) seuraavan tarkastamisen yhteydessä,
- D. pitää ilmastonmuutosta unionin kaikkien alojen politiikan suurimpana haasteena 2000-luvulla,
- E. on tietoinen siitä, että meriliikenne on suhteellisen ympäristöystävällinen liikennemuoto, jota on kuitenkin mahdollista kehittää nykyistäkin puhtaammaksi; katsoo, että sen on osallistuttava ilmastonmuutoksen torjuntaan pienentämällä asteittain alusten ja satamainfrastruktuurien hiilijalanjälkeä,
- F. toteaa, että turvallisuus on ehdottoman tärkeää satamayrityksille, laivanvarustajille ja maissa ja merellä toimivalle henkilöstölle; katsoo, että turvallisuustoimenpiteissä on otettava huomioon rannikko- ja meriympäristön suojeleminen ja työolot satamissa ja aluksilla,
- G. panee merkille jatkuvat unionin kalastus-, kauppa- ja matkustaja-aluksiin kohdistuvat rikolliset hyökkäykset Adeninlahdella, Somalian rannikolla sekä kansainvälisillä vesillä,
- H. toteaa, että Euroopan meriteollisuudella on maailmassa johtoasema ja että tämä asema on turvattava pitkällä aikavälillä, mikä on mahdollista ainoastaan innovoinnin avulla,

- I. katsoo, että päätökset on tehtävä asianmukaisella hallintatasolla eli maailmanlaajuisesti, kun se on mahdollista, ja unionin tasolla, kun se on tarpeen,

### ***Yleistä***

1. pitää myönteisenä tiedonantoa Euroopan unionin meriliikennepolitiikasta vuoteen 2018 saakka;
2. korostaa merenkulkualan merkitystä Euroopan taloudelle matkustajien, raaka-aineiden, tavaroiden ja energiatuotteiden kuljettajana, mutta myös laajemmin mereen liittyvän toiminnan, kuten laivanrakennusteollisuuden, logistiikan, tutkimuksen, matkailun, kalastuksen, vesiviljelyn ja koulutuksen, kulmakivenä;
3. korostaa, että EU:n meriliikennepolitiikassa on otettava huomioon, että merenkulkualan kilpailu ei ole pelkästään unionin sisäistä vaan ennen kaikkea globaalia; korostaa lisäksi meriliikenteen osuuden kasvun tärkeyttä koko liikennetoiminnassa sekä EU:ssa että sen ulkopuolella;
4. toivoo, että EU:n meriliikennealan toimintalinjat laaditaan tästä lähtien "yhteisen eurooppalaisen merialueen" tasolla, ja kehottaa siksi komissiota kehittämään EU:n meriliikennepolitiikkaa yhteisen merenkulkualan puitteissa;

### ***Markkinat***

5. kehottaa komissiota jatkamaan mukavuuslipun väärinkäytön torjuntaa;
6. kehottaa EU:n jäsenvaltioita kannustamaan lippunsa käyttöön ja tukemaan maissa toimivia meriklustereita esimerkiksi verohelpotuksin, kuten alusten tonnistorotuksella ja merenkulkijoiden ja laivanvarustajien verotusta keventämällä;
7. katsoo, että meriteollisuuden, kuten kaikkien muiden taloudenalojen, on periaatteessa kuuluttava valtiontuen sääntelyn piiriin, vaikka valtiontuki voidaan poikkeuksellisesti sallia erityistapauksissa, mikäli sitä myönnetään määrääjäksi avoimella ja seurattavissa olevalla tavalla;
8. katsoo, että meriliikenteen valtiontukea koskevat yhteisön suuntaviivat, joiden voimassaolo lakkaa vuonna 2011, on säilytettävä ja niiden voimassaoloaikaa on jatkettava, koska ne ovat edistäneet huomattavasti unionin merenkulkualan kansainvälisen kilpailukyvyä säilyttämistä ja sen valmiuksia vastata kolmansien maiden usein epätasaiseen kilpailuun, alan kansainvälisen johtoaseman säilyttämistä ja siten myös jäsenvaltioiden talouden tukemista;
9. kehottaa komissiota esittämään luvatut uudet meriliikenteen valtiontukea koskevat säännöt vuonna 2010 ja katsoo lisäksi, että komission olisi esitettävä mahdollisimman nopeasti myös merisatamien valtiontukia koskevat suuntaviivat;
10. korostaa tässä yhteydessä, että valtiontuilla on tuettava ainoastaan sellaisia Euroopan meriteollisuuden toimialoja, jotka ovat sitoutuneet sosiaalisiin normeihin, työpaikkojen säilyttämiseen ja henkilöstön kouluttamiseen Euroopassa, ja että niillä olisi pyrittävä

turvaamaan unionin merenkulkualan kilpailukyky;

