

4.9 Euroopa-sisese lennuliikluse heitkogustega kauplemise süsteem ei avalda tulevikus ühesugust mõju kõikidele Euroopa lennukompaniidele. Esiteks erineb mõju nõudlusele tugevalt tänu erinevustele hinnapoliitika paindlikkuses. Lisaks on mõju sõltuv Euroopa-siseste teenuste osakaalust lennukompanii kogutoodangus. On väljendatud muret selle üle, et lennukompaniid, mis teostavad üksnes vähesel määral süsteemi kuuluvaid transporditeenuseid, lähevad üle ringsubsideerimisele, mis võib olla nende lennukompaniide kahjuks, mille suurem osa (kui mitte kõik) transporditeenused on süsteemi kaasatud. Kõnealuseid aspekte tuleb mõjuhindangus lähemalt uurida.

4.10 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee on arvamusel, et enne lõpliku seisukoha võtmist lennunduse lisamise üle Euroopa heitkogustega kauplemise süsteemi tuleb veel uurida paljusid erinevaid aspekte, seda võiks näiteks teha väljapakutud ja juba tegutsevas ekspertide töörühmas.

- Enne meetmete rakendamist lennunduses tuleb teha järeldused paiksete allikate heitkogustega kauplemisest.
- Millised probleemid võivad tekkida teise kauplemisperioodi alguses seoses lennunduse lisamisega Euroopa heitkogustega kauplemise süsteemi?

- Millised on tulevased kauplemistariifid ja milline saab olema nende mõju lennunduse kasvule?
- Millised on heitkogustega kauplemise üldkulud lennundusele võrrelduna seatud eesmärkidega?
- Kas heitkogustega kauplemine lennunduses on teostatav ja elluviidav?
- Kas kõnealust süsteemi on võimalik ICAO kaudu laiendada ülemaailmseks süsteemiks, ning kui see ei ole teostatav, millised on võimaliku, puhtalt piirkondlikult rakendatava süsteemi kulud ja tulud?
- Edasi tuleks uurida erinevusi lennunduse teenindusaegade jaotamise ja heitkogustega kauplemise vahel.
- Lisaks tuleks uurida CO₂ ja NO_x heitmete võimalike kompromisside tagajärgi (tegu on samuti kasvuhoonega, ent ka Euroopa Liidu linnapiirkondades asuvate lennukväljade kohaliku probleemiga).

Brüssel, 21. aprill 2006

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Anne-Marie SIGMUND

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal “Euroopa siseveetranspordi institutsiooniline raamistik”

(2006/C 185/18)

14. juulil 2005 otsustas Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee vastavalt kodukorra artikli 29 lõikele 2 koostada omaalgatusliku arvamuse teemal: “Euroopa siseveetranspordi institutsiooniline raamistik”

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutava transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektiooni arvamus võeti vastu 24. märtsil 2006. Raportöör oli hr SIMONS.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 426. istungjärgul 20.–21. aprillil 2006 (21. aprilli istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 57, erapooletuks jäi 1.

1. Soovitused

1.1 16. jaanuari 2002. aasta ja 24. septembri 2003. aasta arvamuses kutsus Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee kõiki osapooli üles jätkama jõupingutusi Euroopa siseveetranspordi ühtsustamiseks ja integreerimiseks. Arvamused on endiselt täies ulatuses aktuaalsed ning vahepeal toimunud arenguid arvesse võttes võiks neid täiendada institutsioonilise raamistiku osas.

1.2 Seejuures on väga oluline, et koheselt laiendataks ja intensiivistataks kõige olulisemate sidusrühmade (Euroopa

Komisjon, Reini navigatsiooni keskkomisjon ja Doonau komisjon) vahelist koostööd. Tuleb luua kindel koostööliit, mis on struktuuriline, sügavutimisev ja peaks oma varases staadiumis olema tegev erinevates siseveetranspordi valdkondades. Vajadusel tuleks täiel määral kaasata ka sotsiaalpartnerid, et kujundada poliitika ettevalmistamist nii ühtselt ja laiaulatuslikult kui võimalik.

