



Istungidokument

A9-0443/2023

15.12.2023

RAPORT

tervikliku Euroopa sadamastrateegia loomise kohta
(2023/2059(INI))

Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Tom Berendsen

SISUKORD

	lk
EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK.....	3
SELETUSKIRI	15
LISA: ÜKSUSED VÕI ISIKUD, KELLELT RAPORTÖÖR SAI SISENDMATERJALI	17
ARVAMUS ESITAJA: RAHVUSVAHELISE KAUBANDUSE KOMISJON.....	18
TEAVE VASTUVÕTMISE KOHTA VASTUTAVAS KOMISJONIS	27
NIMELINE LÕPPHÄÄLETUS VASTUTAVAS KOMISJONIS	28

EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK

tervikliku Euroopa sadamastrateegia loomise kohta (2023/2059(INI))

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle XVIII jaotist,
- võttes arvesse komisjoni 1. juuni 2023. aasta teatist „Meresõiduohutus puhta ja tänapäevase laevanduse keskmes“ (COM(2023)0268),
- võttes arvesse komisjoni ning liidu välisasjade ja julgeolekupoliitika kõrge esindaja 10. märtsi 2023. aasta ühisteatist, milles käsitletakse ajakohastatud ELi merendusjulgeoleku strateegiat ja selle tegevuskava „Tõhustatud ELi merendusjulgeoleku strateegia muutuvate merendusohutudega toimetulekuks“ (JOIN(2023)0008),
- võttes arvesse Euroopa Ülemkogu poolt 24. juunil 2014 vastu võetud merendusjulgeoleku strateegia tegevuskava,
- võttes arvesse Euroopa Ülemkogu poolt 26. juunil 2018 vastu võetud nõukogu järeldusi Euroopa Liidu merendusjulgeoleku strateegia tegevuskava muutmise kohta,
- võttes arvesse komisjoni ning liidu välisasjade ja julgeolekupoliitika kõrge esindaja 1. detsembri 2021. aasta ühisteatist „Global Gateway“ (JOIN(2021)0030),
- võttes arvesse komisjoni ning liidu välisasjade ja julgeolekupoliitika kõrge esindaja 12. märtsi 2019. aasta ühisteatist „ELi ja Hiina suhete strateegilised väljavaated“ (JOIN(2019)0005),
- võttes arvesse ühisteatist Euroopa Parlamendile, Euroopa Ülemkogule ja nõukogule Euroopa majandusjulgeoleku strateegia kohta (JOIN(2023)0020),
- võttes arvesse komisjoni 14. juuli 2021. aasta paketti „Eesmärk 55“ Euroopa rohelise kokkuleppe elluviimiseks,
- võttes arvesse ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni osaliste konverentsi (COP21) 21. istungjärgul 12. detsembril 2015 Pariisis sõlmitud kokkulepet (edaspidi „Pariisi kokkulepe“),
- võttes arvesse komisjoni 20. mai 2020. aasta teatist „ELi elurikkuse strateegia aastani 2030. Toome looduse oma ellu tagasi“ (COM(2020)0380),
- võttes arvesse 23. oktoobri 2007. aasta direktiivi 2007/60/EÜ üleujutusrisiki hindamise ja maandamise kohta,
- võttes arvesse 11. detsembri 2018. aasta direktiivi (EL) 2018/2001 taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta,

- võttes arvesse komisjoni 23. mai 2013. aasta teatist „Sadamad kui kasvumootor“ (COM(2013)0295),
- võttes arvesse komisjoni 18. oktoobri 2023. aasta teatist „ELi tegevuskava võitluseks ebaseadusliku uimastikaubanduse ja organiseeritud kuritegevusega“,
- võttes arvesse ELi tegevuskava „Õhu, vee ja pinnase nullsaaste suunas“,
- võttes arvesse välisõhu kvaliteedi direktiivi (2022/0347(COD) [läbirääkimisel],
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. septembri 2023. aasta määrust (EL) 2023/1804, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2014/94/EL¹,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. septembri 2023. aasta määrust (EL) 2023/1805, mis käsitleb taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamist meretranspordis ja millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ²,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2022. aasta direktiivi (EL) 2022/2557, mis käsitleb elutähtsa teenuse osutajate toimepidevust ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 2008/114/EÜ³,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2021. aasta määrust (EL) 2021/1153, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu ning tunnistatakse kehtetuks määrused (EL) nr 1316/2013 ja (EL) nr 283/2014⁴,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2019. aasta määrust (EL) 2019/452, millega luuakse liitu tehtavate välismaiste otseinvesteeringute taustauuringute raamistik⁵,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2022. aasta määrust (EL) 2022/2560, mis käsitleb siseturgu moonutavaid välisriigi subsidiume⁶,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. veebruari 2017. aasta määrust (EL) 2017/352, millega luuakse sadamateenuse osutamise raamistik ja sadamate finantslääbipaistvuse ühised normid⁷,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrust (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL⁸,
- võttes arvesse komisjoni 28. septembri 2009. aasta määrust (EÜ) nr 906/2009 asutamislepingu artikli 81 lõike 3 kohaldamise kohta liinilaevandusettevõtjate teatavat liiki kokkulepete, otsuste ja kooskõlastatud tegevuse suhtes (konsortsiumid) ning

¹ [ELT L 234, 22.9.2023, lk 1.](#)

² [ELT L 234, 22.9.2023, lk 48.](#)

³ [ELT L 333, 27.12.2022, lk 164.](#)

⁴ [ELT L 249, 14.7.2021, lk 38.](#)

⁵ [ELT L 79I, 21.3.2019, lk 1.](#)

⁶ [ELT L 330, 23.12.2022, lk 1.](#)

⁷ [ELT L 57, 3.3.2017, lk 1.](#)

⁸ [ELT L 348, 20.12.2013, lk 1.](#)

10. oktoobri 2023. aasta teatist komisjonile selle kehtivuse lõppemise kohta 25. aprillil 2024,

- võttes arvesse ettepanekut võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse liidu suuniseid üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise kohta ning millega muudetakse määrust (EL) 2021/1153 ja määrust (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 1315/2013 (COM(2021)0812),
 - võttes arvesse oma 16. septembri 2021. aasta resolutsiooni uue ELi-Hiina strateegia kohta⁹,
 - võttes arvesse oma 27. aprilli 2021. aasta resolutsiooni tehniliste ja operatiivmeetmete kohta meretranspordi tõhusamaks ja puhtamaks muutmiseks¹⁰,
 - võttes arvesse oma 12. märtsi 2019. aasta resolutsiooni julgeolekuohtude kohta, mis on seotud Hiina järjest suurema tehnoloogilise kohaloluga ELis, ja võimalike ELi tasandi meetmete kohta nende ohtude vähendamiseks¹¹,
 - võttes arvesse 2023. aasta septembri uuringut „Hiina investeeringud Euroopa meretaristusse“, mille tellis transpordi- ja turismikomisjon¹²,
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 54,
 - võttes arvesse rahvusvahelise kaubanduse komisjoni arvamust,
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit (A9-0443/2023),
- A. arvestades, et meie sadamad on ELi väravad maailma ja neil on seega oluline roll liidu majanduses, kuna nad loovad jõukust ja töökohti, hõlbustades väliskaubandust, luues ühendusi sisemaaga, tagades sinise majanduse ja tööstusliku tootmise kasvu, energiasüsteemi ümberkujundamise ja energiavarustuskindluse ning ELi strateegilise autonoomia;
- B. arvestades, et sadamad osutavad elutähtsat avalikku teenust, mille eest tuleks neid tunnustada ja väärtustada;
- C. arvestades, et kuigi sadamatevaheline konkurents on kasulik, tuleks nende vahel vältida üksteise võidu standardite alandamist julgeoleku arvelt või suurenenud poliitilise mõju hinnaga või nii, et kolmandate riikide üksuste, eelkõige riigi omanduses, kontrolli või mõju all olevate ettevõtete investeeringute tulemusel suureneb välismaine kontroll;
- D. arvestades, et ELi-välised riigi omanduses olevad ettevõtted või otseselt või kaudselt välisriikide kontrolli all olevad ettevõtted on strateegiliselt suurendanud oma finants- ja tegevuslikku osalust Euroopa sadamates, terminalides, ettevõtetes ja sadamataristus;

⁹ [ELT C 117, 11.3.2022, lk 40.](#)

¹⁰ [ELT C 506, 15.12.2021, lk 12.](#)

¹¹ [ELT C 23, 21.1.2021, lk 2.](#)

¹² [Mercator Institute for Chinese Studies, The Vienna Institute for International Economic Studies, Institute of International Economic Relations, Chinese Investments in European Maritime Infrastructure, oktoober 2023.](#)