11. kehottaa jäsenvaltioita pikaisesti allekirjoittamaan, ratifioimaan ja panemaan täytäntöön YK:n yleissopimuksen tavaran kansainvälisessä kuljetuksessa kokonaan tai osittain meritse käytettävistä rahtisopimuksista, joka tunnetaan nimellä "Rotterdamin säännöt" ja jossa vahvistetaan merenkulkualan uusi vastuujärjestelmä;
12. kehottaa komissiota ottamaan Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämistä koskevien suuntaviivojen tulevassa tarkistamisessa tähänastista enemmän huomioon meriliikenteen ja sen maissa olevat rakenteet, erityisesti Euroopan merisatamien multimodaaliyhteydet sisämaahan;
13. pitää tervetulleena komission ehdotusta direktiiviksi yhteisön jäsenvaltioiden satamiin saapuvia tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista (KOM(2009)0011), jolla on määrä yksinkertaistaa, vähentää ja poistaa unionin lähimerenkulun hallinnollisia menettelyjä; kehottaa komissiota tukemaan lähimerenkulkua myös tulevaisuudessa unionin sisäisen meriliikenteen tehokkuuden merkittäväksi lisäämiseksi;

### ***Sosiaaliset vaikutukset***

14. panee tyytyväisenä merkille jäsenvaltioiden ja komission aloitteet, joiden tarkoituksena on lisätä merenkulkualan ammattien houkuttelevuutta nuorten EU-kansalaisten keskuudessa; korostaa, että merenkulkijoille on tarjottava kaikenlaisia elinikäistä opetusta ja uudelleen koulutusta, jolla lujitetaan työvoiman pätevyyttä ja osaamista; kehottaa myös lisäämään alaa koskevaa tietoutta kouluissa ja tarjoamaan enemmän harjoittelupaikkoja;
15. kehottaa jäsenvaltioita parantamaan ja uudenaikaistamaan nykyisiä koulutusohjelmia STCW-yleissopimuksen ja Kansainvälisen työjärjestön ILO:n vuoden 2006 merityösopimuksen kaltaisten kansainvälisten yleissopimusten puitteissa merenkulkuoppilaitosten laadun parantamiseksi entisestään;
16. korostaa, että unionin ulkopuolisten maiden merenkulkijoiden on täytettävä STCW-yleissopimuksen mukaiset asianmukaiset koulutusvaatimukset, ja kehottaa varustamoja ja kansallisia tarkastuslaitoksia takaamaan niiden täyttymisen ja valvomaan sitä tarvittaessa Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) avustuksella; pyytää uudelleen, että jäsenvaltiot ratifioisivat ripeästi ILO:n vuoden 2006 yleissopimuksen merityöstä ja hyväksyisivät pikaisesti komission ehdotuksen, joka perustuu toimialan sopimukseen yleissopimuksen keskeisten osien sisällyttämisestä EU:n lainsäädäntöön;
17. kehottaa jäsenvaltioita edistämään EU:n merenkulkijoiden käyttöä niiden omissa laivastoissa ja luomaan tarpeeksi mahdollisuuksia, joilla ehkäistään merenkulkijoiden siirtymistä EU:n ulkopuolelle;
18. pitää myönteisenä komission jäsenvaltioille esittämää ehdotusta eurooppalaisten merenkululaitosten yhteistyön edistämisestä ja kannustaa jäsenvaltioita yhtenäistämään asiaankuuluvia opetus- ja koulutussuunnitelmia ja kehittämään EU:n merenkulkijoiden korkeaa ammattitaitoa ja vaativaa osaamista;

19. korostaa, että sosiaalinen ulottuvuus ja EU:n merenkulkijoiden työolot liittyvät tiiviisti EU:n laivaston kilpailukykyyn ja että on välttämätöntä helpottaa merielinkeinojen työvoiman liikkuvuutta kaikkialla EU:ssa sekä varmistaa täysin ja esteettömästi toimivat sisämarkkinat, joilla ei rajoiteta perusteettomasti palvelujen tarjoamista;
20. tukee hyvien käytäntöjen vaihtoa työehtojen ja sosiaalisten normien alalla ja kannustaa parantamaan elinoloja aluksilla, erityisesti kehittämällä tiedotus- ja viestintätekniikkaa, parantamalla terveydenhuoltopalvelujen saatavuutta, vahvistamalla turvallisuusnormeja ja kehittämällä koulutusta, jotta voidaan vastata merenkulkijoiden ammatteihin liittyviin uhkisiin;
21. korostaa, että tarkastusten on oltava konkreettisia, niiden on perustuttava riskeihin eikä niistä saa aiheutua alalle liikaa sääntelyvelvoitteita;
22. kehottaa tutkimaan, miten tekniikan kehityksellä voidaan kompensoida merenkulkualan henkilöstön vähenemistä, mutta varoittaa ottamasta liian hätäisesti käyttöön tekniikkaa, jota ei ole kokeiltu käytännössä;
23. kehottaa merisatamien viranomaisia parantamaan redillä ankkurissa olevilla aluksilla odottavien merenkulkijoiden palveluja, mukaan luettuna paremmat kuljetuspalvelut alukselta maihin ja takaisin;

