



Brüssel, 22.4.2014
COM(2014) 231 final

KOMISJONI ARUANNE NÕUKOGULE

Viies aruanne nõukogu määruse nr 3577/92 (teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel) rakendamise kohta (2001–2010)

{SWD(2014) 143 final}

KOMISJONI ARUANNE NÕUKOGULE

Viies aruanne nõukogu määruse nr 3577/92 (teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel) rakendamise kohta (2001–2010)

Nõukogu määrus (EMÜ) nr 3577/92 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž)¹ võeti vastu 7. detsembril 1992. Määruse eesmärk on seda vabadust järk-järgult ellu viia ja luua sellega merekabotaaži teenuste siseturg.

Määruse artikli 10 kohaselt esitab komisjon nõukogule iga kahe aasta tagant aruande käesoleva määruse rakendamise kohta ja teeb, kui see on asjakohane, vajalikud ettepanekud.

See on viies perioodiline aruanne. Pärast liikmesriikidega konsulteerimist aruannete sisu ja esitamissageduse üle, millest eelmises aruandes² teatati, ning võttes arvesse nõukogu järeldusi,³ otsustas komisjon käesolevas aruandes käsitleda aastaid 2001–2010 ja andmete olemasolu korral ka hilisemaid aastaid. Sellist lähenemisviisi põhjendati kahte moodi. Esiteks oli komisjonil kavas täielikult hinnata merekabotaaži liberaliseerimise mõju Kreekas, mis viimase liikmesriigina avas oma turu. Teiseks oli selle eesmärk analüüsida kabotaaži liikmesriikides, kes ühinesid ELiga pärast 2002. aastal koostatud eelmise aruande vastuvõtmist (s.o 1. mai 2004. aasta,⁴ 1. jaanuari 2007. aasta⁵ ja 1. juuli 2013. aasta⁶ laienemised).

Käesolevas aruandes keskendutakse merele juurdepääsu omavatele riikidele⁷. Aruandes tuginetakse sõltumatute konsultantide⁸ tehtud uuringutele, 2009. aastal komisjoni poolt sidusrühmade ja liikmesriikidega peetud arutelude tulemustele ning komisjonilt 2012. aastal liikmesriikidele saadetud küsimustiku vastustele.

Käesolev aruanne on jagatud neljaks peatükiks. Esimeses peatükis käsitletakse hiljutist Euroopa Kohtu praktikat ning õiguslikke arenguid liikmesriikides ja EFTA riikides. Teises peatükis kirjeldatakse turu suundumusi liikmesriikides ja EFTA riikides. Kolmandas peatükis

¹ EÜT L 364, 12.12.1992, lk 7.

² Nõukogu määruse nr 3577/92 (teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel) rakendamist käsitlev neljas aruanne (1999–2000), 24.4.2002, KOM(2002) 203.

³ Nõukogu 5. novembri 2002. aasta järeldused.

⁴ Küpros, Eesti, Leedu, Läti, Malta, Poola, Sloveenia, vt ka joonealune märkus 7.

⁵ Bulgaaria ja Rumeenia.

⁶ Horvaatia.

⁷ Austria, Tšehhi Vabariik, Ungari, Luksemburg ja Slovakkia ei ole hõlmatud.

⁸ Consultrans (ECORYS Lead Framework Contract Consortiumi liige), „Study in view of the preparation of the 5th periodical report on the implementation of Regulation N° 3577/92. Economic part 2001–2005”, juuli 2007. Gomez- Acebo & Pombo Abogados, „Study on the implementation of Council Regulation (EEC) n 3577/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within the Member States. Legal developments (2001–2005)”, juuni 2007.

on esitatud kättesaadavad andmed merekabotaaži tööhõive kohta. See ei sisalda enam statistikat meeskonnakulude kohta, sest puuduvad usaldusväärsed ja kindlad andmed. Neljandas peatükis tuuakse välja käesoleva aruande ettevalmistamise ajal läbiviidud konsultatsioonide tulemused. Viimane peatükk sisaldab järeldusi ja selles esitatakse komisjoni seisukoht seoses edasiste aruannetega.

Komisjoni talituste töödokumendis, mis on lisatud käesolevale aruandele, on esitatud üksikasjalikumad statistilised andmed ja käesolevas aruandes käsitletud teatavate aspektide analüüs.

