Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, milles käsitletakse ühenduse liikmesriikide sadamatesse sisenevate ja neist väljuvate laevade teavitusformaalsusi ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2002/6/EÜ”

KOM(2009) 11 lõplik – 2009/0005 (COD)

ja

„Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Teatis ja tegevuskava, mille eesmärk on luua Euroopa piirideta meretranspordiruum””

KOM(2009) 10 lõplik

(2010/C 128/25)

Raportöör: **Edgardo Maria IOZIA**

27. veebruaril 2009. aastal otsustas nõukogu vastavalt EÜ asutamislepingu artikli 80 lõikele 2 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, milles käsitletakse ühenduse liikmesriikide sadamatesse sisenevate ja neist väljuvate laevade teavitusformaalsusi ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2002/6/EÜ”

KOM(2009) 11 lõplik – 2009/0005 (COD).

21. jaanuaril 2009 otsustas Euroopa Komisjon vastavalt EÜ asutamislepingu artiklile 262 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Teatis ja tegevuskava, mille eesmärk on luua Euroopa piirideta meretranspordiruum””

KOM(2009) 10 lõplik.

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsioon võttis arvamuse vastu 8. septembril 2009.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 457. istungjärgul 4.–5. novembril 2009 (4. novembri istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 159, vastu hääletas 2, erapooletuks jäi 1.

1. **Ettepanekud ja soovitused**

1.1. Komitee annab kokkuvõttes positiivse hinnangu komisjoni teatisele Euroopa meretranspordiruumi loomise kohta ja ettepanekule võtta vastu direktiiv, milles käsitletakse ühenduse liikmesriikide sadamatesse sisenevate ja neist väljuvate laevade teavitusformaalsusi ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2002/6/EÜ.

1.2. Esitatud töökava on ambitsioonikas ja hästi struktureeritud ning selles sisalduv sidus tegevuskava sobib kavandatud eesmärkidega. Kahepoolse sadamaliikluse parandamise seisukohast on üliloluline vähendada ja ratsionaliseerida haldusformaalsusi, säilitades samas vajalike kontrollide ohutuse ja kvaliteedi praeguse taseme.

1.3. Sadamas aset leidva tegevuse parandamine võib viia kaubaveo ratsionaliseerimiseni ja tagada parema ülemineku maismaatranspordilt meretranspordile, tugevdades intermodaalsust mere, raudtee, sisevee ja maismaa vahel, vastavalt transpordi valges raamatus tehtud ning selle vahekokkuvõttes rõhutatud ettepanekutele.

1.4. Mitmeid teatises esitatud spetsiifilisi ettepanekuid tuleb lähemalt vaadelda ja komitee kutsub komisjoni üles korraldama kõigi sidusrühmade jaoks foorumeid, kus käsitletaks järgmisi teemasid: lootsitasõidu load, ohtlike kaupade veo lihtsustamisega seotud formaalsused, taimsete ja loomsete toodete vedu ning sadamakontrollide koordineerimine (*one-stop shop*).

1.5. Komitee on eelnevalt mitmel korral selgitanud oma seisukohti seoses sadamalootsiteenuste spetsiifilise loomuga ([1]) ja nimetatud seisukohad kehtivad praeguseni.

1.6. Komisjon tõi oma teatises „Strateegilised eesmärgid ja soovitused seoses ELi meretranspordipoliitikaga kuni 2018. aastani" välja, et „merendustöötajate, ohvitseride ja madruste kasvava nappusega kaasneb oht kaotada inimressursi kriitiline mass, mis hoiab alal Euroopa meretööstuse üldist konkurentsivõimet".

