

5.2.17 Viivitamatult vastu võtma meetmed tagamaks ääre-poolseimate piirkondade säästev areng, eelkõige bioloogilise mitmekesisuse kaitse, Natura 2000 võrgustiku ja jäätmehoolduse osas;

5.2.18 Olema loovad ääre-poolseimate piirkondade spetsiifiliste mehhanismide ja protseduuride paikapanemisel, et vältida nende kõrvalejäämist siseturu hüvedest, näiteks edendades taastuvate energiaallikate kasutamist ja juurdepääsu lairibavõrkudele;

5.2.19 Tagama ääre-poolseimate piirkondade diferentseeritud maksusüsteemide jätkumine, kuna see on vajalik nende piirkondade majanduslikuks arenguks;

5.2.20 Kavandama ääre-poolseimate piirkondade aktiivset osalemist majanduskoostöölepingute läbirääkimistel AKV riikidega, soodustades sujuvat ja pidevat dialoogi kohalike omavalitsuste ja/või riiklike valitsusasutuste ja piirkondlike organite vahel, millega EL peab majanduskoostöölepingute alaseid läbirääkimisi, ja seda selleks, et tagada nende lepingute suurem tõhusus, ühilduvus ja sidusus.

Brüssel, 13. juuli 2005

Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee  
president  
Anne-Marie SIGMUND

**Arvamus teemal "Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv turulepääsu kohta sadamateenuste valdkonnas"**

KOM(2004) 654 (lõplik) — 2004/0240 (COD)

(2005/C 294/06)

2. detsembril 2004 otsustas Euroopa Liidu nõukogu vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artikli 80 lõike 2 sätetele konsulteerida Euroopa majandus- ja sotsiaalkomiteega ülalmainitud teemal.

Transpordi, energeetika, infrastruktuuride ja infoühiskonna sektsioon, kelle ülesandeks oli komitee töö väljatöötamine kõnealuses küsimuses, võttis oma arvamus vastu 19. mail 2005 (raportöör oli hr RETUREAU).

Oma 419. täiskogu istungil 13. ja 14. juulil 2005 (13. juuli istung) võttis Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee vastu 91 poolt- ja 49 vastuhäälega (17 liiget jäi erapooletuks) vastu järgneva arvamus.

**1. Sissejuhatus**

1.1 Pärast rohelist raamatut sadamate ja mereinfrastruktuuride kohta aastal 1997 meenutas Euroopa Komisjon 2001. aastal oma esimeses direktiivi eelnõus, mis käsitles "sadamateenuste turulepääsu", kui valge raamat ühise transpordipoliitika kohta oli veel ettevalmistamisel, et sadamapaketi võtmeteemad on järgmised:

— meretranspordi integreerimine üleeuroopalistesse transpordivõrkudesse,

— sadamateenuste turulepääsu reglementeerimine,

— meresadamate ja sadamainfrastruktuuride riiklik rahastamine.

1.2 Sadamapaketi teemad arendati muuhulgas suures osas välja direktiivi esimese eelnõu<sup>(1)</sup> sissejuhatuses, mis käsitles turulepääsu teist võtmeteemat, mille Euroopa Parlament lõpuks kolmandal lugemisel tagasi lükkas.

1.3 Kasutades oma eelisõigust ainsa institutsioonina esitada algatusettepanekuid, tuleb Euroopa Komisjon siiski selle teema juurde tagasi uue direktiivi ettepanekuga, mis käsitleb sadamateenuste turulepääsu<sup>(2)</sup>, kuna ta peab vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingule oma õiguseks ja kohustuseks seda valdkonda reguleerida.

1.4 Komisjon kinnitab sissejuhatuses, et 2001. aasta alguses teatistes sisalduv lähenemine, põhimõtted ja eesmärgid jäävad samaks, kuid arvesse võeti mõningaid välja pakutud muudatusi, kuna need rikastasid algset ettepanekut.

<sup>(1)</sup> KOM(2001) 35 (lõplik).