Käesolev aruanne esitatakse koos komisjoni tõlgendava teatisega määruse (EMÜ) nr 3577/92⁹ kohta.

1. ÕIGUSLOOME ARENG

Selles peatükis analüüsitakse Euroopa Kohtu praktikat ning ELi liikmesriikides (1.1) ja EFTA riikides (1.2) valitsevaid arengusuundi vaatlusperioodi jooksul järgmiste aspektide käsitlemisel: liberaliseeritud teenuste kategooriad, juurdepääs kabotaažile, laevaperega seotud eeskirjad, avaliku teenindamise kohustused ja avaliku teenindamise lepingud. Õigusloome arengu üksikasjalikum kirjeldus on esitatud käesolevale aruandele lisatud komisjoni talituste töödokumendi tabelis 1.

1.1. Õigusloome areng ELi liikmesriikides

1.1.1. Liberaliseeritud teenused

Peaaegu kõik merekabotaaži teenused on määrusega (EMÜ) nr 3577/92 hõlmatud isikutele avatud alates 1. jaanuarist 1999, mil enamik kõnealuse määruse artiklis 6 sätestatud eranditest kaotas kehtivuse.

Ainus erand, mis jäi kehtima kuni 1. jaanuarini 2004, oli määruse artikli 6 lõikes 3 sätestatud erand seoses saarekabotaaži teenustega **Kreekas**: regulaarsed reisijateveo- ja parvlaevateenused ning teenused, mida osutavad laevad kogumahutavusega alla 650 GT.

Pärast 27. juunil 2001 avaldatud seaduse 2932/2001 vastuvõtmist liberaliseeris Kreeka need kabotaažiteenused, s.o tükk aega enne erandi kehtivusaja lõppemist 2004. aastal. Kuid täielik vastavus määrusega saavutati Kreekas alles 2011. aastal tänu mitmele muudatuse seeriale, mis tehti ministri otsusega 3323.1/02/08, presidendi määrustega 38/2011 ja 44/2011 ning 4. märtsi 2011. aasta seadusega 3922/2011. Kõnealune õigusakt võeti Kreekas vastu rikkumismenetluse kontekstis; komisjon lõpetas vastava menetluse 2011. aastal.

Lisaks on Kreeka liberaliseerinud oma kabotaažituru veelgi laiemalt kui määrusega nõutud, avades 2010. aastal turu ka kolmandas riigis registreeritud merematkelaevadele (seadus 3872/2010).

1.1.2. Juurdepääs merekabotaaži teenuste osutamisele

Määrusega on ette nähtud, et teises liikmesriigis kabotaažiteenust osutav laev peab vastama kõikidele kabotaažiga tegelemiseks kehtestatud tingimustele liikmesriigis, kus ta on registreeritud.

⁹ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele nõukogu määruse (EMÜ) nr 3577/92 (teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž)) tõlgendamise kohta, COM(2014) 323.

Kõik liikmesriigid lubavad oma **esimestes registrites** registreeritud laevadel osutada kabotaažiteenuseid ilma piiranguteta. Seepärast on nendel laevadel piiramatu juurdepääs kabotaažile teistes liikmesriikides.

Teistes registrites¹⁰ registreeritud laevadega seonduva olukorra võib kokku võtta järgmiselt:

- Kanaari saarte laevade ja laevandusettevõtjate Hispaania eriregistris (REC), Portugali Madeira registris (MAR) ja Gibraltaril registreeritud laevadel on piiramatu juurdepääs;
- Taani rahvusvahelises laevaregistris (DIS) registreeritud laevadel on piiramatu juurdepääs, kuid DISis registreeritud reisilaevadel ei ole kabotaažile juurdepääsu;
- Saksamaa rahvusvahelises registris (ISR) registreeritud laevadel ja rahvusvahelises laevaliikluses osalevatel Soome kaubalaevadel on üksikjuhtumipõhiselt piiratud juurdepääs, kuid neil ei ole juurdepääsu regulaarkabotaažile;
- Prantsusmaa ja Itaalia andsid vaatlusperioodi jooksul piiratud juurdepääsu kabotaažile nende vastavates teistes registrites registreeritud laevadele:
 - **Itaalias** on teise registrisse kantud laevadel, kelle puhul oli algselt juurdepääs kabotaažile välistatud, lubatud tegeleda kabotaažiga, kuid üksikjuhtumipõhiselt ja kuni kuus kabotaažvedu ühe kuu kohta (seadus 27, 12/2002 nr 289); 24. novembri 2003. aasta seaduse nr 326 kohaselt võib alternatiivina kuuete veole ühes kuus osutada kabotaažiteenuseid piiramatult, tingimusel et need sõidud on üle 100 meremiili;
 - **Prantsusmaal** on Prantsuse Antarktiliste ja Lõunaalade register (TAAF), mis ei lubanud juurdepääsu kabotaažile, asendatud Prantsusmaa rahvusvahelise registriga (RIF) vastavalt 3. mai 2005. aasta seadusele nr 2005-412. RIFis registreeritud laevadel on piiratud juurdepääs kaupade kabotaažile tingimusel, et neid ei kasutata üksnes kabotaažimarsruutidel.