### ***Ympäristöasiat***

24. myöntää, että merenkulkualalla on tehtävä paljon rikkioksidien ja typen oksidien päästöjen, PM10-hiukkaspäästöjen sekä hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja että toimet on toteutettava osana Euroopan unionin ilmastonsuojelutavoitteita; painottaa, että ala voi myötävaikuttaa haitallisten päästöjen ja ilmastomuutoksen torjuntaan ja että julkiset ja yksityiset investoinnit tutkimukseen ja kehitykseen ovat tässä suhteessa erityisen hyödyllisiä;
25. korostaa, että päästövähennyksistä on sovittava nopeasti ja että ne on pantava täytäntöön sitovasti Kansainvälisen merenkulujärjestön (IMO) välityksellä kilpailuedellytysten erojen rajoittamiseksi, mutta tämä ei saa estää unionia käynnistämästä aloitteita jäsenvaltioiden laivastojen päästöjen vähentämiseksi ja kannustamasta myös muita maanosia kehittämään kilpailukykyään tällä alalla; kiinnittää tässä yhteydessä huomiota lähimerenkulun ja pitkän matkan merenkulun suuriin eroihin, jotka on huomioitava IMO:ssa tehtävissä sopimuksissa;
26. kehottaa jäsenvaltioita hyödyntämään paremmin mahdollisuudet perustaa, mahdollisuuksien mukaan yhdessä naapurimaiden kanssa, merialueille päästöjen valvonta-alueita etenkin typen oksidien päästöjä varten; korostaa, että uusien päästöjen valvonta-alueiden perustaminen merialueille ei saa johtaa kilpailun vääristymiseen EU:n sisällä;
27. tukee liikennemuotosiirtymään kannustavia toimenpiteitä, joilla kuljetuksia saadaan siirrettyä meriliikenteeseen vilkkaimmin liikennöityjen maanteiden ruuhkien purkamiseksi; kehottaa unionia ja jäsenvaltioita perustamaan satamiin logistiikkaterminalia, jotka ovat välttämättömiä intermodaalisuuden kehittämisessä ja

alueellisen yhteenkuuluvuuden vahvistamisessa; huomauttaa, että kansainvälisellä ja unionin lainsäädännöllä ei pidä estää kansallisten viranomaisten asiaan liittyviä ponnisteluja; toivoo, että Välimeren unionin puitteissa pannaan nopeasti ja laajasti täytäntöön nk. merten valtatiet, joiden avulla voidaan vähentää sekä saasteita että maaliikenteen ruuhkia;

28. kannattaa periaatteessa muutosta, jonka IMO hyväksyi lokakuussa 2008 MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI aluksista peräisin olevien rikkioksidipäästöjen ja typen oksidien päästöjen vähentämiseksi; on kuitenkin huolissaan kuljetusten mahdollisesta siirtymisestä lähimerenkulusta takaisin maantieliikenteeseen vuodeksi 2015 suunnitellun, Pohjanmeren ja Itämeren rikkipäästöjen valvonta-alueita koskevan 0,1 prosentin rikkiraja-arvon takia; kehottaa siksi komissiota esittämään Euroopan parlamentille mahdollisimman nopeasti ja viimeistään vuoden 2010 lopulla asiaa koskevan vaikutustenarvioinnin;
29. katsoo, että kaikkiin liikennemuotoihin, myös meriliikenteeseen, on asteittain sisällytettävä niiden ulkoiset kustannukset; uskoo tämän periaatteen käyttöönoton tuottavan varoja, joilla voidaan ensisijaisesti rahoittaa innovointia edistäviä toimia;
30. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita harkitsemaan myös vaihtoehtoisia välineitä, kuten meriliikenteessä käytettävästä polttoaineesta kannettavaa veroa, joka määräytyisi mieluiten polttoaineen laadun ja ympäristövaikutusten mukaan, tai "vihreitä satamia", joissa puhtaita aluksia palvellaan nopeammin ja/tai ne maksavat vähemmän satamamaksuja;
31. kehottaa jäsenvaltioita tekemään työtä IMO:ssa asianmukaisten ja maailmanlaajuisesti sovellettavien ympäristönormien laatimiseksi ja täytäntöönpanemiseksi;
32. viittaa tässä yhteydessä sisävesialusten tekniikassa saavutettuun läpimurtoon, jonka avulla alusten nykyisten moottoreiden päästöjä voidaan vähentää merkittävästi ja käyttää mahdollisesti nestekaasua polttoaineena; kehottaa komissiota tutkimaan, voidaanko nämä tekniikat ottaa käyttöön myös merialuksissa ja miten niiden täytäntöönpanoa voidaan nopeuttaa;
33. pitää valitettavana, että Kööpenhaminan ilmastohuippukokouksessa ei päästy tuloksiin merenkulkualan päästöjen vähentämisestä, mutta korostaa, että sekä Kioton jälkeisessä prosessissa että IMO:ssa on ponnisteltava edelleen lujasti, jotta voidaan sopia maailmanlaajuisista toimenpiteistä päästöjen vähentämiseksi; kehottaa jäsenvaltioita tekemään kaikkensa, jotta IMO saa seuraaviin kansainvälisiin ilmastoneuvotteluihin valtuudet neuvotella merenkulun määrällisistä päästövähennystavoitteista;
34. kehottaa unionia johtamaan tätä prosessia kansainvälisellä tasolla ja erityisesti IMO:ssa merenkulkualan päästöjen vähentämiseksi;
35. pitää erittäin tärkeänä, että sähkön siirtoon maista aluksille Euroopan satamissa sovelletaan yhteentoimivia teknisiä ratkaisuja, sillä näin ympäristörasitusta voidaan vähentää huomattavasti; kehottaa komissiota tutkimaan, missä satamissa näitä ratkaisuja voidaan käyttää tehokkaasti;

