

5.2.17 Komissiota kehoitetaan ryhtymään pikaisesti toimenpiteisiin, joilla taataan ulkoalueiden kestävä kehitys. Tällaisia toimenpiteitä ovat etenkin luonnon monimuotoisuuden suojeleminen, Natura 2000 -verkosto ja jätehuolto.

5.2.18 Komissiota kehoitetaan olemaan luova ottaessaan käyttöön ulkoalueille tarkoitettuja erityismekanismeja ja -menettelyjä. Komission on huolehdittava siitä, etteivät alueet jää osattomiksi laajojen sisämarkkinoiden eduista. Komission on esimerkiksi tuettava uusiutuvien energialähteiden käyttöä ja pääsyä laajakaistaverkkoihin.

5.2.19 Komissiota kehoitetaan takaamaan ulkoalueiden muista poikkeavien verotusjärjestelmien jatkuvuus, sillä ne ovat

kyseisten alueiden talouskehityksen kannalta olennaisia välineitä.

5.2.20 Komissiota kehoitetaan harkitsemaan mahdollisuutta tarjota syrjäisimmille alueille tilaisuus osallistua aktiivisesti AKT-maiden kanssa solmittavia talouskumppanuussopimuksia koskeviin neuvotteluihin. Näin mahdollistettaisiin ja avattaisiin kanava joustavalle ja pysyväälle vuoropuhelulle alueviranomaisten — ja/tai alueiden kansallisten viranomaisten — sekä sellaisten alueellisten elinten kesken, joiden kanssa EU neuvottelee. Tällä tavoin taattaisiin, että talouskumppanuussopimukset ovat entistä tehokkaampia, täydentävät toisiaan ja ovat keskenään johdonmukaisia.

Bryssel 13. heinäkuuta 2005

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Anne-Marie SIGMUND

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Ehdotus: Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi pääsystä satamapalvelujen markkinoille”

KOM(2004) 654 lopullinen — 2004/0240 COD

(2005/C 294/06)

Euroopan unionin neuvosto päätti 2. joulukuuta 2004 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 80 artiklan 2 kohdan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon edellämainitusta aiheesta.

Asian valmistelusta vastannut ”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta” -erityisjaosto antoi lausuntonsa 19. toukokuuta 2005. Esittelijä oli Daniel **Retureau**.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 13.–14. heinäkuuta 2005 pitämässään 419. täysistunnossa (heinäkuun 13. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 91 ääntä puolesta ja 49 vastaan 17:n pidättyessä äänestämästä.

1. Johdanto

1.1 Komissio julkaisi ensin vuonna 1997 satamia ja meriliikenteen infrastruktuureja käsittelevän vihreän kirjan ja teki sen jälkeen vuonna 2001 ensimmäisen ehdotuksensa direktiiviksi pääsystä satamapalvelujen markkinoille. Vaikka valkoinen kirja yhteisestä liikennepolitiikasta oli tuolloin vielä valmisteilla, komissio muistutti direktiiviehdotuksessaan, että ”satamapaketin” keskeisimpiä aihealueita ovat

— merikuljetusten yhdistäminen Euroopan laajuisiin liikenneverkkoihin

— satamapalvelujen markkinoille pääsyn sääntely

— merisatamien ja satamainfrastruktuurien julkinen rahoitus.

1.2 ”Satamapakettiin” sisältyviä teemoja on lisäksi käsitelty laajasti markkinoillepääsyn toista keskeistä aihetta koskevan ensimmäisen direktiiviehdotuksen ⁽¹⁾ johdannossa. Parlamentti hylkäsi lopulta ehdotuksen kolmannessa käsittelyssä.

1.3 Komissio käytti oikeuttaan toimia ainoana aloiteoikeuden omaavana toimielimenä ja palasi aiheeseen tekemällä uuden ehdotuksen direktiiviksi ⁽²⁾ pääsystä satamapalvelujen markkinoille. Komissio katsoo oikeudekseen ja velvollisuudekseen aikaansaada asiaa koskeva säädös ja soveltaa näin EY:n perustamissopimusta.

1.4 Komissio toteaa avaukseksi, että sen alkuperäisessä, vuonna 2001 julkaistussa tiedonannossa määrittelemä filosofia, periaatteet ja tavoitteet eivät ole muuttuneet. Sen sijaan eräät ehdotetuista muutoksista on otettu huomioon, sillä ne rikastuttavat alun perin tehtyä ehdotusta.

⁽¹⁾ KOM(2001) 35 lopullinen.

⁽²⁾ KOM(2004) 654 lopullinen, 13.10.2004.