- E. arvestades, et Euroopa Liit on rõhutanud oma soovi suurendada strateegilistes sektorites autonoomiat, kuid on teinud vähe, et reageerida Hiina kasvule merendussektoris ja sellest tulenevatele julgeolekuga seotud tagajärgedele;
- F. arvestades, et sadamad on väga keerukad keskkonnad, kus on palju erinevaid sidusrühmi ja huve, mistõttu on välismõju ohtude tuvastamine ja hindamine raske, kuid äärmiselt oluline;
- G. arvestades, et Venemaa agressioonisõda Ukraina vastu on näidanud vastuvõetamatuid ohte, mida sõltumine ühest ELi-välisest riigist strateegilistes sektorites tekitab, ning tungivat vajadust tugevdada meretaristu ja väärtusahelate julgeolekut ja vastupanuvõimet, et tagada elutähtsate kaupade voog;
- H. arvestades, et sadamad on muutunud sõjalisest ja kaitse seisukohast, sealhulgas sadamataristu kahesuguse kasutuse tõttu, väga tähtsaks;
- I. arvestades, et Euroopa sadamad konkureerivad sageli kolmandate riikide sadamatega, kus kolmandate riikide välisinvesteeringud süvendavad veelgi võrdsete tingimuste puudumist seoses konkurentsivõime, kestlikkusstandardite järgimise, töötajate õiguste ja maksukoormusega;
- J. arvestades, et erilist tähelepanu tuleks pöörata negatiivsele mõjule, mida tekitab kõrvalehoidmine ümberlaadimistoimingute ümberpaigutamise kaudu väljaspool ELi asuvatesse sadamatesse, seda nii ELi sadamate konkurentsivõime kahjustamise kui ka kasvuhoonegaaside heite ülekandumise suurenemise seisukohast;
- K. arvestades, et sadamatel on olnud ELi kriisiohjes asendamatu roll, kuna nad on taganud tarneahelate järjepidevuse ja võimaldanud luua alternatiivseid marsruute, sealhulgas loonud alternatiivsed marsruudid veeldatud maagaasi (LNG) tarnimiseks lühikese etteteatamisajaga ja suurendanud Euroopa gaasi hoiustamist;
- L. arvestades, et äärepoolseimates piirkondades ja saartel on sadamad sageli elutähtsad, pakkudes peamist sotsiaalset ja majanduslikku ühendust ülejäänud ELiga;
- M. arvestades, et sadamad on olulised veetranspordi CO₂ heite vähendamiseks, võttes arvesse rohelist kokkulepet ja saaste vähendamise eesmärke ning avamere taastuenergia olulist rolli; arvestades, et sadamapiirkondades on oluline vähendada laevade põhjustatud õhusaastet, sealhulgas musta süsiniku heidet;
- N. arvestades, et sadamaalad ja sadamatoimingud on kogu ELis meretaseme tõusu suhtes haavatavad;
- O. arvestades, et sadamad ühendavad ja kaitsevad mitmesuguseid rannikualade tegevusi, millest saavad kasu kodanikud, rannikukogukonnad ja merekeskkond, aidates säilitada rannikuelupaiku ja parandada õhukvaliteeti sadamate ümbruses asuvates linnastutes;
- P. arvestades, et sadamate ja klientide, sealhulgas laevaliinide vahelise logistika parem planeerimine võib vältida tarbetut maanteetransporti kogu Euroopas; arvestades, et sadamate tihedam koostöö, mille eesmärk on tugevdada piirkondadevahelisi sidemeid ja lühendada ühendusi, võib viia tõhusamate investeeringuteni sadamataristusse,

vastupidavamate impordi- ja eksporditeedeni ning ressursside, avaliku ja erasektori raha ning alakasutatud võimsuse tõhusama kasutamiseni;

- Q. arvestades, et sadamad on osa laiemast veetranspordi ökosüsteemist, mis hõlmab mitmesuguseid tegevusi, sealhulgas laevandust, laevaehitust, mereseadmete tootmist, siseveetransporti ja logistikat;
- R. arvestades, et komisjon ei ole võtnud konkreetseid meetmeid, mis arvestaksid Euroopa sadamate puhul esinevat ilmset vajadust valdkondadevahelise ja tervikliku käsitluse järele, ning selle tulemusel on aja jooksul tekkinud sadamaga seotud õigusaktide killustatus;

Välismõju

1. juhib tähelepanu luureasutuste korduvatele hoiatustele majandusliku sõltuvuse, spionaaži- ja sabotaažiohu eest, mida põhjustab ELi-välistest riikidest pärit üksuste majanduslik kohalolek ja operatiivne osalemine meie elutähtsas taristus ja strateegilistes sektorites, näiteks sadamates¹³, sealhulgas välisriikide laevade tegevus;
2. kutsub komisjoni üles esitama ELi strateegilise poliitikaraamistiku, et vähendada ja piirata ELi-väliste riikide mõju ning finants- ja operatiivkontrolli ELi sadamate ning nende protsesside ja sisemaal toimuva tegevuse üle, sealhulgas sadamavaldaja juhtimises osalemise ja selle kontrollimise juhtumeid, et leida tasakaal avatud investeerimiskeskonna säilitamise ja riskide maandamise vahel; kutsub komisjoni ja liikmesriike üles jälgima Euroopa naabruspoliitika ja laienemispoliitika raames ka kolmandate riikide osalemist naaberriikide sadamates;
3. kutsub komisjoni üles kavandama raamistiku, mis võimaldaks koos liikmesriikidega pidevalt jälgida, millist mõju avaldavad ELi-välised riigid ELi sadamatele, eelkõige TEN-T sadamatele, ELi terminalide haldamisele ja ülemaailmsele konteinerveole, ja selle kohta aru anda ning hinnata võimalikke seoseid tegevuste vahel, mida konkreetne ELi-väline riik neis sektorites ette võtab;
4. rõhutab, et ühe liikmesriigi üksikusse sadamasse tehtavate, eelkõige riigi omanduses, kontrolli või mõju all olevate ettevõtete välisinvesteeringute piiramine võib mõjutada negatiivselt selle sadama konkurentsivõimet võrreldes naabersadamatega, kellel selliseid piiranguid ei ole, mis toob esile vajaduse ühise Euroopa sadamastrateegia järele; on seisukohal, et välisinvesteeringute asümmeetriline levik ELi riikide vahel võib ohustada ELi ühtsust, kriisiohjesuutlikkust ja vastupanuvõimet; palub komisjonil analüüsida, milline mõju võib olla Euroopa sadamatesse tehtavate ELi-väliste investeeringute piiramisel tööhõivele ja kaubandusele kohalikul ja ELi tasandil;
5. julgustab riiklikke sadamavaldajaid, liikmesriike ja komisjoni töötama välja sobiva vormi strateegiliseks koostööks Euroopa sadamate vahel, eesmärgiga minimeerida ohtu, et välised osalejad võiksid nad panna üksteise vastu tegutsema;
6. rõhutab, et hoolimata sellest, et ELi tasandil on olemas kaitsemehhanismid, nagu välismaiste otseinvesteeringute taustauuringud ja konkurentsireeglid, ei ole need vahendid piisavad, et tegeleda välisjõudude kasvava majandusliku võimsusega, mis

¹³ [AIVD, MIVD ja NCTV, Dreigingsbeeld Statelijke Actoren 2, november 2022.](#)

avalduub üksikute ettevõtete, sealhulgas riigi omanduses, kontrolli või mõju all olevate ettevõtete kaudu, ning sõltuvad suuresti üksikute liikmesriikide poolsest rakendamisest;

