III

(Ettevalmistavad aktid)

REGIOONIDE KOMITEE

TÄISKOGU 80. ISTUNGJÄRK 17.–18. JUUNI 2009

Regioonide Komitee arvamus „merenduse ja rannikualade pakett”

(2009/C 211/10)

REGIOONIDE KOMITEE

— on seisukohal, et Euroopa merenduspoliitika peaks võtma mereala ruumilisele planeerimisele toetuva globaalse ja valdkondadevahelise suuna, mille eesmärk on seista silmitsi merekasutuse hoogustumisega ning edendada piiratud ja tundlikus ruumis harmoonilist kooseksisteerimist;

— on seisukohal, et selline planeerimine eeldab mitmetasandilist valitsemist ja subsidiaarsuse põhimõtet arvesse võtva uuendusliku valitsemismudeli kasutamist. Seega meenutab komitee kohalike ja piirkondlike omavalitsuste olulist rolli mereala ruumilises planeerimises, nii teatud poliitikameetmete rahastajatena, kui ka kohalike asutustena, kes saavad kõige paremini korraldada kasutuste harmoonilist kooseksisteerimist;

— tervitab komisjoni samme mereala planeerimise valdkonnas ja tahet koostada Euroopa tasandi ühised põhimõtted ning on seisukohal, et Euroopa Liidu roll võiks metoodilises ja põhimõttelises plaanis muutuda regulatiivsemaks, eelkõige toetudes kehtivatele piirkondlikele kokkulepetele;

— toetab komisjoni tahet viia lõpule siseturg, et meretransport külgetõmbavamaks ja konkurentsivõimelisemaks muuta, aga avaldab siiski kahetsust, et pakutud konkreetsed meetmed keskenduvad liialt majanduslikule mõõtmele. Komitee avaldab soovi, et sotsiaalseid ja keskkondlikke aspekte võetaks täielikult arvesse;

— kordab oma ettepanekut uurida võimalust muuta ELi rahastamissüsteemi nii, et kõikide merendusvaldkondade rahastamiseks loodaks Euroopa rannikualade ja saarte fondi raames üks lihtsustatud süsteem ja seda järgmise, 2014.–2020. aasta finantsraamistiku üle peetavate arutelude käigus;

— on seisukohal, et meremagistraalide rahaliste vahendite osas selguse toomine on teretulnud, aga tuleb olla veelgi ambitsioonikam ja hinnata ulatuslikult ELi toetuste saamise tingimustele vastavate tehingute ja investeeringute olemust – eelkõige teenuste lühiajalist elujõulisust –, arvestades asjaolu, et praeguste meetmetega ei ole saavutatud oodatud tulemusi.

Raportöör Dunkerque'i linnapea Michel Delebarre (FR/PES)

Viitedokumendid

Euroopa Komisjoni 25. novembri 2008. aasta teatis „Mereala ruumilise planeerimise suunised: ühiste põhimõtete saavutamine Euroopa Liidus", KOM(2008) 791 lõplik

Euroopa Komisjoni 21. jaanuari 2009. aasta teatis „Strateegilised eesmärgid ja soovitused seoses ELi meretranspordipoliitikaga kuni 2018. aastani", KOM(2009) 8 lõplik

„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, 21.1.2009

„Teatis ja tegevuskava, mille eesmärk on luua Euroopa piirideta meretranspordiruum", KOM (2009) 10 lõplik, 21.1.2009

„Komisjoni teatis, milles antakse suuniseid riigiabi kohta, millega täiendatakse ühenduse rahastamist meremagistraalide rajamiseks" (2008/C 317/8)

I POLIITILISED SOOVITUSED

REGIOONIDE KOMITEE

1. tunnustab komisjoni olulisi edusamme ning tervitab tegevuskava tõhusat rakendamist ja selleks integreeritud lähenemisviisi valimist. Komitee on seisukohal, et Euroopa merenduspoliitika peaks võtma globaalse ja valdkondadevahelise suuna, mis „hõlmab kõiki aspekte inimese suhetes merede ja ookeanidega" ([1]);

2. meenutab, et Euroopa Liidu rannikupiirkonnad ja -linnad hõlmavad peaaegu poole Euroopa elanikkonnast ([2]), panustades umbes 40 % Euroopa SKP-st. Kohalikel ja piirkondlikel omavalitsustel on merenduspoliitika valdkondades eri pädevusi ning nende tasand võimaldab neil edendada koostööd eri poliitikavaldkondadega kohalikul tasandil. Lisaks on rannikualade kohalikel ja piirkondlikel omavalitsustel eriline vastutus kaldapiirkondade kujundamisel: nad peavad tegelema kalda ja mere kasutamise konfliktidest tulenevate pingetega ning püüdlema merekeskkonna kaitseks vajaliku jätkusuutliku arengu ja tööhõivetaseme poole. Selleks on nad arendanud välja ekspertteadmised integreeritud strateegilise planeerimise valdkonnas sellist tüüpi territooriumidel, sh nii mitmekülgsetes poliitikavaldkondades nagu transport, sadamaarendus, julgeolek, linnaarendus, mereala ruumiline planeerimine, kutseõpe ning Euroopa rannikualade integreeritud majandamine;

3. kinnitab, et Euroopa merenduspoliitika edukaks elluviimiseks on vaja kohalikke ja piirkondlikke sidusrühmi otsesemalt kaasavat valitsemist. Partnerlusega tõeliselt arvestav merenduspoliitika, mis kaasab nii otsustavad tasandid kui ka kodanikuühiskonna, võimaldab varakult selgitada välja võimalikud konfliktid ja leida kohalikule tasandile kohandatud lahendused;

4. jagab merendusalase juhtimise suuniseid käsitlevas komisjoni teatises ([3]) väljendatud arvamust, et kaldapiirkonnad ei ole alati merenduspoliitika integreeritud lähenemisviisist kasusaajad, vaid võivad ka kannatada sellise lähenemisviisi puudumise negatiivsete tagajärgede käes;

