III

(Pripravljalni akti)

ODBOR REGIJ

80. PLENARNO ZASEDANJE 17. IN 18. JUNIJ 2009

Mnenje Odbora regij pomorski in obalni paket

(2009/C 211/10)

ODBOR REGIJ

— meni, da je treba za evropsko pomorsko politiko izbrati celovit in medsektorski pristop, ki temelji na pomorskem prostorskem načrtovanju, da bi obvladali vse intenzivnejšo uporabo morij in zagotovili skladen soobstoj različnih namenov uporabe v omejenem in občutljivem življenjskem prostoru;

— meni, da je treba za takšno načrtovanje uresničiti inovativen pristop k upravljanju, zasnovan v duhu upravljanja na več ravneh in ob spoštovanju načela subsidiarnosti, in zato poudarja pomembno vlogo lokalnih in regionalnih oblasti pri pomorskem prostorskem načrtovanju, zlasti za financiranje nekaterih ukrepov; kot raven, ki je najbolj neposredno soočena s položajem, so te oblasti v najboljšem položaju za zagotovitev skladnega soobstoja različnih namenov uporabe;

— pozdravlja napredek, ki ga je dosegla Evropska komisija pri pomorskem prostorskem načrtovanju, in njeno pripravljenost, da oblikuje skupna načela na evropski ravni, ter meni, da bi se Evropska unija v prihodnje lahko posvetila tudi vprašanjem standardizacije v zvezi z metodiko in načeli, pri čemer bi se morala opirati zlasti na obstoječe regionalne sporazume;

— podpira namero Evropske komisije, da se dokonča oblikovanje notranjega trga, s ciljem, da bi pomorski promet postal bolj privlačen in bolj konkurenčen, vendar obžaluje, da se konkretni ukrepi v bistvu osredotočajo samo na gospodarsko razsežnost, ter poziva, da se v polni meri upoštevajo socialni in okoljski vidiki;

— ponovno poudarja svojo zahtevo, da se preuči možnost revizije sistema financiranja EU in da se preoblikuje v enoten, poenostavljen sistem za vse ali vsaj večino morskih vprašanj v okviru evropskega obalnega in otoškega sklada, in sicer v okviru razprav o prihodnji finančni perspektivi 2014-2020;

— pozdravlja pobudo Evropske komisije za razjasnitev subvencij za vzpostavitev pomorskih avtocest, vendar meni, da bi bilo primerneje zastaviti bolj ambiciozen cilj in celovito razmisliti o naravi dejavnosti in vlaganj, ki pridejo v poštev za dodeljevanje evropskih subvencij, še posebej, ker predpisi, sprejeti v zadnjih letih, niso prinesli pričakovanih rezultatov, predvsem v zvezi z zahtevami za kratkoročno donosnost storitev.

Poročevalec g. Michel DELEBARRE (FR/PES), župan mesta Dunkerque

Referenčni dokumenti

Časovni načrt za pomorsko prostorsko načrtovanje: Doseganje skupnih načel v EU COM(2008) 791 konč. Sporočilo Evropske komisije z dne 25. novembra 2008

Strateški cilji in priporočila za pomorsko prometno politiko EU do leta 2018 COM(2009) 8 konč. Sporočilo Evropske komisije z dne 21. januarja 2009

Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o formalnostih poročanja za ladje, ki priplujejo v pristanišča držav članic Skupnosti ali izplujejo iz njih, in o razveljavitvi Direktive 2002/6/ES COM (2009) 11 konč. 21.1.2009

Sporočilo in akcijski načrt za vzpostavitev evropskega prostora za pomorski prevoz brez meja COM (2009) 10 konč. 21.1.2009

Sporočilo o smernicah za državno pomoč, ki dopolnjuje finančna sredstva Skupnosti za vzpostavitev pomorskih avtocest (2008/C 317/8)

I. POLITIČNA PRIPOROČILA

ODBOR REGIJ

1. priznava precejšnji napredek, ki ga je dosegla Komisija, ter pozdravlja uspešno izvajanje akcijskega načrta in uporabo sprejetega pristopa. Meni, da evropska pomorska politika zahteva celovit medsektorski pristop, „ki obsega vse vidike odnosa človeka do morij in oceanov“ ([1]);

2. opozarja, da v obalnih regijah in mestih Evropske unije živi skoraj polovica evropskega prebivalstva ([2]), ki prispeva približno 40 % evropskega BDP. Lokalne in regionalne oblasti imajo različne pristojnosti na področjih, povezanih s pomorsko politiko, zato so primerna raven za usklajevanje različnih sektorskih politik na terenu. Poleg tega so obalne teritorialne skupnosti posebej odgovorne za prostorsko načrtovanje na teh območjih: urejati morajo napetosti, ki nastajajo zaradi konfliktov glede uporabe obale in morja, ter si prizadevati za trajnostni razvoj in stopnjo zaposlenosti, ki upoštevata potrebo po zaščiti pomorskega okolja. Zato so razvile strokovno znanje o celovitem strateškem načrtovanju na tovrstnih območjih, vključno s politikami za različna področja, kot so promet, razvoj pristanišč, varnost, urbani razvoj, pomorsko prostorsko načrtovanje in poklicno usposabljanje;

3. meni, da je za primerno izvajanje evropske pomorske politike potrebna oblika upravljanja, ki bolj neposredno vključuje lokalne in regionalne akterje. Upravljanje, ki bi resnično temeljilo na partnerstvu za pomorsko politiko, vključno z vsemi ravnmi sprejemanja odločitev in civilne družbe, bi omogočilo pravočasno odkrivanje vsakršnih konfliktov ter iskanje primernih lokalnih rešitev;