1.5 Ennen kuin tarkastellaan uuden direktiiviehdotuksen sisältämien muutosten luonnetta ja kattavuutta, on syytä palauttaa mieliin muutamia tärkeimmistä kompastuskivistä, joihin alkuperäisessä ehdotuksessa oli langettu:

- Koko direktiivin tarpeellisuus on asetettu kyseenalaiseksi.
- On moitittu sitä, ettei satama-alan sosiaalista ulottuvuutta ole otettu huomioon. Komitea on pahoitellut tätä jo vuonna 1997 julkaistusta vihreästä kirjasta lähtien⁽³⁾, ja moite on toistettu vuonna 2001 tehdyn direktiiviehdotuksen yhteydessä.
- EY:n perustamissopimuksen 86 artiklassa mainittuja turvallisuuden ja ympäristönsuojelun vaatimuksia sekä julkisen palvelun käsitettä ei myöskään ole otettu riittävästi huomioon.
- Luotsaus olisi jätettävä direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle (parlamentin esittelijä oli ehdottanut, että soveltamisala ei kattaisi myöskään huolintaa, mutta parlamentissa asiaa käsitelleen valiokunnan enemmistö ei kannattanut ehdotusta).
- Omahuollinnan periaate ja sen kattavuus sekä etenkin edelleen esitetty mekaaninen vaatimus, että satamissa on kussakin oltava vähintään kaksi palveluntarjoajaa, ovat herättäneet paljon arvostelua ja saaneet aikaan jopa Euroopan laajuisen satamatyöntekijöiden lakon.
- Toimilupien voimassaoloajasta on keskusteltu pitkään, samoin kuin uusien tulokkaiden entisille palveluntarjoajille maksamista korvauksista. Tarkoituksena ei ole ollut jarruttaa investointeja edes toimiluvan umpeutuessa, vaan turvata palveluntarjoajien taloudelliset edut.
- Markkinoiden avaamista mahdollisimman monelle palveluntarjoajalle on arvosteltu investointien taloudellisen tehokkuuden ja kannattavuuden sekä markkinoiden todellisen laajuuden vuoksi ja kehittämisstrategian noudattamisen sekä satamien erikoistumisen kaltaisten muiden näkökohtien takia.

2. Komission uusi direktiiviehdotus

2.1 Nyt tehtyyn ehdotukseen sisältyy erittäin hyvin argumentoitu perusteluosa ja useita johdantokappaleita. Komissio toteaa ottavansa uudelleen esiin vuonna 2001 tehdyn alkuperäisen ehdotuksen mutta ottavansa kuitenkin huomioon vuonna 2002 tekemänsä muutetun ehdotuksen sekä neuvoston yhteisen kannan ja parlamentin toisen käsittelyn jälkeen käydyt sovittelumenettelyt tuloksena syntyneet tekstit.

⁽³⁾ ETSK:n lausunto aiheesta ”Satamia ja meriliikenteen infrastruktuureja koskeva vihreä kirja”, EYVL C 407, 28.12.1998, s. 92.

2.2 Yhteisön aloitteen tekemistä perustellaan ensisijaisesti seuraavilla seikoilla:

- perustamissopimuksessa mainitut neljä perusvapautta
- neuvoston esittämät pyynnöt
- liikenteeseen liittyvät yhä lisääntyvät tarpeet (vrt. vuonna 2001 julkaistu valkoinen kirja) ja tarve siirtää huomattava osa kyseisestä liikenteen kasvusta meriväylille
- tarve saattaa sisämarkkinoiden toteuttaminen päätökseen ja tarve satamien avoimeen, sisäiseen ja keskinäiseen kilpailuun yhdenmukaistetuin säännöin
- työpaikkojen luominen ja työntekijöiden sosiaalisten oikeuksien kunnioittaminen.

2.3 Vuonna 2001 tehtyyn alkuperäiseen ehdotukseen verrattuna filosofia, alkuperäiset periaatteet sekä lukuisat näkökohdat eivät ole muuttuneet.

2.4 Muutoksia ei ole tehty etenkin seuraaviin seikkoihin:

- soveltamisala
- toimiluvan myöntämisperusteet
- luotsaus, jonka katsotaan olevan kaupallinen palvelu
- sataman hallintoelimen kirjanpidon tai satamajärjestelmän avoimuus (jota, toisin kuin edellisiä kysymyksiä, ei ollut vastustettu ja jota käsitellään rahoituksen avoimuudesta ja valtiontukien suuntaviivoista annetussa direktiivissä).

2.5 Komission esittämät keskeiset uudet elementit liittyvät seuraaviin seikkoihin:

- Lastinkäsittelyyn ja matkustajiin liittyvien operaatioiden omahuollinnan suorittaisi tietyissä olosuhteissa maahenkilöstön lisäksi laivan henkilökunta.
- Palveluntarjoajien ja omahuollinnasta vastaavien tahojen toimiluvista tulee pakollisia. Satamassa jo toimivien palveluntarjoajien on hankittava uusi toimilupa ”kohtuullisessa määräajassa” noudattaakseen direktiivin säännöksiä. Asiassa otettaisiin kuitenkin huomioon markkinoilla jo toimivien palveluntarjoajien oikeudet odotukset enintään yhden vuoden ajan siitä, kun direktiivi on saatettu osaksi jäsenvaltion lainsäädäntöä.
- Yleisenä periaatteena on, että mahdollisimman moni palveluntarjoaja pääsee laajasti määriteltyjen satamapalvelujen markkinoille ja että palveluntarjoajien lukumäärän rajoittaminen on poikkeus (9 artikla).
- Toimiluvan voimassaoloa muutetaan sen mukaan, millaisia investointeja palveluntarjoaja pystyy tekemään, ja ottamalla huomioon irtaimen ja kiinteän omaisuuden arvon alenemista koskevat säännöt.
- Satamien väliseen kilpailuun sovelletaan avoimuusdirektiiviä (16 artikla) ja valtiontukien suuntaviivoja koskevaa direktiiviä (17 artikla).