<sup>(2)</sup> KOM(2004) 654 (lõplik), 13.10.2004

1.5 Enne uude direktiivi ettepanekusse sisse viidud muudatuste ulatuse ja olemuse analüüsimist tuleb meenutada mõningaid peamisi karisid, mille vastu algne ettepanek pörkus:

- vajadus sellise direktiivi järele seati kahtluse alla;
- muuhulgas heideti komiteele ette juba 1997. aasta rohelistest raamatust<sup>(3)</sup> saadik, kuid ka 2001. aasta direktiivi ettepaneku puhul, et ei arvestata tõeliselt sadamasektori sotsiaalse mõõtmega;
- piisavalt ei olevat arvesse võetud julgeolekunõudeid, keskkonnakaitset ning avaliku teenuse mõistet (EÜ asutamislepingu art 86);
- lootsimine tuleks rakendusväljast välja arvata (parlamendi raportöör tegi ettepaneku arvata välja ka laadimistööd, kuid see ei saanud parlamendikomisjoni enamiku heakskiitu);
- omakäitlemise põhimõte või ulatus, ja eelkõige laadimistööd, mis nõuavad vähemalt kahe teenuseosutaja olemasolu igas sadamas, on suurendanud kriitikat, ja põhjustanud isegi üleeuroopalise sadamatöölise streigi;
- lubade kestus oli pikkade arutluste objektiks, samuti eelmistele teenuseosutajatele hüvitiste maksmine uute sisenejate poolt: ei tule mitte takistada investeeringuid, isegi mitte tegevusloa kehtivusaja lõpus, vaid kaitsta teenusepakkujate majanduslikke huvisid;
- teenuseosutajate "piiramatu" arv, mida on kritiseeritud majandusliku efektiivsuse ja investeeringute tasuvuse tingimuste pärast, seoses turu reaalse mõõtmega ja teiste tingimustega, nagu arengustrategia või sadamate spetsialiseerumise järgimine.

## 2. Komisjoni uus ettepanek direktiivi kohta

2.1 Praegune komisjoni ettepanek sisaldab väga hästi argumenteeritud seletuskirja ja arvukaid põhjendusi. Euroopa Komisjon kinnitab kavatsust hakata uuesti käsitlema 2001. aasta algset eelnõud, võttes samas arvesse oma 2002. aasta muudetud ettepanekut, nõukogu ühist seisukohta ning pärast parlamendi teist lugemist toimunud lepitusprotsessi tulemusena valminud tekste.

<sup>(3)</sup> EMSK arvamus teemal "Komisjoni roheline raamat sadamate ja mereinfrastruktuuride kohta", EÜT C 407, lk 92, 28.12.1998.

2.2 Peamised motiivid Euroopa algatuse toetuseks on:

- asutamislepingu neli põhivabadust,
- nõukogu taotlused,
- suurenevad vajadused transpordi valdkonnas (2001. aasta valge raamat) ja vajadus kanda oluline osa sellest kasvust üle meretranspordile,
- siseturu lõpuleviimise vajadus ning vajadus ühtlustatud reeglitele põhineva läbipaistva konkurentsi järele sadamates ja sadamate vahel,
- töökohtade loomine ja töötajate sotsiaalsete õiguste kaitse.

2.3 Kuid algne filosoofia ja põhimõtted, nagu ka suur hulk punkte on 2001. aasta algse eelnõuga võrreldes samaks jäänud.

2.4 Eelkõige on muutmata jäänud:

- rakendusala,
- tegevuslubade andmise tingimused,
- lootsiteenuse, mida käsitletakse siiani ärilise teenusena,
- sadama juhi või sadamasüsteemi raamatupidamise läbipaistvus (küsimus, mida erinevalt eelmistest ei ole kahtluse alla seatud ja mille kohta on olemas finantssuhete läbipaistvuse ja riigiabi kohta käivate suuniste direktiiv).

2.5 Peamised komisjoni poolt sisseviidud uuendused puudutavad:

- omakäitlemist teatavatel tingimustel nii kauba kui reisijatega seotud teenuste puhul, mitte ainult maapealse personali vaid ka pardapersonali osas,
- load muutuvad kohustuslikuks teenusepakkujatele ja omakäitlejatele; kohapealsed teenusepakkujad peavad saama uued tegevusload "mõistliku aja jooksul", et olla vastavuses direktiivi nõudmistega, võttes arvesse ka juba turul olevate teenusepakkujate õiguspärast ootust, hiljemalt üks aasta pärast direktiivi ülevõtmise tähtaega,
- põhimõte on sadamateenuste pakkujate turulepääsu mitte piirata; nende arvu piiramine on erand (art 9);
- lubade kehtivusaega muudetakse vastavalt tarnijate investeringutele ning kinnisvara ja vallasvara väärtuse vähenemise reeglitele,
- sadamatevahelise konkurentsi küsimust käsitletakse kohaldades läbipaistvuse direktiivi (art 16) ja riigiabide suuniste direktiivi (art 17).