1.3 Jõudmaks lõpuks üleeuroopalise ühtse õigusliku režiimi, tuleb arvestada mitmete asjaoludega.

1.3.1 Esiteks, mis puudutab geograafilist ulatust, siis ei hõlma siseveetransport otseselt kõiki Euroopa Liidu liikmesriike, erinedes nii teistest transpordiliikidest nagu lennundus ja maanteetransport.

1.3.2 Teiseks kuulub siseveetranspordi ja seega Euroopa seisukohalt oluliste riikide hulka ka Euroopa Liitu mittekuuluvaid riike.

1.3.3 Kolmandaks saab vajalikku infrastruktuuride muutmist ellu viia üksnes ühise poliitilise tegutsemise teel siseveeteedel ja nende ääres — tegemist on valdkonnaga, mis kuulub riikide pädevusse.

1.3.4 Neljandaks on selge, et kõiki eeskirju ei tule kõikidel Euroopa jõgedel rakendada täiel määral ja võrdse rangusega, seda seoses loodusliku olukorra, infrastruktuuri ja siseveetranspordi intensiivsuse erinevusega.

1.3.5 Eelnimetatud aspektid näitavad, et üleeuroopalise siseveetranspordi korraldamine peab olema eelkõige unikaalse ja erilise iseloomuga.

1.4 Lähtudes ministrite konverentsi sõnavõttudest, võib öelda, et poliitiline surve üleeuroopalise režiimi loomiseks on olemas, ent siiani ei ole seda veel selgelt ja jõuliselt väljendatud. Rumeenias 2006. aastal toimuv ministrite konverents peaks näitama, mil määral ollakse valmis minema poliitiliselt tahtel üle reaalsele tegevusele.

1.5 Ühtne ja integreeritud õiguslik režiim ei tohi ohustada turvalisuse, ohutuse ja õigusaktide ühtse rakendamise kõrget taset, mis on juba saavutatud eelkõige Reini jõel. On oodata, et võimalikul üleminekul uuele režiimile soovivad Reini navigatsioonikeskonnajoni liikmesriigid saavutada nn *Reini jõe õigustiku* säilitamist. Nimetatud kõrge taseme osadeks on ka otsesuhetud siseveetranspordiettevõtete ja ühenduse õigustik.

1.6 Selles uues režiimis tuleb pöörata erilist tähelepanu sotsiaalpoliitikale, mis on kehtivates Euroopa siseveetranspordi puudutatavates õigusaktides jäetud suures osas unarusse. Sellesse arengusse tuleb täiel määral kaasata sotsiaalpartnerid.

1.7 Kõike arvestades toetab Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee püüdlust, mille kohaselt lõppjärgus jõutaks konventsioonil põhineva sõltumatu organisatsiooni tekkimiseni, kuhu võiksid kuuluda vähemalt nii rahvusvahelised organisatsioonid, nagu näiteks Euroopa Liit, liidu liikmesriigid kui ka liitu mittekuuluvad riigid (nt Šveits) ning ka Euroopa Liitu mittekuuluvad Doonau-äärsed riigid. Sellisel konventsioonil põhineva ja selliste osalistega organisatsioonis võiks poliitilisi õiguslikult teostatavaid otsuseid langetada ja riiklike kontrollorganite järelevalvet teostada ministrite kohtumisel. Lisaks ei peaks see organisatsioon tegelema üksnes kõigi nende teadmiste ja ekspertteadmiste koondamisega, mida praegu omavad erinevad olemasolevad organid. Jälgida tuleks ka seda, et säiliks olemasolev turvalisuse ja ohutuse tase ning et jätkuks valdkonnasisene sotsiaaldialoog.