3. Alkupohdintoja

3.1 Muutamat merisatamat kuuluvat julkisen vallan (kuntien tai muiden paikallis- ja alueviranomaisten, julkisten laitosten jne.) piiriin tai hallintaan. Hallintoelimet noudattavat tällöin joko kaikilta osin tai osittain julkisen kirjanpidon sääntöjä ja seuraavat toimintaansa laskentatoimen avulla. Merisatamien käytänteiden ja tilien tulisi olla jäsenvaltion kilpailuviranomaisten ja tarvittaessa alueiden tai jäsenvaltioiden tilintarkastustuomioistuinten alaisia. Näiden valvontaelinten selvitykset olisi toimitettava komissioon kilpailun pääosastoon.

3.2 Merisatamia on alettu viime vuosina yksityistää useimmissa uusissa jäsenmaissa ja vanhoissa jäsenmaissa. Monista satamista on tullut osakeyhtiöitä.

3.3 Euroopan tärkeimmät satamat sijaitsevat Pohjanmeren ja Englannin kanaalin tuntumassa. Tavaroiden tonnimäärät ja käsiteltävien konttien määrät vaihtelevat suuresti sen mukaan, minkä meren äärellä kyseiset eurooppalaiset satamat sijaitsevat. Ehdotetun direktiivin soveltamisala kattaa satamat, joissa käsitellään tavaraa 1,5 miljoonasta tonnista kymmeneen, jopa satoihin miljooniin tonneihin ja konttien määrä ylittää useisiin miljooniin vuodessa (esimerkiksi Rotterdamissa ja Antwerpenissa). Komitea katsoo, että sovellettaessa yhdenmukaisia sääntöjä merisatamiin, joiden koko, toiminta, omistuspohja ja hallintotapa poikkeavat suuresti toisistaan, on olemassa vaara, etteivät säännöt vastaa todellisuutta eivätkä satamien todellisia tarpeita. Satamat ovat jo pitkään kilpailleet keskenään. Olisi otettava huomioon toissijaisuutta ja suhteellisuutta koskevat näkökohdat.

3.4 Useat satamat tarjoavat itse joukon perusrakenteita ja tuottavat meriliikenteen kannalta olennaisia palveluita. Ne eivät katso, että niiden toimivallan olisi rajoitettava sataman meri- ja maa-alueen hallintoihin, niiden ylläpitoon ja satamalaitureiden ylläpitoon. Tiettyjen palveluiden tarjoaminen saattaa vastata yleisen hyödyn asettamaa vaatimusta tai satamaviranomaisen pyrkimystä kokonaisvaltaiseen rahoitustasapainoon tai jopa yksityisomistuksessa olevien satamien osakkaille jaettavaan voittoon. ”Ristikkäisten tukien” kielto heikentäisi satamien investointikykyä.

3.5 Komitea pahoittelee sitä, ettei vihreän kirjan ilmestymisen ja ensimmäisen satamapaketin jälkeen tapahtunutta huomattavaa kehitystä ole otettu huomioon. Komitea kehottaa komissiota tarkistamaan ehdotuksensa ja tekemään sitä varten objektiivisen vaikutustutkimuksen, jossa otetaan huomioon Euroopan satamien nykytodellisuus ja niiden kiistämätön kansainvälinen kilpailukyky. Komitea panee merkille komission ilmoittaneen komitean järjestämässä kuulemistilaisuudessa 31. tammikuuta 2005, että kyseinen tutkimus on tarkoitus julkaista vuoden 2005 kesäkuun loppupuolella. Koska alalla ei ole toimivaltaista työmarkkinakomiteaa, ETSK katsoo, että olisi kuultava myös työmarkkinaosapuolia. Tehtäessä ehdotukseen huomattavia muutoksia olisi noudatettava moitteettomalle säädoskäytännölle tavanomaisia menettelyjä (osallistuminen ja kuuleminen sekä etenkin vaikutustutkimukset). Toisessa ehdo-

tuksessa on näet seurailtu hyvin tarkkaan ensimmäistä tekemättä riittävästi valmistelutyötä.

3.6 Satama muodostaa monimutkaisen logistisen kokonaisuuden, joka on sidoksissa maantieteelliseltä ja taloudelliselta kooltaan vaihtelevaan alueelliseen, valtakunnalliseen tai jopa kansainväliseen vaikutusalueeseen sekä sisävesiliikenne-, rautatie-, maantie-, siirtotukisto- ja rannikkovesiliikennetyksiin. Sataman on laadittava strategioita, jotka liittyvät sen taloudelliseen vaikutuspiiriin kuuluvan maantieteellisen sektorin kehittämiseen, sen kattamaan työssäkäyntialueeseen sekä alueella ilmeneviin taloudellisiin tarpeisiin ja niiden kehittämiseen. Komitean mielestä on aiheellista edistää merikuljetuksia suosivaa intermodaalisuutta, etenkin rannikkomerenkulkua. Direktiiviehdotuksessa ei kuitenkaan nyky muodossaan käsitellä suoranaisesti tätä huutavaa tarvetta.