### 3. Esialgsed märkused

3.1 Teatav osa meresadamatest kuuluvad kohalikele omavalitsusele ja/või on nende halduses (vallad ja teised kohalikud omavalitsusüksused, avalik-õiguslikud asutused jne). Haldajad on seega osaliselt või täielikult allutatud riikliku raamatupidamise reeglitele ja tegelevad kuluarvestusega. Erinevate meresadamate raamatupidamistavad ja arved peavad olema allutatud riiklike konkurentsiametite ja vajadusel piirkondlike või riiklike auditeerimisasutuste järelevalvele ning nende kontrollorganite aruanded tuleb esitada Euroopa Komisjoni konkurentsipoliitika peadirektoraati.

3.2 Viimastel aastatel on nii 25-liikmelises kui 15-liikmelises Euroopa Liidus võetud suund meresadamate erastamise poole. Palju sadamaid on muutunud aktsiaseltsideks.

3.3 Euroopa tähtsaimad sadamad on avatud Põhjamerale ja La Manche'i väinale; sadamates käideldavate kaupade kogused ja konteinerite hulk on väga erinev, sõltuvalt sadama geograafilisest asukohast erinevate Euroopa merede suhtes. Kõnealuse direktiivi eelnõu kohaldamisalas ulatuvad kaupade kogused 1.5 miljonist tonnist kuni kümnete ja sadade miljonite tonnideni ja konteinerite oma isegi kuni mitme miljonini aastas (näiteks Rotterdamis, Antwerpenis). Komitee on seisukohal, et erineva suurusega, tegevusega, omandi- ja haldusvormiga meresadamatele ühtse reeglistiku kohaldamine võib kõnealuste sadamate tegelike vajadustega vastuollu minna. Sadamate vaheline konkurents toimib juba pikemat aega. Arvesse tuleb võtta ka subsidiaarsusest ja proportsionaalsusest tulenevaid aspekte.

3.4 Paljud neist sadamatest pakuvad ise teatavat hulka infrastruktuure ja meretranspordi peamisi teenuseid ning ei leia, et nende volitused peaks piirduma sadama mere- ja maismaa-alade ning kaide juhtimise ja hooldusega. Teatavate teenuste pakkumine võib taotleda üldhuvi eesmärke, sadama juhtorgani poolt silmas peetavaid üldise finantstasakaalu eesmärke või erasadamate osanikele jagatava kasumi teenimise eesmärke. Sadamate investeerimismahtu nõrgendab "risttoetuste" keelustamine.

3.5 Komitee väljendab kahetsust, et olulisi arenguid pärast rohelist raamatut ja esimest sadamapaketti ei ole arvesse võetud, ning palub Euroopa Komisjoni vaadata läbi oma eelnõu lähtuvalt objektiivselt mõjude uuringust, milles arvestatakse Euroopa sadamate tegelikku olukorda ja nende vaieldamatut rahvusvahelist konkurentsivõimet; komitee võtab teatavaks fakti, et Euroopa Komisjon teatas komitees 31. jaanuaril 2005 toimunud kuulamise käigus, et vastavateemaline uuring avaldatakse käesoleva aasta juuni lõpus. Kompetentse sotsiaalse dialoogi komitee puudumise tõttu on komitee seisukohal, et tööturu osapooltega tuleb samuti konsulteerida. Eelnõusse tehtavad põhjalikud muudatused peaksid kaasa aitama paremale arvestamisele seadusloomealaste tavapäraste protseduuridega

(osalemine ja konsulteerimine, mõju-uuringud); teine eelnõu järgnes esimesele väga kiiresti ning selleks ei tehtud piisavalt ettevalmistusi.

3.6 Sadam on keeruline logistiline platvorm, siseveeteede, raudteede, maanteede, torujuhtmete ja kabotaaži kaudu seotud sügava geograafilise ja majandusliku tagamaaga nii piirkondlikul, riiklikul kui rahvusvahelisel tasandil, ja ta peab välja töötama strateegiaid, mis on seotud geograafilise sektoriga, mida ta majanduslikult puudutab, tööhõivega, selle majanduslike vajadustega ja arengutega. Komitee arvates on sobiv soodustada intermodaalsust meretranspordi osas, eriti kabotaaži puhul, aga direktiivi eelnõu praeguse vormi eesmärgi hulka see otsene vajadus otseselt ei kuulu.