1.7. Lootsitasõidu lubasid käsitlev ettepanek võib seda tegevust veelgi vähendada ja muuta selle ameti paljude noorte inimeste jaoks veelgi vähem külgetõmbavaks. Potentsiaalsete positiivsete mõjude näitamiseks tuleb viia läbi usaldusväärsed uuringud ja analüüsid, samas kui negatiivne mõju tööhõivele ja ohutusele näib olevat juba selge. Ühe võimalusena tuleks kaaluda kauglootsimise laiendamist tehnoloogiliste uuenduste kaudu, säästes nii aega ja raha ning tagades kõrgetasemelise ohutuse. Kokkupõrke või mõne muu ohtliku meresõidu juhtumi korral, mis võib tekitada materiaalset kahju või viia inimelude kaotuseni, on kindlustusettevõtetel õigus keelduda maksmast kahjunõudeid, kui laeva eest vastutajate (laevakapten ja peamehhaanik) merendusload ei ole kehtivad. Komitee soovitab komisjonil luua kõigi sidusrühmade (laevaomanikud, lootsid, valdkondlikud organisatsioonid ja sadamavõimud) foorum, et hinnata kõnealuse ettepaneku tegelikku mõju ohutusele ja tööhõivele.

1.8. Komitee toetab Euroopa piirideta meretranspordiruumi ([2]) projekti, mis on lähimerevedude edendamise programmi lahutamatu osa. Ülioluline on määratleda edukalt ühenduse õiguslik alus, nii et kahe ELi sadama vahel (nt Lissabon ja Napoli) nn ühenduse kaupu tarnivaid laevu saaks käsitleda samamoodi nagu teisi transpordiliike.

1.9. Komitee oleks eelistanud, et see võimalus oleks lisatud ühenduse uude tolliseadustikku. Kuna komisjon ei kavatse nimetatud ettepanekut järgida, kutsub komitee üles lisama selle võimaluse vähemalt seadustiku tulevastesse rakendussätetesse enne 2009. aasta lõppu, et seda saaks rakendada võimalikult kiiresti.

1.10. Komitee toetab tuliselt algatust luua nn ühtne liides (*single window*), mis tegeleks kõigi praktiliste küsimustega ja muude ratsionaliseerimismeetmetega nagu eri sadama- ja tollitöötajate kontrollide kavandamine, ning võimaldaks edastada haldusdokumente elektrooniliselt, ilma et see piiraks piirivalve tegevust kuritegevuse vastu võitlemisel.

1.11. Komitee kutsub komisjoni üles uurima võimalust anda samad õigused laevadele, mis sõidavad kahe ELi sadama vahel, tehes vahepeatuse EList väljaspool asuvas sadamas. Laevaomanike liidu sõnul puudutab see suurt hulka laevu, mis võiksid saada kasu Euroopa piirideta meretranspordiruumist.

1.12. Inglise keele muutmine meretranspordis kasutavaks ühiseks keeles, nagu lennutranspordis, lihtsustaks tunduvalt haldusformaalsusi ja -tavasid.

2. **Komisjoni teatis ja tegevuskava**

2.1. Isikute ja kaupade vaba liikumine tuleb tagada võrdselt kõigis transpordiliikides. Ühtse turu eelised tuleb konkretiseerida, võttes meetmeid, mis lihtsustavad nimetatud eesmärgi elluviimist. Meretranspordil ei ole praegu samu eeliseid kui maismaatranspordil. Formaalsuste, halduskoorma ja kontrollide vohamine ei ajenda otsustama kaupade tarnimisel Euroopa Liidu piires meretranspordi kasuks.

2.2. Komisjoni dokumendis käsitletakse meretranspordi menetlusi: isegi nn ühenduse kaupade vedamisel kahe ELi sadama vahel kehtivad spetsiifilised tolli- ja transpordieeskirjad, veterinaar- ja taimekaitse eeskirjad ning muud formaalsused.

2.3. Teatises tuletatakse meelde, et nõukogu ärgitas 2006. aastal kasutama lähimerevedusid, seda üleskutset korrati 2007. aastal. Teatises viidatakse samuti komitee 2006. aasta lõpus koostatud arvamusele, milles kutsuti üles lõpetama meretranspordi puhul sisepiiride kontrollimine.