36. kehottaa komissiota antamaan tutkimus- ja kehityspolitiikassaan etusijan aurinko- ja tuulienergian kaltaisia uusiutuvia energialähteitä hyödyntävän aluksilla käytettävän tekniikan innovoivalle kehittämiselle;
37. pyytää komissiota tutkimaan kaikki mahdollisuudet vähentää ja seurata päästöjä liikenteen alan älykkään tekniikan ja erityisesti Galileo-järjestelmän avulla;
38. korostaa tarvetta edistää paperittomia satama- ja tullitoimintoja sekä helpottaa yhteistyötä satamapalvelujen tarjoajien ja kuluttajien välillä käyttämällä älykkäitä liikennejärjestelmiä ja verkkoja, kuten SafeSeaNet ja e-Customs, satamatoimintojen nopeuttamiseksi ja saasteiden vähentämiseksi;

### ***Turvallisuus***

39. panee tyytyväisenä merkille kolmannen meriturvallisuuspaketin hyväksymisen ja kehottaa jäsenvaltioita panemaan paketin toimenpiteet nopeasti täytäntöön;
40. kehottaa valvomaan tiukasti laivanrakennusta, myös käytetyn teräksen laatua, sekä alusten suunnittelua ja kunnossapitoa, kuten säädetään muun muassa luokituslaitoksia koskevassa muutetussa lainsäädännössä;
41. tukee satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevan Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan suunnanmuutosta, jossa säännöllinen valvonta korvataan riskiin perustuvalla valvonnalla, joka kohdistuu tehokkaasti juuri niihin aluksiin, joissa on paljon puutteita;
42. kehottaa jäsenvaltioita ja laivanvarustajia pyrkimään Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan "valkoiselle listalle"; kehottaa erityisesti Slovakiaa ryhtymään lisätoimiin asiassa;
43. kehottaa kansallisia tarkastuslaitoksia ja muita kansallisia viranomaisia tekemään tiiviimpää yhteistyötä alus- ja rahtitietojen vaihdossa, niin että sääntelyvelvoitteet vähenevät mutta tarkastukset tehostuvat; vaatii ottamaan nopeasti käyttöön kokonaisvaltaisen tiedonhallintajärjestelmän ja käyttämään ja vahvistamaan jo saatavilla olevia resursseja, erityisesti SafeSeaNet-järjestelmää; kehottaa komissiota panemaan nopeasti täytäntöön eri alojen välisen rajatylittävän valvontajärjestelmän koko unionin alueella;
44. on tietoinen merirosvouden vaarasta maailman merillä, erityisesti Afrikan sarven alueella ja Somalian rannikkovesillä, ja kehottaa kaikkia laivanvarustajia toimimaan yhteistyössä hallitusten kanssa niiden operaatioiden puitteissa, joilla aluksia pyritään suojelemaan merirosvoudelta, kuten EU:n menestyksekkäs ensimmäinen merioperaatio Atalanta; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita vahvistamaan keskinäistä yhteistyötään sekä yhteistyötä Yhdistyneiden kansakuntien kanssa merenkulkijoiden, kalastajien ja matkustajien sekä alusten suojelemiseksi;
45. muistuttaa, että maailmanlaajuisia merirosvouden torjuntatoimia ei voida rajoittaa vain kansainvälisiin merivoimiin vaan niiden on oltava osa kokonaisvaltaista suunnitelmaa, jolla pyritään edistämään rauhaa ja kehitystä ongelma-alueilla; panee myös merkille, että aluksilla on sovellettava täysimääräisesti ja tarkasti itsesuojelutoimenpiteitä, jotka



merenkulkualan järjestöt ovat hyväksyneet osana IMO:n hyväksymiä parhaita hallintokäytäntöjä;