4. se strinja z mnenjem Komisije, izraženim v sporočilu v zvezi s smernicami za pomorsko upravljanje ([3]), da namreč obalne regije ne le koristijo celostni pristop pomorske politike, ampak lahko brez takega pristopa občutijo tudi negativne posledice;

5. meni, da je treba cilj teritorialne kohezije povezati z oblikovanjem celostne pomorske politike, saj bi tako zagotovili večjo skladnost regionalnega razvoja na obalnih in otoških območjih ter v zaledju in pristaniščih, poleg tega pa bi bolje usklajevali prihodnje financiranje posebnih ukrepov v teh regijah;

6. v zvezi s tem ponavlja svoj poziv k obravnavi možnosti preoblikovanja finančnega sistema EU v enotni poenostavljeni sistem za vsa pomorska vprašanja – ali vsaj večino – v okviru evropskega obalnega in otoškega sklada; obravnava bi potekala v okviru razprav o finančnem okviru za obdobje 2014–2020 ([4]);

7. v celoti podpira projekt, ki ga je Komisija pripravila, da bi vzpostavila bazo podatkov o projektih v obmorskih regijah, ki bo vsebovala podatke o koristnikih vseh evropskih skladov, saj meni, da je to nujno potrebno za zagotovitev preglednosti na tem področju in za spodbujanje izmenjave dobrih praks; želi biti vključen v upravljanje te baze podatkov, ki bo začela delovati do leta 2010.

([1]) Glej mnenje CdR 22/2008 *Celostna pomorska politika za Evropsko unijo*, točka 1.

([2]) Prebivalstvo, ki živi v območju manj kot 50 km od morja ali oceana.

([3]) Smernice za celostni pristop k pomorski politiki: za najboljšo prakso pri celostnem upravljanju morij in posvetovanje z zainteresiranimi stranmi, COM(2008) 395 konč.

([4]) Glej CdR 22/2008, točka 14.

Pomorsko prostorsko načrtovanje ([5])

ODBOR REGIJ

8. podpira časovni načrt in predloge Komisije glede oblikovanja desetih načel načrtovanja, ki bi lahko čez čas postala skupna načela, veljavna v vseh državah članicah;

9. pozdravlja prizadevanja Evropske komisije za oblikovanje celostne politike na podlagi „modre knjige“, v kateri določa jasno usmeritev za izkoriščanje morskih in obalnih virov v vsej Evropi, in Komisijo spodbuja, naj gre pri tem vidiku še dlje ter podrobno opredeli, kako je pomorsko prostorsko načrtovanje povezano z drugimi ukrepi Evropske unije, zlasti ukrepi v zvezi z Direktivo 92/43/EGS o ohranjanju naravnih habitatov ter prosto živečih živalskih in rastlinskih vrst, okvirno direktivo o vodah, okvirno direktivo o morski strategiji ter priporočili Evropskega parlamenta in Sveta za celovito upravljanje obalnih območij. Pomorsko prostorsko načrtovanje bi moralo prispevati k večji sinergiji med posameznimi zakonodajnimi akti, da se preprečita morebitna zmeda ali podvajanje;

10. meni, da morajo prostorske spremembe slediti predhodnemu strateškemu premisleku in organizaciji upravljanja. Strateški premislek predstavlja temeljno fazo procesa načrtovanja, saj omogoča boljše povezovanje ciljev in sredstev ter upravljanje načrtovanja. Ta faza skupne priprave bi omogočila opredelitev načel in smernic ter določitev prednostnih nalog, ki so nujne pri pripravi in načrtovanju ter pri arbitraži, ki je sestavni del tega procesa;

11. meni, da je uvedba inovativnega načina upravljanja, ki bi bil načrtovan v skladu z načelom upravljanja na več ravneh in načelom subsidiarnosti, bistvenega pomena za opredelitev strateških smernic za prostorsko načrtovanje. To bi se moralo zgoditi na več ravneh, od morskega bazena do lokalne ravni. Poudarja tudi, da kljub soglasni podpori ekosistemskemu pristopu, ki ga je sprejela Komisija ([6]), to še vedno ne pomeni, da je primeren za vse pomorske dejavnosti. Glede na to OR želi, da Komisija vključi v svoje prihodnje predloge raven pomorskega bazena (ali regionalnega morja), ki je dovolj velika za preprečitev te nevarnosti;

12. poudarja, da je namen pomorskega prostorskega načrtovanja v tem prostoru zajeti vse dejavnosti, ki se izvajajo v več državah, in jih bolje prilagoditi dejanskim ekosistemskim razmeram, ter da je zato to načrtovanje bistvena sestavina celostne pomorske politike. Meni, da je ta ukrep bistvenega pomena za obravnavo vse intenzivnejše uporabe morja, poleg tega pa v omejenem, ranljivem prostoru spodbuja skladen soobstoj konfliktnih interesov. Ne glede na to opozarja, da se moramo na področju pomorskega prometa soočiti z izzivom uskladitve prostorskega načrtovanja in načela svobode morja, kot je predvideno v konvencijah Mednarodne pomorske organizacije;

13. strinja se, da je pomorsko načrtovanje prostora koristen način usklajevanja potreb posameznih dejavnosti z boljšo uporabo morja ob hkratnem trajnostnem varstvu ekosistema. Pravila, ki jih vsi poznajo, bodo spodbudila dolgoročne naložbe in s tem pripomogla, da se poveča prispevek pomorskih dejavnosti k doseganju ciljev glede konkurenčnosti ter povečanja rasti in zaposlovanja v skladu z lizbonsko strategijo. Glede na povedano želi, da bi Komisija določila čim bolj obsežna načela arbitraže, s katerimi bi se zagotovila preglednost tega procesa, in sicer z vnaprej določenimi pravili, ki bi bila dovolj prilagodljiva, kadar je treba upoštevati posebnosti morskega bazena;

14. pozdravlja ukrepe Komisije na področju pomorskega načrtovanja in njeno pripravljenost, da oblikuje skupna načela na evropski ravni. Meni, da ima na tem področju Evropska unija vodilno in usklajevalno vlogo ter da se bo v okviru posvetovalnega procesa, ki ga bo organizirala Komisija leta 2009, izboljšalo razumevanje izzivov in se bodo pripravili predlogi smernic za spodbujanje skupnega pristopa. Komisiji predlaga, da po zaključku teh posvetovanj pripravi belo knjigo;

15. meni, da lahko Evropska unija sčasoma prevzame regulativno vlogo, ki bi lahko zagotovila dejansko usklajevanje pomorskega načrtovanja v zadevnih državah. OR v zvezi s tem opozarja na izkušnje na regionalni ravni, zlasti v Sredozemlju v okviru Barcelonske konvencije o varstvu morskega okolja, še posebej njenega 7. protokola, v skladu s katerim so se zadevne države članice odločile, da skupaj izvajajo celovito upravljanje obalnih območij, hkrati pa so sprejele obvezujoče instrumente. Evropska unija bi lahko – poleg spodbujanja skupnega pristopa do pomorskega prostorskega načrtovanja – pomagala, da se v okviru obstoječih regionalnih konvencij v vsakem pomorskem bazenu podpre trajnostni in celostni pomorski razvoj v povezavi z vsako zadevno pomorsko regijo;

16. odločno spodbuja Komisijo, da podpre pilotne projekte v vsakem morskem bazenu, da bi se preskusila veljavnost predlaganih načel glede na raznolikost regionalnih morij. V zvezi s tem opozarja, da je treba najbolj oddaljene regije, ki predstavljajo precejšen delež evropskega pomorskega prostora, v celoti vključiti v ta ukrep;

17. poudarja pomembno vlogo lokalnih in regionalnih oblasti pri pomorskem prostorskem načrtovanju, zlasti kot organov, ki financirajo projekte, vendar tudi kot lokalnih organov, ki so v najboljšem položaju za organizacijo skladnega sožitja različnih uporab. Obstoječa pomorska in obalna partnerstva ter pomorska omrežja lahko odločilno prispevajo k spodbujanju razvoja pomorskega prostorskega načrtovanja v državah članicah in njegovem izvajanju. Običajno so države članice pristojne za upravljanje teritorialnih voda in IGC ([7]), vendar so lokalne in

([5]) Glej COM(2008) 791 konč.

([6]) Zlasti v Okvirni direktivi o morski strategiji.

([7]) Izključne gospodarske cone.

regionalne oblasti vključene že zaradi svojih pristojnosti in odgovornosti za upravljanje voda – in včasih tudi kot pristaniške oblasti za zavarovana območja. Na splošno so pristojne za enakomeren in solidaren razvoj, iz katerega pomorsko območje ne sme biti izključeno;

18. poudarja tudi potrebo po usklajenem in doslednem načrtovanju na kopnem in morju, da bi primerno upravljali vmesno območje med njima, zlasti obalni pas. V zvezi s tem opozarja na dejavnosti, ki se že izvajajo v okviru celovitega upravljanja obalnih območij;

19. opozarja, da so evropske regije in mesta že vključene v čezmejno sodelovanje, na primer v okviru programov Interreg, ki jim omogočajo izvajanje skupnih projektov, povezanih s pomorskim upravljanjem. Meni, da bi lahko evropska združenja za teritorialno sodelovanje (EZTS) ponudila zanimive možnosti za regionalno sodelovanje;

20. pozdravlja evropsko mrežo za pomorsko opazovanje in podatke (*European Marine Observation and Data Network* – EMODN), ki jo je ustanovila Evropska komisija in od katere se pričakuje, da bo do konca leta 2009 ustvarila prototip evropskega atlasa morij, ter izraža upanje, da bo prihodnji atlas povezan z novim orodjem *Google Ocean*, ki je bilo predstavljeno februarja 2009;

21. obžaluje, da Komisija vprašanja subsidiarnosti ni obravnavala v zadostni meri. Predlog Komisije v sedanji fazi temelji na številnih pravnih podlagah (vključno s tistimi, ki se nanašajo na prometno politiko in trajnostni razvoj). Politike prostorskega načrtovanja pa so bile doslej v skladu s Pogodbo iz Nice v izključni pristojnosti držav članic. Glede na možni začetek veljavnosti Lizbonske pogodbe in na nove cilje teritorialne kohezije, se na primer postavlja vprašanje, ali se lahko člen 352 Pogodbe o delovanju Evropske unije (ki ustreza členu 308 PES v Pogodbi iz Nice) uporabi kot pravna podlaga za prihodnje regulativne akte na področju pomorskega prostorskega načrtovanja.

Pomorski promet

ODBOR REGIJ

22. meni, da je pomorski promet sicer ključni del evropskega gospodarstva, vir dohodka in zaposlovanja, nosilec človeškega in tehnološkega znanja ter dejavnik okoljske uspešnosti in konkurenčnosti, vendar zahteva tudi posebne ukrepe na področju varnosti pomorskega prometa. Njegov pomen za trajnostno gospodarjenje je treba nenehno povečevati z odpravljanjem obstoječih težav v primerjavi z drugimi načini prevoza in z okoljskimi dajatvami. Čeprav je pomorski promet še posebej izpostavljen nepredvidljivosti finančnega gospodarstva, to ne zakrije dejstva, da je primarni vektor realnega gospodarstva. Ko pa se znova začne povečevati dejavnost realnega gospodarstva, bodo morala evropska pristanišča zagotoviti izpolnjevanje potreb pomorske industrije v smislu opreme in storitev. Evropske pristaniške zmogljivosti se v zadnjem desetletju niso razvijale s tako hitrostjo kot v drugih svetovnih pristaniščih, zlasti v Aziji. Zato morajo evropske pristaniške zmogljivosti tudi z vidika trajnostnega razvoja dohiteti druge, če naj se uspešno soočijo s prihodnjimi izzivi svetovne trgovine;

23. podpira pripravljenost izoblikovati notranji trg, da bi povečali privlačnost in konkurenčnost pomorskega prometa. Vendar obžaluje, da se konkretni ukrepi osredotočajo predvsem na to vprašanje. Želi namreč, da bi se v celoti upoštevali tudi socialni in okoljski vidiki;

24. poudarja, da je treba politiko pomorskega prometa oblikovati kot sestavino logistične verige, s katero je neločljivo povezana. Za to pa je treba pristanišča obravnavati kot nepogrešljivo sestavino usklajevanja različnih načinov prevoza blaga od ene do druge točke v evropskem ali mednarodnem prostoru. Pristanišč torej ne smemo dojemati le kot kraj odhoda ali prihoda, temveč kot odločilni dejavnik sistema prevoza od vrat do vrat;

25. poudarja potrebo, da pristanišča pri virtualnem upravljanju prometne verige postanejo resnične referenčne točke, kar bi jim omogočilo načrtovanje upravljanja pretoka blaga. To pomeni, da informacijski sistemi, ki s spremljanjem blaga v realnem času optimizirajo prometne in logistične storitve, ne smejo biti moteni med pristaniškim tranzitom. Zato je treba omogočiti interoperabilnost sistemov obratovanja pristaniških krajev, in sicer med njimi in z notranjimi platformami – ali raziskati možnosti za njo, če še ni vzpostavljena;

26. pozdravlja pripravljenost Komisije, da uskladi upravne in carinske obveznosti za pomorski prevoz s tistimi, ki veljajo za druge načine prevoza. Iluzorno je na primer pričakovati, da se bo prevoz blaga s cest preselil na morske poti v skladu s konceptom morskih avtocest, če so formalnosti v zvezi z natovarjanjem velikih tovornjakov na ladje ali z njihovim raztovarjanjem z ladij za možne uporabnike preveč obremenilne. Zato bi bilo treba predpise skrčiti na takšno mero, ki ustreza posebnim razmeram pomorskega prometa (odprtost morij in s tem nedoločenost mej v pristanišču, posebni položaji ogrožanja morskega okolja pri nesrečah itd.).

Pomorska strategija do leta 2018 ([8])

ODBOR REGIJ

27. pozdravlja priporočila, ki jih Komisija navaja v ključnih delih besedila:

— podpreti mednarodno pomorsko trgovino ob poštenih pogojih in spoštovanju univerzalnih pravil;

— bolje vrednotiti pomorske poklice (usposabljanje, kvalifikacija, profesionalizacija itd.) ter spoštovati določbe Mednarodne organizacije dela glede enake obravnave pomorščakov, njihovih življenjskih pogojev in plačila;

([8]) Glej COM(2009) 8 konč.

— prizadevati si za pomorski promet brez odpadkov in emisij ter za njegovo popolno uskladitev z načelom trajnostnega razvoja;

— s spoštovanjem pravil in pripravo preventivnih ukrepov zagotoviti trajno varnost in varstvo pomorskega prometa;

28. se sprašuje o sposobnosti Evropske unije za izvedbo teh ukrepov glede na obsežnost področja, na katerega se nanašajo. Zato Komisiji predlaga, da oceni pomen posameznih vprašanj in določi prednostne naloge v zvezi z ukrepi, ki jih je treba sprejeti, ter skupaj z državami članicami in zainteresiranimi stranmi čim prej, vsekakor pa do konca leta 2009, pripravi podroben časovni načrt;

29. obžaluje, da se konkretni predlogi nanašajo le na liberalizacijo trgovinskih transakcij zaradi spodbujanja konkurenčnosti in produktivnosti. Ugotavlja, da se ohranjanje okolja in zagotavljanje boljšega življenjskega standarda pomorščakov navaja le na seznamu splošnih načel ter da niso predvideni časovni načrt in konkretni ukrepi;

30. poudarja, da je pomorski promet trajnosten način prevoza blaga, ki veliko prispeva k boju proti podnebnim spremembam in onesnaževanju zraka, bolj na splošno pa k ekologizaciji prometa. Meni, da je vzpostavitev okolju bolj prijaznega prometnega sistema prednostna politična naloga. OR meni, da prehod na pomorski način prevoza omogoča odziv tako na povečevanje povpraševanja po prevozu (potnikov in blaga) kakor tudi na zahteve v zvezi z bojem proti podnebnim spremembam. OR še posebej obžaluje, da mednarodni pomorski promet še vedno ni vključen v Kjotski protokol in časovni načrt za zmanjšanje toplogrednih plinov. Zato spodbuja Mednarodno pomorsko organizacijo, da (še pred konferenco Združenih narodov o podnebju decembra 2009 v Köbenhavnu) predlaga obvezujoča pravila glede toplogrednih plinov, ki bi veljala za vsa plovila ne glede na njihovo zastavo in naj bi bila sprejeta leta 2011; Evropska komisija bi se morala zavzeti za to, da podpre enotne in pregledne okoljske certifikate za ladje in pristanišča, kakršen je *ESI Environmental Ship Index,* ki ga razvija *World Ports Climate Initiative*. Da bi kolikor je le mogoče preprečili konkurenčne slabosti za evropsko pomorsko industrijo, bi si morala Evropska unija prizadevati predvsem za to, da bodo obvezujoče ureditve sprejete samo na mednarodni ravni. Poleg tega bi bilo treba proučiti, kakšni učinki bi bili povezani z uvedbo pristaniških pristojbin, odvisnih od obsega obremenjevanja okolja;

31. poudarja, da mora tudi cilj ekologizacije prometa – ne glede na ukrepe za zmanjšanje okoljskega odtisa ladij – voditi k meritvam ter k zmanjšanju okoljskega vpliva pristaniških in logističnih zmogljivosti. V zvezi s tem ugotavlja, da se to ne sme zgoditi tako, da se zmanjša kakovost okoljskih ocen, ne glede na to, da je treba pospešiti postopke za razvoj pristanišč, da bi pristaniščem v Evropi zagotovili konkurenčnost; določiti je treba natančne predpise, ki ne dopuščajo različnih razlag, kar bi lahko povzročalo izkrivljanja konkurence. Ustrezno urbano vključitev pomorskih, pristaniških in logističnih dejavnosti je treba obravnavati kot vse druge cilje evropske pomorske politike;

32. meni, da mora biti pomorski promet zgled za ekologizacijo prometa, in poziva Evropsko unijo, naj zaradi izboljšanja okoljskih lastnosti ladij in pristanišč izrecno podpira raziskave in inovacije; treba bi bilo na primer upoštevati preprečevanje onesnaževanja voda z ladij;

33. opozarja, da je treba za izvedbo teh priporočil mobilizirati precejšnja sredstva, in poziva Evropsko komisijo, naj oceni stroške za predlagane ukrepe ter predstavi njihovo možno financiranje in porazdelitev med različnimi udeleženimi stranmi. Ker je pomorski promet, še zlasti v primerjavi s cestnim prometom, okoljsko bolj trajnosten način prometa, je treba zanj nameniti več finančnih pomoči Skupnosti. Evropsko unijo poziva, da sprejme vse potrebne ukrepe za zagotovitev nujnih finančnih sredstev Skupnosti;

34. zahteva, da se naložbam v pristaniščih in njihovim povezavam z zaledjem v okviru proračuna EU, namreč strukturnih skladov, proračunske postavke TEN-T in programa Marco Polo, pri naslednji reviziji TEN-T nameni višja prednostna stopnja. Sklepi, o katerih so se sporazumeli na pogajanjih med državami članicami in Komisijo, so privedli do neravnotežja v breme pomorskega prometa in pristanišč. V prihodnosti je treba zagotoviti večje ravnotežje med posameznimi kategorijami pristanišč (priznanje pomena majhnih in srednje velikih pristanišč za izboljšanje njihove dostopnosti) in med regijami (središče – obrobje); k temu morajo prispevati vsi finančni instrumenti EU;

35. meni, da je za zagotovitev uravnoteženih konkurenčnih pogojev za različne načine prometa potrebna internacionalizacija zunanjih stroškov (zlasti okoljskih). Če te internacionalizacije ne bo, prometnih tokov v pomorskem prometu ni mogoče urejati samo s pravili notranjega trga;

36. opozarja tudi, da otoška območja Skupnosti, katerih konkurenčnost in udeležba v mednarodni in notranjeevropski trgovini sta močno odvisna od pomorskega prometa, potrebujejo diferencirano podporo, in poudarja željo, da bi bile „otoške regije Unije bolj povezane v sistem 'pomorskih avtocest', da bi se izboljšal njihov dostop do skupnega trga“ ([9]);

37. podpira zahtevo po oblikovanju delovne skupine za proučitev možnosti za to, da bi dosegli ravnotežje med delovnimi razmerami za pomorščake in konkurenčnostjo evropskega ladjevja, in predlaga, da se mandat te delovne skupine razširi z opredelitvijo „minimalnega socialnega standarda“, da bi bil tako človek uveljavljen kot samostojen dejavnik. Odbor meni, da so usposabljanje in izobraževanje, profesionalnost in življenjske razmere ladijskih posadk ključ uspeha vsakršnih ukrepov za zagotavljanje konkurenčnosti storitev pomorskega prometa, varnosti in preprečevanja nevarnosti

([9]) Glej mnenje CdR 119/2006 *V mesni pregled bele knjige Evropske komisije o prometu,* točka 4.4,

v pomorskem prometu ter varstva okolja. V zvezi s tem poziva Evropsko unijo, da na podlagi konvencij Mednarodne organizacije dela pripravi poseben mehanizem za regulacijo in nadzor agencij za zaposlovanje posadk, ki bi bil podoben mehanizmom, uvedenim za središča za usposabljanje na podlagi konvencije STCW;

38. poudarja, tako kot Komisija, ključni pomen problematike usposabljanja za vse pomorske sektorje ter odobrava s tem povezane predloge. Posebej pozdravlja predlog, da se na področju pomorstva vzpostavi sistem po zgledu programa ERASMUS, in Komisijo poziva, da predlog pripravi podrobneje, da pojasni pogoje in področja uporabe. Tako bi bilo treba pojasniti predvsem vprašanje, kako bi bilo mogoče ta sistem uporabiti ne samo za usposabljanje častnikov, temveč vseh mladih, ki se šolajo na področju pomorstva;

39. meni, da morajo biti predlogi glede človeških virov, pomorske prakse in pomorskega strokovnega znanja usmerjeni k celotnemu pomorskemu sektorju, vključno v njegovih kopenskih dejavnostih, tj. dejavnostih v pristaniščih ali v povezavi z logistiko ter pred prevozom ali po njem. Zato bi bilo zaželeno, da bi na evropski ravni določili splošen okvir, v katerem bi bile zajete dobre prakse, ki bi jih morali izvajati vsi akterji; vendar bi bilo treba določiti tudi nekatere meje. Tako bi morali npr. prepovedati pretovarjanje v lastni režiji. Takšen okvir je možno izvajati samo, če je zasnovan dovolj prožno in ga je tako mogoče prilagoditi potrebam vsakega posameznega pristanišča. Dvakratna zavrnitev direktive o liberalizaciji pristaniških storitev je pokazala, da je vsakršen zakonodajni predlog, ki je preveč tog, obsojen na neuspeh;

40. poziva Komisijo, naj obrazloži sredstva za preprečevanje izkrivljanja konkurence med pristanišči z ozirom na odgovornost za varnostne ukrepe;

41. poziva Komisijo, naj opredeli možnosti za preprečevanje izkrivljanja konkurence med pristanišči v skladu z zahtevami iz evropskih direktiv, zlasti na področju varnosti;

42. podpira predloge za varnost pomorskega prometa in se seznanja s pomembnim napredkom pri usklajevanju teh vprašanj, ter opozarja, da je nedavno sprejetje tretjega svežnja za varnost pomorskega prometa (Erika III) v Evropskem parlamentu dokaz, da je predpise v pomorskem prometu mogoče uskladiti. Zaskrbljen je zaradi novih tveganj v pomorskem prometu, predvsem tistih, ki jih v primeru nesreče predstavljajo kontejnerske ladje ali tankerji za prevoz kemikalij, zlasti glede na to, da so zdaj ladje vedno večje, zato Komisijo poziva, da navede ukrepe, ki so že ali bodo sprejeti za obravnavanje te problematike;

43. meni, da je treba morske ožine, skozi katere poteka velik del svetovnega prometa, obravnavati v posebnem pristopu, da bi lahko bolje uskladili njihovo upravljanje. Gre za zelo tvegana morska območja: z njihovimi tveganji se neposredno soočajo tudi lokalni akterji. Nesreča na odprtem morju v morski ožini, kakršen je Rokavski preliv, bi lahko imela precejšnje gospodarske in okoljske posledice za ta morska območja in za celotno Evropo;

44. opozarja, da nacionalne prakse glede carinskih in veterinarskih pregledov lahko povzročijo izkrivljanja konkurence, in zato zahteva, naj Komisija strože nadzoruje izvajanje direktiv o pomorskem prometu, da se zagotovi enotna razlaga;

45. poudarja pomen zunanje razsežnosti politike na področju pomorskega prometa, zlasti v prometu. Z uskladitvijo predpisov za obratovanje ladij pod različnimi evropskimi zastavami bi lahko okrepili položaj Evropske unije v Mednarodni pomorski organizaciji (IMO) in napravili nadaljnji korak k uskladitvi pomorskih predpisov v svetovnem merilu. EU bi morala v mednarodnih forumih (kot so IMO, WTO in ILO) pridobiti več veljave, da bi lahko evropski pomorski promet deloval v bolj preglednem in bolj korektnem konkurenčnem okolju. Odbor spodbuja Komisijo, naj nadaljuje s svojimi prizadevanji za usklajevanje stališč držav članic v IMO, in se zavzema za to, da se Evropski uniji v IMO prizna status opazovalke;

46. postavlja pod vprašaj časovni okvir, izbran za to strategijo pomorskega prometa, in sicer obdobje 2009–2018, ter se zavzema za (poznejšo) prilagoditev tega časovnega načrta novi lizbonski strategiji po letu 2010.

Pomorski promet brez meja

ODBOR REGIJ

47. se zavzema za cilj, da se upravni postopki, ki omejujejo razvoj pomorskih prevozov na kratkih razdaljah (TCMD) v Evropski uniji, v celoti ali delno odpravijo ali olajšajo, pri čemer se obenem zagotovi visoko raven varnosti in varstva okolja;

48. pozdravlja namero Komisije, da vzpostavi prostor pomorskega prometa brez meja, da se tako dokončno vzpostavi notranji trg na področju pomorskega prometa, vendar obžaluje, da v svoje sporočilo ni vključila omembe skupnega evropskega prostora pomorskega prometa, ki presega odpravljanje upravnih in davčnih ovir za ladje, ki plujejo med evropskimi pristanišči;

49. priporoča, da se upoštevajo socialni vidiki. Evropska unija bi morala skrbeti za boljše upoštevanje mednarodnih predpisov s področij delovnega prava in varstva okolja, da bi v svetovnem merilu ohranjali pravične konkurenčne pogoje. Zato meni, da so ukrepi, ki jih predlaga Komisija, le prva faza vzpostavljanja dejanskega skupnega prostora pomorskega prometa. Glede na to pozdravlja predloge za delovanje v prihodnosti, ki jih Komisija navaja v sporočilu z dne 21. januarja 2009, ter jo poziva, da čim prej predstavi naslednje faze ustvarjanja skupnega prostora pomorskega prometa;

50. pozdravlja predlagane smernice za poenostavitev, uskladitev, „sistem enega okenca“ (One-Stop-Shop) in elektronsko posredovanje podatkov. Meni, da za ladje, ki plujejo med pristanišči EU pod zastavo ene od držav članic, ne bi smele veljati strožje obveznosti dokumentiranja kot za druge načine prometa, razen če je to potrebno zaradi posebnih varnostnih vidikov pomorskega prometa;

51. se seznanja z že vloženimi napori za poenostavitev formalnosti poročanja in dematerializacijo ter pozdravlja pripravljenost, da se nadaljuje s poenostavitvijo in usklajevanjem, zlasti upravnih in carinskih postopkov ter veterinarskih in fitosanitarnih pregledov;

52. obžaluje ponesrečeno navedbo Komisije, da lahko „tudi storitve pilotaže predstavljajo problem“. Opozarja na pomen storitev pilotaže za pomorsko varnost v pristaniščih in pri vstopanju v pristanišča. Zato Evropsko unijo in države članice poziva k čim večji natančnosti pri opredeljevanju okvira za določanje izjem za pilotažo;

53. poziva Komisijo, naj sprejme vse potrebne ukrepe za preprečitev izkrivljanja konkurence zaradi različnih razlag pri uporabi že usklajenih postopkov;

54. pozdravlja uvedbo „sistema enega okenca“, vendar opozarja, da so za to potrebna velika vlaganja za ustrezno opremo vseh akterjev v sektorju. Meni, da je evropski SafeSeaNet temeljnega pomena za racionalizacijo in pospešitev izmenjave dokumentov med akterji v pomorskem prometu. Pristanišča je treba pri opremljanju podpreti, da se zagotovi učinkovitost sistemov za izmenjavo dokumentov in uspešnost SafeSeaNeta; opozarja Komisijo na posledice nekaterih ukrepov, predlaganih za mala in srednje velika pristanišča, ter jo poziva, naj z ustreznimi ukrepi prepreči, da bi ti predlogi povzročili izkrivljanje konkurence, ki bi lahko škodilo ravnotežju evropskega pristaniškega omrežja.

Smernice za državno pomoč, ki dopolnjuje finančna sredstva Skupnosti za vzpostavitev morskih avtocest ([10])

ODBOR REGIJ

55. pozdravlja pobudo Evropske komisije, da se razjasnijo povezave med različnimi pravili za državno pomoč, ki dopolnjuje finančna sredstva Skupnosti, namenjena vzpostavitvi morskih avtocest. Poudarja, da je državna pomoč za razvoj prometa na kratke razdalje nepogrešljiva in odločilna. Cilj – razbremenitev cest in zmanjšanje posledic tovornega prometa za okolje – upravičuje močno državno podporo za projekte na področju morskih avtocest. V zvezi s tem je treba pozdraviti, da je bila priznana možnost dodeljevanja državne pomoči na nacionalni, regionalni ali lokalni ravni, vendar tega pristopa ne bi smeli jemati kot zadostno rešitev za nezadostno odobravanje sredstev EU za morske avtoceste;

56. obžaluje, da merila, ki jih je Komisija sprejela za preverjanje projektov, upoštevajo predvsem kratkoročno donosnost ustrezne storitve, čeprav je to v kratkem času zelo težko doseči, ker so po eni strani potrebna velika začetna vlaganja, po drugi strani pa je obremenitev ladij sorazmerno negotova. Kot primer za to naj navedemo izkušnjo pristanišč Toulon in Civitavecchia (Rim) v času od leta 2005 do 2008;

57. graja, da ni splošnega premisleka o vrsti dejavnosti in vlaganjih, ki pridejo v poštev za dodeljevanje evropskih subvencij, še posebej, ker predpisi, pripravljeni v zadnjih letih, niso prinesli pričakovanih rezultatov. Predlagani mehanizmi financiranja niso samo zelo zapleteni, temveč so v nekaterih primerih tudi povsem nezadostni oz. zelo malo uporabni za potrebe, ki so nastale z vzpostavitvijo storitve na pomorski avtocesti;

58. predlaga, da lahko ladje, ki jih je zgradilo ali pridobilo podjetje za pomorski promet in se uporabljajo na morski avtocesti, kljub svoji „mobilni naravi“ lahko izjemoma veljajo za infrastrukturo. Tako bi bilo mogoče dodeljevati državne pomoči za te ladje podobno kot v primeru nekaterih cestnih in železniških naložb. Vendar v skladu s sodno prakso Sodišča Evropskih skupnosti in zlasti sodbama v zadevah Ferring (zadeva C-53/00) in Altmark (zadeva C-280/00) to ne sme voditi v finančno podporo dejavnosti teh ladij, ki bi presegla finančno nadomestilo za obveznosti javnih služb. Glede okoljskih vidikov, povezanih s konceptom morskih avtocest, je treba preučiti izredne ukrepe. Pričakovani učinki prenosa prometa s cest na morje bi delovali samo, če bo ta prenos resnično učinkovit. V tem smislu se zdi zamisel o prenosu financiranja ob predvidevanju prenosa prometa gotovo koristna;

59. izraža upanje, da bodo zasebni ponudniki (ladjarji, logistični in prometni podjetniki), ki imajo v procesu uresničevanja koncepta pomorskih avtocest odločilno vlogo, v polni meri vključeni v poglobljeno analizo razlogov, ki so botrovali njihovi zadržanosti do vzpostavitve storitve pomorske avtoceste;

60. v zvezi s tem zahteva, da se bolj priznajo organi, ki so jih države članice vzpostavile za spodbujanje pomorskega prometa na kratkih razdaljah (nacionalna središča odličnosti), in da se okrepijo naloge teh organov. Za to je treba znatno povečati njihove človeške in finančne vire, npr. v okviru partnerskih sporazumov s pomorskimi regionalnimi skupnostmi in zasebnimi akterji prometne verige (ladjarji, logističnimi in prometnimi podjetji itd.);

61. meni, da bi morali biti predpisi o državni pomoči, ki dopolnjuje finančna sredstva Skupnosti za vzpostavitev morskih avtocest, zaradi razumljivosti vključeni v dokument o smernicah Skupnosti za državno pomoč pomorskemu prometu;

62. Komisijo na splošno poziva, da preuči možnost splošne prilagoditve predpisov o državni pomoči in finančne pomoči EU za razvoj pomorskih avtocest;

63. soglaša s stališčem Komisije, da je „določitev vnaprej določenega zneska javnega financiranja, na katerega se je mogoče zanesti, bistvenega pomena za morebitne udeležence v projektih.“ Tudi predpisi o vračilu so lahko za gospodarske akterje ovira, ker tvegajo, da bodo morali po zaključku projektov vrniti finančno pomoč, če cilji ne bodo doseženi. Odbor podpira zamisel, da mora biti državna pomoč pomorskim avtocestam vezana na

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

uresničevanje konkretnih ciljev, vendar predlaga, da Komisija preuči možnost, da pri izvedbi projektov za pomorske avtoceste določi stopenjske cilje za nadaljevanje dodeljevanja državne pomoči;

64. poziva Komisijo, naj ustrezne informacije močno razširja, ne samo z objavami v uradnih publikacijah, in tako ponudnike ozavešča glede utemeljenosti svoje politike ter jim obenem da vedeti, da se je velikega izziva pripravljena lotiti s primernimi ukrepi v skladu z jasno zavzetostjo za trajnostni razvoj, premiku prometa s cest na morje, pri tem pa skrbeti za preprečevanje vsakršnega izkrivljanja konkurence.

Formalnosti poročanja za ladje pri vplutju v pristanišču držav članic Skupnosti in/ali izplutju iz teh pristanišč

ODBOR REGIJ

65. priznava, da poenostavitev upravnih postopkov s široko razširjenostjo elektronskega prenosa informacij in racionalizacijo formalnosti poročanja prispeva k večji privlačnosti pomorskega prometa;

66. opozarja, da ti ukrepi pozitivno vplivajo tudi na varnost okolja in pomorskega prometa, ker se zmanjšuje upravno breme za posadke in se te lahko osredotočajo na svoje stražarjenje. Elektronski prenos podatkov omogoča tudi, da imajo oblasti v realnem času na voljo potrebne informacije, da se lahko ustrezno odzivajo v primerih nesreč;

67. podpira odločitev o postopnem usklajevanju, s katerim se zagotavlja povezava in skladnost s časovnim načrtom mednarodne pomorske organizacije IMO, ki ostaja ustrezni nosilec odločanja. To kaže še zlasti predlog za začasni obrazec EU, s katerim naj bi usklajevali zahtevke za informacije v zvezi z varnostjo, dokler ne bo oblikovan obrazec, usklajen na mednarodni ravni. Odbor v zvezi s tem podpira zahtevo, da „se bodo morale delegacije držav članic Evropske unije na zasedanjih odbora FAL potruditi doseči, da se bodo obrazci konvencije FAL skladali z obrazci, ki jih zahtevajo obstoječi zakonodajni akti Skupnosti“;

68. podpira splošno uvedbo sistemov za elektronsko izmenjavo podatkov pred 15. februarjem 2013, vendar poudarja, da so za opremo celotne verige pomorskega prometa potrebna precejšnja vlaganja. Za majhna pristanišča so stroški za razvoj sistema za prenos podatkov velikanski. Odbor zato Komisijo poziva, naj obrazloži finančna sredstva, ki jih je mogoče dodeliti v ta namen;

69. soglaša s stališčem Komisije, da sta poenostavitev in uskladitev upravnih formalnosti in dokumentov za spodbujanje pomorskega prometa na kratkih razdaljah velikega pomena, in v zvezi s tem pozdravlja izvzetje obrazcev FAL za ladje, ki plujejo med pristanišči EU. Kjer je to mogoče, bi bilo treba mednarodni kodeks o varnosti na ladjah in v pristaniščih (ISPS) prilagoditi z ozirom na podjetja, ki opravljajo pomorske prevoze na kratkih razdaljah;

70. obžaluje, da ni bilo upoštevano vprašanje boja proti nezakonitemu priseljevanju, ki občutno upočasnjuje postopke obratovanja pristanišč in na nekaterih območjih povzroča precejšnje stroške; zahteva, da se določijo enotni in skupni predpisi o dolžnostih v zvezi z reševalnimi ukrepi in ukrepi prve pomoči – držav članic in s podporo EU – brodolomcem in ljudem na plovilih v evropskem morskem prostoru, ki jim grozi brodolom ali pa so jih njihovi ladjarji zapustili;

71. med drugim poziva vse države članice, da v celoti sprejmejo mednarodne konvencije o iskanju in reševanju na morju (SAR) ter o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS). Te konvencije za vso mednarodno skupnost določajo skupne predpise o dolžnostih v zvezi z zagotavljanjem reševalnih ukrepov in ukrepov prve pomoči brodolomcem in ljudem na plovilih v evropskem morskem prostoru, ki jim grozi brodolom ali pa so jih njihovi ladjarji zapustili. Kljub temu pa meni, da bi morali hkrati s sprejetjem omenjenih predpisov na ravni Evropske unije vzpostaviti mehanizme solidarnosti, saj se pristojnosti za urejanje nezakonitih migracij na morju ne sme prepustiti zgolj državam članicam Evropske unije, katerih obala je izpostavljena migracijskim tokovom. Istočasno pa poudarja, da so prizadevanja za boljše izvajanje iskanja in reševanja migrantov in beguncev na morju, ki so v stiski, samo en vidik reševanja širšega problema, ki ga predstavljajo nezakonite migracije na morju.

V Bruslju, 17. junija 2009

Predsednik

Odbora regij

Luc VAN DEN BRANDE