

Regioonide Komitee arvamus teemal „Naiades II pakett”

(2014/C 126/12)

I POLIITILISED SOOVITUSED

REGIOONIDE KOMITEE

Üldised märkused

1. **tervitab** NAIADES II paketti kui loogilist jätku NAIADES I paketi, mis oli esimene integreeritud siseveetranspordi arengu käsitus ELi tasandil; toetab täielikult komisjoni püüet anda uus hoog siseveetranspordi sektorile ja suurendada selle osakaalu kogu transpordis, et sektori kõiki võimalusi täielikult ära kasutada;

2. **toetab** maanteeveolt raudtee-, sisevee- ja mereveole ülemineku esmatähtsaks seadmist komisjoni poolt, nõudes samas väliskulude sisestamist kõikide veoliikide puhul;

3. **kiidab heaks** siseveetranspordi sektori arendamise ja usub, et seeläbi saab lahendada maanteeummikute probleemi; **märgib**, et tänu oma turvalisusele ja keskkonnamõjule on siseveetranspordil usaldusväärne, ohutu ja säästev transpordiliik;

4. **tõstab esile** kohalike ja piirkondlike omavalitsuste rolli maakasutuse ja vedude kavandamisel, sest tõhusa ruumilise planeerimise abil saab lihtsustada majandustegevuste koondamist, luua integreeritud klastreid, mis vähendavad transpordivajadust ja muudavad mitmeliigilise transpordi atraktiivsemaks; lisaks sellele **kinnitab** transpordiinfrastruktuuri tähtsust piirkonna majandusarengule, siseveesadamate rolli majanduskeskustena ning nende panust meresadamate ja muude transpordisüsteemide ülekoormatuse vähendamisse; **soovib rõhutada**, et kohalike ja piirkondlike omavalitsuste õlul lasuvad märkimisväärsed kulud põhiliste infrastruktuurivarade arendamise ja haldamise eest ning siseveetranspordi võimsuse maksimaalse kasutamise püüded peavad olema neile suunatud;

5. **osutab**, et erinevalt teistest transporditeedest leiavad siseveeteed lisaks vedudele kasutamist ka veega varustamise, üleujutuskaitse, energiatootmise, puhkuse ja turismi valdkonnas, neil on oluline koht ökosüsteemidena ning põllumajanduse ja kalanduse jaoks; sellega seoses **innustab** siseveetranspordi sektorit hoidma oma juhtpositsiooni keskkonnasõbralike transpordiliikide seas ja säilitama kohase tasakaalu transporditeenuse osutamise ja veeteede muude (mõnikord konkureerivate) kasutuste vahel;

6. **toetab** riiklike meetmeid sektori töötingimuste, infrastruktuuri, keskkonnatoime, innovatsiooni ja logistikaahelasse integreerimise parandamiseks; kuna siseveetranspordil on liberaliseeritud ja toimib sisetranspordi turul, **leiab**, et sellist avaliku sektori investeringut saab pidada õigustatuks, võttes ühelt poolt arvesse majanduskriisi tohutut mõju selles sektoris ning teiselt poolt selle kaudu saadavat sotsiaalmajanduslikku ja keskkonnaalast kasu;

Subsidiiaarsus ja proportsionaalsus

7. **leiab**, et NAIADES II pakett on kooskõlas subsidiiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtetega;

Konkreetsed märkused teatise kohta

8. **nõustub** komisjoni üldhinnanguga siseveetranspordi sektorile: omanikest käitajate ülekaal ja tarnete killustatus; nõrgenev positsioon transpordisektori teiste käitajate suhtes ning sektori osakaalu pikaajaline ja stabiilne vähenemine võrreldes maanteetranspordiga; ülevõimsus ja sellest tulenev hinnakonkurents; suutmatus reinvesteerida ja uuendada; vähene edu oluliste infrastruktuuripuudujääkide ja kitsaskohtadega tegelemisel ning konkurentsivõime langus, mille ELi majanduse aeglustumine on sektoris põhjustanud;

9. **toetab** seega NAIADES II paketi peamisi sekkumisvaldkondi ja selle eesmärki muuta siseveetranspordi sektor kvaliteetseks transpordiliigiks, mis oleks hästi juhitud, tõhus, ohutu, integreeritud mitmeliigilisse transpordiahelasse, mida iseloomustavad head töökohad, kus töötavad kõrge kvalifikatsiooniga töötajad, ning rangetest keskkonnastandarditest kinnipidamine; on täiesti **veendunud**, et siseveetranspordi sektor saab anda märkimisväärse panuse ja peab olema piisavalt integreeritud Euroopa transpordipoliitikasse;