2.4. Transpordipoliitika valge raamatu vahekokkuvõttes teatas komisjon Euroopa piirideta meretranspordiruumi loomise kavast. Seda seisukohta kinnitati Euroopa Liidu integreeritud merenduspoliitika sinises raamatus. Antud lähenemine sobib õigusaktide lihtsustamise strateegiaga ja parema õigusloome poliitikaga.

2.5. Lähimereveod võivad teenuse kvaliteeti parandada, kuna laevad saastavad iga transporditud tonni kohta vähem keskkonda ja toovad kaasa vähem väliskulusid ning vähendavad liiklusummikuid.

2.6. Lähimerevedude sagedasem kasutamine võib aidata ELil saavutada Kyoto protokolli järgseid CO_2 heiteid puudutavaid eesmärke.

2.7. Automaatset identifitseerimissüsteemi kasutavad laevaliiklusteenindused / laevaliikluse korraldamis- ja teabesüsteem (VTS/VTMIS) koos kaugtuvastus- ja seiresüsteemiga moodustavad lahutamatu osa tulevasest e-merenduse keskkonnast kaubaveo ja navigeerimise jaoks. Selle tehnoloogia kasutamine integreeritud seire- ja järelevalvesüsteemi osana tõstab tulevikus mereliikluse järelevalve võimekust.

([1]) EÜT C 48, 21.2.2002, lk 122; ELT C 294, 25.11.2005, lk 25; ELT C 168, 20.7.2007, lk 50.

([2]) ELT C 27, 3.2.2009, lk 45-48.

2.8. Komisjon tegevuskava sisaldab 11 meedet: kolm lühiajalist, neli keskmise tähtajaga meedet ja neli soovitust liikmesriikidele.

2.9. 2009. aasta lõpuks tuleb ellu viia järgmised lühiajalised meetmed:

— tolliformaalsuste lihtsustamine laevade puhul, mis sõidavad üksnes ELi sadamate vahel;

— suunised ELi sadamate vahel veetavate loomsete või taimsete toodetega seotud dokumentide kontrolli kiirendamiseks;

— direktiivi koostamine, mis aitaks ratsionaliseerida erinevate õigusaktide alusel nõutavaid dokumente.

2.10. 2010. aastaks esitatavad keskmise tähtajaga meetmed:

— haldusformaalsuste lihtsustamine laevade puhul, mis sõidavad ELi sadamate vahel, kuid millel on vaja külastada sadamat kolmandas riigis või vabatsoonis;

— elektroonilise andmeedastuse täiustamine;

— haldusalane ühtne liides;

— ohtlike kaupade merevedu käsitlevate eeskirjade lihtsustamine.

2.11. Neli pikaajalist meedet soovituste vormis:

— halduskontrollide kooskõlastamine eesmärgiga lühendada laevade käitlusaega;

— haldusalase suhtlemise lihtsustamine;

— lootsitasõidu loa väljaandmine;

— sadama liiklusvoo ja ruumikasutuse ratsionaliseerimine.

3. **Üldised märkused**

3.1. Komitee tervitab üldiselt komisjoni esialgset tegevuskava, ent lisab sellele käesolevas arvamuses mõned kriitilised tähelepanekud. Komitee on juba toetanud Euroopa piirideta meretranspordiruumi loomise ideed ja soovib veelkord sellele algatusele oma toetust avaldada.

3.2. Kava mõjutavad siiski liikmesriikide loodud takistused kõikehõlmavate ja selgete eeskirjade esitamisel siseturu lõpuleviimiseks. Suurimad takistused seisnevad ebavajalikes tollimenetlustes, asjaomase liikmesriigi ametiasutuse inspektsioonide ja kontrollide koordineerimise puudumises ning elektroonilise teabevahetuse ja koostalitlevate süsteemide puudumises. Komitee palus komisjonil kiiremas korras lihtsustada üksnes ELi sadamate vahel sõitvate laevade tolliformaalsusi ja –menetlusi – see on võtmetegur Euroopa piirideta meretranspordiruumi loomisel.