7. rõhutab, kui oluline on tõhustada ELi koostööd elutähtsasse taristusse tehtavate sisenevate investeeringute taustauuringutel ja blokeerimisel, kui ei saa välistada suurt negatiivset mõju teistele liikmesriikidele või ELile tervikuna, ning et see koostöö peaks hõlmama teabe jagamist ohtude ja võimaluste kohta;
8. soovib tungivald komisjonil tugevdada sadamate kaitsemeetmete rolli välismaiste otseinvesteeringute määruse¹⁴ põhjaliku läbivaatamise kaudu, sealhulgas muutes välismaiste otseinvesteeringute taustauuringute süsteemi kõigis liikmesriikides kohustuslikuks, tagades, et taustauuringuprotsessid on selged ja objektiivsed ning määratlused, kohaldamisala ja menetlusaspektid on kõigis liikmesriikides järjepidevad, et tagada võrdsed tingimused kogu ELis;
9. rõhutab samuti, kui suure tähtsusega on läbivaadatud TEN-T määruse [xxx/2024] artiklis [47] sätestatud mehhanism, mis kohustab liikmesriike uurima TEN-T taristusse tehtavate kolmandate riikide investeeringute tausta nende võimalike ohtude tõttu julgeolekule, avalikule korrale või ELi strateegilisele autonoomiale, ning on seisukohal, et seda tuleb pidada välismaiste otseinvesteeringute määruse sätteid täiendavaks, kuna seda mehhanismi kohaldatakse nii taristusse tehtavate investeeringute (nt terminali aktsiate omandamine) kui ka taristutööde suhtes, mida teeb ELis kolmanda riigi ettevõtja (nt riigihanke raames Euroopa sadamaterminali ehitamiseks), ning kuna see näeb ette ka võimaluse, et teised potentsiaalselt mõjutatud liikmesriigid esitavad taustauuringut tegevale liikmesriigile märkusi, ning selle tõhus kohaldamine asjaomase sadamataristu suhtes peaks olema Euroopa sadamastrateegia üks kandvaid jõude;
10. rõhutab, kui oluline on jälgida siseturgu moonutavaid välisriigi subsideerimise käsitleva määruse (EL) 2022/2560 rakendamist; kutsab komisjoni üles sadamasektori turgu tähelepanelikult jälgima ja vajaduse korral sekkuma *ex officio*, nagu on sätestatud nimetatud määruse artiklis 9;
11. kutsab komisjoni üles uurima ja hindama, kuidas merelogistika vertikaalne integratsioon, konsortsiumide grupierandi määrus, mille kehtivus lõpeb 2024. aastal, ja liitude loomine konteinerlaevanduses muudab ELi sadamates ELi-välise riikide mõju; kutsab komisjoni üles vajaduse korral sekkuma, et tagada aus konkurents, õiglane võimutasakaal ja võrdsed tingimused kõigile sadama ökosüsteemis osalejatele;
12. rõhutab, et eelkõige avaldab Hiina riigi kontrolli ja/või mõju all olevate ettevõtete koondosalus üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) põhivõrgu sadamates ja transpordisõlmedes olulist mõju üksikute transpordisõlmede ja võrgu kui terviku vastupidavusele ja julgeolekule; tuleb meelde, et kolmandate riikide investorite kohalolek sadamates võib pärssida sadamate kahesuguse kasutusega rolli;
13. kutsab komisjoni ja liikmesriike üles viima viivitamata läbi Hiina osalemist meretaristutes käsitleva riskihindamise, mis hõlmab selle mõju tööjõule ja keskkonnale, sõltuvust ning Hiinast ELi suunduva kaubaveo ja ümberlaadimise kitsaskohtade

¹⁴ [Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2019. aasta määrus \(EL\) 2019/452, millega luuakse liitu tehtavate välismaiste otseinvesteeringute taustauuringute raamistik, ELT L 79I, 21.3.2019, lk 1.](#)

hindamist, ning on seisukohal, et see hindamine peaks hõlmama ka teisi ELi-väliseid riike;

14. tuletab meelde, et Euroopa merendus- ja sadamasektoris esineb väga mitmesuguseid juhtimisstruktuure ja investeeringute võimaldamiseks on seega erinevaid vahendeid, mis võivad olla litsentsimis- ja kontsessioonisüsteemid, sadamataristu omandiõiguse andmine või sadamavaldajate tegevuse täielik kontrollimine; rõhutab sellega seoses, kui olulised on sadamavaldajate riskimaandamisemeetmed, millega kaitstakse kontrolli, kehtestades mitu tingimust (tegevuslikud, sotsiaalsed, keskkonnaalased jne), mille alusel tuleks terminali käitada; rõhutab siiski, et üksnes sadamakontsessioonidel ja/või rendilepingutel põhinev tegevusviis on piiratud;
15. teeb ettepaneku, et kõik liikmesriigid kehtestaksid seadused ja töötaksid välja hädaolukorra lahendamise plaanid suure konflikti stsenaariumi või muu eriolukorra puhuks või elutähtsate infrastruktuuride selge väärkasutamise või kahese kasutamise juhtudeks, millel on negatiivne mõju julgeolekule või avalikule korrale, et oleks võimalik taastada kontroll sadamate, terminalide ja muu meretaristu üle, hõlmates omandiõiguse ja osalemisega seotud juhtudel ka kontsessiooniõiguste tühistamist ja/või omandiõiguse peatamist;
16. nõuab märkimisväärseid avaliku ja erasektori investeeringuid ülemereterritooriumidel ja äärepoolseimates piirkondades asuvasse sadamatesse, et muuta need mitmeliigilise transpordi, energia tootmise, salvestamise ja jaotamise ning kaitse strateegilisteks sõlmpunktideks; kutsub komisjoni üles lisama oma ettepanekusse sätteid, mis piiraksid nendes sadamates ELi-väliste riikide mõju ja operatiivkontrolli;

Julgeolek

17. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles tegelema konkreetselt vajadusega ennetada ja vähendada muu hulgas välisriikide laevade kaudu tekkivat spionaaži- ja sabotaažiohtu kahese kasutusega või sõjalise otstarbega sadamates, näiteks sadamates, mida kasutab NATO;
18. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles käsitlema usaldusväärse tehnoloogia kasutamist merelogistikas ja konteineriterminalide toimimises; väljendab muret selle pärast, et sadamates sõltutakse üha enam ELi mittekuuluvate tootjate valmistatud (piirikontrolli) turvaseadmetest ning konteinerkraanadest, mis on suutelised koguma andmeid konteinerite päritolu ja sihtkoha kohta; julgustab investeerima neis valdkondades teadus- ja arendustegevusse, et ELi ettevõtted saaksid selle tehnoloogia tootmises ja müügis juhtrolli võtta;
19. on seisukohal, et keerukad ja valdavalt digitaalsed logistikaoperatsioonid suurendavad vastuvõtlikkust tervete logistikaahelate katkemisele; palub seetõttu piirata ja jälgida välisriigi omanduses, kontrolli või mõju all olevate üksuste juurdepääsu sadamatoimingutele ja -teabele;
20. kutsub komisjoni üles pöörama erilist tähelepanu ohule, mida välisinvesteeringud võivad kujutada intellektuaalomandile, eelkõige sunniviisilise tehnosiirde kaudu;

21. rõhutab, et kõigi meie sadamates osalejate küberturvalisuse ja küberkerksuse kõrge tase on keskse tähtsusega selleks, et vältida spionaaži ja tõsiseid häireid sadamasüsteemides ja -toimingutes, kuna küberohtude risk on viimastel aastatel oluliselt suurenenud; palub komisjonil teha lisauuringuid ja koguda andmeid ELi-väliste ettevõtete osalemise ulatuse ja riskide kohta elutähtsa taristu küber- ja andmeturbes ning toetada sadamate jaoks ulatuslike hädaolukorra lahendamise plaanide väljatöötamist, mille puhul annaks tehnilist ja operatiivtuge Euroopa Meresõiduohutuse Amet; on seisukohal, et küberturvalisuse puudumise negatiivse mõju ülekandumise oht ühest sadamast teise on suur ja seetõttu peaksid kõik liikmesriigid säilitama kõrged standardid, ning peab soovitatavaks parimate tavade ja kogemuste jagamist;
22. rõhutab elutähtsa mere- ja allveetaristu (sealhulgas energiasektori torujuhtmete, sidevõrkude ja avamere taastuvenergiarajatiste) kaitse kasvavat tähtsust ELi vete ohutuse ja julgeoleku ning sealsete operatsioonide jaoks;
23. rõhutab, et kuigi andmete jagamine logistikas aitab kaasa tarneahelate tõhususele, paindlikkusele ja vastupidavusele, tekitab ELi-väliste riikide omanduses, kontrolli või mõju all olevate platvormide kasutamine sadamates ELi jaoks majanduslikke ja strateegilisi riske ning seda tuleks vältida;
24. taunib asjaolu, et kuritegelikud organisatsioonid kuritarvitavad ELi sadamaid, tehes neist ebaseaduslike uimastite peamise sisenemiskoha, mis mõjutab ühiskonda tervikuna ning kahjustab sadamate, lähedal asuvate linnade ja nende elanike ohutust; kutsub komisjoni üles esitama meetmeid tulemuslikuks üleeuroopaliseks koostööks võitluses ebaseadusliku uimastikaubanduse, ekstraheerimise ja kuritegeliku õnnestustegevuse vastu; väljendab sellega seoses heameelt komisjoni 18. oktoobri 2023. aasta tegevuskava üle võitluseks ebaseadusliku uimastikaubanduse ja organiseeritud kuritegevusega ning rõhutab, et igat liiki rahvusvahelise organiseeritud kuritegevuse vastu võitlemiseks on vaja koordineeritud ELi lähenemisviisi;
25. rõhutab, et Euroopa sadamad on eriti avatud muude ebaseaduslike toodete, nagu relvade või võltsitud esemete salakaubaveole, samuti tolli- ja käibemaksupettustele, ning et võitlust sellise tegevuse vastu on samuti vaja tõhustada; rõhutab sellega seoses sadamavaldajate ja õiguskaitseasutuste vahelise koostöö tähtsust, sealhulgas digivahendite ja -andmete kasutamisel, et tagada ohutud ja turvalised sadamatoimingud; on seisukohal, et piisava õigusliku põhjenduse olemasolu korral peaks sadamatel olema juurdepääs kõigile vahenditele, mida nad oma julgeoleku suurendamiseks vajavad;
26. rõhutab, et sadamate julgeolek sõltub nende vastupanuvõimest kliima- ja keskkonnamuutustele; kutsub seetõttu komisjoni üles viima läbi uuringu, et analüüsida kliimarisike Euroopa sadamatele ja nendega seotud transporditaristule, määrates kindlaks riskikategooriad, nt merepinna tõus, üleujutused, äärmuslik kuumus, et analüüsida riske piirkondade kaupa ja teha kindlaks meetmed nende riskidega tegelemiseks, sealhulgas nende meetmete maksumus ja vajalikud investeeringud; kutsub liikmesriike üles viima läbi oma elutähtsa sadamataristu pikaajalise keskkonnariski hindamise ja võtma õigeaegselt kohanemismeetmeid;

