

VEO Ovaska Eeva(LVM), Peltola
 Katja(LVM)

17.09.2021

Asia

Komission tiedonanto/ NAIADES III: Tulevaisuudenkestävän eurooppalaisen sisävesiliikenteen tukeminen

Kokous

U/E/UTP-tunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Euroopan komissio on 24.6.2021 julkaissut tiedonannon NAIADES III: Tulevaisuudenkestävän eurooppalaisen sisävesiliikenteen tukeminen. Tiedonannon liitteenä julkaistiin komission esittämä sisävesiliikenteen toimintasuunnitelma vuosille 2021–2027.

Suomen kanta

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että sisävesiliikenteen päästöjä vähennetään EU:ssa. Kaikkien sektoreiden tulee osallistua päästöjen vähentämiseen. Myös siirtymä sisävesiliikenteeseen sisältää erityisesti EU:n tasolla mahdollisuuksia päästöjen vähentämiseen. Valtioneuvosto pitää tervetulleena, että komissio edistää sisävesiliikenteen päästövähennyksiä vapaaehtoisin toimin, kuten parantamalla tiedonsaantia sisävesiliikenteen päästöistä. Osana ilmastopakettia 14.7.2021 annettuihin lainsäädäntöehdotuksiin, kuten jakeluinfrastruktuuriasetus ja ehdotus energiaverodirektiivin muuttamiseksi otetaan kantaan näitä koskevissa U-kirjelmissä.

Sisävesien maantieteellinen ja logistinen merkitys vaihtelee merkittävästi eri jäsenmaissa. Siksi myös kehittämistarpeet ovat erilaisia, ja niitä arvioitaessa tulisi turvata läheisyys- ja toissijaisuusperiaatteen mukaisesti riittävä mahdollisuus päättää keinoista paikalliset olosuhteet huomioiden.

Jäsenmaiden erityisasema ja kilpailukyky on huomioitava sisävesiliikenteen kehittämistä ja sääntelytarpeita arvioitaessa. Sisävesiliikenteeseen kohdistuvissa kehittämistoimissa tulisi uusien lainsäädäntövelvoitteiden sijasta ensisijaisesti keskittyä tavoitteisiin kannustaviin toimenpiteisiin. Tämä olisi tärkeää erityisesti siltä osin, kuin sääntely kohdistuisi muuhun kuin jäsenvaltioiden väliseen sisävesiliikenteeseen. Esimerkiksi Suomen sisävesiväylät eivät ole suoraan yhteydessä minkään toisen jäsenvaltion vesiväyläverkostoon.

Suomi pyrkii vahvasti siihen, että Suomen sisävesiliikenteessä voitaisiin soveltaa jatkossakin merenkulun kanssa yhteneväisiä sääntöjä. Kuitenkin markkinoillepääsyn turvaamiseksi olisi tärkeää pystyä mahdollistamaan sisävesiliikenteen harjoittaminen Suomessa myös EU:n sisävesiliikennevaatimusten mukaisesti, kuten esimerkiksi miehistön ammattipätevyysvaatimusten kanssa on jo toimittu.

Suomi suhtautuu myönteisesti komission pyrkimykseen yhdistää sisävesiväyläverkosto muihin liikennemuotoihin. Valtioneuvosto pitää tärkeänä varmistaa tiedon saatavuus ja yhteentoimivuus eri logistiikkatoimijoiden kesken koko toimitusketjulla ja erityisesti liikenteen solmupisteissä.

Suomi tukee siirtymistä kohti laajentuvaa digitalisaatiota sisävesiliikenteessä. Digitalisaatio ja automaatio ovat tärkeässä roolissa turvallisen sisävesiliikenteen kehittämisessä ja päästöttömän talouden luomisessa.

Pääasiallinen sisältö

1. Yleistä

Komissio esittää tiedonannossaan sisävesiliikenteen kehittämisen toimintaohjelman (NAIADES III), joka on jatkoa kahdelle aikaisemmalle toimintaohjelmalle ja kattaa vuodet 2021–2027. Toimintasuunnitelma on osa pyrkimystä vastata sisävesiliikennealan kohtaamiin haasteisiin ja saavuttaa Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa (European Green Deal) ja kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa (Sustainable and Smart Mobility Strategy) määritetyt tavoitteet sekä liikenteen päästöttömyys saasteettomuutta koskevan toimintasuunnitelman (Zero Pollution Action Plan) mukaisesti.