3.3. Üksnes ELi sadamate vahel sõitvate laevade tolliformaalsuste lihtsustamine on Euroopa piirideta meretranspordiruumi loomisel väga oluline. Ühenduse tolliseadustiku kohandamine oleks probleemid lahendanud, ent arvestades selle hiljutist muutmist, tehakse ettepanek, et sisemise mereruumi õiguslik alus lisataks uue tolliseadustiku rakendusdokumendile. Nimetatud dokumendis tuleb – üksnes ühenduse kaupade vaba liikumise eesmärgil – täpsustada, et sisemine mereruum kehtib ka ühenduse kaupadele, mida veetakse kahe ELi sadama vahel liikuva laeva pardal.

3.4. Enamiku pakutud meetmete puhul piirdub komisjon liikmesriikide üles kutsumisega, et nood võtaksid vastu eesmärgipärased meetmed haldusraamistiku parandamiseks ja sujuvamaks muutmiseks. Vaja oleks aga palju rangemaid ja siduvamaid algatusi.

3.5. Komisjoni dokumendis keskendutakse liialt ühele Lissaboni strateegia kolmest sambast – majandussambale. Komitee on seisukohal, et majanduslikke huvisid tuleks tasakaalustada teiste oluliste aspektidega: sotsiaalse ja keskkonnamõõtmega.

3.6. Komitee toetab algatust parandada ühtset turgu reguleerivat õiguslikku ja regulatiivset raamistikku, eeldades, et sellised meetmed ei mõjuta üldsuse ja töötajate või keskkonnaohutust ega ohusta tööhõivet. See näib olevat reaalne oht teatud meetmete puhul nagu näiteks lootsitasõidu lubasid puudutav meede.

3.7. Meretransport võimaldab vedada väga suuri kaubakoguseid suhteliselt madalate süsinikdioksiidi heitkoguste juures transporditud tonni/kilomeetri kohta. Lisaks on selles sektoris märkimisväärne arenguruum uute tehnoloogiate arendamisel mootorite jaoks, puhtama kütuse kasutamisel ja navigeerimiskiiruse piiramisel. Vähendades tarbetust bürokraatiast tingitud ooteaega sadamates, võib kiirendada laevade liikumist sadamates, suurendades tõhusust ja alandades kulusid ning andes panuse kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise ning ohutu ja keskkonnahoidliku liikumise eesmärkide saavutamisse ([3]). Seeläbi muudetaks atraktiivsemaks kaubavedu piirideta mereruumis ja edendataks ühtlasi keskkonnasõbralikku transpordiviisi.

([3]) Keskkonnahoidlik meretransport ja siseveetransport (TEN/365), raportöör Anna Bredima.

3.8. Komitee on juba avaldanud oma poolehoidu Marco Polo II programmile, mille eesmärk on vähendada liiklusummikuid, tõhustada kaubaveosüsteemi keskkonnakaitsemeetmeid ja edendada intermodaalset transporti suunates rahvusvaheliste maanteekaubavedude prognoositava aastase kogukasvu lühimere-, raudtee- ja siseveetranspordile. Tegevuskava täiendab laiemat strateegiat, sisaldades merekiirteede projekti rakendamist. Euroopa satelliitpositsioonimissüsteemi Galileo kasutuselevõtuga lihtsustatakse kõnealust strateegiat veelgi.

3.9. Pakutud halduskoormuse lihtsustamise meetmed järgivad ELi nüüdseks konsolideeritud ja positiivset praktikat, mille puhul kontrollitakse ühenduse iganenud eeskirjade vajadust ja tõhusust ning analüüsitakse asutamislepinguga vastuolusolevaid riiklikke meetmeid ja õigusakte.