Sadamate roll energiasüsteemi ümberkujundamisel

27. rõhutab, et sadamatel on oluline roll ELi rohelises kokkuleppes sätestatud energiasüsteemi ümberkujundamisel, kuna nad tegutsevad energiakeskusena energiakandjate muundamisel, töötlemisel ja salvestamisel, energia tootmisel ja kriitilise tähtsusega toorainete impordil, CO₂ kogumis- ja ladustamiskeskusena, avamere energiarajatiste teenindusjaamade ja tootmiskeskusena ning energiasüsteemi ümberkujundamist toetavate transpordisüsteemide sõlmedena;
28. tuletab meelde, et 2030. aastaks soovib EL importida 10 miljonit tonni saastevaba vesinikku ja et selle eesmärgi saavutamiseks on Euroopa sadamastrateegia jaoks oluline terviklik impordi-, koordineerimis- ja taristu arendamise strateegia, mis tuleks kiiresti kehtestada;
29. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles tegelema kasvava vajadusega investeerida sadamatesse ja terminalidesse ja nende taristusse, et nad saaksid täita oma rolli energiasüsteemi ümberkujundamisel; kutsub komisjoni üles analüüsima ja käsitlema vajadust kiirendada energiasüsteemi ümberkujundamise kontekstis lubade andmist sadamate laiendamiseks, näiteks avamere tuuleenergia kasutuselevõtuks, et sadamad ei muutuks energiasüsteemi ümberkujundamisel kitsaskohaks; rõhutab vajadust mereruumi ja rannikute kestlikuma majandamise järele, et rakendada avamere taastuvenergia potentsiaali; julgustab kasutama sadamaalaseid fotogalvaanilise ja tuuleenergia kasutuselevõtuks;
30. rõhutab üleeuroopalise transpordivõrgu ja üleeuroopalise energiavõrgu vahelise koostoime suurendamise tähtsust;
31. palub komisjonil lisada sadamad oma ringmajanduse strateegiasse ning abistada liikmesriike ja kohalikke sadamavaldajaid, andes suuniseid ringmajandusega seotud projektide rakendamiseks; kutsub komisjoni üles tegelema sadamates ja laevanduskanalites esineva naftalekkega, mis on kasvav probleem;
32. palub komisjonil täita rohelises kokkuleppes esitatud ühelt transpordiliigilt teisele ülemineku eesmärk ning lahendada probleemid, mis on seotud siseveeteede ja eelkõige raudteekaubaveoga, et suurendada nende kasutuselevõttu sadamates ja ühenduvust sisemaaga;
33. rõhutab, et energiasüsteemi ümberkujundamine sadamates, laevaehitustööstuses ja merendussektoris ei ole võimalik ilma kvalifitseeritud tööjõu ning piisava avaliku ja erasektori rahastamiseta; nõuab tungival, et komisjon pakuks tulevikukindlaid koolitus-, haridus- ja elukestva õppe võimalusi ning edendaks sotsiaaldialoogi, seaks sadamatöötajad digi- ja rohepöörde keskmesse ning muudaks tööstuse naiste jaoks atraktiivsemaks; kordab sadamate olulist ühiskondlikku rolli, mis võimaldab luua palju otseseid ja kaudseid töökohti, ning rõhutab vajadust tagada õiglased ja ohutud töötingimused kõigile sadama- ja merendustöötajatele; rõhutab, et hiljutised kriisid on näidanud, et meremehed, meeskonnaliikmed, kalurid ja sadamatöötajad on olulised eesliinitöötajad ning nende heaolu on ühiskonna käigus hoidmiseks hädavajalik;

ELi sadamate ja ettevõtjate konkurentsivõime

34. rõhutab, et sadamate konkurentsivõime peaks kuuluma Euroopa sadamastrateegia peamiste prioriteetide hulka;

35. rõhutab, et ELi sadamate majandusliku positsiooni tugevdamine ja nende konkurentsivõime parandamine maailmamajanduses on otsustava tähtsusega välismõju ja julgeolekuohtude piiramiseks ning Euroopa tarneahela suveräänsuse tagamiseks; on seisukohal, et Euroopa õigusaktid ei tohiks kahjustada ELi sadamate konkurentsivõimet ega tekitada kasvuhoonegaaside heite ja äritegevuse ülekandumist väljaspool ELi asuvatesse sadamatesse;
36. rõhutab, et soov hoida kõrvale ELi heitkogustega kauplemise direktiivi¹⁵ ja algatust „FuelEU Maritime“ käsitleva määruse¹⁶ nõuetest võib põhjustada konteinerite ümberlaadimistoimingute üleviimise ELi-välisesse sadamatesse; nõuab neis kahes õigusaktis sisalduvate ümberlaadimise seiret käsitlevate sätete ranget kohaldamist, et sellist käitumist tuvastada ja keelustada, ning hindamist, et selgitada välja, kas need sätted on piisavad, et tõhusalt hoida ära kõrvalehoidmist, mis kahjustab nii keskkonda kui ka majanduskasvu ja töökohtade loomist Euroopas, ning kas on vaja lisameetmeid;
37. kutsub komisjoni üles analüüsima ja käsitlema Euroopa sadamate investeerimisvajadusi, et nad jääksid tulevikus konkurentsivõimeliseks, ning tegema tööd stabiilsema investeerimiskliima, sealhulgas nii avaliku kui erasektori investeringute hindamise läbipaistvuse ja prognoositavuse nimel;
38. rõhutab, et ELi sadamate konkurentsivõime ja võimaliku Euroopa sadamastrateegia toimimise säilitamiseks tuleks vältida liigset halduskoormust, mis võiks kahjustada sellise strateegia toimimist;
39. rõhutab, et järjekindel Euroopa sadamastrateegia on ausa konkurentsi tagamiseks hädavajalik; julgustab suurendama koostööd Euroopa sadamate vahel ja kaotama kahjulikud tavad, nagu põhjendamatu madal hinnastamine;
40. on seisukohal, et hästi toimiv tolliliit on ELi konkurentsivõime, jätkusuutlikkuse ja vastupanuvõime jaoks väga oluline; on veendunud, et reformitud ja tugevdatud tolliliit koos ühise tolliseadustikuga säilitab ühtse turu terviklikkuse, aitab hoida ELi konkurentsivõimet rohe- ja digipöördes ning vältida ebaausat konkurentsi Euroopa sadamate vahel;
41. rõhutab, et tolliprotseduuride poliitika erinevused ELi tolliliitu sisenemise kohtades põhjustavad sageli kaubavoogude moonutamist ja seavad ohtu Euroopa ühtse turu terviklikkuse;
42. tuletab meelde, et kõigis Euroopa sadamates tuleb kiiresti kehtestada ühtlustatud tollikontroll, et vältida sanitaar- või hoolsuskohustuse standardite erinevat kohaldamist; nõuab tungivalt, et komisjon tagaks, et kogu ELis toimuksid tollikontrollid samade standardite kohaselt ning otsese ja ühtse tollikontrolli mehhanismi abil, kooskõlas liikmesriikidega ja järgides täielikult subsidiaarsuse põhimõtet;

¹⁵ [Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse liidus kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ, ELT L 275, 25.10.2003, lk 32.](#)

¹⁶ [Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. septembri 2023. aasta määrus \(EL\) 2023/1805, mis käsitleb taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ, ELT L 234, 22.9.2023, lk 48.](#)