Toimintasuunnitelmassa keskitytään kahteen keskeiseen tavoitteeseen: lisätä merkittävästi sisävesiliikenteen sisäisen tavaraliikenteen osuutta ja kapasiteettia ja alan viemiseen kohti peruuttamatonta polkua päästöttömyyteen, mitä tukevat muutos kohti entistä laajempaa digitalisaatiota sekä nykyistä ja tulevaa työvoimaa tukevat liitännäistoimenpiteet.

Komission mukaan keskeisten tavoitteiden saavuttaminen edellyttää yhtenäistä lähestymistapaa ja toimenpidevalikoimaa, johon sisältyvät kuljetusta, ympäristöasioita, digitaalisuutta, energiaa ja verotusta koskevat politiikat, joita tuetaan taloudellisilla kannustimilla.

Tavoitteiden saavuttamiseksi toimintaohjelmassa on määritelty kahdeksan lippulaivatoimenpidettä. Lippulaivatoimenpiteissä korostuu sisävesiliikenteen integrointi entistä tiiviimmin muihin kuljetusmuotoihin ja sisävesiliikenteen kehittäminen entistä ympäristö- ja ilmastoystävällisemmäksi.

2. Rahdin siirtäminen entistä enemmän sisävesireiteille

Lippulaivatoimi 1: Vesiväylien ylläpitäjien avustaminen hyvän palvelutason (hyvien navigointiolojen) varmistamisessa EU:n sisävesiväylillä 31.12.2030 mennessä. Komissio kehottaa jäsenvaltioita tehostamaan väylien kunnostamista ja kunnossapitoa, jotta voidaan pitää yllä ja parantaa navigointiolosuhteita. Samalla se lisää tukeaan hankkeille, joilla pyritään toteuttamaan ja kunnostamaan sisävesiliikenteen TEN-T-verkostoa ja poistamaan pullonkauloja. Osana TEN-T asetuksen tarkastusta 2021 komissio saattaa esittää erityistä sisävesiliikenteen yhteistyökehystä jäsenvaltioiden rajat ylittävien toimien ja hankkeiden koordinoimiseksi sekä arvioi, tarvitseeko hyvien navigointiolojen (GNS) määritelmää yhdenmukaistaa ja onko joitakin vaatimuksia laajennettava koskemaan koko ydinverkkoa. Komissio tukee Verkkojen Eurooppa -välineen (CEF) avulla toimia, joilla autetaan saavuttamaan hyvät navigointiolot, kuten digitaalisten tietojärjestelmien käyttöönottoa sekä Horisontti Eurooppa -puiteohjelman kautta

aluskantojen mukauttamista muuttuviin ympäristö-, ja turvallisuusvaatimuksiin sekä infrastruktuurin turvallisuutta ja kestävyyttä parantavien menetelmien kehitystä.

Komissio aikoo lisätä tukeaan hankkeille, joilla pyritään parantamaan sisämaasatamien infrastruktuurin laatua ja niiden multimodaalisia yhteyksiä raide-, tie- ja meriliikenteeseen.

Komissio valmistelee lisäksi liikenteen varautumissuunnitelman, jolla turvataan toiminnan jatkuvuus merkittävässä häiriötilanteessa varmistamalla koordinoitua politiikkatoimet.

Lippulaivatoimi 2: EU:n yhdistettyjä kuljetuksia koskevien oikeudellisten puitteiden päivittäminen niin, että ne edistävät sisävesiliikennettä. EU:n yhdistetyistä kuljetuksista annettu direktiivi on tällä hetkellä ainoa EU:n suoraan yhdistettyjä kuljetuksia tukeva oikeudellinen väline. Tulevassa tarkistuksessaan komissio sisällyttää sisävesiväylät olennaiseksi osaksi yhdistettyjä kuljetuksia. Olemassa oleva lainsäädäntö on komission mukaan otettava tehokkaaksi työkaluksi, joka tukee multimodaalista rahtiliikennettä (rautatiekuljetukset, sisävesi- ja lähimeriliikenne).

Komissio laatii liikenteen ja logistiikan päästöjen yhdenmukaistettua mittaukseen koskevan eurooppalaisen kehyksen, jota voidaan käyttää tarjoamaan yrityksille ja loppukäyttäjille arvio valintojen hiilijalanjäljestä ja lisäämään kestävämpien liikenteen ja liikkuvuuden ratkaisujen kysyntää.

Komissio on tarkistamassa sisävesiliikenteen markkinoillepääsyä koskevaa lainsäädäntöä sen tarkoituksenmukaisuuden varmistamiseksi ja sisämarkkinoiden sujuvan ja oikeudenmukaisen toiminnan turvaamiseksi.