1.1.3. Laevaperega seotud eeskirjad

Määruse artikli 3 kohaselt vastutab kõikide kogumahutavusega alla 650 GT saarekabotaažilaevade laevaperega seotud küsimuste eest vastuvõttev riik, välja arvatud kaubalaevad kogumahutavusega üle 650 GT, kui kõnesolevale merereisile eelneb või järgneb merereis teise liikmesriiki või teisest liikmesriigist.

2004. aastal täpsustas kohus artikli 3 reguleerimisala seoses merematkelaevadega¹¹. Kohus on seisukohal, et kõikide kogumahutavusega üle 650 GT merematkelaevade laevaperega seotud küsimuste eest vastutab lipuriik, sõltumata sellest, kas tegemist on mandri- või saarekabotaažiga. Vastuvõtva riigi tingimusi võib kohaldada kogumahutavusega alla 650 GT merematkelaevade suhtes.

¹⁰ Nagu eelmises aruandes märgitud, ei ole määrusega hõlmatud liikmesriikide *offshore*-registrid (nt Hollandi Antillide register, Mani saare register, Bermuda ja Kaimanisaarte register), kuna ELi õigust nendel territooriumidel ei kohaldata.

¹¹ Kohtuasi C-288/02 Euroopa Ühenduste Komisjon vs. Kreeka Vabariik [2004]. EKL, I-10071.

Samuti täpsustas kohus 2006. aastal mõistet „kabotaažireisile järgnev või eelnev merereis”¹²: selline merereis hõlmab põhimõtteliselt iga merereisi teise riiki või teisest riigist, sõltumata lasti olemasolust pardal.

Artiklis 3 sätestatud eeskirjad laevapere kohta on kokkuvõtlikult esitatud järgnevas tabelis.

Lipuriik	Vastuvõttev riik
<ul style="list-style-type: none"> - mandrikabotaažiga tegelevad laevad kogumahutavusega üle 650 GT - merematkelaevad kogumahutavusega üle 650 GT - saarekabotaažiga tegelevad kaubalaevad kogumahutavusega üle 650 GT, kui kõnesolevale merereisile eelneb või järgneb merereis teise liikmesriiki või teisest liikmesriigist 	<ul style="list-style-type: none"> - laevad kogumahutavusega alla 650 GT - saarekabotaažiga tegelevad laevad (välja arvatud kaubalaevad kogumahutavusega üle 650 GT, kui kõnesolevale merereisile eelneb või järgneb merereis teise liikmesriiki või teisest liikmesriigist)

Vaid kuus liikmesriiki kohaldavad vastuvõtva riigi tingimusi: Prantsusmaa, Itaalia, Hispaania (nagu eelmiseski aruandes), Portugal,¹³ Kreeka¹⁴ ja Bulgaaria¹⁵.

Vastavates riiklikes õigusaktides kehtestatud põhieeskirjad laevapere kohta on esitatud käesolevale aruandele lisatud komisjoni talituste töödokumendi tabelis 2.

1.1.4. Avaliku teenindamise kohustused ja avaliku teenindamise lepingud

Määruse põhjenduses 9 on sätestatud, et avalike teenuste kasutuselevõtmine, mis kätkeb teatavaid asjaomaste laevaomanike õigusi ja kohustusi, võib olla õigustatud, selleks et kindlustada piisavad regulaarsed transporditeenused saartele ja saartelt ning nende vahel, eeldusel et ei tehta vahet rahvuse või elukoha või registrisse kantud asukoha järgi. Määruse artikli 4 kohaselt võivad liikmesriigid *sõlmida avalike teenuste osutamise lepinguid laevaihingutega, kes osalevad regulaarsete teenuste osutamisel saartele ja saartelt ning nende vahel, või kehtestada neile avalike teenuste osutamise kohustusi kabotaažiteenuste osutamise tingimusena*, tingimusel et need kohustused on kehtestatud mitte ühtegi liidu laevaomanikku diskrimineerimata.