43. tuletab meelde, et sadamad ei ole eraldiseisvad varad, vaid neil on koht ulatuslikus merelogistika, tööstuse ja tarneahelate veeökosüsteemis, mida reguleerib Euroopa importijate ja eksportijate nõudlus;
44. on mures selle pärast, et ELi laevandusettevõtjate suhtes kehtivad Hiinas piiravad merekabotaaži õigusaktid, mis praktikas keelavad neil teha kabotaažvedusid Hiina sadamate vahel, samas kui kabotaažveod on teatavates ELi sadamates ja nende vahel Hiina laevandusettevõtjate ärimudeli tuum; kutsub komisjoni üles uurima võimalust kehtestada ELi merekabotaaži käsitlevad vastastikused õigusnormid, mida saaks kohaldada teatavates ELi-väliste riikide kaubasaatjate, nagu Hiina suhtes; tuletab meelde, et investeeringute vastastikkuse puudumine sadamates kahjustab ELi huve;
45. rõhutab ELi algatuse „Global Gateway“ tähtsust strateegilise ülemaailmse alternatiivina Hiina algatusele „Üks vöönd, üks tee“; rõhutab algatuse „Global Gateway“ projektide potentsiaali merendussektoris (nt sadamataristu, sisemaine maantee- ja raudteeühendus, keskkonnahoidlik vesinik) sadamate võrgustiku loomisel, mis hõlbustab kaubandust ja investeeringuid ning vastastikku kasulikke partnerlusi;
46. rõhutab tungivat vajadust parandada Euroopa sadamate sisemaaühenduste tugevust, läbilaskevõimet ja vastupidavust, eelkõige nende sadamate puhul, mis on osa üleeuroopalisest transpordivõrgust, võttes arvesse heitkoguste vähendamise ja energiatõhususe vajadust ning seades eesmärgiks suunata siseveod nii palju kui võimalik raudteele ja siseveeteedele, valmistudes samal ajal ette ka kliimamuutuste mõjudeks, pidades silmas näiteks äärmuslikke ilmastikunähtuseid ja madalat veetaset siseveeteedel;
47. soovib komisjonil luua Euroopa sadamate atlase, kus oleks muu hulgas kaardistatud Euroopa kaubasadamate kaldaäärse elektritoite ja alternatiivkütuste olemasolu, sisemaa taristu (eelkõige raudtee) ja laevateed, mis võiksid tugineda TENteci interaktiivsetele kaartidele ja Euroopa alternatiivkütuste vaatluskeskuse tööle, kuid peaksid hõlmama ka väiksemaid sadamaid ja lisateavet; on seisukohal, et selline kaardistamine võiks aidata kujundada üldise faktilise aluse ELi sadamate ja nendega seotud tööstusharude, nagu kauba- ja reisijateveo, kruiisiliikluse, kalapüügi, avamere tuuleenergia, kütuse punkerdamise ja tootmise jätkuvale arengule;
48. rõhutab merendustööstuse, nagu laevahituse ja selle tarneahelate tähtsust ELis, kuna see on eduka veetranspordisektori säilitamise alus; kutsub komisjoni üles uurima ja hindama mõju, mida avaldab Euroopa sõltuvus välismaisest merendustööstusest, määrama kiiresti kindlaks edasipüüdliku Euroopa tööstusliku merestrategie ning võtma asjakohaseid meetmeid, et suurendada Euroopa laevatehaste ja kõigi nende tarneahelate konkurentsivõimet ja vastupanuvõimet;
49. kutsub komisjoni üles kehtestama progressi võimaldava digitaalse raamistiku, et edendada innovatsiooni ja sadamate edasist digiteerimist arendavaid programme, näiteks arukate sadamate programme, et parandada sadamate tõhusust, tootlikkust ja kestlikkust; rõhutab eelkõige digitaliseerimise potentsiaali seoses sadamakülastuste optimeerimisega (et vähendada ooteaegu rannikuvetes ja sadamates), õigeaegse saabumisega, täiustatud navigatsioonisüsteemidega (kütusesäästuks ja heitkoguste vähendamiseks), automaatsete identifitseerimissüsteemidega (et suurendada mereohutust ja tagada paremini keskkonnasätete täitmine) ning droonide ja

tehisintellekti lahendustega, mis võimaldavad teha sadamataristu kohta paremaid otsuseid;

50. rõhutab, et sadamatele tuleb tagada piisav rahastamine ja rahastamisvahendid, et nad saaksid jääda konkurentsivõimeliseks, täita rohepöõret soodustavat rolli ja ohjata välismõju riske; palub Euroopa ühendamise rahastust sadamatele eraldatud rahalisi vahendeid suurendada; rõhutab sadamatesse tehtavate erainvesteeringute tähtsust ning seda, et just ettevõtted pakuvad sadamates ja nende ümbruses töökohti ja innovatsiooni;

Järeldus

51. nõuab Euroopa sadamaalase tippkohtumise korraldamist, et eespool nimetatud küsimusi lähemalt käsitleda ja uurida, kuidas oleks võimalik sel eesmärgil tõhustada Euroopa sadamate koostööd;
52. kutsub komisjoni üles esitama 2024. aasta lõpuks tervikliku Euroopa sadamastrateegia, milles käsitletakse eespool nimetatud küsimusi;
 - o
 - o
 - o
53. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile.

SELETUSKIRI

Arvestades sadamate strateegilist tähtsust Euroopa transpordisektori ja kogu Euroopa majanduse jaoks, kutsub raportöör Euroopa Komisjoni üles esitama esimesel võimalusel tervikliku Euroopa sadamastrateegia, millega tagatakse Euroopa sadamate tulevane konkurentsivõime ja vastupanuvõime ning välditakse selles sektoris mis tahes sõltuvust välisriikidest.

Euroopa on juba viimasel ajal pidanud karmilt silmitsi seisma ühepoolse energiasõltuvusega Venemaast ja nüüd tuleb liidul lisaks toime tulla uute välissõltuvuste tekkimisega, seekord transpordisektoris. Viimase kahekümne aasta jooksul on sadamatesse teinud märkimisväärseid investeeringuid autokraatliku režiimiga välisriikide, näiteks Hiina omanduses olevad osalejad.

Välismõju Euroopa elutähtsa taristu üle on problemaatiline, kuna see võib kahjustada üksikute liikmesriikide ja kogu liidu julgeolekut, majanduslikku sõltumatust ja vastupanuvõimet. Sellist välismõju lubades muutub EL majanduslikult üha haavatavamaks ja allutab end autokraatlike kolmandate riikide ebaseaduslikule survele. Kui välisriikide osapooled saavad ülevaate kogu ELi sisenevast ja sealt väljuvast kaubavoost, suureneb lisaks spionaažioht ning riiklikud luureteenistused on sellise ohu eest juba hoiatanud.

Ühelgi üksikul sadamal ega liikmesriigil pole võimalik neist investeeringutest kergesti loobuda, kuna sellega kaasneb risk, et sama investeering läheb lihtsalt lähedal asuva konkurendi juurde või naaberliikmesriiki. See tähendab, et ühine Euroopa lähenemisviis on väga oluline, eriti kuna ühe liikmesriigi haavatavus muudab haavatavaks Euroopa Liidu kui terviku.

Samas juhib raportöör tähelepanu sellele, et lisaks julgeolekuohtude käsitlemisele Euroopa koostöö suurendamise, reguleerimise ja täitmise tagamise kaudu kõigil tasanditel on äärmiselt oluline tugevdada ELi sadamate endi majanduslikku positsiooni ja parandada nende konkurentsivõimet ülemaailmsel tasandil. Sadamatel on oluline roll energiasüsteemi ümberkujundamisel ning nad võivad saada kasu investeeringutest, innovatsioonist, digiüleminekust ja ülemaailmselt võrdsetest tingimustest.

Olukorra muutmiseks on äärmiselt oluline, et liikmesriigid ja sadamad võtaksid meie elutähtsa taristu arendamiseks esimesel võimalusel vastu ühise ja range strateegilise lähenemisviisi. Seepärast palume lisaks TEN-T määruse läbivaatamisele ja välismaiste otseinvesteeringute määruse eelseisvale läbivaatamisele, et komisjon esitaks ettepaneku tervikliku Euroopa sadamastrateegia kohta, millega tagatakse Euroopa sadamate konkurentsivõime, kindlustades samal ajal nende majandusliku sõltumatuse kolmandate riikide osalejatest. Selle strateegiaga tuleb kehtestada välisinvesteeringutele piirangud, et vältida kolmandate riikide kohalolekut, mis võib meie liidus kahjustada julgeolekut või avalikku korda. Samuti peab see looma Euroopa avaliku ja erasektori investoritele õige raamistiku, et investeerida elutähtsasse sadamataristusse ja tugevdada meie majanduse vāravate vastupidavust.

EL vajab oma sadamate kaudu loodud majanduslikku avatust ülejäänud maailma suhtes, et säilitada liidus heaolu ja töökohad. Kuid ELi koostöö peab tagama, et seda avatust ei saaks

kuritarvitada ega muuta nõrkuseks. Seepärast teeb raportöör ettepaneku luua Euroopa sadamastrateegia. Sellest sõltuvad meie tulevane majanduslik tugevus ja strateegiline sõltumatus.