### ***Muut asiat***

46. korostaa, että merenkulkuala on globaali ala ja että sopimusten on mieluiten oltava maailmanlaajuisia; katsoo IMO:n olevan tähän parhaiten soveltuva foorumi; kehottaa jäsenvaltioita panostamaan entistä enemmän allekirjoittamiensa IMO-sopimusten pikaiseen ratifiointiin ja täytäntöönpanoon;
47. tunnustaa Euroopan unionin osuuden kansainvälisten sääntöjen sisällyttämisessä EU:n lainsäädäntöön sekä meriliikennepolitiikan toteuttamisessa ja tukemisessa esimerkiksi EMSA:n välityksellä;
48. huomauttaa, että satamainfrastruktuurien modernisointia ja laajentamista on nopeutettava, koska meriteitse kuljetettavien tavaroiden määrän odotetaan kasvavan; muistuttaa, että tämä edellyttää valtavia investointeja, joissa on noudatettava rahoituksen avoimuutta ja yhdenvertaisuutta koskevia sääntöjä, jotta voidaan varmistaa EU:n satamien tasapuolinen kilpailu; pyytää komissiota varmistamaan asiaa koskevan johdonmukaisen sääntelykehityksen;
49. kehottaa komissiota perustamaan liikennepolitiikkaa koskevan valkoisen kirjan tulevan uudelleentarkastelun EU:n meriliikennepolitiikasta vuoteen 2018 annettuun tiedonantoon ja tähän päätöslauselmaan;
50. kehottaa määrittelemään toimintalinjoja, joilla parannetaan satamien ja sisämaa-alueiden (kuivasatamien ja logistiikkaterminalien) välisiä yhteyksiä ruuhkautumisesta kärsivillä alueilla, ja liittämään ne osaksi Euroopan laajuisten liikenneverkkojen uudistusta;
51. korostaa telakkateollisuuden taloudellista ja strategista merkitystä, sillä sen avulla voidaan kehittää ja käyttää aluksiin sovellettavia uusia tekniikoita ja säilyttää välttämätön eurooppalainen taitotieto, jota tarvitaan uuden sukupolven alusten rakentamisessa; vaatii toteuttamaan innovointia, tutkimusta ja kehittämistä sekä koulutusta tukevia toimenpiteitä kilpailukykyisen ja innovatiivisen eurooppalaisen telakkateollisuuden kehittämiseksi;
52. kehottaa säätämään satamien nykyaikaistamis- ja laajentamishankkeissa pakolliseksi varustaa matkustajaterminalit ja uudet matkustaja-alukset liikuntaesteisille henkilöille soveltuviksi;
53. iloitsee aloitteesta käynnistää kampanja, jolla edistetään matkustajaliikenne- ja risteilyalusyhtiöiden välistä matkustajien oikeuksia koskevien hyvien käytäntöjen vaihtoa;
54. pyytää komissiota ottamaan huomioon Euroopan laajuisten liikenneverkkojen tarkistamisessa vuoteen 2018 saakka ulottuvan EU:n meriliikennepolitiikan suositukset ja erityisesti ne, jotka koskevat nk. merten valtateiden ja sisävesiliikenteen tehokasta yhdistämistä sekä unionin tärkeänä pitämien satamien verkoston liittämistä yhdyssolmuiksi;
55. kehottaa komissiota laatimaan vastaavan strategian unionin sisävesiliikennettä varten ja

sovittamaan sen yhteen käsillä olevan strategian kanssa merten rahtiliikenteen ja sisävesien tavaraliikenteen mahdollisimman toimivan kuljetusketjun kehittämiseksi;

56. kehottaa komissiota esittämään pikaisesti lupaamansa etenemissuunnitelman, jossa täydennetään komission tiedonantoa yksityiskohtaisilla tiedoilla;

57. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauseelman neuvostolle ja komissiolle.