1.8 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee palub kõikidel osapooltel töötada eelnimetatud suunas, eelkõige mis puudutab laiaulatuslikku koostööd ja eelnimetatud sõltumatu organisatsiooni loomist. Nagu juba nähtub komitee aktiivsest osalemisest erinevatel siseveetranspordi valdkonna foorumitel, jääb ka komitee ise aktiivseks, et seda kõike saavutada nii kiiresti kui võimalik. Komiteel on kavas sel aastal osaleda Euroopa Parlamendi kuulamistel ja, kui võimalik, siis ka üleeuroopalisel siseveetranspordi konverentsil, mis toimub 2006. aasta lõpus Rumeenias.

2. Sissejuhatus

2.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee analüüsis siseveetranspordi olukorda Euroopas 16. jaanuari 2002. aasta arvamuses "*Üleeuroopalise siseveetranspordivõrgustiku tulevik*" ja 24. septembri 2003. aasta arvamuses "*Üleeuroopaline siseveetranspordisüsteem*"⁽¹⁾. Viimatimainitud arvamuses käsitletakse siseveetranspordi kitsaskohti ja tõstatatakse küsimus õigusaktide ühtlustamise vajadusest — seda nii avalik-õiguslike kui eraõiguslike aspektide osas. Lisaks on arvamuses vaatluse all ka teemad nagu keskkond, turvalisus, olukord tööturul ning sotsiaalküsimused. Viimatimainitud temaatikat käsitleti ka komitee 2005. aasta septembris vastu võetud omaalgatuslikus arvamuses "*Sotsiaalpoliitika üleeuroopalises siseveetranspordi reguleerivas süsteemis*".

2.2 Teises eelnimetatud arvamuses kutsub Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee kõiki siseveetranspordi osapooli üles jätkama jõupingutusi integreeritud õigusliku režiimi ja ühtse siseveetranspordiõiguse väljatöötamiseks. Siseveetranspordi üleeuroopaliseks edendamiseks tuleb ühtlustada olemasolevaid, riiklikel ja rahvusvahelistel siseveeteedel kohaldatavaid lepinguid, konventsioone ja kahepoolseid kokkuleppeid.

2.3 Kõigis nimetatud arvamustes märgib komitee, et ta jätkab ka ise tööd selle nimel, et kõiki Euroopa veeteid hõlmava ühtse õigusliku reeglustiku koostamine viidaks lõpule võimalikult kiiresti.

2.4 Komitee kavatsus põhineb eelkõige veendumusel, et siseveetransport kui üks kõige puhtamaid ja keskkonnasäästlikumaid ning piisava arengupotentsiaaliga transpordiviise võib aidata tulevikus oluliselt kaasa säästliku lahenduse leidmisel vältimatule transpordimahu kasvule.

2.5 Üks siseveetranspordi kitsaskohtadest on tingitud asjaolust, et Euroopas kehtib kolm erinevat õiguslikku režiimi, mis geograafiliselt osaliselt kattuvad.

2.6 Kõnealuses valdkonnas hiljuti toimunud märkimisväärseid muutusi arvestades on komitee seisukohal, et oleks nii kasulik kui ka vajalik töötada sel teemal välja üksikasjalik omaalgatuslik arvamus.

(¹) EÜT C 80, 3.4.2002 ja ELT C 10, 14.1.2004.

3. Olemasolev institutsiooniline raamistik

3.1 24. septembri 2003. aasta arvamuses anti ülevaade kolmest Euroopas kehtivast režiimist: 1868. aasta Reini laevaliikluse muudetud konventsioon (Mannheimi konventsioon), 1948. aasta Doonau laevaliikluse konventsioon (Belgradi konventsioon) ning ühenduse lepingud ja Euroopa Liidu õigustik.