**LISA: ÜKSUSED VÕI ISIKUD,
KELLELT RAPORTÖÖR SAI SISENDMATERJALI**

Vastavalt kodukorra I lisa artiklile 8 kinnitab raportöör, et ta sai raporti koostamisel enne selle komisjonis vastuvõtmist sisendmaterjali järgmistelt üksustelt või isikutelt:

Üksus ja/või isik
Mercatori Hiina uuringute instituut (MERICS)
Viini Rahvusvaheliste Majandusuuringute Instituut – WIIW
Euroopa Meresadamate Organisatsioon (ESPO)
Euroopa Erasadamate Käitajate Liit (FEPOR)
Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI)
Bentley Systems
Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR)
Hamburgi sadamaamet (HPA)
Euroopa laevaehitajate ja laevavarustuse ühendus (SEA Europe)
Havenbedrijf Rotterdam
Branche Organisatie Zeehavens (BOZ)
Ühendkuningriigi missioon Euroopa Liidus

Eespool esitatud loetelu koostamise eest vastutab ainuisikuliselt raportöör.

28.11.2023

ARVAMUS ESITAJA: RAHVUSVAHELISE KAUBANDUSE KOMISJON

Saaja: transpordi- ja turismikomisjon

Euroopa tervikliku sadamastrateegia loomine
(2023/2059(INI))

Arvamuse koostaja: Iuliu Winkler

ETTEPANEKUD

Rahvusvahelise kaubanduse komisjon palub vastutaval transpordi- ja turismikomisjonil lisada oma resolutsiooni ettepanekusse järgmised ettepanekud:

- A. arvestades, et Euroopa sadamad on ELi ja ülemaailmse kaubanduse tuiksoon, sest 74 % kaupadest, mis ELi sisse või EList välja veetakse, liigub mereteid pidi; arvestades, et lisaks strateegilisele funktsioonile on sadamatel üha olulisem roll Euroopa piirkondade sotsiaalse ja majanduskasvu alustalana, samuti energia tarnimisel, tootmisel, varustamisel ja salvestamisel, ning transpordi ja tööstuse keskkonnahoidlikumaks muutmisel;
- B. arvestades, et sadamad ei ole mitte ainult kaubavoogude lõppsihtkohad, vaid raudtee-, maantee- ja lennutranspordiühenduste kõrval ka rahvusvahelise väärtus- ja tarneahela võrgustike ja piirkondlike kaubavoogude sõlmpunktid, mis vääriavad turvalisuse, vastupidavuse ja konkurentsivõime seisukohast võrdset tähelepanu;
 - 1. rõhutab Euroopa sadamate kui elutähtsa taristu rolli ELi jõupingutustes suurendada tarneahela vastupanuvõimet, eelkõige rohe- ja digipöördega seotud olulistest valdkondades ning energiajulgeoleku suurendamisel; rõhutab, et pandeemia ajal oli sadamatel oluline roll hädaolukorra tarneahelate järjepidevuse tagamisel;
 - 2. rõhutab, et uues geopoliitilises kontekstis on sadamatel pärast Venemaa agressioonisõda Ukraina vastu oluline roll kaubateede ja tarneahelate toimimise tagamisel ning uute alternatiivsete marsruutide, sealhulgas humanitaar- ja solidaarsuskoridoride loomisel, suurendades samal ajal mitmekesistamise kaudu vastupanuvõimet; rõhutab lisaks, et Euroopa sadamad on energiavarustuse tagamisel ja energiasõltuvuse vähendamisel Venemaast määrava tähtsusega, ning et need on lühiajalises perspektiivis jätkuvalt olulised Euroopa ajakohastamisel, sest edendavad alternatiivsete tarneteede arendamist gaasiga varustamiseks ja suurendavad gaasi hoiustamist; rõhutab samal ajal, et sadamatel on oluline roll transpordi, tööstuse ja energeetika keskkonnahoidlikumaks muutmisel;

3. tunnistab, et Venemaaga piirnevad liikmesriigid kogevad uut liiki logistilisi probleeme, ning kuna hästi toimivad sadamad on nende probleemide lahendamisel keskse tähtsusega, peaks EL pöörama nende liikmesriikide sadamatele erilist tähelepanu;
4. rõhutab, et kuigi sadamad on majanduskasvu peamine mootor, võivad need olla ka strateegiline haavatavuse allikas, millele tuleb ELi tasandil esmajärjekorras tähelepanu pöörata;
5. märgib, et Euroopa sadamad mõjutavad piirkondlikku majandust ja ühiskonda, ning on avatud suurele julgeolekuohule ja rõhutab, et Euroopa sadamad kui liikmesriikide jaoks olulised rajatised peaksid olema eriti hästi kaitstud;
6. on veendunud, et Euroopa sadamate arendamine on vajalik, et toetada ELi eesmärki teha pingutusi rahvusvahelise, reeglitel põhineva kaubanduse saavutamise nimel, mis aitab kaasa majanduskasvule ja jõukusele kogu maailmas;
7. rõhutab, et avatud, õiglane, kestlik ja jõuline ELi kaubanduspoliitika koos laiahaardeliste ja tasakaalustatud kaubanduslepingutega on võtmetähtsusega Euroopa sadamate konkurentsivõimele ja toimetulekule ning Euroopa arengule, töökohtadele ja sotsiaalsele jõukusele; rõhutab, et Euroopa pikaajaline konkurentsivõime sõltub ülemaailmsetest ning reeglitel põhinevatest võrdsetest tingimustest;
8. tunnistab, et Euroopa merendussektori tootmisvõimsus on oluline ELi merenduse strateegiliseks autonoomiaks, innovatsiooniks ja kestlikuks majanduskasvuks, ning ELi soovi jaoks olla rohe- ja digipöördes esirinnas; on veendunud, et ELi määrus välisriigi subsideerimise kohta ja autonoomsed vahendid on olulised Euroopa merenduse tööstusbaasi säilitamiseks ja edendamiseks;
9. tuletab meelde, et EL peab leidma tasakaalu välisinvesteeringute ligimeelitamise ja oma elutähtsa taristu, sealhulgas sadamate terviklikkuse kaitsmise vahel;
10. märgib, et Euroopa sadamate käitamine ja edasiarendamine on keeruline küsimus, mis nõuab asjakohast lähenemisviisi mitmes funktsionaalses mõõtmes, mitte ainult taristu või pealisehitiste, vaid eelkõige kaubandussuhete, turvalisuse ja IT-süsteemide seisukohast;
11. rõhutab, et järjekindel Euroopa sadamastrateegia on ausa konkurentsi tagamiseks hädavajalik; julgustab suurendama koostööd Euroopa sadamate vahel ja kaotama kahjulikud tavad, nagu põhjendamatu madal hinnastamine;
12. väljendab muret kolmandate riikide sadamate võimaliku ebaausa konkurentsi pärast, kuna need on Euroopa meretranspordis heitkogustega kauplemise süsteemist vabastatud;
13. märgib, et hiljutiste või menetluses olevate ELi õigusaktide rakendamine, sealhulgas kaubanduse valdkonnas, nõuab nende tõhusat täitmist ELi ja selle liikmesriikide poolt ning sadamaoperaatorite ja ametiasutuste püsivaid investeeringuid ja koolitamist, sealhulgas seoses paketist „Eesmärk 55“ tulenevate kohustustega, ja selleks, et võimaldada ELi sadamatel osaleda rohepöördes, vastates nõudlusele sellistes olulistest valdkondades nagu vesiniku import; tuletab meelde, kui olulised on selles keskse tähtsusega valdkonnas ülemaailmselt võrdsed tingimused;