2001. aasta kohtuotsuses on täpsustatud, et artikli 4 lõiget 1 tuleb tõlgendada selliselt, et liikmesriik võib kehtestada mõnele laevandusettevõtjale avaliku teenindamise kohustused ning samas sõlmida teistega avaliku teenindamise lepingud sama liini või marsruudi jaoks, et tagada saartele ja saartelt ning nende vahel regulaarne laevaliiklus¹⁶.

¹² Kohtuasi C-456/04 Agip Petroli SpA vs. Capitaneria di porto di Siracusa ja teised [2006]. EKL, I-03395.

¹³ Portugalis kohaldatakse vastavalt dekreetseadusele nr 7/2006 vastuvõtva riigi tingimusi konteinerveo ja üldlasti regulaarsete transporditeenuste suhtes mandri ning Madeira ja Assooride saarte vahel.

¹⁴ Kreekas kohaldatakse kõikide saarekabotaažilaevade laevaperega seotud küsimuste suhtes vastuvõtva riigi tingimusi ja Kreeka õigusakte.

¹⁵ Bulgaarias kohaldatakse vastavalt määruse nr 10 artiklile 4 kogumahutavusega alla 650 GT laevade suhtes Bulgaaria määrust laevapere kohta.

¹⁶ Kohtuasi C-205/99 Analir vs. Administración General del Estado [2001] EKL I-1271.

2006. aastal esitati määruse artikli 4 kohta täiendavaid selgitusi. Kohus tunnistas ebaseaduslikuks Hispaania õigusakti, mis: 1) andis ühele ettevõtjale kontsessiooni kabotaažiteenusteks 20 aastaks; 2) sisaldas lepingu sõlmimise kriteeriumina asjaomasel marsruudil omandatud veokogemust ja 3) võimaldas kehtestada avaliku teenindamise kohustusena regulaarsete veoteenuste osutamise mandri sadamate vahel¹⁷.

Vaatlusperioodi jooksul tehti avalikku teenindamist käsitlevates siseriiklikes õigusaktides järgmised peamised muudatused.

- **Kreeka** asendas haldusloa korra lihtsa deklareerimisega (4. märtsi 2011. aasta seadus 3922/2011, millega muudetakse seadust 2932/2001).
- **Hispaania** asendas kuningliku dekreeidi nr 1466/97 16. novembri 2007. aasta kuningliku dekreediga nr 1516/2007. Uues dekreedis määratakse kindlaks avalikku huvi pakkuvate regulaarsete merekabotaažiliinide ja -teenuste osutamise õiguslik kord. See õigusraamistik viidi lõpule Kanaari saarte piirkondliku valitsuse 27. jaanuari 2009. aasta dekreediga 9/2009 ja Baleaari saarte piirkondliku valitsuse 2. novembri 2010. aasta seadusega 11/2010.
- **Prantsusmaa** kehtestas saarekabotaaži teenuseid osutavatele laevaomanikele finantskaristused, juhul kui avaliku teenindamise kohustusi ei täideta (18. septembri 2008. aasta dekreet).

Avaliku teenindamise kohustusi ja avaliku teenindamise lepinguid käsitlevat olukorda on kirjeldatud käesolevale aruandele lisatud komisjoni talituste töödokumendi tabelis 3.

1.2. Õigusloome areng EFTA riikides

Norra kehtestas 1. jaanuaril 2005 erandi tööloa nõudest EMP-väliste riikide meremeeste puhul, kes teenivad Norra sadamate vahel sõitvatel välismaistel kauba- ja reisilaevadel. Kuid tööloa nõue kehtestati uuesti 2010. aasta mais. Tööloa nõuet ei kohaldata EMP riikide kodanike ega EMP-väliste riikide kodanike suhtes, kes teenivad EMPs registreeritud laevade pardal.

Nagu eelmises aruandes märgitud, ei ole Norra rahvusvahelises laevaregistris (NIS) registreeritud laevadel kabotaažile juurdepääsu.