3.7 Kaupallisten, tiettyyn toimintaan erikoistuneiden tai yleissatamien tehtävä — olivatpa satamat julkisessa tai yksityisessä omistuksessa — ei ole toimia pelkästään multimodaalikeskuksen materiaalisena tukikohtana (kulkuväylät, satama-altaat, laiturit ja maa-alueet). Satamille on myös maksettava taloudellinen korvaus niiden tehtävästä organisoijina, tilanjärjestäjinä ja perusrakenteiden kehittämisen ennakoijina. Niiden on tietyillä aloilla pystyttävä korvaamaan yksityisten operaattoreiden mahdollisia puutteita, jotta intermodaalikeskus säilyy toimivana.

3.8 Satamien kehittämishankkeita ja niiden erikoistumisalaa on kunnioitettava. Käytettävissä olevan tilan ja kulkuyhteyksistä johtuvien materiaalien syiden lisäksi palveluntarjoajien määrää olisi myös voitava rajoittaa, jotta niiden toiminta olisi taloudellisesti tehokasta ja kannattavaa, operaatiot olisivat turvallisia, satama pystyisi organisoimaan toimintansa, taattaisiin ympäristö- ja sosiaaliset näkökohdat sekä pidettäisiin huolta työpajoista. Tämä kuuluu ensisijaisesti toissijaisuusperiaatteen piiriin. Ankara kilpailu voi sitä paitsi johtaa resurssien ja osaamisen hajontaan, mikä on sataman käyttäjien edun kannalta haitallista.

3.9 Komitea myöntää, että komission uudessa ehdotuksessa satamaviranomaisille jätetään aiempaa enemmän joustovaraa niiden päättäessä tarjoajien määrästä palveluluokittain sataman luonteen ja paikallisten olosuhteiden mukaan.

3.10 Toimivaltaisen viranomaisen palveluntarjoajille myöntämien toimilupien ja lisenssien tai toimivaltaisen viranomaisen ja palveluntarjoajien välisten kaupallisten sopimusten voimassaoloaika on suhteutettava niiden investointien luonteeseen ja suuruuteen, joita palveluntarjoajat joutuvat tekemään täyttääkseen toimilupien, lisenssien tai sopimusten ehdot, jotta niiden kesto mahdollistaa riittävän kuoletusajan ja investoitujen pääomien kannattavuuden (10 vuotta, jos ei ole tehty merkittäviä investointeja, 15 vuotta, jos on tehty merkittäviä investointeja irtaimeen omaisuuteen ja koulutukseen, ja 45 vuotta, jos on tehty merkittäviä investointeja kiinteään omaisuuteen ja sitä vastaavaan irtaimeen käyttöomaisuuteen).

3.11 Satamatoiminnan harjoittajien oikeuksia ja toimintaedellytyksiä ei saa muuttaa direktiivin voimaantumisen myötä, jos satama-aluetta koskevat vuokrasopimukset on tehty ja huolinta-toiminnan edellyttämät luvat saatu ennen direktiivin voimaantumista. Tällaiset muutokset olisivat verrattavissa siihen, että satamaviranomaisten sopimusperusteiset velvoitteet perutaan, mikä edellyttäisi valtion ottavan vastuun luvista.

3.12 Komitea panee merkille, että huolintaa ja luotsausta koskevat muutokset eivät vastaa komitean, useiden valtioiden ja parlamentin aiemmin ilmaisemia odotuksia. (4)

3.13 Satamapalvelujen työpaikat eivät ole sidoksissa palveluntarjoajien määrään, kuten komissio toteaa, vaan sataman todelliseen liikenteeseen ja/tai palveluiden monipuolistamiseen. Palveluntarjoajien määrän moninkertaistaminen ei lisää työpaikkoja monin verroin. Uusia työpaikkoja luodaan vain, jos liikenne lisääntyy ja satama tarjoaa muita kuin perinteisiä palveluita.

3.14 Merten moottoriteiden ja sisämarkkinoiden rannikkoliikenteen huolintaa ja omahuolintaa koskevat säännökset asettivat pohjimmiltaan kyseenalaisiksi useimmissa maissa voimassa olevat työehtosopimukset. Ehdotetun direktiivin osalta niiden voitaisiin toisinaan katsoa olevan yhteisön kilpailulainsäädännön vastaisia, vaikka ne pätevät kansallisessa ja kansainvälisessä työmarkkina- ja työlainsäädännössä. Tuomioistuimien myöntää, että työehtosopimusten noudattamisen vuoksi lainsäädännön soveltaminen saattaa rajoittaa vain kilpailuun. Kansainvälisellä tasolla useat jäsenvaltiot ovat ratifioineet ILO:n meriyleissopimukset satamahuolinnasta (5) sekä miehistön työoloista ja työsuojelusta. Komitea huomauttaa, että komission esittämässä säännöksissä ei oteta huomioon näitä kolmikantapohjalta neuvoteltuja määräyksiä.