10. **rõhutab**, et praegu on eelkõige vaja liikmesriikide täielikku pühendumist põhieesmärkide elluviimisele, aga siseveetranspordi sektor peaks ka ise proaktiivsemalt ja sidusamalt käsitlema sektori teatavaid põhimõttelisi puudujääke;

11. **tunnistab** NAIADES I paketi vajakajäämisi ja **teeb ettepaneku**, et NAIADES II paketi tõhustamiseks peaks Euroopa Komisjon – vajaduse korral PLATINA programmis⁽¹⁾ saadaolevaid ressursse kaasates – koostama selge tegevuskava rakendamise kohta, esitades sihid ja vahe-eesmärgid, lähenedes sidusamalt rahastamis- ja muude vahendite hankimisele;

(a) *Kvaliteetne infrastruktuur*

12. **hoiatab**, et siseveetranspordi sektorit ei tohi vaadelda eraldatult teistest transpordiliikidest, ja **usub**, et kui suurendada siseveetranspordi ühendatust teiste transpordiliikidega, aitab see kaasa sektori turuosa suurendamisele ja kogu sektori tugevdamisele;

13. **tervitab** asjaolu, et siseveeteed on kaasatud TEN-T põhivõrgu üheksast koridorist kuude, ja loodab, et nende koridoride rakendamise- ja juhtimisstruktuurides on piisavalt esindatud kõik liigid ning et TEN-T võrkudes võetakse kohaselt arvesse siseveetranspordi võimalusi ja spetsiifikat, pöörates küllaldast tähelepanu siseveeteede peamistele kitsaskohtadele ja puuduvatele lülidele;

14. **loodab**, et pikaajaline pühendumine tuumik- ja üldvõrgule aitab mõningal määral kaasa stabiilse õigusraamistiku loomisele, mis peaks omakorda aitama meelitada uusi investeeringuid siseveetranspordi sektorisse;

15. **innustab** asjaomaseid liikmesriike üheskoos kohalike ja piirkondlike omavalitsuste ning teiste asjakohaste sidusrühmadega jälgima kohustuste täitmist ja esitama komisjonile üksikasjalikke ettepanekuid siseveeteede ja sadamate projektide kohta, et saada selliste projektide puhul kasu Euroopa Ühendamise Rahastust ja võimalikust kaasrahastamise suurenemisest (kuni 40 %); **leiab**, et investeerimine nii nn kõvasse kui ka pehmesse infrastruktuuri aitab sektoril oma potentsiaali saavutada;

16. **kutsub** asjaomaseid liikmesriike **üles** võtma siseveetransporti ka edaspidi investeerimisraamistike ja riiklike kavandamisvahendite väljatöötamisel asjakohaselt arvesse ning viima võetud kohustused ellu, et toetada majandustegevuse piirkondlike keskuste kujunemist ja arengut;

17. **rõhutab**, et tähtis on tagada vajaduse korral väiksemate laevateede korrashoid ja ajakohastamine navigeerimiseks, et säilitada ulatuslik võrk ja samuti tagada sektori väikekäitajate elujõulisus;

(b) *Kvaliteet innovatsiooni kaudu*

18. **kinnitab** innovatsioonikultuuri puudumist ja selle peamisi põhjuseid siseveetranspordi sektoris ning nõustub komisjoniga, et sektor peab võtma teadus- ja arengutegevuse ning innovatsiooniga seoses suurema vastutuse, määrama edasised prioriteedid ja suhtuma võimaluste uurimisse proaktiivsemalt;

19. **viitab**, et kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused saavad anda panuse innovatsiooni juurutamisele sektoris, toetades kohandatud innovatsioonipoliitikat ning ressursside ja finantsvahendite oludele sobivat kasutamist;

(c) *Turu tõrgeteta toimimine*

20. **toetab** komisjoni püüdeid vähendada killustatust ja soodustada sünergiat turuosaliste vahel; tõdeb, et siseveetranspordi sektorit reguleerivad teatud eeskirjad kehtestatakse endiselt piirkondlikul või liikmesriikide tasandil, ning leiab, et subsidiaarsuse põhimõtet arvesse võttes peab komisjon lubama ühtlustamisprotsessi käigus nii palju paindlikkust kui võimalik;

⁽¹⁾ PLATINA – programm NAIADES II paketi rakendamiseks seitsmenda raamprogrammi kaudu.