ELi liikmesriikide ja EFTA riikide põhieeskirjad seoses kabotaažiga on esitatud käesolevale aruandele lisatud komisjoni talituste töödokumendi tabelis 4.

2. TURU ARENG

Komisjonile valmistas raskusi vajalike andmete kogumine aruande selle osa jaoks, sest statistilised vahendid, mida kasutati merekabotaaži jälgimiseks liikmesriikides, on muutumas üha napimaks ja ebausaldusväärsemaks. Eelmisest kabotaažiaruandest selgus, et liikmesriigid ei kogu enam nii üksikasjalikku statistikat nagu varem. Lisaks on turu liberaaliseerimise tõttu riiklikel ametiasutustel järjest keerulisem registreerida turuga seotud andmeid. Selle tulemuseks on sageli asjaolu, et statistika kogumine on jäetud erasektori ettevõtjate kanda, kes ärisaladuse hoidmise tõttu ei soovi pädevatele asutustele andmeid esitada.

¹⁷ Kohtuasi C-323/03 Euroopa Ühenduste Komisjon vs. Hispaania Kuningriik [2006], EKL I-2161.

Komisjon kaalub praegu metoodika väljatöötamist, et koguda üksikasjalikku ja ajakohast statistikat meretranspordi, sealhulgas kabotaaži kohta.

Järgnevalt on aruandes esitatud arengusuundumused mereliikluses, sealhulgas üldine suundumus kaupade kabotaažis (2.1.1) ja reisijate kabotaažis (2.1.2), esimeste ja teiste registreeritud turuosad (2.2) ja välisriigi lipu all sõitmise määr (2.3).

2.1. Mereliikluse areng

2.1.1. Kaubavedu

Liikmesriikide poolt komisjoni küsimustikule saadetud vastustest ja täiendavalt lisatud Eurostati andmetest nähtub, et aastatel 2001–2007 oli veoste merekabotaaž üldiselt stabiilne ja mitmes riigis suurenes selle maht pidevalt. Alates 2008. aastast on mereliikluse maht majanduskriisi mõju tõttu vähenenud. Selline suundumus on kõige nähtavam **Kreekas** ja **Itaalias**. **Hispaanias** mõjutas kriis peamiselt üldlasti, sest ehitussektori aeglustumine tingis üldise tarbimise ja puistlastiveo vähenemise.

Nagu eelmistel aastatelgi domineerisid kaupade kabotaažis **Ühendkuningriik** (vedellasti suur osakaal), **Hispaania** (üldlasti suur osakaal) ja **Itaalia** (vedellasti veo suur maht). EFTA riikide seas on transporditud veoste maht jätkuvalt suur **Norras**, seda peamiselt tänu avamere nafta veole (vt tabel 1). Andmed transporditud veoste liikide kohta on esitatud käesolevale aruandele lisatud komisjoni talituste töödokumendi tabelis 5.

Tabel 1. Kaupade kabotaaž

Kogumaht (miljonites tonnides)										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
BE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BG	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CY	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DE	-	8.4	8.4	8.4	7.8	7.2	7.9	8.1	6.9	6.3
DK*	13.5	12.0	13.7	13.0	14.6	17.0	17.8	16.9	13.2	14.8
EE*	-	0,4	0,5	0,7	0,5	0,3	0,7	0,2	0,1	0,2
EL*	23.4	30.5	36.3	35.0	32.4	33.7	34.3	30.8	27.2	22.2
ES	76.9	76.3	78.7	86.3	87.6	87.0	91.4	86.0	76.6	80.7
FI	5,8	6,1	5,5	5,3	5,0	5,7	6,1	6,1	5,3	8,0
FR	9.1	9.8	10.1	10.4	10	9.3	9.9	9	8.7	8.1
IE	-	-	-	-	0.9	0.8	0.9	1.0	1.0	0.9
IT	70.2	67.6	59.9	66.1	103.	73.8	72.7	67.6	60.7	58.6
LT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PT*	5,6	5,6	5,7	5,8	6,8	6,8	7,7	8,0	7,1	8,3
RO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SE	12.2	11.6	11.9	11.3	13.1	11.4	12.5	12.1	9.9	11
SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
UK*	105.	102.	96.4	95.7	97.0	88.7	88.0	84.6	79.6	71.3
IS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NO*	-	46,7	45,0	46,2	46,7	49,0	48,2	46,2	44,0	42,5

* Allikas: Eurostat. Eurostati andmed sisaldavad teavet sadamate kohta, mida läbib aastas üle 1 miljoni tonni kaupa.