3.2 Praegu on **muudetud Mannheimi konventsioonil** viis osalist: Euroopa Liidu liikmed Saksamaa, Belgia, Prantsusmaa ja Holland ning Euroopa Liitu mitte kuuluv Šveits. Laevasõiduvabadust käsitleva õiguse kehtestamine Reini jõel ning Reini ja selle lisajõesid käsitleva ühtse ja ühtlustatud õigusliku režiimi kehtestamise tulemusena tekkis 19. sajandil "siseturg juba enne selle mõiste kasutuselevõttu". Selline siseturg oli ja on jätkuvalt Euroopa majanduslikus arengus olulise tähtsusega.

3.3 Vaatamata kõrgele eale on Reini navigatsiooni keskkomisjoni (CCNR) näol tegemist äärmiselt kaasaegse organisatsiooniga, mis koosneb väikesest sekretariaadist ja ulatuslikust (riiklike) ekspertide võrgustikust ning millel on vahetud sidemed siseveetranspordi valdkonna ettevõtjatega. Keskkomisjon suudab kiiresti reageerida igasugustele arengutele, et tagada Reini režiimi optimaalsus ja ajakohasus.

3.4 CCNRil on õigusloomepädevus ning ta võtab oma otsused vastu ühehäälselt. Konventsiooni osalised kohustatud vajadusel võtma keskkomisjoni otsused üle riiklikesse õigusaktidesse. Keskkomisjoni pädevuse alla kuuluvad sellised aspektid nagu tehnilised normid, laevapered, ohutus, keskkond ja veeteedel liiklemise vabadus. Mannheimi konventsiooni kohaselt peavad konventsiooni osalised edendama siseveetransporti. CCNRil on õiguspädevus tülüküsimustes, mis jäävad konventsiooni pädevusalasse.

3.5 **Belgradi konventsiooniga** sätestatakse režiim Doonaul. Konventsiooni osalisteks olevaid Doonau-äärseid riike ühendab Doonau komisjon, millel erinevalt Reini komisjonist on vaid nõuandev pädevus. Kõnealuse režiimiga reguleeritakse üksnes riikidevahelist siseveetransporti Doonaul. Kabotaaž (mis Reini jõe puhul kuulub Mannheimi konventsiooni alla) jääb Belgradi konventsiooni kohaldamisalast välja. Seega ei saa Doonau puhul rääkida režiimi iseenesestmõistetavast ühtsusest. Doonau komisjoni kuuluvad Euroopa Liidu liikmesriigid, Balkanil asuvad ELi kandidaatriigid ja muud riigid, nagu näiteks Serbia ja Montenegro, Moldaavia, Ukraina ja Venemaa.

3.6 Pärast **Rooma lepingu** sõlmimist 1957. aastal loodi ka siseveetranspordi valdkonnas järkjärguliselt Euroopa Liidu siseturg ning laiendati seda. Selle käigus usaldati Euroopa Komisjonile mitmeid ülesandeid, mis puudutavad tehnilisi norme, laevaperesid, keskkonda ja ohutust.

3.7 Praktikaks toimub (ja õnneks tiheneb) koostöö Reini navigatsiooni keskkomisjoni, Doonau komisjoni ja Euroopa Komis-

joni vahel, kusjuures tehniliste teadmiste ja kogemuse osas on CCNRil selles väga suur mõju. Reini navigatsiooni keskkomisjoni ja Euroopa Komisjoni vaheline koostöö sai uut hoogu juurde 3. märtsil 2003 sõlmitud kokkuleppes. Koostöö Doonau komisjoniga on praegu aga veel juhuslikuma iseloomuga.

4. Viimase aja arengud

4.1 Rühm Ida- ja Lääne-Euroopa sõltumatuid eksperte koostas 2004. aasta oktoobris aruande, milles analüüsiti siseveetranspordi praegust institutsioonilist raamistikku Euroopa tasandil ning esitati soovitused selle tugevdamiseks. Tegemist oli Hollandi algatusega, mida toetasid Saksamaa, Belgia, Prantsusmaa ja Šveits. Rühm, mida juhtis Hollandi endine majandusminister ja endine asepeaminister Jan Terlouw, võttis nimeks **EFIN-rühm (European Framework for Inland Navigation/Siseveetranspordi raamistik Euroopas)** ja avaldas aruande pealkirjaga **Euroopa siseveetranspordi uus institutsiooniline raamistik**. Rühma kuuluvad veel seitse liiget, kes on pärit Saksamaalt, Austriast, Belgiast, Prantsusmaalt, Ungarist, Rumeeniast ja Šveitsist.