## PERUSTELUT

### *Ehdotuksen tausta*

Komission tiedonanto "EU:n meriliikennepolitiikka vuoteen 2018 saakka: strategiset tavoitteet ja suositukset" on jatkoa komission tiedonannoille "Kestävää liikkuvuutta Eurooppaan" sekä "Euroopan unionin yhdenmety meripolitiikka" (sininen kirja), ja se perustuu muun muassa riippumattomiin lausuntoihin, tutkimuksiin ja vuoropuheluun alan kanssa sekä parlamentin sinisestä kirjasta antamaan palautteeseen.

### *Komission ehdotuksen yhteenveto*

Komission tiedonanto kattaa laajan kirjon unionin meriliikennepolitiikkaan liittyviä aiheita. Siinä ei juuri anneta määräyksiä, vaan tarjotaan merenkulkualan toimijoille paljon liikkumavaraa ja aloitteita, jotta ne voivat toteuttaa asiakirjan strategiset tavoitteet ja suositukset.

Tiedonannossa käsitellään kuutta aihealuetta:

1. Euroopan merenkulkualan arvo ja kilpailuasema maailmanmarkkinoilla: Euroopan merenkulkuala toimii maailmanmarkkinoilla, joilla se on erittäin merkittävä tekijä: eurooppalaiset omistavat 41 prosenttia koko maailman kauppalaivastosta. Euroopan kauppalaivaston kilpailupaineet kuitenkin kasvavat jatkuvasti, koska unionin ulkopuoliset maat lisäävät ja kehittävät merenkulkualan valtiontukia. Tästä syystä komissio tukee merenkulkualan kansainvälisen kaupan oikeudenmukaisten edellytysten kehittämistä WTO:ssa sekä sitä, että tonnistoverotusta, tuloverotusta ja valtiontukia koskevia nykyisiä unionin puitteita pidetään yllä ja parannetaan.
2. Merielinkeinojen työpaikat: Euroopan merenkulkualalla on kasvava pula ammatillisista. Tämän seurauksena menetetään paljon asiantuntemusta ja alan tietämystä. Tämä ei paranna Euroopan merenkulkualan kilpailuasemaa. Komissio ehdottaa siksi merenkulkualan urakehityksen helpottamista antamalla nuorille lisää tietoa ja parantamalla uramahdollisuuksia. Lisäksi on kevennettävä hallinnollista raskautta ja parannettava työoloja ja -ehtoja.
3. Eurooppalaisen merenkulun laatu: Euroopan merenkulkuala ja valvontaviranomaiset ovat viime vuosina panostaneet huomattavasti merenkulkualan turvallisuuden ja ympäristöystävällisyyden parantamiseen. Lisätoimiin on kuitenkin tarvetta; alan on siksi panostettava enemmän kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen. Komissio aikoo pyrkiä kehittämään Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) päästönormeja Euroopan kilpailuaseman turvaamiseksi. Erityisen tärkeää on vähentää rikkioksidien ja typen oksidien päästöjä, mitä varten on tutkittava, mitkä Euroopan merialueet on otettava huomioon nimettäessä päästöjen valvonta-alueita. Lisäksi turvallisuuden merkitys kasvaa voimakkaasti, sillä sekä alusten määrän että niiden koon odotetaan kasvavan. Näistä syistä komissio aikoo huolehtia kolmannen meriturvallisuuspaketin nopeasta ja asianmukaisesta täytäntöönpanosta, ja sen tavoitteena on muun muassa saada kaikki EU:n jäsenvaltiot viimeistään vuonna 2012 satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevan Pariisin

yhteisymmärryspöytäkirjan "valkoiselle listalle". Lisäksi merenkulun turvatoimet ovat jatkossakin painopisteenä, koska terrorismin uhka on edelleen olemassa. Komissio ehdottaa, että merirosvouteen reagoidaan määrätietoisesti ja että alusten miehistön suojelua parannetaan esimerkiksi ottamalla käyttöön varhaisvaroitusjärjestelmiä.