21. **toetab** väliskulude arvesse võtmist kõigi transpordiliikide puhul, kuid seda ei tohiks kasutada transpordikulude suurendamise vahendina; **leiab**, et välismõjude hinna õige kalkuleerimine aitab kõiki transpordiliike omavahel paremini võrrelda, mis võib suunata keskkonnasõbralikumate viiside kasutamisele, motiveerida sektorit väliskulusid käsitlema ja tuleks eelkõige kasuks veetranspordile;

22. **arvab** seevastu, et infrastruktuuri tasusid uute või olemasolevate infrastruktuurivajaduste rahuldamiseks tuleb hoolikalt kaaluda, kuna need oleksid täiendavaks finantskoormaks siseveetranspordile, samuti tuleb käsitleda veeteede muudelt kasutajatelt tasude küsimust;

23. **võtab teadmiseks** komisjoni ettepaneku hinnata siseveesadamate arengut takistavaid asjaolusid ja näeks hea meelega enne seadusandliku menetlusega alustamist edasisi sellealaseid konsultatsioone asjaomaste kohalike ja piirkondlike omavalitsustega;

(d) *Parem keskkond tänu väiksematele heidetele*

24. **toetab** jõupingutusi laevastiku keskkonnasõbralikumaks muutmiseks ja õhusaasteainete vähendamiseks ning toonitab, et lähenemisviis peaks olema tehnoloogiliselt neutraalne mootoritehnoloogia ja kütusevaliku seisukohast ning pakkuma parimat kulude ja tulude suhet;

25. **teeb** siiski **ettepaneku**, et tegemaks kindlaks, millist võimalikku kasu annab laevastiku keskkonnasõbralikumaks muutmine energia ja süsinikdioksiidi heite osas, tuleb läbi viia hoolikas analüüs, võttes arvesse laeva vanust, olemasoleva mootori talitlust ja laeva lasti omadusi, aga samuti mõista tohutut hulka energiat, mida on uute mootorite käitamiseks vaja; seoses sellega taotleb, et tehtaks suuremaid jõupingutusi seadmete ajakohastamise majandusliku teostatavuse ja standardimise parandamiseks, et vähendada kõigi olemasolevate laevade kulusid ja heidet;

26. **leiab**, et praegu jääb puudu motiveerimisest õigusaktide ja/või finantsmeetmete kaudu, et aidata siseveetranspordi sektoril edukalt heidet vähendada; pooldab seepärast terviklikku lähenemisviisi, mille puhul laevastiku keskkonnasõbralikumaks muutmise eesmärgi saavutamiseks saaks kasutada mitmeid eri fonde või programme nagu LIFE+, TEN-T ja Horisont 2020. Et tegeleda õhusaaste probleemiga tekkekohas, jääb komitee ootama suurtelt ja väikestelt, olemasolevatelt ja uutelt laevadele pärit saaste piiramiseks kavandatud erinevate alternatiivide mõju hindamist;

27. **peab küsitavaks** töödokumendis esitatud oletust, et veeldatud maagaas⁽²⁾ on ainus lahendus õhukvaliteeti mõjutava saaste puhul ja et tehnoloogiliste lahenduste ühelt transpordiliigilt teisele ülekandmine näib lihtne, ehkki jätkuvad arutelud selle üle, milline tehnoloogiline lahendus tagab sektoris parima kooskõla standarditega; **märgib**, et veeldatud maagaas on paljulubav alternatiiv, kuid siiski vaid üks võimalike hulgast, ja et rakendamise ajakava tundub ebareaalne;

28. **juhib tähelepanu** sellele, et keskkonnasõbralike sisetransporditeede arendamist on raske toetada, kui sidusrühmad ise ei ole sellesse asjakohaselt kaasatud;

(e) *Kvalifitseeritud töötajad ja paremad töökohad*

29. **toetab** komisjoni seisukohta, et sektoris on vaja parandada oskusi ja kutsekvalifikatsioone, mis aitaksid parandada tööturule juurdepääsu ja liikuvust, suurendada ohutust ja töökohtade kvaliteeti ning luua võrdsed tingimused;