3.7 Ärisadamate roll, olgu nad siis spetsialiseeritud või üldised, avalik-õiguslikud või eraettevõtted, ei piirdu platvormile materiaalse baasi (ligipääsuteed, dokid, kaid ja maismaa-alad) pakkumisega. Nende korralduslikku, alade ümberjagamise ja infrastruktuuride arengu prognoosimise rolli tuleb hinnata ka majanduslikul tasandil, ja nad peavad täiendama eraettevõtjatest operaatorite puudujääke teatavates valdkondades, et platvorm jääks toimivaks.

3.8 Austada tuleb nende arenguprojekte ja spetsialiseerumist. Lisaks olemasolevale ruumile ja ligipääsu materiaalsele piirangutele peaks teenusepakkujate arvu saama piirata ka majandusliku efektiivsuse ja tulususe põhjusel, tegevuse ohutuse, sadamakorralduse, keskkonna- ja sotsiaalgarantiide ning töökohtade säilitamise eesmärgil, kuna liigne konkurents võib kaasa tuua sadamakasutajate huvisid kahjustava vahendite ja oskuste hajumise. See tuleneb peamiselt subsidiaarsusest. Muuhulgas võib liigne konkurents kaasa tuua sadamakasutajate huvisid kahjustava vahendite ja oskuste hajumise.

3.9 Komitee tunnustab, et Euroopa Komisjoni uus eelnõu jätab sadama juhtorganitele palju rohkem paindlikkust iga teenustekategooria pakkujate arvu ülempiiri määramisel vastavalt sadama eripärale ja kohalikele tingimustele.

3.10 Pädeva ametiasutuse poolt teenustepakkujatele antud kontsessioonid ja load tuleb väljastada või pädevate ametiasutuste ja teenustepakkujate vahel sõlmitud kaubanduskokkulepped sõlmida ajavahemikuks, mille kestus vastaks nende investeeringute tähtsusele, mis teenustepakkujad peavad tegema, et täita kontsessioonide, lubade või lepingute tingimusi. Nii jääb piisavalt aega investeeritud kapitali amortisatsiooniks ja tasuvuseks (näiteks 10 aastat, kui pole tegemist suuremahuliste investeeringutega, 15 aastat, kui on tegemist suuremahuliste investeeringutega vallasvarasse ja väljaõppesse, ning 45 aastat, kui tegemist on suuremahuliste investeeringutega kinnis- ja vallasvarasse).

3.11 Kõnealuse direktiivi jõustumine ei tohiks mõjutada sadama-alade rendilepinguid või sadamateenuste pakkumise lube omavate sadamateenuste pakkujate õigusi ja tegutsemise tingimusi, kuna see viiks lepingute tühistamiseni sadamate juhtorganite poolt ning riigi vastutusele.

3.12 Komitee märgib, et laadimistööd ja lootsimist puudutavad muudatused ei vasta juba komitee, mitme riigi ja Euroopa Parlamendi poolt väljendatud ootustele<sup>(4)</sup>.

3.13 Töökohtade arv sadamateenuste osutamisel ei ole seotud tarnijate arvuga, nagu seda märkis Euroopa Komisjon, vaid tegeliku sadama kaubanduse ja/või teenuste mitmekesistamisega. Teenuseosutajate arvu mitmekordistamine ei mitmekordista töökohtade arvu. Uusi töökohti loovad ainult kaupade hulga suurenemine ja mitte-tavapäraste teenuste tekkimine.

3.14 Sätted laadimistööde ja omakäitluse kohta, mis on ettenähtud siseturul merekiirteede ja kabotaaži puhul, seavad enamikes riikides kollektiivlepingud põhimõtteliselt küsimärgi alla ning kõnealuse direktiivi eelnõu raames võib neid teatavatel juhtudel käsitleda kui ühenduse konkurentsiseaduste vastaseid, kuigi nad vastavad nii riiklikule kui rahvusvahelisele sotsiaal- ja tööõigusele. Euroopa Kohus tunnustab, et kollektiivlepingutest kinnipidamine võib piirata konkurentsialaste õigusaktide rakendusala. Rahvusvahelisel tasandil on mitmed liikmesriigid ratifitseerinud ILO merekonventsioonid, mis käsitlevad laadimistööd sadamas<sup>(5)</sup> ning meeskondade töötingimusi ja turvalisust. Komitee märgib, et Euroopa Komisjoni poolt ettenähtud sätted ei võta arvesse kolmepoolselt kokkulepitut tingimusi.