14. rõhutab vajadust tagada piiri- ja tollikontrolliasutustele piisavad vahendid, et ELi õigusakte paremini täita;
15. tuletab meelde, et 2030. aastaks soovib EL importida 10 miljonit tonni saastevaba vesinikku ja selle eesmärgi saavutamiseks on Euroopa sadamastrateegia jaoks oluline terviklik impordi-, koordineerimis- ja taristu arendamise strateegia, mis tuleks kiiresti kehtestada; märgib, et tänu Euroopa rohelisele kokkuleppele ja ajakohastatud energiasstrateegiatele on Euroopa sadamad muutumas kesksseteks energiakeskusteks ning seda esilekerkivat rolli tuleb tulevastes rahastamisstrateegiates ja infrastruktuuri arendamises tunnustada ja asjakohaselt rõhutada;
16. rõhutab lisaks vajadust ELi programmide järele, et kooskõlas Euroopa ühendamise rahastuga toetada sadamaid kui sõlmpunkte ja edendada digi- ja rohepööret sellistes valdkondades nagu elektrifitseerimine, 5/6G investeeringud ja vesinik;
17. rõhutab, et teatavatel juhtudel võivad väliskaubandus ja investeeringud tekitada turvaauke, eriti mis puutub välisomandisse ja välismaisesse kontrolli ELi elutähtsa taristu, sealhulgas Euroopa sadamate üle ning välismaisesse juurdepääsu sellele; märgib sellega seoses, et mõned sadamad ei paku mitte ainult logistilist taristut, vaid aitavad kaasa ka Euroopa kaitsesüsteemile; nõuab suuremat valvsust ja koordineerimist ELi tasandil, sealhulgas seoses teabevahetuse hõlbustamise ning asjakohaste julgeolekusuunistega riiklikele ja eraettevõtjatele; julgustab ELi liikmesriikide ametiasutusi seadma esmatähtsale kohale elutähtsa infrastruktuuri kaitse;
18. on veendunud, et tuleks põhjalikult kontrollida välisinvesteeringuid elutähtsasse ja kriitilise tähtsusega taristusse, mis võiks võimaldada tõhusat otsest või kaudset osalemist sadama haldamises või kontrolli selle üle; rõhutab, et tuleks vältida välisinvesteeringuid, mida tehakse riigi toetatud ettevõtetest või mis tahes vormis riiklikest toetustest, mis võimaldavad tõhusat osalemist või otsest või kaudset kontrolli sadama haldamises; on seisukohal, et Euroopa vastupanuvõime tugevdamiseks tuleb tagada võrdsetel alustel konkureerimine ning ei tohi lasta tekkida olukorral, milles moonutavad välistoetused Euroopa sadamates kahjustavad võrdseid konkurentsitingimusi või Euroopa konkurentsivõimet;
19. rõhutab, et Hiina riigi osalusega ettevõtted on püüdnud omandada enamusosalust või kontrolli võimaldavat osalust mitmes Euroopa sadamas, mis praegu hõlmab hinnanguliselt täielikku või osalist kontrolli 14 Euroopa Liidu sadama üle ja moodustab 10 % Euroopa laevandustegevusest; hoiatab, et seda ei tehta mitte lihtsalt majanduslikes huvides, vaid need investeeringud on ka osa Hiina valitsuse nn rahvusvahelisest ookeanide majandamisest, mis väljendub sellises poliitikas nagu algatus „Üks vöönd, üks tee“, mille eesmärk on saada mõjuvõimu Euroopa olulise meretaristu üle, ning et see on praeguses geopoliitilise konkurentsi kontekstis ilmselge ja väga oluline majandusliku julgeoleku küsimus; on veendunud, et ELi ja Hiina kahepoolsed kaubandus- ja investeerimissuhted on strateegilise tähtsusega, nendega kaasnevad strateegilised probleemid ning need peaksid põhinema reeglitel, mille keskmes on mitmepoolne kaubandussüsteem ja vastastikkuse põhimõte, ning kus Euroopal on selge kontroll oma elutähtsa taristu üle; rõhutab sellega seoses ootust, et Hiina toetab WTO ulatuslikku reformi; nõuab suuremat vastastikkust ning toetab ELi jõulisi meetmeid Hiina ebaõiglaste eeskirjade ja tavade vastu;

20. julgustab riiklikke sadamavaldajaid, liikmesriike ja Euroopa Komisjoni töötama välja sobiva vormi strateegiliseks koostööks Euroopa sadamate vahel, et minimeerida ohtu, et kolmandad osapooled võiksid nad panna üksteise vastu tegutsema;
21. juhib tähelepanu Euroopa laevade kabotaaži keelule Hiina sadamate ja USA sadamate vahel ning nõuab vastastikkuse suurendamist ja kogu ELi hõlmava vastastikkuse läbivaatamise mehhanismi loomist, mis võimaldaks ELil määrata kindlaks välisturgude avatus Euroopa kaubavedajatele;
22. kordab, et Euroopa sadamate ja muu kaubanduse jaoks olulise elutähtsa taristu sõltumatus, konkurentsivõime ja julgeolek peavad olema Euroopa majandusjulgeoleku strateegia¹ lahutamatu osa kooskõlas ELi riskide vähendamise paradigmsga;
23. rõhutab, et Euroopa sadamastrateegia peab sisaldama meetmeid, et vältida liinilaevandusettevõtjate oligopoli domineerimist nii maismaa- kui ka avamerelogistikas, ning et ausa konkurentsi ja võrdsete tingimuste tagamiseks tuleb liinilaevandusettevõtjate praegusele maksusoodustusele viivitamata lõpp teha; märgib, et selline soodsam kohtlemine on andnud neile ettevõtetele turuvõimu, mis võimaldab neil laieneda teistesse logistikasektori segmentidesse, ning et selline konkurentsi- ja maksureeglite erinevus võimaldab konteinerlaevanduses valitsevatel ettevõtetel avaldada lubamatut mõju sadamate ja sisemaa logistikale;
24. rõhutab Arktika strateegilist tähtsust ja majanduslikku potentsiaali ning seega ELi vajadust parandada oma arusaamist arktilisest meretööstusest ja meelitada piirkonda uusi investeeringuid;
25. nõuab, et laevadel, mille eelmine või järgmine külastatav sadam asub Venemaa Föderatsioonis, keelataks juurdepääs kõigile ELi sadamatele, välja arvatud vajalikel põhjendatud humanitaarpõhjustel;
26. tuletab meelde, et välismaiste otseinvesteeringute taustauuringuid käsitlevas määruses² käsitletakse julgeolekule ja avalikule korrale avalduvaid riske, mis tulenevad kolmandate riikide tehtavatest, sealhulgas Euroopa sadamatega seotud investeeringutest;
27. jääb ootama välismaiste otseinvesteeringute taustauuringute määruse eelseisvat läbivaatamist; julgustab komisjoni esitama kaugelevaatavat seadusandlikku ettepanekut, milles käsitletakse asjakohaselt kõiki lünki, mis on tekkinud välismaiste otseinvesteeringute taustauuringute määruse rakendamisel, sealhulgas seoses Euroopa elutähtsa taristuga; nõuab tugevamat vahendit, mis tagaks riiklike taustauuringumehhanismide määratluste, kohaldamisala ja menetluslike aspektide puhul suurema ühtsuse; julgustab liikmesriike, kes ei ole veel riiklikke taustauuringumehhanisme kasutusele võtnud, seda viivitamata tegema; on seisukohal, et välismaiste otseinvesteeringute taustauuringute määruse alusel tehtavad hindamised peaksid toimuma mõistliku aja jooksul ja kindlustama taustakontrolli konfidentsiaalsuse, et tagada võimalikele investoritele ja sidusrühmadele õiguskindlus ning kaitsta uute investeeringute nimel Euroopa atraktiivsust;

¹ [Euroopa Komisjoni ning liidu välisasjade ja julgeolekupoliitika kõrge esindaja 20. juuni 2023. aasta ühisteatis Euroopa majandusjulgeoleku strateegia kohta \(JOIN\(2023\)0020\).](#)

² [Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2019. aasta määrus \(EL\) 2019/452, millega luuakse liitu tehtavate välismaiste otseinvesteeringute taustauuringute raamistik \(ELT L 79I, 21.3.2019, lk 1\).](#)