4. **Konkreetsed märkused. Lühiajalised meetmed.**

4.1. *Direktiiv*

4.1.1. Pakutud direktiiv ei ole kindlasti kõige olulisem tegevuskavas sätestatud meetmetest. Sellega tunnistatakse kehtetuks praegune direktiiv 2002/6/EÜ ja võimaldatakse lihtsustada menetlusi kolme peamise uuenduse kaudu: olemasoleva Euroopa mudeli kasutamine Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni 9. aprilli 1965. aasta (läbi vaadatud 2005. aasta juulis) rahvusvahelises mereliikluse hõlbustamise konventsioonis sätestatud mudeli asemel, et vältida liigset paberitööd; elektrooniliste ülekandesüsteemide kasutamine ning üheainsa ametiasutuse määramine, kellele tuleb saata kõik nõutud deklaratsioonid ja dokumendid.

4.1.2. Komitee pooldab ettepanekut, mis võimaldab lihtsate sammudega lihtsustada laevakaptenite ja -omanike tööd. Komitee soovitab jälgida seda, et lihtsustamine ei mõjutaks negatiivselt praegu kehtivaid tervishoiu- ja keskkonnakaitsemeetmeid, eelkõige neid, mis käsitlevad laevaheitmeid ja lastijäätmeid.

4.2. Komitee on seisukohal, et suunised ELi sadamate vahel veetavate loomsete või taimsete toodetega seotud dokumentide kontrolli kiirendamiseks vajavad edasist selgitamist. Selliste pandeemiate levimine nagu linnu- ja seagripp alarmeerib ülemaailmset avalikkust ning nõuab täiendavate ohutusmeetmete võtmist. Võimalike haiguskollete isoleerimisel on ülioluline toodete päritolu jälgitavus. Seega tuleb selgelt näidata, et esitatud meetmed ei kahjusta mingil juhul praegu kehtivaid eeskirju.

5. **Konkreetsed märkused. Keskmise tähtajaga meetmed.**

5.1. Osa meretranspordist hõlmab laevu, mis liiguvad kahe või enama ELi sadama vahel, tehes ühe või mitu vahepeatust kolmandas riigis või vabatsoonis. Komitee on seisukohal, et selliste laevade haldusformaalsusi tuleb lihtsustada. Lennunduse tuvastamise ja jälgimise tehnoloogiate areng ning ühenduse kaupade tuvastamise elektrooniliste süsteemide järkjärguline areng võivad samal ajal tagada päritolukindluse ning vähendada märkimisväärselt laevaomanike ajakulu ja kulusid.

5.2. Uue ühenduse tolliseadustiku kavandatud e-tolli süsteemiga perfektselt ühilduva elektroonilise andmeedastuse ehk e-merenduse süsteemi parandamine (mis nähti ette otsusega 70/2008/EÜ), on üks komitee poolt väljapakutud lahendustest, et parandada kodanike elusid ning piirata tarbetut ja kahjulikku bürokraatiat.

5.3. Samuti oodatakse pikisilmi haldusalase ühtse liidese kasutuselevõttu. Küsimus on, et miks ei ole seda siiani loodud. Komitee toetab väga seda ettepanekut ja ärgitab liikmesriike peatselt vajalikke samme võtma.

5.4. Ohtlike kaupade vedu käsitlevate eeskirjade lihtsustamine. Praegu kehtivate eeskirjadega kehtestatakse eri transpordiliikide vahendusel veetavate ohtlikele kaupadele palju enam kohustusi kui üksnes ühte transpordiliiki kasutavale veosele. Üha sagedamini moodustab meretransport osa multimodaalsest transpordiahelast ja seda „karistatakse" võrreldes alternatiivsete monomodaalsete lahendustega, nagu maanteetransport – ning see peletab laevade kasutamisest eemale. Komitee on arvamusel, et vastu võiks võtta hulga meetmeid (mis on täpsuselt kooskõlas meretranspordis nõutud spetsiifilise ohutustasemega) eelkõige seoses ro-ro tüüpi laevadega (*roll-on/roll-off*), mis veavad sõidukeid, mis on ise juba kooskõlas ohtlike kaupade veo direktiivi ja 30. septembri 1957. aasta ohtlike kaupade rahvusvahelise autoveo Euroopa kokkuleppes sätestatud eeskirjadega.