2.1.2. Reisijatevedu

Reisijate vedu meritsi tundub olevat stabiilne, konsolideeritud üldnumbrid on sarnased varasemates aruannetes esitatud andmetega. Ühtegi suuremat kasvu ei ole sellise mereliikluse puhul täheldatud; isegi turismihooajast mõjutatud hooajaline liikumine ei ole koguarve arvestades olnud märkimisväärne. Reisijate arv on viimase kolme aasta jooksul majanduskriisi mõju tõttu langenud (**Hispaanias** langesid 2010. aasta näitajad 2004. ja 2005. aasta tasemele, **Kreekas** 2001. aasta tasemele).

Suurem osa reisijate veost meritsi on kontsentreeritud kahele suuremale turule: **Kreeka** ja **Itaalia**, neile järgneb **Hispaania**. Kui **Taanis** täheldati alates 1990. aastate keskpaigast Suur-Belti väina (püsiühendus Kopenhaageni ja mandriosa vahel) avamise tõttu reisijateveo vähenemist, siis nüüd tundub see olevat stabiliseerunud, kõikides kaheksa ja üheksa miljoni reisija vahel aastas (vt tabel 2).

Statistika reisijate arvu kohta EFTA riikides puudub.

Tabel 2. Reisijate kabotaaž

Reisijate koguarv (miljonites)										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
BE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BG	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CY	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
DE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DK*	8,4	8,7	8,9	8,9	8,8	9,1	8,9	8,7	8,3	8,2
EE	-	-	-	-	-	-	2,0	2,0	1,9	1,8
EL	50	60	55	66	75	74	76	76	61	52
ES	16,6	16,0	17,0	18,5	18,3	19,4	20,1	19,7	18,4	18,2
FI	0,6	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
FR*	5,0	5,0	4,5	3,7	4,0	4,2	4,5	4,8	-	-
IE	-	-	-	-	-	-	0,4	0,4	0,5	0,5
IT	34,4	35,9	32,4	36,9	36,4	42,2	41,0	37,3	38,9	39,0
LT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MT	3,1	3,3	3,4	3,5	3,5	3,6	3,8	3,4	3,8	4,0
NL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PT*	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,3
RO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SE	1,3	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	1,6	1,5	1,6	1,7
SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
UK*	4,0	4,2	4,1	3,7	3,2	3,1	3,3	3,1	3,0	3,1

* Allikas: Eurostat. Eurostati andmed sisaldavad teavet sadamate kohta, mida läbib aastas üle 200 000 reisija.

2.2. Esimeste ja teiste registrite vastavad turuosad

Reisijate kabotaažis domineerib esimene register. Ainult **Hispaanias** ja **Portugalis**, kus reisijate kabotaaž on lubatud nende teistes registrites registreeritud laevadega, registreeriti selliste laevade vähene osalus.

Teiste registrite roll tendeerib kasvama kaupade kabotaažis. **Itaalias** suurenes Itaalia rahvusvahelises registris registreeritud laevade osakaal kaupade kabotaažis, sest selliste laevade juurdepääsutingimusi kabotaažile lihtsustati märkimisväärselt. Itaalia ametiasutuste väitel selline suundumus lähitulevikus tõenäoliselt jätkub.

2.3. Välisriigi lipu all sõitmine

Välisriikide laevade kohalolu on kõige nähtavam kaupade kabotaažis. **Soomes** suurenes EMP riikide lipu all sõitvate mitte-Soomes laevade arv 25 %-lt 2001. aastal 36 %-le 2005. aastal ja 47 %-le 2010. aastal. **Itaalias** suurenes EMP riikide lipu all sõitvate mitte-Itaalia laevade kaubavedu mandrikabotaažis ligikaudu 43 %-lt 2001. aastal peaaegu 47 %-le 2009. aastal. **Saksamaal** transpordivad EMP riikide lipu all sõitvad mitte-Saksa laevad keskmiselt üle poole kõikidest veostest: 2002. aastal moodustas nende osakaal 52 %, 2010. aastal ulatus see peaaegu 56 %ni.