(f) *Siseveetranspordi integreerimine mitmeliigilisse logistikaahelasse*

30. **viitab** kohalike ja piirkondlike omavalitsuste võimalikule rollile, integreerimaks siseveetranspordil põhinevat logistikat paremini oma säästva linnalise liikumiskeskonna kavadesse;

31. **pooldab** teiste transpordiliikide kohta käivate asjasepuutuvate infovoogude integreerimist jõeteabeteenustesse (RIS), kui see on otstarbekas; leiab, et ehkki jätkuvalt esineb probleeme a) potentsiaalselt tundliku äriteabe jagamisel ja b) käitajatele koormavate investeeringutega arukatesse transpordisüsteemidesse, võib muudetud RIS osutada väärtuslikuks vahendiks tarneahela haldamisel, kaubavoogude optimeerimisel ning kulude ja heite vähendamisel;

⁽²⁾ Inglisekeelne lühend LNG ehk *liquefied natural gas*.

32. **ootab** RISi käimasoleva hindamise tulemusi ja loodab, et komisjon saab esitada ettepanekud RISi direktiivi muutmiseks, kuna komitee arvates aitavad arukad transpordisüsteemid oluliselt kaasa tõhusa mitmeliigilise transpordi hõlbustamisele, siseveeteede sujuvale toimimisele ja halduskoormuse vähendamisele, mh seoses keerukate piiriüleste nõuetega ELi ja kolmandate riikide suhetes;

Juhtimine

33. **toetab** kavatsust kehtestada siseveetranspordi sektoris uus lähenemisviis juhtimisele, et lahendada õigussätete kattuvuse probleeme ja käsitleda pädevusi; tervitab sellega seoses liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi ja Reini jõel navigeerimise keskkomisjoni (CCNR) vahelise halduskokkuleppe sõlmimist, millega pakutakse parandatud koostööraamistikku, et toetada siseveetranspordi sektori arengut; **jääb ootama** sarnaste lepingu sõlmimist teiste jõgede komisjonidega;

34. **innustab** siseveetranspordi sektori asutusi tõhustama kooskõlastamist – et parandada sektori kuvandit – ja võtma otsese vastutuse osade NAIADES II paketi püstitatud eesmärkide eest;

35. **tõstab esile** Euroopa Liidu Doonau piirkonna strateegia potentsiaali vesikonna integreeritud arengu ja juhtimise valdkonnas ning **leiab**, et nimetatud strateegia rakendamine võib suuresti parandada veetransporti Doonaul, kus on märkimisväärsed võimalusi suurendada veomahtusid;

Rahastamine

36. **märgib**, et teatistes esitatakse viiteid mitmele ELi rahastamisprogrammile (Euroopa Sotsiaalfond, Euroopa Ühendamise Rahastu, Horisont 2020), kuid puudu näib jäävat sidusast ja süsteemsest käsitlusest, kuidas nende vahendite abil eesmärke saavutada;

37. **nõuab**, et komisjon esitaks võimalikult kiiresti lubatud talituste töödokumendi (SWD) NAIADES II paketi rahastamise kohta; **soovitab** lisaks siseveetranspordi sektori investeerimisvajaduste ja summade määramisele pöörata tähelepanu ka sektorile selgete juhiste esitamisele selle kohta, kuidas rahastamisele ligi pääseda; töödokument peaks samuti andma olulise panuse rakendamise ajakavasse (vt punktis 11 esitatud soovitus);

38. **leiab**, et Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondid saavad toetada NAIADES II paketi põhieesmärke, kuid on mures selle pärast, et nende fondide, eelkõige aga Euroopa Regionaalarengu Fondi ja Ühtekuuluvusfondi tulemuslikkust mõõtvad peamised näitajad käsitlevad üksnes maantee- ja raudteeinfrastruktuure, näides õhutavat pigem investeringuid neisse transpordiliikidesse kui siseveeteedesse, kui selline variant on olemas;

39. **tõdeb** viiteid finantsvahenditele ja leiab, et siseveetranspordi sektoris oleks võimalik pakkuda ka Euroopa Investeerimispannga rahastamist;

Konkreetsed märkused määruse ettepaneku kohta

40. **toetab** ühenduse laevastiku mahutavuse poliitikat käsitleva määruse muutmise aluseks olevat loogikat, sest jõustumise korral hõlbustab määrus reservfondi kasutamist, et rahastada lisameetmeid siseveetranspordi edendamiseks kooskõlas NAIADES II paketi eesmärkidega;