4.2 EFIN-rühm märgib oma aruandes, et siseveetranspordil on väga suur potentsiaal, kuid seda ei ole vajalikul määral väärtustatud. Siseveetransport on suuteline andma märkimisväärse panuse Euroopa kaubavedude süsteemi parandamisse. EFIN-rühma hinnangul aitab praegune institutsiooniline raamistik liialt vähe kaasa sellele, et Euroopa siseveetranspordi potentsiaali kasutataks ära optimaalselt. Lisaks peab rühm raamistikku liiga nõrgaks, et äratada vajalikul määral poliitiliste otsuselange-tajate tähelepanu sektori arendamiseks.

4.3 Nii nagu Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee on juba soovitanud 16. jaanuaril 2002 ja 24. septembril 2003 vastu võetud arvamustes, peab ka EFIN-rühm hädavajalikuks tehniliste eeskirjade, kvalifikatsioonide, sertifitseerimismehhanismide ja kõigile Euroopa siseveeteedele ligipääsu tingimuste suuremat ühtlustamist. Lisaks peetakse soovitavaks sellise organi loomist, mille ülesandeks oleks veeteede infrastruktuuri toetamine, tehnilise pardavarustuse arendamine, uuendustegevuse edendamine ja ametioskuste täiendamine. Siseveetranspordi arengut takistavate tõkete ületamiseks on vaja aktiivset institutsioonilist toetust. Selleks tuleks luua uus struktuur.

4.4 EFIN-rühm on analüüsinud mitmeid võimalusi sellise struktuuri loomiseks, pidades seejuures alati silmas üleeuroopalise mõõdet. Praeguste institutsioonide (CCNRi, Doonau komisjoni ja Euroopa Komisjoni, aga ka Euroopa Transpordiministrite Konverentsi (ECMT) ja ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE)) vahelise koostöö tihendamine on väga soovitatav, kuid üksnes sellest ei piisa uue kavandatava struktuuri loomiseks.

4.5 EFIN-rühm tegi seega ettepaneku luua **Euroopa Siseveetranspordi Organisatsioon**, millele tuleks anda piisavalt ulatuslikud pädevused katmaks kogu siseveetranspordi kõiki aspekte. Kõnealuse organisatsiooni aluseks ei peaks ilmtingimata olema uus konventsioon. Olemasolevad konventsioonid ja režiimid jääksid seega kehtima ja muutmata. Uus organisatsioon peaks olema paindlik, st võimeline kohanduma muutuvate vajadustega, ning see peaks koosnema mitmetest allüksustest, mis suudavad tegutseda teineteisest sõltumatult.

4.6 Organisatsioon peaks koosnema kolmest peamisest organist: poliitiline kogu (veeteede eest vastutavate Euroopa ministrite konverents), haldusorgan (Euroopa Veeteede Büroo) ja finantsinstrument (Euroopa Siseveetranspordi Sekkumismisfond). Üksikasjalikumad teavet saab EFIN-rühma aruandest.

4.7 Siinkohal olgu veel märgitud see, et EFIN-rühm analüüsis põhjalikult võimalust ühenduse siseveetranspordi ameti loomiseks. EFIN-rühm kahtleb aga selles, kas nimetatud ameti loomiseks on piisavalt poliitilist tahet. EFIN-rühm täpsustas, et kõnealusel ametil ei oleks õigusloomepädevust, ameti ülesandeks oleks üksnes elluviimine, järelevalve ja teabe kogumine. Arvestades asjaolu, et paljud veeteed ei kuulu ühenduse õiguse alla, oleks kõnealuse ameti pädevus geograafiliselt piiratud. Kõike eelnevat arvesse võttes otsustas EFIN-rühm kõnealuse ameti loomist mitte pooldada.