3.15 Komitee jaoks on oluline tugev konkurents teenusturul ning sadamate laadimistööde jätkuvus, turvalisus ja kvaliteet. Omakäitluse võimaldamine sadamate laadimistööde teenuste osas tekitaks ebavõrdseid konkurentsitingimusi olemasolevate sadamate laadimistööde teostavate ettevõtete ja omakäitlejate vahel. Sadamate laadimistööde teostavad ettevõtted loodi sadamates erastamise või konkurentsi tulemusel. Kõnealused ettevõtted investeerisid super- ja infrastruktuuri. Seevastu võivad omakäitlejad ilma igasuguse konkurentsi ja investeerimiskohustusest siseneda sadamateenuste turule ning erinevalt laadimistööde teostavatest ettevõtetest kasutada tasuta teiste poolt hangitud seadmeid, samuti puuduvad nende tegevusel mis tahes ajalisel piirangud. Sadamates on kõrgendatud õnnetuste oht, mistõttu on nõutav töökaitse kõrgendatud nõudmistest kinnipidamine ja selle kontroll. Omakäitluse lubamisel tuleb arvestada

õnnetusjuhtumite arvu tõusuga. Vaatamata sellele, et direktiivi sotsiaalne mõõde on kinnituse saanud, on kõnealuste sätete puhul tegemist nende sadamatöölise ootuste tagasilükkamisega, kes kardavad tunnustatud, kvalifitseeritud ja läbirääkimistel kinnitatud määruga tasustatud töökohtade kaotust ning nende asendamist ajutiste töökohtadega, individuaallepingutega ning sotsiaalsete ja palagarantiide kadumist, mis toimub laadimistööliste pealesunnitud konkurentsi raames. Omakäitlemine viib maapealse personali koormuse tõusuni ja õnnetuste ohuni, kuna meeskondade koosseisud on tihti viidud miinimumini. Käesolevaga saavad kaptenid juurde täiendavat vastutust ja kohustusi.

3.16 Komitee leiab, et lootsiteenus ei ole käsitletav lihtsa kaubandusliku teenusena; tegemist on keeruliste tehniliste oskuste rakendamisega, kohalike olude tundmisega, mida kasutatakse transpordi, elanikkonna ja keskkonna turvalisuse tagamiseks sõltuvalt transporditavast kaubast. Seega on tegemist üldhuviteenusega, mille iseloom ei ole peamiselt kaubanduslik, kuigi tihti on see antud sadama juhtorgani kontrolli all eratevõtetele, ning peab seetõttu jääma rakendusala välja. See ei takista sadamaid, nagu see juba tehakse, andmast neile kaptenitele juhtimisõigust, kelle kogemused ja kohalike olude tundmine lubavad neil ilma abita laeva kai äärde juhtida. Samas on vaja arvestada faktiga, et mitmed laevad transpordivad teiste laevade, rajatiste, sadama töötajate ja sadama lähikeskkonna turvalisusele ohtlikke aineid.

3.17 Komitee märgib, et sadamad on ka riikide suveräänsete pädevuste rakendamise kohaks, mis ei pea kuuluma direktiivi mõjualasse, kuna mõned ülesanded (panus terrorismi-, kuritegevuse- ja varjatud sisserände vastasesse võitlusesse, millega tihti kaasneb kulutusi ja investeringuid, mis jäävad sadama kanda) võib delegeerida sadamavõimudele.

3.18 Uued sätted tegevuslubade osas olid mõistlikud ja ilmsed meetmed, samas aga kohustuste nimekirja koostamisel puhul peab arvestama kohalike tingimuste ja eripäraga. Kahtluse alla ei seata meresadamatele kohaldatavaid läbipaistvuse põhimõtteid ega eraldi raamatupidamist; komitee võib ainult tunnustada täielikult nendest kinnipidamise vajadust läbipaistvuse direktiivi rakendamisel.

3.19 Direktiivis tuleks konkreetselt määratleda sadamateenuste pakkujate kohustused, mille täitmine on eelduseks lubade pikendamisele 8, 12 või 30 aasta pärast.

<sup>(4)</sup> EMSK arvamus teemal "Ettepanek Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi kohta, mis käsitleb sadamateenuste turulepääsu", EÜT C 48, lk 122, 21.02.2002.