Konkreetsed märkused direktiivi ettepaneku kohta

41. **toetab** kavandatud direktiivi eesmärki lahutada tehnilised standardid menetluslikest aspektidest, millega peaks saama ühtlustada selliste standardite ajakohastamise protsessi ning pakkuda sektoris suuremat selgust ja läbipaistvust;

42. **toetab** välja pakutud pragmaatilist ja paindlikku lähenemist, lubades teatud tsoonides (liikmesriigid) kohaldada vähendatud nõudeid või kohaldada tehnilisi nõudeid osaliselt, sõltuvalt konkreetsetest siseveeteedest.

II MUUDATUSETTEPANEKUD

Muudatusettepanek 1

COM(2013) 621 final

Põhjendus 2

Motivatsioon

Määruse põhjenduses 2 käsitletakse laevade kohandamist vastavalt tehnika arengule. Regioonide Komitee soovib lisada viite innovatsioonile seoses eesmärgiga muuta laevad keskkonnasõbralikumateks, mis on ju üks NAIADES II paketi peaesmärkidest.

Muudatusettepanek 2

COM(2013) 621 final

Artikkel 1

Komisjoni ettepaneku tekst	Regioonide Komitee muudatusettepanek
<p>Määruse (EÜ) nr 718/1999 artikkel 8 asendatakse järgmisega:</p> <p>„Artikkel 8</p> <p>Ilma et see piiraks artikli 3 lõike 5 kohaldamist, võib iga liikmesriik võtta meetmeid eelkõige selleks, et:</p> <ul style="list-style-type: none"> — hõlbustada siseveetranspordi alalt lahkuvatel ettevõtjatel ennetähtaegse vanaduspensionini saamist või muu majandustegevuse juurde siirdumist; — korraldada tööalast koolitust või ümberõpet nendele laevapere liikmetele, kes sellest tööstussektorist lahkuvad; — parandada kutseoskusi siseveelaevanduse valdkonnas, et tagada kutseala areng ja tulevik; — julgustada ettevõtjaid kutseühingutega liituma, et tugevdada siseveetransporti esindavaid organisatsioone liidu tasandil; — soodustada laevade kohandamist vastavalt tehnika arengule, et parandada töötingimusi ja edendada ohutust; — soodustada laevade innovaatilisemaks muutmist ja kohandamist tehnika arenguga, arvestades keskkonnaaspekte.” 	<p>Määruse (EÜ) nr 718/1999 artikkel 8 asendatakse järgmisega:</p> <p>„Artikkel 8</p> <p>Ilma et see piiraks artikli 3 lõike 5 kohaldamist, võib iga liikmesriik võtta meetmeid eelkõige selleks, et:</p> <ul style="list-style-type: none"> — hõlbustada siseveetranspordi alalt lahkuvatel ettevõtjatel ennetähtaegse vanaduspensionini saamist või muu majandustegevuse juurde siirdumist; — korraldada tööalast koolitust või ümberõpet nendele laevapere liikmetele, kes sellest tööstussektorist lahkuvad; — parandada kutseoskusi siseveelaevanduse valdkonnas, et tagada kutseala areng ja tulevik; — toetada julgustada ettevõtjaid kutseühingutega liituma, et tugevdada siseveetransporti esindavaid organisatsioone liidu tasandil; — edendada soodustada laevade kohandamist vastavalt tehnika arengule, et parandada töötingimusi ja edendada ohutust; — soodustada laevade innovaatilisemaks muutmist ja kohandamist tehnika arenguga, arvestades keskkonnaaspekte.” <p><u>Võtta võib ka muid meetmeid eeldusel, et need on kooskõlas NAIADES II paketi eesmärkidega ja aitavad kaasa nende saavutamisele.</u></p>

Motivatsioon

Regioonide Komitee sooviks näha reservfondi proaktiivset kasutamist, et aidata saavutada NAIADES II paketi sätestatud eesmärgid. Lisaks on komitee arvamisel, et sõnakasutus tuleks muuta, et anda lausetele jõulisem sisu ja tagada liikmesriikide kaasavam tegutsemine.

Brüssel, 31. jaanuar 2014

Regioonide Komitee
president

Ramón Luis VALCÁRCEL SISO