3.15 Komitea kiinnittää huomiota palvelumarkkinoiden kovaan kilpailuun sekä satamahuolinnassa laatuun, turvallisuuteen ja jatkuvuuteen. Jos satamahuolinnassa sallitaan omahuolinta, nykyisten huolintayritysten ja omahuolitsijoiden kilpailuedellytykset muodostuvat erilaisiksi. Satamahuolintayritykset ovat vakiinnuttaneet asemansa satamissa yksityistämistoimin tai kilpailullisin keinoin ja investoineet kalustoon ja infrastruktuuriin. Omahuolitsijat voivat sen sijaan tulla satamapalvelumarkkinoille ilman minkäänlaisia kilpailupaineita ja investointivelvoitteita ja toisin kuin huolintayritykset hyödyntää muiden luomia rakenteita maksutta ja harjoittaa toimintaansa ilman aikarajoituksia. Tapaturmien vaara on satamissa tavanomaista suurempi, ja siksi tiukennettujen työsuojeluväimusten noudattaminen ja valvonta on välttämätöntä. Jos omahuolinta sallitaan, on varauduttava tapaturmien lisääntymiseen. Vaikka

ehdotetulla direktiivillä todetaan olevan sosiaalinen ulottuvuus, sen säännöksissä ei itse asiassa huomioida satamatyöntekijöiden toivomuksia. He pelkäävät, että vakaat, ammattitaitoa edellyttävät, sopimuspalkkaiset työpaikat katoavat ja korvautuvat tilapäisillä työpaikoilla, joiden ehdoista sovitaan yksilöllisesti. He pelkäävät myös, että kun huolitsijat pakotetaan kilpailuun, sosiaalietuja ja palkkaa koskevat takuut katoavat. Omahuolinta lisää laivahenkilökunnan työtaakkaa ja kasvattaa tapaturmariskejä, koska alusten henkilökunta on usein supistettu minimiin. Tämä aiheuttaisi lisävastuuta ja -velvollisuuksia myös alusten päälliköille.

3.16 Komitea katsoo, ettei luotsausta voi rinnastaa pelkästään kaupalliseen palveluun. Siinä on kyse monimutkaisten teknisten taitojen soveltamisesta käytäntöön sekä toisinaan muuttuvien paikallisten olojen tuntemuksesta, jonka avulla varmistetaan lastina olevista tuotteista riippuen kuljetuksen, lähialueella asuvan väestön ja ympäristön turvallisuus. Kyseessä on siis yleishyödyllinen palvelu, joka ei ole perusluonteeltaan kaupallista, vaikka se usein annetaan satamaviranomaisen valvonnassa toimivien yksityisyriyten tehtäväksi. Luotsaus olisi tällä perusteella jätettävä direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle. Tämä ei estä satamia myöntämästä tähänastiseen tapaan luotsauslupaa kapteeneille, jotka kokemuksensa ja paikallistuntemuksensa ansiosta pystyvät itse luotsaamaan aluksensa laituriin ilman apua. On kuitenkin otettava huomioon, että useat alukset kuljettavat vaarallisia aineita, jotka vaarantavat toisten alusten, satamarakenteiden, satamassa työskentelevien henkilöiden ja lähialueen väestön turvallisuuden.

3.17 Komitea panee merkille, että satamat ovat myös paikka, jossa satamavaltiot harjoittavat suvereenisti toimivaltansa, johon direktiivillä ei saa kajota, vaikka tietyt tehtävät (osallistuminen terrorismin, järjestäytyneen rikollisuuden ja laitoman maahanmuuton torjuntaan, mistä koituu satamille usein pakollisia kustannuksia ja investointeja) voidaan siirtää satamaviranomaiselle.

3.18 Toimilupaa koskevat uudet säännökset ovat itsestään selviä ja terveitä toimenpiteitä. Lupa-asiakirjoja laadittaessa on kuitenkin otettava huomioon paikalliset olot ja erityispiirteet. Komitealla ei ole mitään sitä vastaan, että merisatamiin sovelletaan avoimuuden ja erillisen kirjanpidon periaatteita. Komitea voi vain todeta, että periaatteita on noudatettava ”avoimuusdirektiivin” mukaisesti.

3.19 Direktiivissä olisi määriteltävä konkreettisesti ne ehdot, jotka satamapalveluiden tarjoajien on täytettävä, jotta toimilupaa voidaan pidentää 8, 12 tai 30 vuoden jälkeen.

(4) ETSK:n lausunto aiheesta ”Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi satamapalvelujen markkinoille pääsystä”, EYVL C 48, 21.2.2002, s. 122.

(5) Hyvin monet EU:n rannikkojäsenvaltiot ovat ratifioineet erityisesti ILO:n yleissopimuksen N:o 137. Siinä määrätään, että tietyn sataman satamatyöntekijät on kirjattava yhteiseen rekisteriin ja että heille on annettava etusija satamatyöhön.