Komissio ryhtyy lisäksi tarkastamaan sisävesialusten teknisistä vaatimuksista annettua direktiiviä (EU) 2016/1629 parantaakseen harmonisaatiota, pitääkseen yllä tasapuolisia toimintaedellytyksiä ja takaamalla turvallisuuden korkean tason sisämaan navigoinnissa, erityisesti tuomalla käyttöön innovatiivisia ja vähäpäästöisiä aluksia.

3. Siirtymä päästöttömään sisävesiliikenteeseen

Päästötöntä vesiliikennettä koskeva eurooppalainen kumppanuus edistää päästöttömän alusteknologian, innovatiivisten työntövoimajärjestelmien ja kestävien polttoaineiden tutkimusta myös tiiviissä yhteistyössä akkualan allianssin, Euroopan puhtaan vedyn allianssin sekä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden arvoketjuyhteenliittymän kanssa.

Komissio arvioi tarvetta lainsäädäntötoimille, joilla edistetään nollapäästöisten alusten käyttöönottoa, mm. varmistamalla, että ei-tiellä liikkuvien työkoneiden epäpuhtauksista annettu asetus (EU) 2016/1628 implementoidaan täysimittaisesti.

Lippulaivatoimi 3: Innovatiivisten ja vähäpäästöisten alusten sertifiointimenettelyjen nopeuttaminen. Komissio määrittää parhaan tavan innovatiivisten ja vähäpäästöisten alusten turvatestausten ja sertifiointin nopeuttamiseksi.

Eri ohjelmat¹ voivat harkita pilottihankkeiden käynnistämistä sääntelyn kehittämiseksi. Alan pieniä toimijoita avustetaan julkisesti alueellisella ja kansallisella tasolla,

¹ Kuten Horizon Europe, CEF, LIFE tai alueelliset rahastot.

jokitoimikunnissa ja EU:n tasolla sekä mahdollisten yhteishankintojen ja innovaatioiden avulla. Energiaverodirektiivin tarkastuksessa esitetään EU:n vähimmäisverokantaa polttoaineen ympäristöystävällisyyden mukaan. Rautatieyrityksille myönnettäviä valtiontukia koskevien suuntaviivojen tarkistuksen yhteydessä komissio pyrkii yksinkertaistamaan liikenteen yhteensovittamisen tukea koskevia valtiontukisääntöjä. Tarkoituksena on tarkastella sisävesiliikenteen sisällyttämistä rautateiden tukisääntöihin ja mahdollisuutta vapauttaa ennakkoilmoitusvelvollisuudesta ne tietyt valtiontukitoimet, joihin liittyvä kilpailun vääristymisen riski on rajallinen. Lisäksi tarkistetaan ympäristönsuojelun ja energian valtiontukea koskevia suuntaviivoja ja mahdollista laajentamista vesiliikenteeseen.

Lippulaivatoimi 4: Ilmasto- ja ympäristötavoitteiden huomioon ottaminen sisävesiliikenteen investoinneissa. Komissio antaa tekniset ohjeet ilmastokestävyyden varmistamiseen auttaakseen hankkeiden toteuttajia huomioimaan ilmasto- ja ympäristötavoitteet investoitaessa liikenneinfrastruktuuriin. Lisäksi tuetaan vesipuitedirektiivin ja navigointikäytäntöjen parempaa yhdistämistä. Komissio käynnistää tutkimuksen tiettyjen joki- ja merisatamien satamatoimintojen mahdollisista ympäristövaikutuksista.

Lippulaivatoimi 5: Sisävesisatamien kehittäminen multimodaaliseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurikeskuksiksi. Komissio on ehdottanut vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun direktiivin (AFID) tarkistamista vuonna 2021, tarkoituksenaan varmistaa, että päästöttömien alusten edellyttämä lataus- ja tankkausinfrastruktuuri otetaan käyttöön satamissa vuoteen 2030 mennessä. Euroopan standardien keskusjärjestöä pyydetään työstämään yhdenmukaiset standardit vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurille sisävesisatamissa. Lisäksi tuetaan innovatiivisia hankkeita, joilla pyritään parantamaan sisämaasatamien ympäristöystävällisyyttä. Myös päästöttömän infrastruktuurin kehittäminen huomioidaan TEN-T-asetuksen tarkistuksessa.