4.8 **Euroopa Komisjon** avaldas 14. juulil 2005 aruteludokumendi teemal "**Euroopa siseveetranspordi integreeritud tegevuskava**". Selles toob komisjon välja teatud hulga valdkondi, kus ta soovib parandada ühenduse veeteedel toimuvat transporti. Sidusrühmadel paluti antud küsimust kommenteerida. Sellele vastuseks avaldas Euroopa Komisjon 17. jaanuaril 2006 teatise "NAIADES", mis käsitleb siseveetranspordi edendamist ja kannab pealkirja "Euroopa integreeritud siseveetranspordi tegevusprogramm" ^(?).

4.9 Lisaks arvukatele meetmetele viies strateegilises valdkonnas vaatleb komisjon ka võimalusi õigusaktide ajakohastamiseks ja kohandamiseks vastavaks tulevastele väljakutsetele. Selleks tuleb moderniseerida ja parandada organisatsiooni struktuuri, mis on praegu killustunud ning viib seega puuduliku tõhususeni ja poliitilise tähtsuse vähenemiseni. Olemasolevate vahendite muutmisel tuleks aga arvestada kehtivate kohustuste ja rahvusvaheliste kokkulepetega. Seepärast tuleb austada olemasolevat õigustikku.

4.10 Komisjon märgib, et kõnealune protsess on juba alanud, ja viitab seejuures nii komisjoni 1. augustil 2003 koostatud, nõukogule suunatud soovitusel komisjonile volituste andmiseks mõlema navigatsioonikomisjoni liikmeks astumiseks kui ka EFIN-rühma aruandele. Komisjoni sõnul on praegu arutuse all neli võimalust: a) intensiivsem koostöö olemasolevate navigatsioonikomisjonide ja Euroopa Komisjoniga, b) Euroopa Liidu astumine mõlema navigatsioonikomisjoni liikmeks, c) üleeuroopalise siseveetranspordi organisatsiooni loomine ja d) Euroopa siseveetranspordi strateegilise perspektiivi

tiivi arendamise usaldamine ühendusele, arvestades seejuures kolmandate riikide huvidega.

5. Üleeuroopaline siseveetransport

5.1 Üleeuroopalise siseveetranspordirežiimi loomise ja seeläbi kogu mandril veetranspordi edendamise idee ei ole uus ning on leidnud laialdast poolehoidu. Juba 1991. aastal väljendasid ministrid Budapestis toimunud ministrite konverentsil sellele oma toetust. Rotterdams 5.–6. septembrini 2001 toimunud *Üleeuroopalisel siseveetranspordi konverentsil* koostati deklaratsioon, milles ministrid kutsusid üles kiirendama üleeuroopalist koostööd vabama ja tugevama veetranspordisektori loomiseks. Deklaratsioonis nimetati mitmeid lähtepunkte, eesmärgi ja tegevusi. Ühe lähtepunktina toodi see, et ühtlustamise tagajärjel ei tohi teha järeleandmisi kehtivates ohutus- ja kvaliteedinõuetes ning säilima peavad soodsad sotsiaalsed tingimused — vähemalt praegu kehtivad. Ministrid väljendasid deklaratsioonis toetust "sellise läbipaistva ja ühtse üleeuroopalise veetranspordi turu tekkimisele, mis põhineks vastastikkusel, liiklemisvabadusel, õiglasel konkurentsil ning siseveeteede kasutajate võrdsel kohtlemisel".