5. peab vajalikuks luua sidemed territoriaalse ühtekuuluvuse eesmärgi ja integreeritud merenduspoliitika vahel, eelkõige et tagada kaldapiirkondade ja saarealade ning samuti sisemaa ja sisesadamate piirkondliku arengu suurem ühtsus ning paremini koordineerida erimeetmete tulevast rahastamist neis piirkondades;

6. kordab selles kontekstis oma ettepanekut „uurida võimalust muuta ELi rahastamissüsteemi nii, et kõikide või enamiku merendusvaldkondade rahastamiseks loodaks Euroopa rannikualade ja saarte fondi raames üks lihtsustatud süsteem" ja seda järgmise, 2014.–2020. aasta finantsraamistiku üle peetavate arutelude käigus ([4]);

7. toetab täielikult komisjoni käivitatud algatust luua merepiirkondade projektide andmebaas, mis sisaldaks teavet kõigi ühenduse fondidest toetuse saajate kohta, ning on seisukohal, et see on hädavajalik läbipaistvuse tagamiseks valdkonnas ja heade tavade vastastikuse tutvustamise edendamiseks. Komitee soovib olla kaasatud kõnealuse andmebaasi haldamisse, mis peaks töövalmis olema aastaks 2010;

([1]) Vt CdR 22/2008 „Euroopa Liidu integreeritud merenduspoliitika", punkt 1.

([2]) Rahvastik, kes elab vähemalt 50 kilomeetri raadiuses merest või ookeanist.

([3]) „Suunised seoses integreeritud lähenemisviisiga merenduspoliitikas: integreeritud merendusalase juhtimise ja sidusrühmadega konsulteerimise parimate tavade toetamine", KOM(2008) 395 lõplik.

([4]) Vt CdR 22/2008, punkt 14.

Mereala ruumiline planeerimine ([5])

8. avaldab tegevuskavale poolehoidu ja toetab komisjoni ettepanekut töötada välja planeerimise kümme põhimõtet, millest võiksid pikas perspektiivis saada kõigis liikmesriikides kohaldatavad ühised põhimõtted;

9. kiidab heaks Euroopa Komisjoni jõupingutused integreeritud poliitikaloomeks merenduse valdkonnas. Sinise raamatu koostamine pakub edasiminekuks selge suuna seoses mere- ja rannikuressursside haldamisega kogu Euroopas. Komitee innustab komisjoni neid jõupingutusi jätkama ja selgitama, kuidas mereala ruumiline planeerimine ühildub Euroopa Liidu käivitatud teiste meetmetega, eelkõige direktiiviga 92/43/EMÜ looduslike elupaikade ning loodusliku loomastiku ja taimestiku kaitse kohta, vee raamdirektiiviga, merestrateegia raamdirektiiviga ning nõukogu ja Euroopa Parlamendi rannikualade integreeritud majandamist puudutava soovitusega. Mereala ruumiline planeerimine peaks andma panuse nimetatud õigusaktide vahelise koostoime suurendamisse, et vältida võimalikku segadust või kattumist;

10. on seisukohal, et ruumilisele planeerimisele peaksid eelnema strateegiline kavandamine ja valitsemise korraldamine. Strateegiline kavandamine on planeerimise põhietapp, kuna võimaldab eesmärke ja vahendeid lähendada ning planeerimist suunata. See kollektiivse ehitamise etapp võimaldab määratleda põhimõtted ja suunad ning panna paika planeerimise prioriteedid ja kõnealuse protsessiga kaasnevad vahekohtumenetlused;

11. on seisukohal, et mitmetasandilist valitsemist ja subsidiaarsuse põhimõtet arvesse võtva uuendusliku valitsemismudeli kasutamine on ruumilise planeerimise strateegiliste suundade määratlemisel vältimatu. See peaks kindlasti toimuma mitmel tasandil, merealast kohaliku tasandini. Komitee tõstab samas esile, et kuigi komisjoni kasutatud ökosüsteemilist lähenemisviisi ([6]) toetatakse ühehäälselt, ei haaku see tingimata kõigi merendustegevustega. Seega soovib Regioonide Komitee komisjonil lisada oma tulevastesse ettepanekutesse mereala või piirkondliku mere tasandi, mis on selle lõksu vältimiseks piisavalt avar;

12. rõhutab, et mereala ruumilise planeerimise eesmärk on riiklikke piire ületades hõlmata kõik selles ruumis harrastatavad tegevused, et paremini haakuda ökosüsteemi reaalsusega, ning et planeerimine moodustab seega integreeritud merenduspoliitika peamise vahendi. Komitee on seisukohal, et kõnealune meede on hädavajalik merekasutuse hoogustumisega silmitsi seistes ning piiratud ja tundlikus ruumis konfliktsete huvide harmoonilise kooseksisteerimise edendamiseks. Komitee märgib siiski, et meretransport peab vastama mereala ruumilise planeerimise ja merede vabaduse põhimõtte ühildamise väljakutsele, nagu see on sätestatud Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni konventsioonides;

13. tunnistab, et mereala ruumiline planeerimine on asjakohane vahend iga tegevuse nõudmiste rahuldamiseks ja mere parimaks kasutamiseks ökosüsteeme jätkusuutlikult säilitades. Kõigile teada selged eeskirjad soodustavad pikaajalisi investeeringuid ja aitavad suurendada merendustegevuse panust konkurentsivõime, majanduskasvu ja tööhõive edendamisega seotud Lissaboni strateegia eesmärkide saavutamisse. Komitee soovitab sellega seoses minna komisjonil vahekohtumenetluste põhimõtete määratlemisel võimalikult kaugele, et tagada selle protsessi läbipaistvus eelmääratletud eeskirjade kaudu, mis oleksid kehtestatud tihedas koostöös merepiirkondadega ja piisavalt paindlikud, et võtta arvesse merealade eripära;