Reisijate kabotaažis on oma riigi lipu all sõitvad laevad jätkuvalt ülekaalus; siin on erijuhtumiks **Kreeka**, kus peaaegu kogu turg on oma riigi lipu all sõitvate laevade käes (vaid neli laeva ligikaudu 300 laevast, kes tegelevad reisijate kabotaažiga, ei sõida Kreeka lipu all).

Olemasolevad andmed on esitatud käesolevale aruandele lisatud komisjoni talituste töödokumendi tabelis 6.

3. TÖÖHÕIVE

Teave merekabotaaži tööhõive kohta on napp.

2005. aastal registreeriti **Soomes** ja **Portugalis** merekabotaažis tööga hõivatud isikute arvu kerge langus (Soomes vähenes see 1 697-lt 2000. aastal 1 562-le 2005. aastal, Portugalis 167-lt 2000. aastal 149-le 2005. aastal)¹⁸.

Hispaanias vähenes Hispaania lipu all sõitvatel kabotaažilaevadel töötavate meremeeste arv 49,5 % võrra, s.o 5 350-lt 2001. aastal 2 649-le 2010. aastal, mis oli peamiselt tingitud laevade arvu vähendamisest (väikesed kabotaažilaevad asendati väiksema arvu, kuid suurema tonnaažiga moodsate laevadega).

Maltal töötab merekabotaažisektoris 240 inimest (sealhulgas meremehed) ja Malta ametiasutuste hinnangul on sektoril märkimisväärne kasvupotentsiaal. Eeldatakse, et järgmistel aastatel võetakse tööle veel 500 inimest.

4. KONSULTEERIMINE

Komisjon konsulteeris 2009. ja 2012. aastal liikmesriikide veeteede ametite ja teiste huvitatud isikutega,¹⁹ et hinnata määruse mõju.

Konsulteerimine kinnitas, et kabotaažiturg kogu ELis on väga mitmetahuline. Konsulteerimise käigus toimunud aruteludest selgus, et määruuses on sellist mitmekesisust ning liikmesriikide demograafilist ja geograafilist eripära arvesse võetud.

Näib, et kabotaažiturule juurdepääsu tõkete kaotamine ei ole oluliselt suurendanud kabotaažiteenuste osutamist huvitatud laevaomanike arvu. See võib olla seotud kabotaažituruga, mida iseloomustab, kui mõned suurt kaubanduslikku huvi pakkuvad liinid²⁰ välja arvata, pigem väikesemahuline reisijatevedu ja piiratud kaubaveomaht. Sageli ei anna ka geograafiline asukoht maismaatranspordiga võrreldes meretransporditeenustele eeliseid, näiteks nõuded seoses laevade tehniliste eriomadustega (nt Põhja-Euroopas sõitvatel laevadel peab olema jää klass).

Lisaks sellele tuleks märkida, et mõned laevandusettevõtjad tagavad oma kohalolu teiste liikmesriikide kabotaažiturgudel pigem rahvusvahelistes laevandusettevõtetes²¹ aktsiate omandamise kaudu kui kabotaažiteenuseid füüsiliselt kasutusele võttes.

¹⁸ Allikas: Consultrans.

¹⁹ Aruande koostamisel osalesid ka Euroopa Mereliste Äärealade Konverents (CRPM), Euroopa Ühenduse Reederite Ühing (ECSA), Euroopa Meresadamate Organisatsioon (ESPO) ja Euroopa Transporditöötajate Föderatsioon (ETF).

²⁰ Nt algselt osutas Prantsusmaa mandriosa ja Korsika vahel kabotaažiteenuseid üksnes SCNM, hiljem lisandusid teised laevaomanikud: Corsica Ferries ja 2010. aastal Moby Lines.

²¹ Nt 2008. aastal omandas Itaalia laevandusettevõtja Grimaldi Compagnia di Navigazione SpA täiendava aktsia Kreeka ettevõttes Minoan Lines S.A. ja temast sai selle suurim aktsionär.

Aruteludes rõhutati, et määrusega on suudetud edukalt kehtestada avaliku teenindamise lepingute ja avaliku teenindamise kohustuste õigusraamistik ning see on aidanud saavutada suurema läbipaistvuse selliste lepingute sõlmimisel.