<sup>(5)</sup> Eriti konventsioon nr 137, mis on suure arvu merepiiri omavate ELi liikmesriikide poolt ratifitseeritud. Kõnealune konventsioon näeb ette ühe sadama sadamatöötajate registreerimiseks ühtse registri ja sadamatöötajate eelisõigust sadam töödel.

3.20 Lõpetuseks tundub, et ettepaneku peamine eesmärk on sadamateenuste hinna langetamine, kuid komitee leiab, et julgeoleku- ja keskkonnanormide ning sotsiaalõiguste järgimine on samuti olulised kriteeriumid sadamate tõhusa toimimise juures, transpordi ökonoomsuse, turvalisuse ja regulaarsuse huvides.

3.21 Riiklike või kohalike olude, reeglite ja tavade, juhtorgaanite ja kohalike omavalitsuste kohustuste ülima mitmekesisuse tõttu peavad kohaldatavad ühised reeglid kõigiti iga sadama erisustega arvestama. Iga sadam on aastate vältel läbi teinud muutusi ning toimib konkreetses riiklikus keskkonnas tema jaoks soodsaimates tingimustes. Tegutsemistingimuste ühtlustamise püüd võib mõjutada negatiivselt sadamate tööd.

3.22 Subsidiaarsuse põhimõtte ettepanekus sisalduvates sätetes ja sadamaarenguga seonduvate poliitiliste meetmete ühtesobivus kohalikul tasandil näivad komiteele olevat parem valik kui direktiivi eelnõus väljapakutud ühtsed sätted. Sõltuvalt sadamate suurusest ja liigist valitsevad nende vahel märgatavad erinevused. Liigne teenusepakkujate vaheline konkurents võib pikemas perspektiivis viia nii üleinvesteeringute ja raiskamiseni kui ka sotsiaalse olukorra halvenemiseni.

3.23 Vastavalt subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõttele võiks riiklikel monopolidevastastel asutustel ja sisekontrolliorganitel olla volitused sekkuda, kui sadamavõimud koondatavad teenused oma kontrolli alla, ilma majandusliku või avalike teenuste alase põhjendusega; või kui ei arvestata läbipaistvuse põhimõtteid või raamatupidamissätteid. Konkurentsivaldkonnas toimuv ühenduse sekkumine või riigiabi peaksid keskenduma erandjuhtudele, kui riiklikud konkurentsiametid ja piirkondlikud või riiklikud auditeerimisasutused ei teosta omapoolset kontrolli vastavalt kehtivale ühenduse õigustikule rahuldaval viisil.

3.24 Riigiabi osas kerkib küsimus teatavate juurdepääsu ja jooksvate remonditööde (süvendamine, laevateede ja basseinate loomine) kulude ülekandmisest kohalikele ja riiklikele maksu- maksjatele, mis on juba tõstatatud Euroopa Komisjoni riigiabi alases kohtupraktikas.

3.25 Omavalitsusel võib olla maksekohustus vaid üldise huvi puhul, mitte ainult meresadamate (nii riiklike kui rahvusvaheliste) kasutajate kulude langetamiseks; eelkõige tähtsamate sadamate puhul; üldise huvi puhul peab lähtuma demokraatia, mitte turumajanduse aspektidest.

#### 4. Kokkuvõtte

4.1 Tundub, et kõnealuse direktiivi eelnõule võiks eelistada vähem üksikasjalikku raamdirektiivi, mis jätab piisavalt ruumi subsidiaarsusele. Piisaks sellest, kui viidataks läbipaistvust või riigihankeid puudutavate õigusaktide rakendatavusele, mitte ei laskutaks sadamateenuste rakendamise üksikasjadesse; ühenduse raamistik ei peaks laienema sadama juhtkonna eelisõigusele tagada nende alluvusse antud üldhuviteenused.

4.1.1 Selline raamdirektiiv ei tohiks mingil moel mõjutada liikmesriikide õigusi ega kohustusi õigusaktide osas, mis puudutavad sotsiaalküsimusi, tööd, rahvatervist, keskkonda, ohutust, avalikku korda või üldhuviteenust. Samuti ei tohiks see mõjutada riiklike kohaldatavate õigusaktidega kooskõlas olevaid kollektiivlepinguid. See peab arvesse võtma ka liikmeriikide rahvusvahelisi kohustusi, näiteks ILO merekonventsioone.