3.20 Ehdotuksen perimmäisenä tarkoituksena näyttää olevan laskea satamapalveluiden kustannuksia. Komitea katsoo kuitenkin, että turvallisuus- ja ympäristömääräysten noudattaminen ja sosiaalisten oikeuksien kunnioittaminen ovat yhtä lailla tärkeitä kriteereitä tarkasteltaessa satamien tehokasta toimintaa kuljetusten taloudellisista näkökohdista ja niiden turvallisuuden ja säännöllisyyden kannalta.

3.21 Koska tilanteet, valtioiden tai kuntien säännöt ja käytännöt sekä hallintoelinten ja viranomaisten velvoitteet poikkeavat suuresti toisistaan, annettavissa säännöissä on otettava kaikilta osin huomioon kunkin sataman ominaispiirteet. Jokaisessa satamassa on vuosien mittaan tehty mukautuksia ja niissä toimitaan alueellisesti suotuisimmilla ehdoilla. Pyrkimys yhtenäistää toimintaedellytyksiä saattaa vaikuttaa kielteisesti satamien toimintaan.

3.22 Komitea panee etusijalle lainsäädännön johtotähtenä asetetun subsidiariteetin ja satamien kehittämistoimien johdonmukaisuuden paikallistasolla pikemminkin kuin ehdotetun direktiivin tavoitteeksi asetetut yhdenmukaiset säännökset. Satamien välillä on huomattavia koko- ja luonne-eroja. Palvelutarjoajien liiallinen kilpailu tiettyssä satamassa saattaisi johtaa yli-investointeihin, sekaannuksiin ja sosiaalisten olojen heikkeneemiseen.

3.23 Komitea katsoo, että jäsenvaltioissa toimivilla kartellienvastaisilla ja auditointielimillä tulisi toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteiden mukaisesti olla oikeus ryhtyä toimiin, jos satamaviranomainen keskittää satamapalvelut valvontaansa ilman taloudellista perustetta tai julkisen palvelun tarvetta tai jos avoimuuden periaatetta ja kirjanpitosääntöjä ei noudateta. Yhteisön olisi ryhdyttävä toimiin kilpailun tai valtiontukien alalla ennen kaikkea erityistapauksissa, esimerkiksi jos jäsenvaltioiden kilpailuviranomaiset ja alueen tai jäsenvaltion tilintarkastustuomioistuimet eivät huolehdi valvonnasta voimassa olevan yhteisön lainsäädännön kannalta tyydyttävällä tavalla.

3.24 Valtiontukia koskeva komission oikeuskäytäntö antaa aiheen pohdintaan, voidaanko kulkuväylien kunnostamiseen ja tiettyihin toimintoihin liittyvät tietyt kustannukset (ruoppaus tai väylien ja valuma-alueiden avaaminen) säilyttää maksettavaksi kunnallis- tai valtionverotuksesta saatavin varoin.

3.25 Kulloiseltakin yhteisöltä voidaan kerätä veroja vain yleishyödyllisiin tarkoituksiin, mutta ei pelkästään merisatamien ensisijassa suurimpien (kotimaisten ja kansainvälisten) käyttäjien kustannusten pienentämiseksi. Yleishyödyllinen palvelu on määriteltävä demokraattisesti eikä markkinatekijöiden perusteella.

4. Päätelmät

4.1 Olisi ollut parempi antaa puitedirektiivi, joka ei olisi ollut niin yksityiskohtainen kuin nyt tehty ehdotus direktiiviksi ja jossa olisi jätetty toissijaisuudelle riittävästi tilaa. Maininta asianmukaisen avoimuuslainsäädännön tai julkisia hankintoja koskevan lainsäädännön noudattamisesta olisi riittänyt tarvittamatta puuttua satamapalveluihin sovellettavan lainsäädännön yksityiskohtiin. Yhteisöpuitein ei pidä kajota satamahallinnon etuoikeuteen turvata sen valvottavaksi uskotun yleisen edun toteutuminen.

4.1.1 Edellä mainittu puitedirektiivi ei saisi vaikuttaa millään tavoin jäsenvaltioiden oikeuksiin ja velvollisuuksiin, jotka liittyvät niiden sosiaali- ja työolainsäädäntöön, kansanterveyttä ja ympäristöä koskevaan lainsäädäntöön, turvallisuuslainsäädäntöön, yleistä järjestystä tai yleishyödyllisiä palveluita koskevaan lainsäädäntöön. Se ei myöskään saa vaikuttaa jäsenvaltion lainsäädännön mukaisiin työehtosopimuksiin. Puitedirektiivissä olisi otettava niin ikään huomioon jäsenvaltioiden kansainväliset sitoumukset, kuten ILO:n meriyhteisöpuite.

4.1.2 Komitea pahoittelee kaiken kaikkiaan sitä, ettei ehdotetusta direktiivistä ole tehty vaikutusarviointia, vaikka komissio on hallintotavasta julkaistun valkoisen kirjan jälkeen sitoutunut noudattamaan parempaa säädöskäytäntöä. Kaikkiin yhteispäätösmenettelyn alaisiin säädösehdotuksiin olisi sisällytettävä vaikutusarviointi sekä tiedot etenkin työmarkkinaosapuolten kuulemisesta.

Bryssel 13. heinäkuuta 2005

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Anne-Marie SIGMUND

LIITE 1

Euroopan- talous- ja sosiaalikomitean lausuntoon

Seuraavat muutosehdotukset, jotka saivat vähintään neljänneksen annetuista äänistä, hylättiin käsittelyssä.

Kohta 1.5

Muutetaan seuraavasti:

"Ennen kuin tarkastellaan uuden direktiiviehdotuksen sisältämien muutosten luonnetta ja kattavuutta, on syytä palauttaa mieliin muutamia seikkoja, joita ETSK piti alkuperäisen ehdotuksen tärkeimpinä kompastuskivinä ~~tärkeimistä kompastuskivistä, joihin alkuperäisessä ehdotuksessa oli langettu.~~"

Perustelu

Selvyyden vuoksi on syytä mainita, kuka kyseisiä seikkoja pitää kompastuskivinä, sillä sitä on vaikea päätellä edellisten kohtien perusteella, joissa puhutaan neuvostosta ja parlamentista.

Äänestystulos

Puolesta: 42

Vastaa: 63

Pidättyi äänestämästä: 3

Kohta 3.1

Muutetaan kuulumaan seuraavasti:

"Muutamit merisatamat kuuluvat julkisen vallan (kuntien tai muiden paikallis- ja alueviranomaisten, julkisten laitosten jne.) piiriin tai hallintaan. Hallintoelimet noudattavat tällöin joko kaikilta osin tai osittain julkisen kirjanpidon sääntöjä ja seuraavat toimintaansa laskentatoimen avulla. Euroopan komissiolle kuuluviin toimivaltuuksiin puuttumatta tulisi merisatamien käytänteiden ja tilien ~~tulisi~~ olla jäsenvaltion kilpailuviranomaisten ja tarvittaessa alueiden tai jäsenvaltioiden tilintarkastustuomioistuinten alaisia. Näiden valvontaelinten selvitykset olisi toimitettava komissioon kilpailun pääosastoon."

Perustelu

Esitetyllä menettelyllä ei saa syrjäyttää komissiolla olevia toimivaltuuksia.

Äänestystulos

Puolesta: 54

Vastaa: 71

Pidättyi äänestämästä: 5

Kohta 3.1

Siirretään kohta 3.1 kohtien 3.17 ja 3.18 väliin ja korjataan vastaavasti luvun 3 numerointi.

Perustelu

Kohdan sisältö on liian tekninen, jotta sen voisi laittaa alkuhuomautukseksi. Teksti sopii paremmin rahoitusta käsittelevien kohtien yhteyteen.

Äänestystulos

Puolesta: 50

Vastaa: 74

Pidättyi äänestämästä: 10

Kohta 3.4

Poistetaan viimeinen virke.

"Useat satamat tarjoavat itse joukon perusrakenteita ja tuottavat meriliikenteen kannalta olennaisia palveluita. Ne eivät katso, että niiden toimivallan olisi rajoitettava sataman meri- ja maa-alueen hallinnointiin, niiden ylläpitoon ja satamalaitureiden ylläpitoon. Tiettyjen palveluiden tarjoaminen saattaa vastata yleisen hyödyn asettamaa vaatimusta tai satamaviranomaisen pyrkimystä kokonaisvaltaiseen rahoitustasapainoon tai jopa yksityisomistuksessa olevien satamien osakkaille jaettavaan voittoon. ~~Ristikkäisten tukien kieltö heikentäisi satamien investointikykyä.~~"

Perustelu

Satamien välinen tasapuolinen kilpailu ei siedä ristikkäisiä tukia. Ne hämärtävät omakustannushintoja, jotka vähintään tulee veloittaa, ja ovat niin ollen avoimuuden esteenä.

Äänestystulos

Puolesta: 61

Vastaa: 80

Pidättyi äänestämästä: 6

Kohta 3.6

Poistetaan kaksi viimeistä virkettä.

"Satama muodostaa monimutkaisen logistisen kokonaisuuden, joka on sidoksissa maantieteelliseltä ja taloudelliselta kooltaan vaihtelevaan alueelliseen, valtakunnalliseen tai jopa kansainväliseen vaikutusalueeseen sekä maayhteyksiin. Sataman on laadittava strategioita, jotka liittyvät sen taloudelliseen vaikutuspiiriin kuuluvan maantieteellisen sektorin kehittämiseen, sen kattamaan työssäkäyntialueeseen sekä alueella ilmeneviin taloudellisiin tarpeisiin ja niiden kehittämiseen. ~~Komitean mielestä on aiheellista edistää merikuljetuksia suosivaa intermodaalisuutta, etenkin rannikkomerenkulkua. Direktiiviehdotuksessa ei kuitenkaan nyky muodossaan käsitellä suoranaisesti tätä huutavaa tarvetta.~~"

Perustelu

Pääosa satamien vaikutusalueesta on merikuljetusten ulottumattomissa. Jo siksi ei ole järkevää asettaa merikuljetuksia etusijalle sen paremmin kuin viitata huutavaan tarpeeseen. Itse asiassa olisi oikeutetumpaa esittää samansisältöinen vetoomus sisävesiliikenteen puolesta. Sen lisäksi rannikkomerenkulkua edistetään jo mm. "Merten moottoritiet" -ohjelman yhteydessä.