5.2 Lisaks jõupingutustele, mis on tehtud infrastruktuuride osas — valdkonnas, mis teatavasti kuulub ka Euroopa Liidus liikmesriikide pädevusse –, kutsutakse Rotterdami deklaratsioonis Euroopa Komisjoni, UNECEt ja kahte navigatsioonikomisjoni üles intensiivistama üleeuroopalist koostööd tehniliste normide ja laevapere liikmete ohutusnõuete ühtlustamisel ning julgustama koostööd ametialase hariduse ja koolituse korraldamisel. Samuti paluti UNECE-l, Euroopa Komisjonil, kahel navigatsioonikomisjonil ja Euroopa Transpordiministrite Konverentsil teha tihedat koostööd ja teha enne 2002. aasta lõppu kindlaks õiguslikud takistused ühtse ja konkurentsivõimelise üleeuroopalise siseveetranspordituru loomiseks ning leida lahendused nende ületamiseks.

5.3 Väärrib märkimist, et 2001. aasta konverentsi järel on siseveetranspordi institutsioonilise raamistiku alane arutelu hästi edenenud. Tasub juhtida tähelepanu ka ECMT, UNECE ja navigatsioonikomisjonide poolt 2005. aasta septembris Pariisis korraldatud kõneka nimega seminarile "Liikumises".

5.4 2006. aastal toimub Rumeenias järgmine ministrite konverents, mis on jätkuks Rotterdami konverentsile.

6. Märkused

6.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee on arvamusel, et EFIN-rühma aruanne kujutab endast väärtuslikku panust kõnealuse institutsioonilise küsimuse teemal toimuvasse arutelusse. Eelkõige aitavad sellele kaasa aruandes sisalduvad analüüsid ja neid tuleb seega ka toetada. Siiski jäävad analüüsi põhjal loogilised järeldused täiel määral tegemata, kuna väljapakutud lahendus näib sisaldavalt liialt vähe siduvat otsustusjõudu. Nii nagu kehtivad lepingud ja režiimid, ei sisalda ka EFIN-rühma aruanne sotsiaalpoliitikaalaseid järeldusi.

^(?) KOM(2006) 6 lõplik

6.2 Tuleb esile tõsta seda, et komisjon hoiab institutsionaalsete reformide alast arutelu avatuna, seda erinevalt varem toimunud. Sellele aitab kindlasti kaasa tõsiasi, et komisjon lahutab kõnealuse küsimuse täielikult viiest strateegilisest valdkonnast. Mis puudutab väljapakutud võimalusi, siis märgib Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee, et kiire ja tihedam koostöö on kindlasti vajalik, nii nagu komisjon seda soovib esimeses võimaluses. Koostöö üheks osaks võib olla ka komisjoni astumine Reini navigatsiooni keskkomisjoni liikmeks. Selles küsimuses ei ole nõukogu nüüd juba kahe aasta jooksul suutnud otsust vastu võtta. Ent kavandatud tõhususe saavutamiseks ning ka suurema poliitilise tähelepanu võitmiseks tuleb astuda ambitsioonikamaid samme.

6.3 Kahe teise võimaluse puhul, mis on kavandatud reformide lõppjärgu tarvis (st üleeuroopalise siseveetranspordi organisatsiooni loomine ja kogu ühenduses rakendatav lahendus), nimetab komisjon nii eeliseid kui puudusi, märkimata seejuures oma eelistust, et jätta arutelu avatuks.

6.4 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee tahab teha valiku juba nüüd, pärast esitatud argumentide kaalumist, ning anda sellega oma panus arutellusse. Komitee on arvamusel, et ühenduseülene lahendus komisjoni esitatud kujul ei peaks katma kogu Euroopa Liidu territooriumi. Reini ja (väheosal) Doonau režiimid peaksid jääma püsima, kujutades endast täiendavat juhtimise tasandit ja vajades koordineerimist. Kõnealune võimalus nõuab ka lepingute sõlmimist kolmandate riikidega, mis võib viia erimeelsuste tekkimiseni. Koostöö navigatsioonikomisjonidega tähendab praktikas seda, et Reini navigatsiooni keskkomisjon ja Doonau komisjon peaksid andma edasi oma teadmisi ja oskusi. Loodav ühenduse ekspertteadmiste kogum kattuks tegelikkuses navigatsioonikomisjonide omaga — kuid just sellist dubleerimist tahab komisjon vältida.