14. tervitab komisjoni samme mereala planeerimise valdkonnas ja tahet koostada Euroopa tasandi ühised põhimõtted. Komitee on seisukohal, et Euroopa Liidul on kõnealuses valdkonnas eestvedav ja koordineeriv roll ning et komisjoni 2009. aastal korraldatud konsultatsiooniprotsess võimaldab paremini mõista probleeme ja pakkuda ühist lähenemisviisi edendavaid suundi. Sellega seoses soovitab komitee komisjonil koostada nende konsultatsioonide tulemusel valge raamatu;

15. on seisukohal, et Euroopa Liidu roll võiks metoodilises ja põhimõttelises plaanis muutuda regulatiivseks, et tagada mereala planeerimise tõeline koordineerimine asjaomastes riikides ja riikide vahel. Sellega seoses viitab Regioonide Komitee mõnes piirkonnas tehtud katsetele, eelkõige Vahemeres Barcelona merekeskkonna kaitse konventsiooni ja veel konkreetsemalt seitsmenda protokolli raames, mille alusel asjaomased liikmesriigid on ühiselt otsustanud Vahemere rannikualasid integreeritult hallata, võttes vastu siduvad vahendid. Lisaks mereala ruumilise planeerimise ühise lähenemisviisi ergutamisele võiks Euroopa Liit aidata igas merealas kehtivatel piirkondlikel kokkulepetel järgida merenduse säästvat ja integreeritud arengut seoses iga asjaomase merepiirkonnaga;

16. soovitab tungivalt komisjonil toetada pilootprojekte igas merealas, et proovida pakutud põhimõtete paikapidavust mitmekülgsetes piirkondlikes meredes. Komitee tuletab meelde, et kõnealusesse vahendisse tuleb täielikult kaasata ka äärepoolseimad piirkonnad, mis katavad suure osa Euroopa merealast;

17. rõhutab kohalike ja piirkondlike omavalitsuste olulist rolli mereala ruumilises planeerimises, eelkõige teatud poliitikameetmete rahastajatena, aga ka kohalike asutustena, kes saavad kõige paremini korraldada kasutuste harmoonilist kooseksisteerimist. Loodud mere- ja rannikupartnerlustel ning merendusvõrgustikel on väga oluline roll mereala ruumilise planeerimise väljatöötamise ja rakendamise lihtsustamisel liikmesriikides. Kui territoriaalvete ja majandusvööndi ([7]) haldamine jääb enamasti

([5]) Vt KOM(2008) 791 lõplik.

([6]) Eelkõige merestrateegia raamdirektiivis.

([7]) Exclusive Economic Zone (EEZ).

liikmesriikide pädevusvaldkonda, siis kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused vastutavad oma pädevuse ja vastutusala piires veeressursside majandamise eest ning mõnikord sadamate või kaitsealade haldamise eest. Üldiselt vastutavad nad tasakaalustatud ja solidaarse arengu edendamise eest, millest ei saa lahutada mereruumi;

18. rõhutab samuti vajadust teostada maismaa ja mereala planeerimist kooskõlastatult ja ühtselt, et hallata korralikult maa ja mere vahelist ühisosa, eelkõige rannavööndis. Komitee meenutab sellega seoses rannikualade integreeritud haldamise raames tehtud töid;

19. meenutab, et Euroopa piirkonnad ja linnad on juba algatanud piiriüleseid ja riikidevahelisi koostööalgatusi, eelkõige Interregi programmi raames, mis võimaldavad neil ellu viia mereala haldamisega seotud ühiseid projekte. Komitee on samuti seisukohal, et Euroopa territoriaalse koostöö rühmitused võiksid pakkuda huvitavaid piirkondliku koostöö võimalusi;

20. tervitab komisjoni loodud Euroopa merevaatlus- ja andmevõrku, mis peaks 2009. aastal kulmineeruma Euroopa mereatlase prototüübi koostamisega, ja loodab, et kõnealust atlast võiks ristata uue vahendiga *Google Ocean*, mida esitleti 2009. aasta veebruaris;

21. avaldab kahetsust, et komisjon ei tegele piisavalt subsidiaarsuse põhimõttega. Asjade praeguse seisu juures põhineb komisjoni ettepanek arvukatel õiguslike alustel (sh transpordipoliitikat ja säästvat arengut puudutavad õigusaktid). Ruumilist planeerimist peetakse praegu Nice'i lepingu alusel liikmesriikide ainupädevusvaldkonnaks. Samas, kui Lissaboni leping peaks tulevikus jõustuma, ja kooskõlas territoriaalse ühtekuuluvuse uue eesmärgiga, kerkib näiteks küsimus, kas mereala ruumilises planeerimises võiks õigusliku alusena tulevaste regulatiivmeetmete puhul kasutada Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklit 352 (mis vastab EÜ asutamislepingu artiklile 308 (Nice'i leping));

Meretransport

22. on seisukohal, et meretransport on nii üks peamine Euroopa majanduse element, sissetulekute ja tööhõive allikas, inimeste ja tehnoloogilise oskusteabe kandja, keskkonnatoime ja konkurentsivõime tegur kui ka ökoloogilise ohu allikas. Meretranspordi tähtsust jätkusuutliku majanduse jaoks tuleb pidevalt tõsta, kõrvaldades olemasolevad raskused võrreldes teiste transpordiliikidega ning kehtestades sobivad keskkonnanõuded. Kuigi meretransport on finantsmajanduse tujudest väga sõltuv, on ta siiski reaalmajanduse lipulaev. Ja kui majandus hakkab kosuma, peavad Euroopa sadamate seadmed ja teenused suutma vastata meretööstuse vajadustele. Viimase aastakümne jooksul ei ole Euroopa sadamaid kohandatud samas rütmis enamiku ülejäänud maailma, peamiselt Aasia sadamatega. Seepärast tuleb Euroopal maailmakaubanduse tuleviku väljakutsetele vastamiseks kiirustada ja oma sadamarajatised säästva arengu seisukohalt lähtudes ka ajakohastada;

23. toetab tahet viia lõpule siseturg, et meretransport külgetõmbavamaks ja konkurentsivõimelisemaks muuta. Avaldab siiski kahetsust, et konkreetsed meetmed keskenduvad liialt sellele aspektile, ja avaldab soovi, et ka sotsiaalseid ja keskkondlikke aspekte võetaks täielikult arvesse;

24. rõhutab, et meretranspordipoliitika peaks moodustama osa logistilisest ahelast, kuhu ta kuulub. See eeldab, et sadamaid peetakse sõlmpunktiks eri transpordiliikide vahel, mida kasutatakse Euroopas või rahvusvahelises ruumis kauba ühest punktist teise vedamisel. Sadamaid ei tohiks seega vaadelda lihtsalt lähte- või sihtpunktidena, vaid ukselt-uksele transpordiloogika määrava tegurina;

25. rõhutab vajadust muuta sadamad transpordiahela virtuaalses haldamises tõelisteks viitekeskusteks, mis on võimelised ennetama kaubavoogude haldamist. See tähendab, et sadamatransiidi käigus ei tohi katkestada infosüsteeme, mis võimaldavad kauba reaalajas jälgimise abil transpordi- ja logistikateenuseid optimeerida. Selleks tuleb arendada operatsioonisüsteemide koostalitlusvõimet sadamate vahel ning sadamate ja siseterminaalide vahel või selle puudumisel uurida selle loomise võimalust;

26. tervitab komisjoni tahet viia meretranspordile kehtivad haldus- ja tollipiirangud võrdsele tasemele teiste transpordiliikide suhtes kehtivate eeskirjadega. Näiteks on täiesti ebareaalne nõuda, et maanteevedu läheb sujuvalt üle mereveoks meremagistraalide kontseptsiooni alusel, seni kuni raskete kaubaveokite laevadele peale- ja laevadelt mahalaadimist puudutavad formaalsused jäävad kõnealuse võimaluse potentsiaalsete kasutajate jaoks takistuseks. Eeskirju tuleks leevendada määrani, mis vastaks meretranspordi spetsiifilistele tingimustele (merede avatus ja seega ka piiride ebamäärasus sadamas, merekeskkonna eriline ohtlikkus õnnetuste korral jne);

Merestrateegia 2018 ([8])

27. tervitab komisjoni ettepanekuid teksti olulisemates osades:

— toetada rahvusvahelise merekaubanduse viljelemist õiglastel tingimustel universaalsetest eeskirjadest kinni pidades,

— väärtustada merendusvaldkonna elukutseid (õpe, kvalifikatsioon, professionaalsemaks muutmine) ja pidada kinni Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni vastuvõetud sätetest meremeeste õiglase kohtlemise, nende elutingimuste ja tasustamise kohta,

([8]) Vt KOM(2009) 8 lõplik.

— liikuda jäätme- ja saastevaba meretranspordi suunas ning viia see täielikult kooskõlla säästva arengu põhimõtetega,

— tagada meretranspordi pikaajaline ohutus ja kindlus määratletud eeskirjadest kinnipidamise ja ennetusmeetmete arendamise kaudu;

28. kahtleb siiski Euroopa Liidu võimes neid ettepanekuid ellu viia, võttes arvesse rakendusala suurt ulatust. Komitee teeb sellega seoses komisjonile ettepaneku panna probleemid tähtsuse järjekorda ja sätestada vajalike meetmete prioriteedid, koostades niipea kui võimalik, ent igal juhul 2009. aasta lõpuks koostöös liikmesriikide ja kõigi sidusrühmadega üksikasjalik tegevuskava;

29. avaldab kahetsust, et konkreetsed ettepanekud puudutavad ainult äritehingute liberaliseerimist konkurentsi ja tootlikkuse tõstmise eesmärgil. Komitee märgib, et keskkonna säilitamine ja meremeestele paremate sotsiaalsete tingimuste tagamine piirdub üldiselt sõnastatud põhimõtetega – ei ole koostatud ajatabelit ega pakutud konkreetseid meetmeid;

30. rõhutab, et meretransport on säästev transpordiliik, mis aitab otsustavalt võidelda kliimamuutuste ja õhusaastega ning üldisemalt muuta transporti keskkonnahoidlikumaks. Komitee on seisukohal, et keskkonnahoidlikuma transpordisüsteemi arendamine on üks poliitiline prioriteet. Regioonide Komitee hinnangul võimaldab vedude ümbersuunamine meretransporti vastata nii reisijate ja kaubaveo kasvavale mahule kui ka kliimamuutustest tulenevatele nõudmistele. Komitee avaldab kahetsust, et rahvusvaheline meretransport on ikka veel Kyoto protokolli mehhanismidest ja kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise ajatabelist välja jäetud. Komitee julgustab Rahvusvahelist Mereorganisatsiooni seoses 2009. aasta detsembris Kopenhaagenis toimuva ÜRO kliimateemalise konverentsiga pakkuma kiiresti kõigi laevade suhtes – sõltumata nende lipuriigist – rakendatavad siduvad eeskirjad kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks. Lõppeesmärk peaks olema eeskirjade vastuvõtmine 2011. aastal. Euroopa Komisjon peaks toetama ühtsete ja läbipaistvate keskkonnakaitse sertifikaatide kehtestamist laevadele ja sadamatele, nagu nt Environmental Ship Index (ESI), mida töötab välja World Ports Climate Initiative. Et vältida Euroopa merendussektori asetamist ebasoodsatesse konkurentsitingimustesse peaks Euroopa Liit tagama, et siduvad eeskirjad võetaks vastu rahvusvahelisel tasandil. Peale selle tuleks uurida, millised on keskkonnakoormusest sõltuvate diferentseeritud sadamamaksude sisseviimisega seotud võimalikud mõjud;

31. rõhutab, et meretranspordi keskkonnasõbralikumaks muutmine peab lisaks laevade ökoloogilise jalajälge vähendamisele viima ka sadama- ja logistikarajatiste keskkonnamõju mõõtmise ja vähendamiseni. Komitee märgib sellega seoses, et kuigi sadamate arendamise menetluste kiirendamine on Euroopa sadamate konkurentsivõime tagamisel hädavajalik, ei tohiks seda ellu viia keskkonnamõju hindamise kvaliteedi arvelt, unustamata samas ka vajadust määrata kindlaks täpsed eeskirjad, mida ei ole võimalik mitmeti tõlgendada ning mis ei põhjusta seega konkurentsimoonutusi. Merendus-, sadama- ja logistikategevuste hea integratsioon linnades peab olema Euroopa merenduspoliitika eraldiseisev eesmärk;

32. on seisukohal, et meretransport peab olema transpordi keskkonnahoidlikumaks muutmise näidisvaldkond ja kutsub selle raames Euroopa Liitu toetama tõsiselt teadustegevust ja innovatsiooni, et parandada laevade ja sadamate keskkonnatõhusust, nii näiteks tuleks arvestada laevade poolt põhjustatud veereostuse vältimise teemaga;

33. märgib, et sõnastatud soovituste elluviimine nõuab oluliste vahendite koondamist, ja kutsub komisjoni hindama pakutud vahendite maksumust, täpsustama rahastamisvõimalusi ja pakkuma välja vahendite jaotamise viisi eri sidusrühmade vahel. Komitee on seisukohal, et meretransporti kui maismaatranspordist ökoloogiliselt säästvamat transpordiliiki tuleks ühenduse rahalistest vahenditest rohkem toetada ning kutsub Euroopa Liitu üles võtma kõiki vajalikke algatusi, et tagada nõutavad ühenduse rahalised vahendid;

34. nõuab, et üleeuroopalise transpordivõrgustiku järgmise läbivaatamise raames seataks ELi eelarves (struktuurifondid, üleeuroopalise transpordivõrgu eelarverida ja Marco Polo programm) prioriteetsemaks investeeringud sadamatesse ja sadamate ühendamine sisemaaga. Liikmesriikide ja komisjoni vahel sõlmitud kompromissid on viinud tasakaalu puudumiseni merenduse ja sadamate arvelt. Euroopa sadamakaarti tuleb tulevikus paremini tasakaalustada sadamate kategooriate (väikeste ja keskmise suurusega sadamate väärtuse tunnustamine, et parandada juurdepääsu) vahel ja piirkondade (keskused/äärealad) vahel ning sinna tuleb suunata ühenduse rahalised vahendid;

35. on seisukohal, et õiglaste konkurentsieeskirjade säilitamiseks eri transpordiliikide vahel on vaja võtta arvesse väliskulusid (eriti keskkonnakulud) ja et ilma selleta ei suuda turueeskirjad üksi mereliikluse voogu reguleerida;

36. meenutab samuti diferentseeritud toetuse andmist ühenduse territooriumi saarealadele, kelle konkurentsivõime ning rahvusvahelises ja Euroopa-siseses kaubanduses osalemine sõltub suuresti kõnealusest transpordiliigist. Komitee kordab oma soovi, et „loodaks tõhusad ühendusteed Euroopa Liidu saarealadega merekiirteede abil, et lihtsustada nende juurdepääsu ühtsele turule” ([9]);

37. toetab ettepanekut luua rakkerühm, et teha kindlaks, kuidas saavutada õige tasakaal meremeeste töötingimuste ja Euroopa laevastiku konkurentsivõime vahel. Komitee teeb ettepaneku laiendada rühma ülesannet sellise minimaalse sotsiaalse tasandi määratlemiseks, mis teeb inimtegurist iseseisva arenguteguri. Komitee on seisukohal, et meeskondade õpe, professionaalsus ning elu- ja töötingimused on kõigi nende meetmete edu pant, mille eesmärk on tagada mereteenuste konkurentsivõime, meresõidu ohutus ja kindlus ning keskkonnasõbralikkus. Komitee kutsub sellega seoses Euroopa Liitu töötama välja

([9]) Vt CdR 119/2006 „Transpordipoliitika valge raamatu vahekokkuvõte”, punkt 4.4.

tööhõiveametite (nn mehitamisametid) spetsiifilise reguleerimis- ja kontrollimehhanismi, toetudes Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni konventsioonide sätetele, sarnaselt STCW konventsiooni alusel õppekeskuste jaoks loodud mehhanismile;

38. rõhutab koos komisjoniga koolitusküsimuste suurt olulisust kõigi merendussektorite jaoks ja kiidab heaks selles valdkonnas tehtud ettepanekud. Komitee tervitab eelkõige pakutud meedet luua merendusvaldkonnas Erasmuse tüüpi süsteem ning kutsub komisjoni üles seda ettepanekut edasi arendama, määratledes selle tingimused ja kohaldamisala, eelkõige küsimus, kuidas laiendada seda pelgalt ametnike koolitusest kõigile mereharidust omandavatele noortele;

39. on seisukohal, et merendusvaldkonna inimressursse, pädevusi ja oskusteavet puudutavad ettepanekud peavad olema suunatud kogu merendussektorile, sh selle maismaal asuvale pikendusele, st töökohad sadamas või logistikaga seotud tegevus ning transpordieelne ja –järgne tegevus. Seega oleks soovitav määratleda Euroopa tasandi üldraamistik, millega sätestatakse heade tavade suunis, milleni kõik püüavad jõuda, aga kehtestada tuleks samuti teatud arv piiranguid, keelustades näiteks omakäitluse põhimõtte ümberlaadimise puhul. Selline raamistik on mõeldav ainult siis, kui seda kohaldatakse iga sadama puhul paindlikult. Sadamateenuste liberaliseerimise direktiivi kahekordne tagasilükkamine näitab, et igasugune jäik õigusloomealgatus on määratud läbikukkumisele;

40. ergutab komisjoni täpsustama vahendeid, millega hoidutakse sadamatevahelise konkurentsi moonutamisest julgeolekumeetmete kulude kandmisel;

41. kutsub komisjoni täpsustama meetmeid, millega hoitakse ära sadamatevahelise konkurentsi moonutamist Euroopa direktiividest tulenevate kohustuste täitmise käigus, eelkõige seoses turvalisusega;

42. toetab meresõiduohutust puudutavaid ettepanekuid ja märgib, et kõnealuste küsimuste ühtlustamisel on tehtud olulisi edusamme. Komitee rõhutab, et Euroopa Parlamendi hiljuti vastuvõetud 3. merenduspakett (Erika III) annab tunnistust võimest ühtlustada meretranspordi eeskirju. Komitee on mures meretranspordi valdkonna uute ohtude, täpsemalt konteinerlaevade või kemikaalitankerite õnnetustega seotud ohtude pärast, eelkõige laevade suuruse pideva kasvu kontekstis, ning kutsub komisjoni täpsustama selle küsimusega tegelemiseks juba võetud või kavandatud meetmeid;

43. on seisukohal, et väinade puhul, mida läbib suur osa maailma liiklusest, tuleks võtta kasutusele eriline lähenemisviis, mille eesmärk on paremini koordineerida nende alade haldamist, mis on vastamisi selliste oluliste ohtudega, millega kohalikud sidusrühmad otseselt tegelema peavad. Sellises suures väinas nagu Calais' väin toimunud mereõnnetuse tagajärjed oleksid nii majanduslikus kui ka keskkondlikus plaanis märkimisväärsed mitte ainult asjaomaste merepiirkondade jaoks, vaid kogu Euroopa jaoks;

44. märgib, et riiklikud tolli- ja veterinaarkontrolli tavad võivad tuua kaasa konkurentsimoonutusi, ja soovib sellest lähtuvalt, et komisjon paneks rõhu direktiivide ülevõtmise kontrollimisele, et tagada nende nõuetekohane tõlgendamine;

45. rõhutab merenduspoliitika välise mõõtme olulisust, eelkõige transpordisektoris. Komitee on seisukohal, et Euroopa eri riikide lipu all registreeritud laevade käituseeskirjade ühtlustamine võimaldaks tugevdada Euroopa Liidu positsiooni Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis ja liikuda üks täiendav samm edasi meretranspordi eeskirjade ülemaailmse ühtlustamise suunas. Sellega seoses soovib komitee, et EL teeks end rahvusvahelistes organisatsioonides (Rahvusvaheline Mereorganisatsioon, Maailma Kaubandusorganisatsioon ja Rahvusvaheline Tööorganisatsioon) paremini kuuldavaks, et Euroopa meretransport võiks areneda läbipaistvamas ja ausamas konkurentsikeskkonnas. Komitee julgustab komisjoni tema jõupingutustes kooskõlastada liikmesriikide seisukohti Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis ja palub anda Euroopa Liidule vaatleja staatuse kõnealuses organisatsioonis;

46. kahtleb kõnealuse merestrateegia ajakavas, milleks on kavandatud aastad 2009–2018, ja pooldab selle hilisemat ühtlustamist uue, 2010. aasta järgse Lissaboni strateegia ajakavaga;

Piirideta mereala

47. pooldab eesmärki kaotada või lihtsustada kõik või osa haldusmenetlustest, mis takistavad lähimereveo arengut Euroopa Liidus, tagades ohutuse ja keskkonnakaitse kõrge taseme;

48. tervitab komisjoni tahet luua piirideta meretranspordiruum, mis võimaldab viia lõpule meretranspordi siseturu, aga avaldab kahetsust, et komisjon ei viita ühisele mereruumile, minnes kaugemale haldus- ja maksutõkete kaotamisest Euroopa sadamate vahel liikuvate laevade puhul;

49. soovib, et sotsiaalseid aspekte võetaks täielikult arvesse ja et Euroopa Liit sunniks rahvusvahelistest tööõiguse ja keskkonnakaitse eeskirjadest paremini kinni pidama, et säilitada maailma tasemel võrdsed konkurentsitingimused. Komitee on sellest lähtuvalt seisukohal, et komisjoni pakutud meetmed on alles esimene etapp tõelise ühtse meretranspordiruumi loomisel. Komitee tervitab komisjoni 21. jaanuari 2009. aasta teatises mainitud edasisi võimalikke samme ja kutsub komisjoni esitama kiiresti ühtse mereruumi loomise järgmised konkreetsed etapid;

50. tervitab lihtsustamise, ühtlustamise, ühtse teabepunkti rajamise ja elektroonilise edastamise valdkonnas pakutud suuniseid. Komitee on seisukohal, et ühe liikmesriigi lipu all registreeritud ja kahe Euroopa Liidu sadama vahel liikuvatele laevadele ei tuleks kehtestada rohkem dokumentide esitamise kohustusi kui mõnele teisele transpordiliigile, välja arvatud juhul, kui meretranspordi eripärast tulenevad ohutusaspektid seda nõuavad;

51. rõhutab teavitusformaalsuste ja digitaliseerimise valdkonnas juba tehtud jõupingutusi. Komitee tervitab tahet lihtsustada ja ühtlustada liikmesriikide vahelisi haldustoiminguid, eelkõige tolli-, veterinaar- ja taimekaitsevaldkondades;

52. avaldab kahetsust komisjoni ebaõnnestunud sõnastuse pärast, mille kohaselt „lootsiteenused võivad samuti kujutada endast tõsist probleemi". Komitee meenutab lootsiteenuste tähtsust mereohutuse jaoks sadamates ja nende ümbruses. Komitee kutsub sellest lähtuvalt Euroopa Liitu ja liikmesriike olema lootsiteenustele erandite väljastamise raamistiku määratlemisel väga põhjalikud;

53. kutsub komisjoni võtma vajalikke meetmeid, et vältida tõlgenduste lahknevusest tulenevaid moonutusi juba ühtlustatud menetluste rakendamisel;

54. tervitab ühtse teabepunkti rajamise ideed, aga märgib, et see toob kaasa suuri investeeringuid valdkonna kõigi asjaosaliste varustamiseks. Komitee arvates on Euroopa SafeSeaNeti võrgustik prioriteetne dokumentide vahetamise tõhustamisel ja kiirendamisel meretranspordi asjaosaliste vahel. Komitee on seisukohal, et sadamate seadmetega varustamise toetamine on hädavajalik dokumentide vahetamise süsteemide tõhususe ja kõnealuse Euroopa võrgustiku edu tagamiseks. Komitee juhib samuti komisjoni tähelepanu väljapakutud meetmete mõningatele tagajärgedele väikeste ja keskmise suurusega sadamate jaoks ning kutsub komisjoni kohaselt reageerima, et nimetatud meetmed ei viiks konkurentsi moonutamiseni, mis võib ohustada Euroopa sadamatevõrgustiku tasakaalu;

Meremagistraalide rajamisel ühenduse vahendeid täiendav riigiabi ([10])

55. tervitab komisjoni algatust tuua selgust meremagistraalide rajamisel ühenduse vahendeid täiendava riigiabi eri mehhanismide seoste kohta. Rõhutab riiklike vahendite vajalikku ja määravat panust lähimereveo arendamisse. Meenutab, et maanteeummikute vähendamise ja kaubaveo keskkonnamõju leevendamise eesmärkidel on riigipoolne toetus meremagistraalide projektidele täielikult õigustatud. Seepärast tuleb tervitada riigiabi andmise võimalust riiklikul, piirkondlikul või kohalikul tasandil, mida aga ei tohi pidada rahuldavaks lahenduseks, et kompenseerida ühenduse ebapiisavat meremagistraalide rajamise rahastamist;

56. väljendab kahetsust, et hindamiskriteeriumid, mis komisjon projektide läbivaatamiseks heaks kiitis, hindavad peamiselt teenuse lühiajalist elujõulisust, mida on aga lühikese aja jooksul väga raske saavutada: esiteks seetõttu, et algusaja investeeringutel on oluline kaal, ja teiseks seetõttu, et ei ole teada laevade täituvus, nagu näitas Touloni ja Civitavecchia (Rooma) sadamate vahel läbi viidud katse aastatel 2005–2008;

57. tunneb muret, et puudub ELi toetuste saamise tingimustele vastavate tehingute ja investeeringute olemuse ulatuslik hindamine, arvestades asjaolu, et viimastel aastatel rakendatud meetmetega ei saavutatud oodatud tulemusi. Välja pakutud rahastamismehhanismide teatavad aspektid tunduvad lisaks nende keerukusele isegi sobimatud või väga vähese kasulikkusega, pidades silmas meremagistraalide käivitamise teenusega tekkivaid vajadusi;

58. teeb ettepaneku, et laevandusettevõtja ehitatud või omandatud laevu, mis liiguvad mööda meremagistraali, võiks hoolimata nende mobiilsusest erandkorras käsitada kui infrastruktuuri. Neid laevu võib siis samal viisil toetada nagu toetatakse teatud maantee- ja raudteeinvesteeringuid. Kuid Euroopa Kohtu praktika ning eriti Ferringi (kohtuasi *C-53/00) ja Altmarki (kohtuasi C-280/00) otsuste kohaselt ei tohi sellega kaasneda finantstoetuse andmine sellisele laevade kasutusele,* mis jääb välja avaliku teenindamise kohustuste rahalisest hüvitamisest. Meremagistraalide kontseptsiooniga seotud keskkonnaküsimused on sellised, et tuleb kaaluda erimeetmete võtmist. Maanteeveolt mereveole üleminekuga tekkiv eeldatav mõju on tuntav vaid siis, kui üleminek ka reaalselt toimub. Sellest seisukohast vaadates ei tundu sobimatuna idee paigutada rahastamisvahendid ümber enne transpordi ümbersuunamist;

59. soovib, et eraettevõtjad (laevaomanikud, logistikud, vedajad), kellel on määrav roll meremagistraalide kontseptsiooni rakendamisel, oleksid täielikult kaasatud ja et nende arvamust võetaks kuulda selliste põhjuste põhjaliku analüüsi raames, mis takistavad neil teha otsust meremagistraali teenuse käivitamise kohta;

60. seega soovitab komitee, et liikmesriikide loodud lähimerevedude edendamise büroosid (riiklikke pädevuskeskusi) rohkem tunnustataks ja et nende ülesandeid laiendataks. See eeldab kõnealuste büroode käsutuses olevate inimressursside ja finantsvahendite suurendamist, näiteks merendusalaste partnerluslepingutega, mis sõlmitakse merealade piirkondlike omavalitsustega ja transpordiahela eraettevõtjatega: laevaomanikud, logistikud, lastisaatjad jne;

61. on seisukohal, et dokumenti, mis käsitleb ühenduse suuniseid meretranspordile antava riigiabi kohta, oleks selguse huvides tulnud viia sisse ühenduse rahastamisvahendeid täiendav meremagistraalidele riigiabi andmise süsteem;

62. kutsub komisjoni üldisemalt üles kaaluma meremagistraalide arendamiseks antava riigiabi ja eraldatavate ühenduse vahendite eeskirjade ühtlustamist;

63. jagab komisjoni seisukohta, et „võimalike pakkujate jaoks on väga vajalik ka riikliku toetuse summa eelnev kindlaksmääramine, et nad teaksid, millega võivad arvestada". Komitee toob sellega seoses esile, et ka tagasimakse sätted võivad ettevõtjaid pidurdada, sest neil lasub rahalise abi tagasimaksmise oht, kui projekti lõppedes ei ole eesmärke saavutatud. Komitee nõustub, et meremagistraalidele riigiabi andmise eeltingimus peab olema

([10]) Vt 2008/C 317/8.

konkreetsete eesmärkide saavutamine, aga soovitab komisjonil uurida meremagistraalide projektide rakendamisel võimalust seada astmelisi eesmärke, mille täitmisest sõltub riigipoolse rahastamise jätkumine;

64. kutsub komisjoni üles lisaks ametlikele väljaannetele ka mujal laialt teavet levitama, et tõsta ettevõtjate teadlikkust oma poliitika põhjendatusest. On vaja teatavaks teha, et komisjon on võtnud kindla sihi (jälgides samas, et ei tekiks ilmselgeid konkurentsimoonutusi) vastata sobivate meetmetega kõnealusele olulisele väljakutsele – vedude ümbersuunamine maanteelt merele, mis on täielikus kooskõlas säästva arengu valdkonnas kuulutatud eesmärkidega.

Liikmesriikide sadamatesse sisenevate ja neist väljuvate laevade teavitusformaalsused

65. tunnistab, et haldusmenetluse lihtsustamine, muutes elektroonilise teabeedastuse levinumaks ja teavitusformaalsused selgemaks, aitab kaasa meretranspordi atraktiivsuse suurendamisele;

66. märgib, et kõnealustel meetmetel on soodus mõju ka keskkonna- ja meresõiduohutusele, kuna need vabastavad meeskonna haldusülesannetest ja võimaldavad neil keskenduda valvele. Andmete elektrooniline edastus võimaldab ametivõimudel saada reaalajas vajalikku teavet, et õnnetusjuhtumi korral rakendada sobivaid sekkumisvahendeid;

67. tervitab asjaolu, et on valitud järkjärguline ühtlustamine, millega tagatakse seos ja ühtsus Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni ajakavaga. Rahvusvaheline Mereorganisatsioon on endiselt asjakohane tasand, sealt pärineb näiteks ettepanek seada sisse ajutine Euroopa vorm, et ühtlustada ohutusalaseid teabetaotlusi kuni rahvusvahelise ühtlustatud vormi kehtestamiseni. Komitee toetab sellega seoses rahvusvahelise mereliikluse hõlbustamise komitee istungitel Euroopa Liidu liikmesriikide delegatsioonidele esitatud taotlust „püüda viia rahvusvahelise mereliikluse hõlbustamise konventsiooni vormid vastavusse ühenduse praeguste õigusaktidega kehtestatud vormidega";

68. toetab eesmärki muuta elektrooniline andmevahetussüsteem laialt kasutatavaks 15. veebruariks 2013, kuid märgib, et kogu meretranspordiahela varustatuse tagamiseks on vaja teha suuri investeeringuid. Teabeedastussüsteemide arendamise kulud on väikeste sadamate seisukohalt suured. Komitee kutsub seega komisjoni üles täpsustama, millise rahalise abiga võiks selles suhtes arvestada;

69. on sarnaselt komisjoniga seisukohal, et haldusformaalsuste ja -dokumentide lihtsustamisel ja ühtlustamisel on oluline osa lähimereveo edendamisel. Tervitab sellega seoses Euroopa Liidu sadamate vahel sõitvate laevade vabastamist rahvusvahelise mereliikluse hõlbustamise konventsiooni vormidest. Rahvusvahelist laevade ja sadamarajatiste turvalisuse koodeksit (ISPS-koodeks) tuleks võimalusel kohandada lähimereveo ettevõtjate vajadustele;

70. avaldab kahetsust, et komisjoni dokumentides ei võeta arvesse asjaolu, et võitlus ebaseadusliku sisserände vastu aeglustab teatavates piirkondades märkimisväärselt töökorda ja toob kaasa olulisi kulusid;

71. komitee kutsub lisaks üles kõiki ELI liikmesriike kiitma täies ulatuses heaks rahvusvahelise mereotsingute ja –pääste konventsiooni ja rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel, mis määratlevad rahvusvahelise kogukonna jaoks ühtsed reeglid, mis käsitlevad kohustust korraldada päästeaktsioone ja osutada esmaabi laevahuku ohvritele ja laevahuku ohus olevatele meremeestele ning laevadele, mille laevaomanikud ise on Euroopa ühisesse mereruumi maha jätnud. Komitee leiab siiski, et paralleelselt nende eeskirjade vastuvõtmisega tuleks Euroopa Liidu tasandil luua solidaarsusel põhinevaid mehhanisme, kuna mereteel toimuva ebaseadusliku sisserände haldamine ei peaks jääma üksnes nende Euroopa Liidu liikmesriikide kanda, kes paiknevad rände seisukohalt tundlikul merepiiril. Komitee rõhutab samas, et merehädas olevate sisserännanute ja põgenike otsingute ja –päästeoperatsioonide parandamiseks tehtud jõupingutused on ainult üks aspekt ulatuslikumast probleemist, mis tuleneb mereteel toimuvast ebaseaduslikust sisserändest.

Brüssel, 17. juuni 2009

Regioonide Komitee

president

Luc VAN DEN BRANDE