Äänestystulos

Puolesta: 59

Vastaa: 83

Pidättyi äänestämästä: 9

Kohta 3.17

Poistetaan.

"Komitea panee merkille, että satamat ovat myös paikka, jossa satamavaltiot harjoittavat suvereenisti toimivaltaansa, johon direktiivillä ei saa kajota, vaikka tietyt tehtävät (osallistuminen terrorismin, järjestäytyneen rikollisuuden ja laittoman maahanmuuton torjuntaan, mistä koituu satamille usein pakollisia kustannuksia ja investointeja) voidaan siirtää satamaviranomaiselle."

Perustelu

Komission ehdotuksessa tämä asia ilmaistaan jo monisanaisesti. Lausunnon teksti antaa kuitenkin myös ymmärtää, että mikäli valtio siirtää jonkin tehtävän satamalle maksamatta siitä hyvityksiä, sataman ei tarvitse laskuttaa kyseisiä kustannuksia asiakkaalta, mikä synnyttää jälleen epätervettä kilpailua satamien välillä.

Äänestystulos

Puolesta: 55

Vastaa: 84

Pidättyi äänestämästä: 13

Poistetaan kohdat 3.23 ja 3.24.~~3.~~~~234~~~~tiontukia koskeva komission oikeuskäytäntö antaa aiheen pohdintaan, voidaanko kulkuväylien kunnostamiseen ja tiettyihin toimintoihin liittyvät tietyt kustannukset (ruoppaus tai väylien ja valuma alueiden avaaminen) sälyttää maksettavaksi kunnallis- tai valtionverotuksesta saatavin varoin.~~~~3.24 Kulloiseltakin yhteisöltä voidaan kerätä veroja vain yleishyödyllisiin tarkoituksiin, mutta ei pelkästään merisatamien ensisijassa suurimpien (kotimaisten ja kansainvälisten) käyttäjien kustannusten pienentämiseksi. Yleishyödyllinen palvelu on määriteltävä demokraattisesti eikä markkinatekijöiden perusteella."~~**Perustelu**

Satamaviranomaiselle sataman ylläpidosta koituvat kulut tulee veloittaa käyttäjiltä tai satamaviranomaisen sidosryhmiltä. Kohdissa annetaan kuitenkin ymmärtää, että yleinen hyöty oikeuttaisi pidättymään tästä.

Äänestystulos

Puolesta: 55

Vastaa: 82

Pidättyi äänestämästä: 17

Kohta 3.25

Lisätään uusi kohta 3.25.

"Komitea kehottaa, että Euroopan komissio, nyt käsillä olevasta ehdotuksestaan riippumatta, viipymättä esittelee kaikki ehdotuksensa yhteisön suuntaviivoiksi satamatoiminnan julkisesta rahoituksesta ja siitä, minkä tyyppinen satamatoiminnan rahoitus on sisämarkkinasääntöjen mukaista, mistä oli puhetta jo 31. tammikuuta 2005 järjestetyssä kuulemistilaisuudessa. Näin tulee menetellä, jotta tulevia satamainvestointeja suunniteltaessa on alusta pitäen määritettävissä, ovatko investoinnit yhdenmukaisia yhteisön oikeuden kanssa."

Perustelu

Vrt. päätösvirke

Äänestystulos

Puolesta: 59

Vastaa: 85

Pidättyi äänestämästä: 14

Kohta 4.1

Muutetaan kuulumaan seuraavasti:

"Vaikka komitea kannattaakin kuljetuksiin liittyvien satamapalvelujen vapauttamista muiden kuljetuspalvelujen tavoin, katsoo se kuitenkin, että olisi ollut parempi antaa puitedirektiivi, joka ei olisi ollut niin yksityiskohtainen kuin nyt tehty ehdotus direktiiviksi ja jossa olisi jätetty toissijaisuudelle riittävästi tilaa. Maininta asianmukaisen avoimuuslainsäädännön tai julkisia hankintoja koskevan lainsäädännön noudattamisesta olisi riittänyt tarvitsematta puuttua satamapalveluihin sovellettavan lainsäädännön yksityiskohtiin. Yhteisöpuitein ei pidä kajota satamahallinnon etuoikeuteen turvata sen valvottavaksi uskotun yleisen edun toteutuminen, mikä ei kuitenkaan saa vaikuttaa rehtiin kilpailuun eikä avoimuuteen."

Perustelu

Asiasta ei ollut valmisteluryhmässä erimielisyyttä, ja ehdotettu muutos ilmaisee hyvin sen kontekstin, jossa komitean huomiot ja päätelmät tulee tulkita. Yleinen etu ei voi vapauttaa soveltamasta edellä mainittuja kahta EU:n peruseriaa-tetta, jotka ovat tasavertaisuus kilpailuasioissa sekä avoimuus.

Äänestystulos

Puolesta: 61

Vastaa: 86

Pidättyi äänestämästä: 12