6.5 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee on seevastu nõus komisjoni poolt esitatud positiivsete argumentidega, mis pooldavad üleeuroopalise siseveetranspordi organisatsiooni loomist, kus kõik asjaomased Euroopa riigid ja organisatsioonid (seega ka Euroopa Liit) töötaksid ühises raamistikus. Selline organisatsioon annaks siseveetranspordile suurema poliitilise tähenduse ja võimaluse siseveetranspordi strateegilise edendamise nimel töötamiseks ning aitaks kaasa õigusaktide ühtlustamisele. Komisjoni poolt ei positiivseks ega negatiivseks hinnatud argu-

menti, mille kohaselt nimetatud organisatsiooni peaks rahastama osalevate poolte liikmemaksudest, tuleks aga esitada just kui positiivset asjaolu, kuna see võimaldab lisaks Euroopa Liidule ka Euroopa Liitu mittekuuluvatel riikidel anda oma panus siseveetranspordi arengusse.

6.6 Komisjoni esitatud negatiivsete argumentide kohta võib öelda järgmist. Kokkuleppe sõlmimine ja ratifitseerimine võtab kindlasti aega, ent tegelikkuses on see protsess juba alanud ning piisava poliitilise tahte olemasolu korral on võimalik see mõne aasta jooksul lõpule viia. Sellest annavad tunnistust 1991. ja 2001. aastal toimunud siseveeteede eest vastutavate ministrite konverentside edu ja käesoleval aastal Rumeenias toimuv sama-teemaline konverents. Vastuväide, et selline organisatsioon tegutseks väljaspool ühenduse raamistikku, ei ole põhjendatud, kui Euroopa Liidu osalemise kaudu tagatakse organisatsiooni seos ühendusega. Ka organisatsiooni otsuste tegelik elluviimine on võimalik tagada konventsioonidega, nii nagu see on juba praegu korraldatud Mannheimi konventsiooniga Reinil.

6.6.1 Hiljuti toimunud siseveetranspordialasel kohtumisel (*Inland Navigation Summit*, Viini tööstuskongress, 13.–15. veebruar 2006) tõi Euroopa Komisjon välja konventsiooni variandi vastase täiendava argumenti, et siseveetransport kuulub asutamislepingu kohaselt täies ulatuses Euroopa Liidu kompetentsi ja mõne teise valitsustevahelise konventsiooniga ei saa sellest mööda minna. Seejuures võib märkida, et Euroopa siseveetranspordi iseloomustab just see, et eelkõige Reini veeteedel on Reini-äärsetele riikidele muudetud Mannheimi konventsiooniga ette nähtud teatud pädevused. Sellele lisandub veel asjaolu, et Euroopa õiguslikus režiimis soovivad osaleda ka Euroopa Liitu mittekuuluvad riigid, mille suhtes ühenduse pädevused ei kehti.

6.6.2 Konventsiooni variant tähendaks seda, et samasse õiguslikku režiimi on võimalik kaasata ka Euroopa Liitu mittekuuluvad riigid. Täiendavalt võib mõelda erinevate pädevustega “sisevete kodade” loomisele. Euroopa Liidu veeteedel jääks sel juhul Euroopa Liidu siseveetranspordi alane õigus kärbeteta kehtima. Nimetatud variandi suur eelis seisneks selles, et saaks tegeleda üleeuroopaliste küsimustega ja langetada vastavaid otsuseid ning lisaks on võimalik konventsioonis sätestada uued pädevused, näiteks infrastruktuuri valdkonnas.

Brüssel, 21. aprill 2006

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Anne-Marie SIGMUND