6. **Konkreetsed märkused. Täiendavad soovituslikud meetmed.**

6.1. **Halduskontrollide kooskõlastamine** Kasutades sama lähenemist, mis haldusalase ühtse liidese puhul, peaksid sadama-, tolli- ja politseiasutused koordineerima ja kavandama ühiseid kontrolle, mis toimuksid võimaluse korral ühel ajal või kiiresti üksteisele järgnevalt. See kahandaks olulisel määral mahalaadimise aega, pidades silmas, et mõnedes liikmesriikides on mahalaadimine lubatud alles siis, kui kõik kontrollid on teostatud. Komitee toetab seda ettepanekut.

6.2. **Haldusalase suhtlemise lihtsustamine**. See ettepanek puudutab väga tundlikku teemat: ühise keele kasutamist meretranspordis. Komisjon soovitab kasutada naaberriigis räägitavat keelt või inglise keelt. Jättes kõrvale tavapärase diplomaatilise tagasihoidlikkuse, rõhutab komisjon selle küsimuse tähtsust praktilistel põhjustel. Kõnealune ettepanek on mõistlik ja eesmärgiga proportsionaalses suhtes. Komitee on arvamusel, et samamoodi nagu õhutranspordi puhul, tuleks ka meretranspordis võtta kasutusele ühine keel, seda mitte vaid majanduslikel põhjustel, vaid ka ohutuse tagamiseks. „Mayday" on rahvusvaheline hädasõnum ja rahvusvahelistes raadiokanalites tuleks reeglina kasutada inglise keelt. Mõistmise lihtsustamiseks võib kasutada elektroonilist tõlketarkvara, et tõlkida asjaomasesse keelde kõik dokumendid, mis tuleb esitada igas vahesadamas.

6.3. **Lootsitasõidu loa väljaandmine**. Komitee kutsub üles selle ettepaneku üle hoolikalt järele mõtlema, kuna peab seda kasutuks ja ebaproportsionaalseks. Sadamalootsid täidavad suurt professionaalsust nõudvat ülesannet, mis on tihedalt seotud igapäevase tegevusega nende kodusadamates, kus teatavasti võivad navigatsioonitingimused muutuda väga kiiresti merehoovuse, tõusu ja mõõna, ilmatingimuste ning liikluse tõttu. Seega ei toimu märkimisväärset aja kokkuhoidu ja kulud vastavad vajalikele ohutusmeetmetele. Komitee kutsub üles vaatama komisjoni ettepaneku läbi ja konsulteerima lootse esindavate organisatsioonidega parimate viiside üle, kuidas oleks võimalik lootsiteenust parandada ilma seejuures ohutuses järeleandmisi tegemata.

6.4. **Sadama liiklusvoo ja ruumikasutuse ratsionaliseerimine**. Komitee peab seda „konkureerivaks" meetmeks eri merendus- ja sadamaasutuste vahel. Sadamaasutused peaksid tõsiselt kaaluma vajadust vältida keskmiste ja väikeste laevade ebaõiglast kohtlemist. Parem teenus meelitab ligi rohkem liiklust ja seega peab komitee ilmselgeks, et iga asutus peaks kavandama investeeringuid, et muuta oma sadam tõhusamaks. Igal juhul on tegemist kasuliku soovitusega!

6.5. Lõpetuseks on komitee seisukohal, et komisjoni ettepanek tuleks ellu viia kiiremini. Ta kutsub üles eraldama vajalik täiendav personal neile ametitele, kelle ülesandeks saab olema lähimereveo programmi elluviimine. Arvestades küsimuse olulisust ei ole mõistetav, miks töötab praegu antud ametites niivõrd vähe inimesi.

Brüssel, 4. november 2009

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee president
Mario SEPI