4. Kansainvälinen yhteistyö: Koska Euroopan merenkulkuala toimii globaaleilla markkinoilla, Euroopan unioni on jo pitkään kannattanut kansainvälisten järjestöjen, kuten UNCLOSin<sup>1</sup>, WTO:n ja IMO:n työn tukemista. Komissio haluaa, että jäsenvaltiot vahvistavat ennen kaikkea IMO:ssa EU:n roolia ja näkyvyyttä virallistamalla EU:n koordinoitimekanismin ja hankkimalla unionille virallisen tarkkailijan aseman. Lisäksi komissio ehdottaa, että huolehditaan ennen kaikkea IMO:n yleissopimusten nopeasta ratifioinnista koko maailmassa ja sellaisen mekanismin perustamisesta, jolla varmistetaan, että kaikki maailman lippu- ja rannikkovaltiot panevat kansainvälisesti sovitut säännöt täytäntöön.
5. Euroopan merenkulkuala osana Euroopan taloutta ja taloudellisen yhdentymisen moottorina: Meriliikenteen odotetaan kasvavan jäsenvaltioissa 3,8 miljardista tonnista noin 5,3 miljardiin tonniin vuosien 2006 ja 2018 välisenä aikana. Tämä merkitsee, että Euroopan infrastruktuuri ja satamakapasiteetti on 10 vuoden kuluessa saatettava kasvun edellyttämään kuntoon. Joka tapauksessa satamien tuottavuuden on parannettava huomattavasti. EU:n on tehtävä tässä oma osuutensa luomalla "esteetön eurooppalainen meriliikennealue" ja vahvistamalla "merten valtateihin" liittyvää EU-strategiaa. Lisäksi on vähennettävä hallinnollisia rasitteita ja luotava sopivat olosuhteet, jotka houkuttelevat tekemään satama-alan investointeja. Komissio antaa myös suuntaviivat unionin ympäristölainsäädännön soveltamisesta satamien kehittämiseen. Lisäksi merenkulkualan kasvua rajoitetaan ja samalla sen kestävyttä parannetaan Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevien hankkeiden ja Marco Polo -hankkeen avulla.
6. Eurooppa maailman merenkulkualan tutkimuksen ja innovoinnin kärjessä: Eurooppa on tällä hetkellä maailman kärjessä merenkulkualan tutkimuksessa ja innovoinnissa. Asema on säilytettävä, sillä se tarjoaa Euroopan teollisuudelle ja eritoten merenkulkualalle mahdollisuuksia kasvuun ja tehokkuuteen. Mahdollisuuksia ja etuja on paljon etenkin ympäristötehokkuuden alalla, sillä alan "vihertymisestä" on yhä enemmän etua kilpailussa. Euroopan unionin on siksi vastaisuudessaakin pyrittävä parantamaan alusten turvallisuutta ja ympäristönsuojelun tasoa. Kestävä liikkuvuus parantaa koko kuljetusketjun tehokkuutta.

#### *Esittelijän kannan yhteenveto*

Esittelijä pitää komission tiedonantoa tervetulleena. Koska asiakirjassa käsitellään monia eri aiheita, mietinnössä otetaan esiin vain muutamia ensisijaisia näkökohtia.

Esittelijä on vahvasti sitä mieltä, ettei merielinkeinojen merkitystä voida riittävästi korostaa. Euroopan merielinkeinot antavat olennaisen ja korvaamattoman panoksen sekä unionin taloudelle että Euroopan liikennejärjestelmälle. Euroopan merenkulkualan eduilla on siksi oltava suuri painoarvo myös laadittaessa yleistä eurooppalaista liikennepolitiikkaa. Tällöin on

---

<sup>1</sup> Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimus.

pidettävä mielessä, että Euroopan merielinkeinot toimivat ja kilpailevat ennen kaikkea maailmanmarkkinoilla.

Markkinoiden globaaliuden vuoksi tarvitaan myös räätälöityä meriliikennepolitiikkaa. Ei pidä aliarvioida muun maan lipun alle siirtymisen riskiä, johon liittyy erilaisia kielteisiä vaikutuksia ympäristölle, merenkulun laadulle ja meriklusterille. Esittelijä katsoo, että jäsenvaltioiden on tehtävä parhaansa kannustaakseen lippunsa käyttöön ja käytön jatkamiseen esimerkiksi verohelpotuksin, kuten tonnistoverotuksella ja merenkulkijoiden ja laivanvarustajien verotusta keventämällä. Esittelijä jää odottamaan komission lupaamia uusia valtioneuvoston päätöksiä. Hän kehottaa komissiota esittämään ne vuonna 2010.

Työllisyyden ja työolojen osalta esittelijä katsoo, että merenkulkualan ammattien houkuttelevuutta nuorten EU:n kansalaisten keskuudessa on lisättävä. Varsinkin jos merenkulkuala kasvaa odotetusti, henkilöstötarve vain kasvaa. Siksi on tärkeää, että kaikenikäiset nuoret saavat alasta tietoa. Lisäksi on välttämätöntä tarjota merenkulkijoille houkuttelevia uramahdollisuuksia sekä merellä että maalla. Ei myöskään pidä tehdä varustamoille mahdottomaksi vuokrata unionin ulkopuolisten maiden kansalaisia merenkulun toimintojaan varten; tällöin on tietenkin tärkeää, että työntekijät täyttävät koulutus- ja pätevyysvaatimukset. Esittelijä katsoo myös, että ILO:ssa laadittavaa lainsäädäntöä on tuettava, se on ratifioitava ja sitä on valvottava asianmukaisesti maailmanlaajuisesti, jotta kaikkien merenkulkijoiden työolot pysyisivät asianmukaisella tasolla.