4.1.2 Komitee väljendab siiski kahetsust, et direktiivi eelnõusse pole kaasatud mõjude hindamist, mistõttu see on vastuolus seadusloome parandamise kohustusega, mille komisjon võttis endale avalikku haldust käsitlevas valges raamatus. Kõikidesse eelnõudesse, mille menetlemisel tuleb kasutada kaasotsustamismenetlust, tuleks kaasata mõjude hindamine ning teave sotsiaalpartneritega peetud nõupidamiste kohta.

Brüssel, 13. juuli 2005

Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee  
president  
A. M. SIGMUND

LISA

**Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvamusele**

Järgmised muudatusettepanekud, mis hääletamisel kogusid üle veerandi häältest, lükati arutelude käigus tagasi.

**Punkt 1.5, esimene lause:**

Muuta teksti järgmiselt:

“Enne uude direktiivi ettepanekusse sisse viidud muudatuste ulatuse ja olemuse analüüsimist tuleb meenutada mõningaid peamisi karisid Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee jaoks, mille vastu algne ettepanek pörkus.”

**Motivatsioon**

Selguse mõttes tuleb mainida, kelle teel karid olid. Seda on raske järeldada eelnevatest punktidest, milles on juttu nõukogust ja parlamendist.

**Hääletamise tulemus:**

Poolt: 42

Vastu: 63

Erapooletuid: 3

**Punkt 3.1, kolmas lause:**

Muuta järgmiselt:

Ilma, et see piiraks Euroopa Komisjoni pädevusi, peavad erinevate meresadamate raamatupidamistavad ja arved olema allutatud...

**Motivatsioon**

Väljapakutud protseduur ei tohi jätta arvestamata Euroopa Komisjoni kehtivaid pädevusi.

**Hääletamise tulemus:**

Poolt: 54

Vastu: 71

Erapooletuid: 5

**Punkt 3.1**

Paigutada kõnealune punkt punktide 3.17 ja 3.18 vahele ning muuta sellega seoses kogu 3 punkti numeratsioon.

**Motivatsioon**

Punkt on alustuseks liiga tehnilise sisuga. See sobib paremini finantsküsimusi käsitlevate punktide juurde.

**Hääletamise tulemus:**

Poolt: 50

Vastu: 74

Erapooletuid: 10

**Punkt 3.4**

Välja jätta viimane lause:

“Paljud neist sadamatest pakuvad ise teatavat hulka infrastruktuure ja meretranspordi peamisi teenuseid ning ei leia, et nende volitused peaks piirduma sadama mere- ja maismaa-alade ning kaide juhtimise ja hooldusega. Teatavate teenuste pakkumine võib taotleda üldhuvi eesmärke, sadama juhtorgani poolt silmas peetavaid üldise finantstasakaalu eesmärke või erasadamate osanikele jagatava kasumi teenimise eesmärke. Sadamate investeerimismahtu nõrgendab” ristoetuste “keelustamine”.

**Motivatsioon**

Aus konkurents sadamate vahel ei luba ristoetusi. Vähimad arvestatavad tootmiskulud jäävad ebaselgeks, mistõttu puudub läbipaistvus.

**Hääletamise tulemus:**

Poolt: 61

Vastu: 80

Erapooletuid: 6

**Punkt 3.6: jätta välja viimane lause**

Sadam on keeruline logistiline platvorm, seotud sügava geograafilise ja majandusliku tagamaaga nii regionaalsel, riiklikul kui rahvusvahelisel tasandil, maismaa kommunikatsiooniteedega, ja ta peab välja töötama strateegiaid, mis on seotud geograafilise sektoriga, mida ta majanduslikult puudutab, tööhõivega, selle majanduslike vajadustega ja arengutega. Komitee arvates on sobiv soodustada intermodaalsust meretranspordi osas, eriti kabotaazi puhul aga direktiivi eelnõu praeguse vormi eesmärgi hulka see otsene vajadus otseselt ei kuulu.

**Motivatsioon**

Suurem osa tagamaast ei ole mere kaudu ligipääsetav. Seetõttu ei ole siinkohal arukas väljendada ühte eelistust, või veelgi enam öelda, et see on absoluutselt vajalik. Sellisel juhul oleks enam õigustatud taolise kaitsekõne pidamine siseveetranspordile. Pealegi leiab kabotaazi edendamine muu hulgas käsitlemist ka mere kiirteede programmis.