Mitmel korral toonitati, et tänu määruse avaliku teenindamise kohustusi ja avaliku teenindamise lepinguid käsitlevatele sätetele saavad ametiasutused pidada laevaomanikega läbirääkimisi suhteliselt tugevalt positsioonilt ja valitsustel on võimalik kontrollida piletihindu. Selline hinnang kehtib siiski vaid vähest kaubanduslikku huvi pakkuvate saarte meretranspordi suhtes. Vastavalt Kreeka Veeteede Ametile on tõhusa konkurentsi puudumine mõnel liini toonud Kreekas kaasa suuremad kulud seoses avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest makstavate hüvitistega.²²

Konsulterimise käigus ilmnnes, et määruse artikli 3 lõikes 2 sätestatud erand, mille kohaselt võib laevapere suhtes kohaldada vastuvõtva riigi tingimusi, on mitme liikmesriigi jaoks olulise tähtsusega. Aruteludes rõhutati, et selline erand tagab võrdsed konkurentsitingimused. Samuti sai komisjon teada, et laevaomanikel ei ole lihtne pääseda juurde vastuvõtva riigi õigusaktidele laevapere kohta ja see võib saada takistuseks saarekabotaaži edasisele arengule.

Mõned arutelus osalejad märkisid, et kabotaažituru avamine ärilistel liinidel on mõnel juhul kiirendanud laevade moderniseerimist ja aidanud parandada pakutavate teenuste kvaliteeti.

5. JÄRELDUSED

5.1. Liberaliseerimise mõju

ELis on peaaegu kõik kabotaažiteenused liberaliseeritud alates 1. jaanuarist 1999. Kreeka turg, mis oli viimane osaliselt kaitstud turg, on avatud alates 1. novembrist 2002.

Kuni 2007. aastani oli merekabotaaži turg üldiselt stabiilne ja mitmes riigis täheldati transporditud kaupade ja reisijate arvu mahu pidevat suurenemist. Alates 2008. aastast on see majanduskriisi mõju tõttu märkimisväärselt vähenenud.

Sarnaselt varasemate aastatega on kõige suurem kaubaveoturg Ühendkuningriigil, talle järgnevad Hispaania ja Itaalia. Kaubaveos on jätkuvalt esikohal vedellastiveod.

Reisijateveos on esikohal Kreeka, talle järgneb Itaalia.

Kaupade kabotaažis on riiklikel turgudel suurenenud välismaise lipu all sõitvate laevade osakaal, kuid reisijate kabotaažis on see vähene.

Komisjoni korraldatud aruteludest nähtub, et liberaliseerimisel oli üldiselt tagasihoidlik kuid positiivne mõju ja et mõnes liikmesriigis on tänu sellele moderniseeritud riigi laevastikku, millel on tulnud seista silmitsi suurenenud konkurentsiohuga.

5.2. Edasised sammud

2009. ja 2012. aastal peetud konsultatsioonide (käesoleva aruande punkt 4) ja mitme aasta jooksul määruse kohaldamisest saadud kogemuste põhjal usub komisjon, et määrus täidab oma eesmärgi ja seda ei ole vaja läbi vaadata. Komisjon tunnustab siiski, et mitmed aruteludes tõstatatud küsimused annavad tunnistust tõlgendamise ja rakendamise seotud

²² Kreekas kulus enne määruse rakendamist avaliku teenindamise kohustuste katmiseks riiklikest rahalistest vahenditest 24 miljonit eurot, seevastu aastatel 2009–2011 kulus selleks üle 100 miljoni euro, mis võrreldes 2000. aastaga vastab enam kui 400 %-le tõusule aastas.

probleemidest. Seepärast käsitles komisjon neid küsimusi oma uues tõlgendavas teatises merekabotaaži kohta²³.

Arvestades, et olemasolevad statistilised andmed merekabotaaži kohta on napid ning et liberaliseerimine on nüüdseks lõpetatud ja turg stabiliseerunud, teeb komisjon ettepaneku koostada aruanne liberaliseerimise majandusliku ja õigusliku arengu kohta ainult juhul, kui selles valdkonnas on toimunud olulisi arenguid ja igal juhul hiljemalt 2018. aastaks, et täielikult hinnata merekabotaaži liberaliseerimise mõju Horvaatias, kus ajutine erand määruse teatavatest sätetest kehtib kuni 31. detsembrini 2014.

²³ Vt joonealune märkus 9.