Merenkulkuala on suurien ympäristöhaasteiden edessä. Ensimmäiseksi pitää parantaa merkittävästi merialusten ympäristöystävällisyyttä ja vähentää rikkioksidien ja typen oksidien päästöjä, PM10-hiukkaspäästöjä sekä hiilidioksidipäästöjä. On erittäin tärkeää tehdä asiasta maailmanlaajuisia sopimuksia; näin torjutaan riskiä, että alukset siirtyvät sellaisen maan lipun alle, joka ei osallistu sopimukseen. Esittelijä kannattaa päästöjen valvonta-alueiden perustamista Euroopan vesille. Hän kehottaa jäsenvaltioita perustamaan tällaisia alueita mahdollisuuksien mukaan naapurimaiden kanssa etenkin typen oksidien päästöjen vähentämiseksi. Lisäksi komission ja jäsenvaltioiden on kehitettävä vaihtoehtoisia toimenpiteitä ympäristönsuojelun tason parantamiseksi. Tällaisia voisivat olla esimerkiksi bunkkeriöljyä koskeva vero, joka määräytyisi käytettävän polttoaineen laadun ja ympäristövaikutusten mukaan, ja "vihreät satamat". Tässä bonus/malus-järjestelmässä puhtaampia aluksia palvellaan satamissa nopeammin kuin saastuttavia aluksia ja/tai ne saavat alennusta satamamaksuista. Esittelijä odottaa paljon myös merialusten tekniseltä kehitykseltä. Sisävesialusten ympäristöystävällisyys on viime vuosina parantunut huomattavasti uusien polttoainekeksintöjen ja parempien moottoreiden ansiosta. Komission olisi tutkittava, voidaanko näitä teknisiä keksintöjä käyttää myös merialuksissa. Lopuksi esittelijä huomauttaa, että myös merisatamiin on rakennettava yhteydet maalla oleviin sähköverkkoihin satamien päästöjen vähentämiseksi.

Esittelijä on erittäin kiinnostunut saamaan tietoja kolmannen meriturvallisuuspaketin käytännön toteuttamisesta. Jäsenvaltioita kehoitetaan panemaan paketti nopeasti ja asianmukaisesti täytäntöön. Esittelijä pitää myös myönteisenä Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan päätöstä siirtyä riskiin perustuvaan valvontaan. Näin vältetään tarpeettomia tarkastuksia, tehostetaan valvontaa ja kevennetään valvottaviin kohdistuvaa hallinnollista rasitetta. Lopuksi esittelijä haluaa vielä turvallisuuteen liittyen ilmaista varauksettoman tukensa Atalanta-operaatiolle, jolla suojellaan merialuksia merirosvoilta

Afrikan sarven alueella. Kaikkien varustamojen olisi hyödynnettävä Atalantan ja muiden kansainvälisten yhteistyöelinten tarjoamia merirosvouden vastaisia turvatoimia. On myös mahdollisimman pikaisesti sovittava kiinni otettujen merirosvojen asianmukaisten oikeudenkäyntien järjestelyistä. Nykyistä käytäntöä, jonka mukaan kiinni otetut merirosvot päästetään joskus vapaaksi, koska heitä ei voida saattaa missään oikeuteen, ei voida hyväksyä.

Koska merenkulun markkinat ovat maailmanlaajuiset, lainsäädännöstä vastaa ensisijaisesti IMO. Euroopan unionin on toimittava IMO:ssa aktiivisesti ja varmistettava uusien sääntöjen laatiminen ja ratifiointi. Lisäksi EU on tietenkin erittäin merkittävässä asemassa saatettaessa IMO:n sääntöjä osaksi unionin säännöstöä ja niitä täytäntöön pantaessa. Varsinkin täytäntöönpanossa Euroopan meriturvallisuusviraston on hoidettava sille kuuluvat tehtävät. Valvonnan ja seurannan on tapahduttava jäsenvaltioiden tasolla Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjaa tarkasti noudattaen. Esittelijä jää myös kiinnostuneena odottamaan komission lupaamaa vuoteen 2018 ulottuvaa meriliikennepolitiikkaa koskevaa etenemissuunnitelmaa.

## VALIOKUNNAN LOPULLISEN ÄÄNESTYKSEN TULOS

<b>Hyväksytty (pvä)</b>	23.3.2010
<b>Lopullisen äänestyksen tulos</b>	+: 34 -: 1 0: 3
<b>Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet</b>	Magdalena Alvarez, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Michael Cramer, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hella Ranner, Vilja Savisaar, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Giommaria Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
<b>Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet</b>	Zigmantas Balčytis, Philip Bradbourn, Isabelle Durant, Tanja Fajon, Ádám Kósa, Dominique Riquet, Laurence J.A.J. Stassen, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke