EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 21.1.2009
SEK(2009) 47

KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA

Oheisasiakirja

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

yhteisön jäsenvaltioiden satamiin saapuvia tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista ja direktiivin 2002/6/EY kumoamisesta

Lähimerenkulun hallinnollisten menettelyjen yksinkertaistamiseen/vähentämiseen/poistamiseen ja esteettömän eurooppalaisen meriliikennealueen toteuttamiseen soveltuvien vaihtoehtojen vaikutusten arviointi

TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA

{KOM(2009) 11 lopullinen}
{SEK(2009) 46}

TIIVISTELMÄ

Raskaan maantieliikenteen nopea kasvu ja siihen liittyvät ruuhkat, onnettomuudet ja saastuminen ovat suurimmat taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristöongelmat, joihin lähimerenkulun edistämispolitiikalla pyritään puuttumaan. Eurooppa tarvitsee kaikkien liikennemuotojen edut yhdistävän tehokkaan kuljetusjärjestelmän Euroopan kilpailukyvyn ja vaurauden ylläpitämiseksi ja lisäämiseksi Lissabonin tavoitteiden ja eurooppalaista liikennepolitiikkaa koskevan valkoisen kirjan väliarvioinnin mukaisesti.

Monimutkaiset hallinnolliset menettelyt estävät lähimerenkulkua kehittymästä nopeammin. Niillä on kielteisiä taloudellisia vaikutuksia: kustannuksia aiheutuu erityisesti hallinnollisista viivästyksistä, tiheistä tai toistuvista tarkastuksista sekä asiakirjojen ja menettelyjen valmisteluun kuluvasta ajasta. Monimutkaisuus vaikuttaa kielteisesti myös lähimerenkulun houkuttelevuuteen ja johtaa siihen, että lähimerenkulun kaikkia mahdollisuuksia, joilla se voisi edistää Euroopan liikennejärjestelmän tehokkuutta ja kestävyyttä, ei pystytä hyödyntämään.

Maakuljetuksilta on lopultakin saatu poistettua markkinaesteet, mutta Euroopan unionin laajuiset sisämarkkinat ovat vielä puutteelliset lähimerenkulun osalta.

Komission yksiköt ovat tarkastelleet esteetöntä eurooppalaista meriliikennealuetta koskevan aloitteen yhteydessä lähimerenkulun pääasiallisia hallinnollisia ja asiakirjamenettelyjä aikomuksenaan yksinkertaistaa, vähentää tai mahdollisuuksien mukaan poistaa niitä kahden EU-sataman välisessä liikenteessä.

Erityisesti seuraavia menettelyjä tutkittiin:

- tullimenettelyt (myös yksinkertaistetut menettelyt)
- alusta koskevat ilmoitusmenettelyt
- eläinlääkintä- ja kasvinterveysmenettelyt
- vaarallisten aineiden kuljettaminen.

Lisäksi tutkittiin seuraavia mahdollisuuksia:

- hallinnollisten tietojen toimittaminen sähköisesti
- yksi luukku kaikille hallinnollisille muodollisuuksille
- keskitetyt tarkastukset
- luotsinkäyttövelvollisuuden vapautuskirjat
- vaihtoehtoiset hallinnolliset kielet
- lähimerenkululle varatut alueet satamissa.

Seuraavia toimintavaihtoehtoja harkittiin:

– Ei muutoksia nykytilanteeseen (viiteskenaario).

– Yksittäisten hallinnollisten muodollisuuksien yksinkertaistaminen tapauskohtaisesti.

– Koordinoituun toimenpidekokonaisuuteen perustuva toiminta, jolla yksinkertaistetaan, vähennetään ja mahdollisuuksien mukaan poistetaan EU-satamien välillä liikennöiviin aluksiin sovellettavia muodollisuuksia maaliikenteen sisämarkkinoiden mallin mukaisesti.

Näiden vaihtoehtojen vaikutusten arviointi perustui useisiin olettamuksiin, joihin päädyttiin kaikkien sidosryhmien kannanottojen huolellisen tarkastelun perusteella. Vaikutusten arviointi osoitti riittävän luotettavasti, että hallinnollinen yksinkertaistaminen tuo selkeitä etuja ja että meriliikennettä ei pitäisi jättää yleisen, maaliikenteessä jo toteutuneen vapaan liikkumisen järjestelmän ulkopuolelle.

Aloite on saanut sidosryhmien täyden tuen, ja se on yksi komission hiljattain antaman yhdennettyä meripolitiikkaa käsittelevän ”sinisen kirjan” kulmakivistä. Sidosryhmien mukaan lähimerenkulun suosiota eivät heikennä ainoastaan todelliset viivästymiset, vaan myös viivästymisen riski. Luotettavuus ja täsmällisyys ovat liikenteen tärkeimpiä ominaisuuksia, ja niitä parannetaan ehdotetuilla toimenpiteillä yhteiskunnalle suhteellisen alhaisin kustannuksin. Kun EU:n sisäisessä meriliikenteessä käytössä olevat hallinnolliset muodollisuudet saatetaan muiden liikennemuotojen mukaisiksi, nykyistä useammat rahdinantajat valitsevat merikuljetuksen.

Tällä perusteella ehdotetaan, että komissio hyväksyy toimintasuunnitelman olemassa olevien hallinnollisten menettelyjen yksinkertaistamiseksi ja karsimiseksi. Toimintasuunnitelma sisältää lyhyen aikavälin toimenpiteitä:

– aluksiin ja tavaroihin liittyvien ilmoitusten ja direktiiveissä 2002/6/EY (satamiin saapuvia / satamista lähteviä aluksia koskevat muodollisuudet), 2000/59/EY (jätteen ja lastijäämien vastaanotto) ja 2002/59/EY (alusliikenteen seuranta) ja asetuksessa (EY) N:o 725/2004 (merenkulun turvatoimet) vaadittujen lomakkeiden järkeistäminen;

– tullin järjestelmällisten tarkastusten ja asiakirjavaatimusten poistaminen EU-satamien välillä meritse kuljetettavilta tavaroilta maakuljetusten tapaan. Toimenpide edellyttää yhteisön tullikoodeksin[1] soveltamissäännösten muuttamista, ja sen on määrä tulla voimaan vuoteen 2010 mennessä;

– vuonna 2009 annettavat ohjeet direktiivien 89/662/ETY[2], 90/425/ETY[3] ja 2000/29/EY[4] mukaisten eläin- ja kasvituotteisiin sovellettavien asiakirjatarkastusten nopeuttamiseksi.

---

1 Neuvoston asetus (ETY) N:o 2913/92, annettu 12 päivänä lokakuuta 1992, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 450/2008, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2008, yhteisön tullikoodeksista, EUVL L 145, 4.6.2008, s. 1.

2 Neuvoston direktiivi 89/662/ETY, annettu 11 päivänä joulukuuta 1989, eläinlääkärintarkastuksista yhteisön sisäisessä kaupassa sisämarkkinoiden toteuttamista varten, EYVL L 395, 30.12.1989, s. 13.

3 Neuvoston direktiivi 90/425/ETY, annettu 26 päivänä kesäkuuta 1990, eläinlääkärin- ja kotieläinjalostustarkastuksista yhteisön sisäisessä tiettyjen elävien eläinten ja tuotteiden kaupassa, EYVL L 224, 18.8.1990, s. 29.

4 Neuvoston direktiivi 2000/29/EY, annettu 8 päivänä toukokuuta 2000, kasvien ja kasvituotteiden haitallisten organismien jäsenvaltioihin kulkeutumisen estämiseen liittyvistä suojatoimenpiteistä, EYVL L 169, 10.7.2000, s. 1.

Myös muita toimenpiteitä olisi tarpeen toteuttaa. Niitä ovat:

– hallinnollisten tietojen sähköisen toimittamisen lisääminen,

– yhden luukun palvelun perustaminen hallinnollista asiointia varten,

– vaarallisten aineiden merikuljetusten helpottaminen säätämällä eräiden IMDG-sääntöjen (vaarallisten aineiden merikuljetukset) ja ADR/RID-sääntöjen (vaarallisten aineiden tie- ja rautatiekuljetukset) vastaavuudesta EU:n jäsenvaltioissa.

Kaksi ensimmäistä toimenpidettä voidaan toteuttaa ja koordinoida osana laajempia ehdotuksia, jollaisia sisältyy erityisesti vuonna 2009 annettavaan sähköisten meriliikennejärjestelmien kehittämistä koskevaan toimintasuunnitelmaan.

Lisäksi olisi suositeltava, että jäsenvaltiot toteuttaisivat muitakin toimenpiteitä aina kun paikalliset olosuhteet sen sallivat. Niitä ovat:

– eri hallinnollisten yksiköiden satamissa suorittamien tarkastusten koordinointi (keskitetty hallinnollinen asiointi),

– luotsinkäyttövelvollisuuden vapautuskirjojen soveltamisalan laajentaminen,

– meriliikenteessä yleisimmin käytetyn kielen käyttö hallinnollisessa yhteydenpidossa kansallis(t)en kiel(t)en sijaan,

– erillisten alueiden varaaminen satamista lähimerenkululle, mikäli se helpottaisi lähimerenkulkualusten satamassakäyntiä.

Yhdistämällä nämä toimenpiteet ja toteuttamalla ne koordinoidusti voidaan säästää kustannuksia ja parantaa tuottavuutta heikentämättä kuitenkaan mahdollisuutta saada olennaisia tietoja.

Tullivalvonnan ja muun valvonnan (eläintuotteet, eläinlääkärin- ja kasvinsuojelutarkastukset) alaisista tavaroista saadaan edelleen tarvittavat tiedot, ja ne on esitettävä pistokokeissa.

Toimenpidepaketin ansiosta hallinnollinen taakka kevenee arviolta 2,4 miljardin euron edestä ja ympäristöhyötyjen arvo on 182−365 miljoonaa euroa kaudella 2009−2040. Toimenpiteiden suunnitteluun, kehittämiseen ja toteuttamiseen kuluu arviolta 617 miljoonaa euroa. Kustannukset jakautuisivat talouden toimijoiden, erityisesti satamaviranomaisten ja kuljetusyhtiöiden kesken. Kansallisille hallinnoille aiheutuisi vain vähäisiä kustannuksia.

Vaatimustaso ei tätä lähestymistapaa sovellettaessa alenisi, vaan tulli- ja turvallisuuslainsäädännön perustavoitteet säilyisivät samana.

Yrityksille ja sitä kautta kuluttajille aiheutuvat kustannukset pienenisivät useissa jäsenvaltioissa.