28. rõhutab, et Global Gateway strateegial võib olla märkimisväärne roll Euroopa sadamate võrgustiku tugevdamisel kolmandate riikidega, kaubanduse hõlbustamisel ja investeerimisvõimaluste laiendamisel, luues seeläbi vastastikku kasulikke partnerlusi ja edendades kestlikke väärtusahelaid; tuletab meelde majandusdiplomaatia, sealhulgas selle parlamentaarse mõõtme rolli selliste Euroopa juhtalgatuste edendamisel ning rahvusvaheliste partnerluste tugevdamisel vastupanuvõimelise, kestliku ja mitmekesise kaubanduse nimel;
29. rõhutab sellega seoses, et see strateegia peab samuti aitama tugevdada partnerriike ja eelkõige nende sõltumatust kriitilise tähtsusega strateegilise taristu osas, et vältida nende sattumist kahtlaste eesmärkidega välisinvestorite kontrolli alla;
30. rõhutab veel kord Euroopa sadamate konkurentsivõime, sealhulgas sellega seotud tehnoloogiliste uuenduste ja oskuste tagamise tähtsust ELi kaubanduspoliitika jaoks; väidab, et terviklik Euroopa sadamastrateegia peab tagama strateegilise kasvualdkonna sidususe, stabiilsuse ja prognoositavuse, edendades Euroopa ettevõtjate, laevaehitajate ja meremeeste arengupotentsiaali; on veendunud, et selline strateegia oleks kooskõlas komisjoni teatisega majandusjulgeoleku kohta, sest suurendaks tarneahelate sisemise tugevuse suurendamise kaudu tarneahelate vastupanuvõimet ning elutähtsa taristu väärtusahelate pakkumist ja nõudlust;
31. rõhutab, kui oluline on sadamate jaoks hea, konkurentsivõimeline ja mitmekesine mere- ja logistikakeskkond; juhib siiski tähelepanu väikese hulga sidusrühmade, eelkõige laevandusettevõtjate kasvavale turuvõimule, mis võib mõjutada võrdseid tingimusi ja õiglast võimutasakaalu sadama ökosüsteemi eri osaliste vahel; rõhutab seega tõhusa ja õigeaegse dialoogi tähtsust sadamate ja muude logistika sidusrühmade vahel, et tagada hästi toimivad tarneahelad ja vältida varade kasutuskõlbmatuks muutumist;
32. rõhutab, kui oluline on isegi praegusel ajal pidada Ukraina sadamaid ja terminale Euroopa sadama- ja kaubandussüsteemi lahutamatuks osaks; kiidab heaks toetuse, mida nende sadamate Euroopa haldajad on kohalikele töötajatele sõja algusest saadik pakkunud; tunnustab, et need ettevõtjad seisavad praegu silmitsi tõsiste finantsprobleemidega, mis tulenevad Venemaa ebaseaduslikust sõjast Ukrainas; usub, et need sadamad ja terminalid saaksid ja peaksid täitma riigi ülesehitamisel kesksel rollil;
33. sellega seoses rõhutab, kui oluline on tugevdada Euroopa sadamate rolli Ukrainast pärit teravilja transiidi hõlbustamisel, et vähendada koormust maismaateedele ja edendada seeläbi Ukraina teravilja tarnimist abivajavatesse kolmandatesse riikidesse;
34. rõhutab, kui oluline on kaitsta Euroopa sadamate konkurentsivõimet ja tagada selliste seadusandlike meetmete põhjalik hindamine, mis võivad viia äritegevuse ülekandumiseni ja kahjustada konkurentsivõimet, andes eelise väljaspool ELi asuvatele sadamatele; on veendunud, et Euroopa sadamaid tuleb veelgi tugevdada, sealhulgas ELi tasandil, et võimaldada neil täita oma kriitilist ja olulist rolli kaubanduse väravatena ja partneritena energiasüsteemi ümberkujundamisel;
35. rõhutab, et ELil ja selle liikmesriikidel on oma sadamate terviklikkuse tagamiseks märkimisväärne autonoomsete õigusaktide kogum;
36. on seisukohal, et hästi toimiv tolliliit on ELi konkurentsivõime, jätkusuutlikkuse ja vastupanuvõime jaoks väga oluline; on veendunud, et reformitud ja tugevdatud tolliliit

koos ühise tolliseadustikuga säilitab ühtse turu terviklikkuse, aitab hoida ELi konkurentsivõimet rohe- ja digipöördes ning vältida ebaausat konkurentsi Euroopa sadamate vahel;

37. rõhutab, et tolliprotseduuride poliitika erinevused ELi tolliliitu sisenemise kohtades põhjustavad sageli kaubavoogude moonutamist ja seavad ohtu Euroopa ühtse turu terviklikkuse;
38. tuletab meelde, et kõigis Euroopa sadamates tuleb kiiresti kehtestada ühtlustatud tollikontroll, et vältida sanitaar- või hooldsuskohustuse standardite erinevat kohaldamist; nõuab tungivalt, et komisjon tagaks, et kogu ELis toimuksid tollikontrollid samade standardite kohaselt ning otsese ja ühtse tollikontrolli mehhanismi abil, kooskõlas liikmesriikidega ja järgides täielikult subsidiaarsuse põhimõtet;

**LISA: ÜKSUSED VÕI ISIKUD,
KELLELT ARVAMUSE KOOSTAJA SAI SISENDMATERJALI**

Vastavalt kodukorra I lisa artiklile 8 kinnitab arvamuse koostaja, et ta sai arvamuse koostamisel enne selle komisjonis vastuvõtmist sisendmaterjali järgmistelt üksustelt või isikutelt:

Üksus ja/või isik
Euroopa Meresadamate Organisatsioon
Euroopa Erasadamate Käitajate Liit

Eespool esitatud loetelu koostamise eest vastutab ainuisikuliselt raportöör.

**TEAVE VASTUVÕTMISE KOHTA
NÕUANDVAS KOMISJONIS**

Date adopted	28.11.2023
Lõpphääletuse tulemus	+ : 34 - : 0 0 : 0
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Barry Andrews, Anna-Michelle Asimakopoulou, Tiziana Beghin, Geert Bourgeois, Saskia Bricmont, Daniel Caspary, Paolo De Castro, Markéta Gregorová, Heidi Hautala, Danuta Maria Hübner, Karin Karlsbro, Martine Kemp, Miapetra Kumpula-Natri, Bernd Lange, Margarida Marques, Gabriel Mato, Sara Matthieu, Emmanuel Maurel, Carles Puigdemont i Casamajó, Samira Rafaela, Catharina Rinzema, Inma Rodríguez-Piñero, Helmut Scholz, Joachim Schuster, Mihai Tudose, Kathleen Van Brempt, Marie-Pierre Vedrenne, Jörgen Warborn, Iuliu Winkler, Jan Zahradil, Juan Ignacio Zoido Álvarez
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed	Michiel Hoogeveen, Javier Moreno Sánchez, Ralf Seekatz

NIMELINE LÖPPHÄÄLETUS NÕUANDVAS KOMISJONIS

34	+
ECR	Bourgeois Geert, Hoogeveen Michiel, Zahradil Jan
NI	Beghin Tiziana, Puigdemont i Casamajó Carles
PPE	Asimakopoulou Anna-Michelle, Caspary Daniel, Hübner Danuta Maria, Kemp Martine, Mato Gabriel, Seekatz Ralf, Warborn Jörgen, Winkler Iuliu, Zoido Álvarez Juan Ignacio
Renew	Andrews Barry, Karlsbro Karin, Rafaela Samira, Rinzema Catharina, Vedrenne Marie-Pierre
S&D	De Castro Paolo, Kumpula-Natri Miapetra, Lange Bernd, Marques Margarida, Moreno Sánchez Javier, Rodríguez-Piñero Inma, Schuster Joachim, Tudose Mihai, Van Brempt Kathleen
The Left	Maurel Emmanuel, Scholz Helmut
Verts/ALE	Bricmont Saskia, Gregorová Markéta, Hautala Heidi, Matthieu Sara

0	-
----------	----------

0	0
----------	----------

Kasutatud tähised:

+ : poolt

– : vastu

0 : erapooletu

**TEAVE VASTUVÕTMISE KOHTA
VASTUTAVAS KOMISJONIS**

Vastuvõtmise kuupäev	7.12.2023
Lõpphääletuse tulemus	+ : 39 - : 0 0 : 0
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Mario Furore, Jens Gieseke, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Achille Variati, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed	Tom Berendsen, Sara Cerdas, Maria Grapini, Ondřej Kovařík, Dorien Rookmaker, Nicolae Ștefănuță
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed (art 209 lg 7)	Isabel García Muñoz, Andreas Glück, Erik Marquardt, Andželika Anna Możdżanowska, Ljudmila Novak, Wolfram Pirchner, Tomasz Piotr Poręba, Eugen Tomac, Kathleen Van Brempt

NIMELINE LÖPPHÄÄLETUS VASTUTAVAS KOMISJONIS

39	+
ECR	Lundgren Peter, Mozdzanowska Andzelika Anna, Poreba Tomasz Piotr, Rookmaker Dorien, Zlotowski Kosma
ID	Campomenosi Marco
NI	Furore Mario
PPE	Berendsen Tom, Braunsberger-Reinhold Karolin, Gieseke Jens, Lukacijewska Elzbieta Katarzyna, Monteiro de Aguiar Cláudia, Novak Ljudmila, Pirchner Wolfram, Thaler Barbara, Tomac Eugen, Vozemberg-Vrionidi Elissavet, Vuolo Lucia
Renew	Bauzá Díaz José Ramón, Bilbao Barandica Izaskun, Glück Andreas, Kovarik Ondrej, Nagtegaal Caroline, Rasmussen Bergur Løkke, Riquet Dominique
S&D	Cerdas Sara, García Muñoz Isabel, Grapini Maria, Liberadzki Boguslaw, Rudner Thomas, Tax Vera, Ujhelyi István, Van Brempt Kathleen, Variati Achille
Verts/ALE	Dalunde Jakop G., Delli Karima, Marquardt Erik, Metz Tilly, Stefanuta Nicolae

0	-
----------	----------

0	0
----------	----------

Kasutatud tähised:

+ : poolt

- : vastu

0 : erapooletu