**Hääletamise tulemus:**

Poolt: 59

Vastu: 83

Erapooletuid: 9

**Jätta välja punkt 3.17.**

“Komitee märgib, et sadamad on ka riikide suveräänsete pädevuste rakendamise kohaks, mis ei pea kuuluma direktiivi mõjualasse, kuna mõned ülesanded (panus terrorismi, kuritegevuse- ja varjatud sisserände vastasesse võitlusse, millega tihti kaasneb kulutusi ja investeeringuid, mis jäävad sadama kanda) võib delegeerida sadamavõimudele.”

**Motivatsioon**

Komisjoni ettepanekus on seda juba väga paljusõnaliselt kinnitatud. Antud punktis aga viidatakse ka asjaolule, et sellise delegeerimise puhul, kus riigipoolset hüvitust ei saada, ei pea sadam kõnealuseid kulusid arvestama kliendi arvele, mis aga omakorda tekitab ebaausa konkurentsi teiste sadamatega.

**Hääletamise tulemus**

Poolt: 55

Vastu: 84

Erapooletuid: 13

**Välja jätta punktid 3.23 ja 3.24**

“3.23 Riigijabide osas kerkib küsimus teatud juurdepääsu ja tegevuste parandamise kulude kohalikele ja riiklikele maksumaksjatele edasikandmisest, mis tuleb esile Euroopa Komisjoni riigijabi (süvendamine, laevateede ja basseini loomine) alase kehtiva kohtupraktikaga seoses.

3.24 Kollektiivil võib olla regressiõigus vaid üldise huvi osas, mitte kulude langetamiseks ainult meresadamate (riiklikele ja rahvusvahelistele) kasutajatele; eeliskorras kõige tähtsamatele meresadamatele; üldise huvi määramine kuulub demokraatia, ja mitte turumajanduse valdkonda.”

**Motivatsioon**

Sadama ametkonna tehtud kulutused peavad asjaomastele sadamatele tasuma kasutajad või ametkonna enda sidusrühmad. Väljajätavate punktide põhjal tekib mulje, et üldhuvi annab õiguse maksimisest loobuda.

**Hääletamise tulemus:**

Poolt: 55

Vastu: 82

Erapooletuid: 17

**Punkt 3.25**

Lisada uus punkt 3.25 järgmises sõnastuses:

Et tulevikus oleks võimalik juba sadamatesse tehtavate investeeringute kavandamise algusjärgus kindlaks teha, kas need on koosõlas ühenduse õigusega, kutsub komitee Euroopa Komisjoni üles, sõltumata kavandatavast direktiivi ettepanekust, töötama viivitamatult välja ettepanekud ühenduse suuniste kohta sadamate riiklikuks rahastamiseks ning määratlema rahastamise viisi, mis on koosõlas siseturu seaduspärasustega, mida käsitleti juba 31. jaanuari 2005. aasta avalikul kuulamisel.

**Motivatsioon**

Ei vaja selgitust, vt teksti algust.

**Hääletamise tulemus:**

Poolt: 59

Vastu: 85

Erapooletuid: 14

**Punkt 4.1**

Muuta järgmiselt:

Kuigi komitee toetab transpordiga seotud sadamateenuste liberaliseerimist sarnaselt muudele transporditeenustele, on komitee seisukohal, et kõnealuse direktiivi eelnõule võiks eelistada vähem üksikasjalikku raamdirektiivi, mis jätab piisavalt ruumi subsidiaarsusele. Piisaks sellest, kui viidataks läbipaistvust või riigihankeid puudutavate õigusaktide rakendatavusele, mitte ei laskutaks sadamateenuste rakendamise üksikasjadesse; ühenduse raamistik ei peaks laienema sadama juhtkonna eelisõigusele tagada nende alluvusse antud üldhuviteenused, kuid see ei tohiks mõjutada ausat konkurentsi ja läbipaistvust.

**Motivatsioon**

Kõnealuses küsimuses oli uurimisrühm ühel arvamusel ning käesolev muudatusettepanek toob välja konteksti, mille osas tuleb arvestada komitee märkusi ja järeldusi. Üldhuvi ei tohi olla põhjus kahe eelmainitud Euroopa Liidu aluspõhimõtte kohaldamisest loobumiseks..

**Hääletamise tulemus:**

Poolt: 61

Vastu: 86

Erapooletuid: 12