Lisäksi komissio arvioi tarvetta harmonisoida sääntöjä jätteiden vastaanottoinfrastruktuurista ja jätteen purkamiselle asianmukaisiin jätteen vastaanottolaitteistoihin. Komission arvio tarpeista voisi käsitellä myös kaasunpoistoinfrastruktuuria, jota pitäisi tukea useista EU-rahoitusohjelmista, erityisesti CEF:sta. Komissio pyrkii helpottamaan sisävesiväylien matkustajapalveluiden integraatiota multimodaalisiin digitaalisiin liikkuvuuspalveluiden harkitsemalla sisävesiliikenteen sisällyttämistä delegoidun asetuksen (EU) 2017/1926 soveltamisalaan.

4. Älykäs sisävesiliikenne

Tiedoksiannossa korostetaan sisävesiliikenteen digitaalisessa kehityksessä mukana pysymisen tärkeyttä. Komission mukaan yhdenmukaistetuista jokitiedotuspalveluista (RIS) annettu direktiivi on mahdollistanut tieto- ja viestintätekniikan käyttöönottoa. Komissio on ryhtynyt valmistelemaan RIS-direktiivin mahdollista tarkistusta vuonna 2022.²

Lippulaivatoimi 6: Sisävesiliikenteen digitalisaation ja automaation suunnitelma. Komissio helpottaa kokonaisvaltaisen vision luomista alan liiketoimintamallien ja prosessien digitaalisesta muutoksesta eri komission ohjelmien³ tuella. CEF-välineen

² Suomella ei ole käytössä RIS-palvelua (River Information Services) vaan Saimaan syväväylän alueella VTS-palvelu, joka soveltuu alueelle paremmin.

³ Digitaalinen sisävesiväyläalue (Digital Inland Waterway Area, DINa), Sisävesiliikenteen integroitu eurooppalainen toimintaohjelma (NAIADES), Digitaalinen liikenteen ja logistiikan foorumi (Digital Transport and Logistics Forum,

teknisen avun hankkeella tuetaan julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyön kehittämistä sisävesiliikenteessä ja helpotetaan vision toteuttamista EU:n vesiliikenteessä.

Komissio aikoo myös tukea kokonaisvaltaisten, älykkäiden ja automatisoitujen laivaliikennekonseptien kehittämistä, demonstrointia ja käyttöönottoa.

5. Houkuttelevampia ja kestävämpiä työpaikkoja sisävesiliikenteeseen

Lippulaivatoimi 7: Älykkäät ja joustavat EU:n säännöt miehistön palkkaamisesta. Komissio arvioi, edellyttääkö parempi yhdenmukaistaminen EU:n tasolla lainsäädäntöaloitteita miehistöä ja aluksia koskevien tietojen tallentamiseen ja vaihtamiseen aluksella käytettävistä digitaalisista välineistä sekä miehistön palkkaamista koskevista vaatimuksista.

Toimintasuunnitelman mukaan komissio aikoo tukea työmarkkinarakennetta koskevan tiedon säännöllistä keräämistä ja levittämistä sisävesiliikenteen markkinoiden seurantatutkimuksen avulla. Tarkoituksena on auttaa jäsenvaltioita torjumaan pätevän henkilöstön puutetta alalla ja niiden hallinnossa, sekä kannustaa nuoria ja naisia sisävesiliikenteen alalle.

Lisäksi komissio aikoo tehdä markkinoille pääsyn tarkastelun, jossa se arvioi EU:n sosiaaliturvaa ja lähetettyjä työntekijöitä koskevat oikeudelliset puitteet alalla.

Komissio aikoo myös ehdottaa EU:n sisävesiliikenteen miehistön palkkaamiseen sovellettavia vaatimuksia koskevia toimenpiteitä ja valtuuttaa sisävesiliikenteen normien laadinnasta vastaavan eurooppalaisen komitean (CESNI) valmistelevaan vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön sekä ympäristöystävällisen ja tehokkaan alusten käytön (ekologisen vesiliikenteen) osaamisvaatimuksia koskevia normeja.

6. Rahoitus

Lippulaivatoimi 8: Toimialan ja jäsenvaltioiden tukeminen siirtymässä kohti päästöttömiä aluksia. Komissio aikoo tukea sidosryhmien ja jäsenvaltioiden pyrkimyksiä perustaa rahasto, joka täydentää päästöttömien alusten käyttöönottoon liittyviä EU:n ja kansallisia rahoitusvälineitä.

CEF-tukea kohdistuu sisävesiväylien TEN-T-infrastruktuurin nykyaikaistamiseen esim. tukemalla RIS-palveluiden käyttöönottoa, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin verkkoa ja multimodaalialustoja sisävesisatamissa TEN-T-verkon varrella. Myös muiden EU-ohjelmien ja rahastojen kautta tuetaan sisävesiliikenteen digitalisointiin ja päästöttömyyteen tähtääviä infrastruktuuria ja aluskantaa koskevia hankkeita. Komissio aikoo markkinatoimijoiden investointipäätösten ohjaamiseksi lisäksi määrittää tekniset seurantakriteerit niistä edellytyksistä, joilla sisävesiliikenteen infrastruktuuri myötävaikuttaa ilmastonmuutoksen hillitsemiseen.

7. Hallinto

Komissio jatkaa yhteistyötä EU:n sisävesiliikennealan kannalta keskeisten Reinin ja Tonavan vesiliikenteen yhteistyöorganisaatioiden (RNKK ja Tonavan suojelukomissio) kanssa. Lisäksi jatketaan CESNI:n tukemista CEF:n kautta sisävesiliikennettä koskevien

teknisten normien laatimisessa. Yhteistyötä naapurien kanssa jatketaan erityisesti Länsi-Balkanilla sekä Ukrainan ja Moldovan kanssa.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Komission tiedonantoon ei liity päätöksentekoa. Tiedonanto ei ole oikeudellisesti sitova.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Kansallinen valmistelu

Perusmuistio oli kirjallisessa käsittelyssä EU-asioiden komitean alaisessa liikennejaostossa 20.8.2021.-27.8.2021. Saadut kommentit on pyritty huomioimaan muistion jatkovalmistelussa.

Eduskuntakäsittely

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Kyseessä on komission tiedonanto, johon ei sisälly lainsäädäntöehdotuksia. Tiedonannossa esitetään toimenpide-ehdotuksia. Toimenpiteiden mahdollisia lainsäädännöllisiä vaikutuksia ja Ahvenanmaan asemaa arvioidaan tarvittavilta osin tiedonannossa ehdotettujen toimenpiteiden edetessä. Ahvenanmaan itsehallinnosta annetun lain 27 §:n 13 kohdassa on säädetty, että valtakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat kauppamerenkulkua ja kauppamerenkulun väyliä.

Nykyinen EU:n sisävesilainsäädäntö on laadittu vahvasti Keski-Euroopan suurten jokien jäsenvaltioiden rajat ylittävän liikenteen näkökulmasta, eikä siinä ole huomioitu Suomelle ominaisia erityispiirteitä, kuten Suomen pohjoisesta sijainnista johtuvaa liikennekauden osittaista katkeamista jääolosuhteiden vuoksi. Lisäksi sisävesikuljetusten kasvupotentiaali on Suomessa jo maantieteellisistä syistä johtuen rajallinen. Monesta Keski-Euroopan valtiosta poiketen Suomen sisävesiväylät eivät myöskään ole suoraan yhteydessä minkään toisen jäsenvaltion vesiväyläverkostoon, ja osa sisävesiliikenteestä on Suomen ja kolmannen maan välistä. Keskeinen Suomen vesiliikennettä määrittävä tekijä on myös se tosiseikka, että Suomessa vesiliikenne sisävesialueiden ja rannikkomerialueiden välillä on yhtenäistä.

Erityispiirteidensä vuoksi Suomen sisävesiliikenteen sääntely vastaa olennaisilta osin merenkulun sääntelyä. Yhteneväisellä sääntelykehikolla on osaltaan pystytty turvaamaan ja varmistamaan turvallinen navigointi niin suomalaisissa sisävesiolosuhteissa kuin Suomen rannikon ja sisävesien välillä.

Edellä mainituista syistä Suomessa sovelletaan EU:n nykyistä sisävesilainsäädäntöä vain rajatusti.

Taloudelliset vaikutukset

-

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

Komission tiedonanto COM(2021) 324 final

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Eeva Ovaska, LVM, eeva.ovaska@lvm.fi, p. +358295 342 113

Katja Peltola, LVM, katja.peltola@lvm.fi, p. +35829 534 2031

Niina Honkasalo, LVM, niina.honkasalo@lvm.fi, p. +35829 534 2027

Seppo Kykkänen, LVM, seppo.kykkanen@lvm.fi, p. +35829 534 2580

Jenni Korhonen-Pereira Coutinho, LVM, jenni.korhonen-pereiracoutinho@lvm.fi,
p. +35850 307 4177

EUTORI-tunnus

EU/2021/0672

Liitteet

Viite

Asiasanat	sisävesiliikenne, merenkulku
Hoitaa	LVM
Tiedoksi	ALR, EUE, LIIVI, SM, UM, VAYLA, VNK, VTV, YM
