

Europos Sąjungos oficialusis leidinys

C 168

50 tomas

Leidimas
lietuvių kalba

Informacija ir pranešimai

2007 m. liepos 20 d.

Pranešimo Nr.	Turinys	Puslapis
	III Parengiamieji aktai	
	Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas	
	435-oje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2007 m. balandžio 25-26 d.	
2007/C 168/01	Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Vertės ir tiekimo grandinės plėtros Europos ir pasaulio mastu	1
2007/C 168/02	Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Europos metropolinių zonų: socialinės ir ekonominės pasekmės Europos ateičiai	10
2007/C 168/03	Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Teritorinės darbotvarkės	16
2007/C 168/04	Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Komisijos ataskaitos: 2005 metų konkurencijos politikos ataskaita SEC(2006) 761 galutinis	22
2007/C 168/05	Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą, nustatančią dirvožemio apsaugos sistemą ir iš dalies keičiančią Direktyvą 2004/35/EB COM(2006) 232 galutinis — 2006/0086 COD	29
2007/C 168/06	Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl — Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, nustatančio maisto priedų, fermentų ir kvapiųjų medžiagų leidimų suteikimo procedūrą — Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl maisto fermentų ir iš dalies keičiančio Tarybos direktyvą 83/417/EEB, Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1493/1999, Direktyvą 2000/13/EB ir Tarybos direktyvą 2001/112/EB — Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl kvapiųjų medžiagų ir tam tikrų kitų aromatinių savybių turinčių maisto ingredientų naudojimo maisto produktuose ir ant jų ir iš dalies keičiančio Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 1576/89, Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 1601/91, Reglamentą (EB) Nr. 2232/96 ir Direktyvą 2000/13/EB — Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl maisto priedų COM(2006) 423 galutinis — 2006/0143 (COD) — COM(2006) 425 galutinis — 2006/0144 (COD) — COM(2006) 427 galutinis — 2006/0147 (COD) — COM(2006) 428 galutinis — 2006/0145 (COD)	34

LT

Kaina:
18 EUR

(Tėsinys kitame puslapyje)

2007/C 168/07	Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Komisijos komunikato Tarybai ir Europos Parlamentui ES tausiosios žuvininkystės įgyvendinimas taikant didžiausio ilgalaikio sugaunamo kiekio principą COM(2006) 360 galutinis	38
2007/C 168/08	Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą, draudžiantį pateikti į Bendrijos rinką ir importuoti į ją bei eksportuoti iš jos kačių ir šunų kailius bei dirbinius, kurių sudėtyje yra tokių kailių COM(2006) 684 galutinis — 2006/0236 (COD)	42
2007/C 168/09	Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl metalinio gyvsidabrio eksporto uždraudimo ir saugaus laikymo COM(2006) 636 galutinis — 2006/0206 (COD)	44
2007/C 168/10	Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo priimti Tarybos sprendimą dėl valstybių narių užimtumo politikos gairių COM(2006) 815 galutinis — 2006/0271 (CNS)	47
2007/C 168/11	Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Komisijos komunikato Tarybai, Europos Parlamentui, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui Link Europos Sąjungos būsimos jūrų politikos: Europos vandenynų ir jūrų vizija COM(2006) 275 galutinis	50
2007/C 168/12	Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Bendros ES uostų politikos	57
2007/C 168/13	Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Komisijos komunikato Tarybai, Europos Parlamentui, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Krovininio transporto logistika — tvariojo judumo pagrindas“ COM(2006) 336 galutinis	63
2007/C 168/14	Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Komisijos komunikato Tarybai, Europos Parlamentui, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui dėl trumpųjų nuotolių laivybos skatinimo programos vidurio laikotarpio apžvalgos [COM(2003) 155 galutinis] COM(2006) 380 galutinis	68
2007/C 168/15	Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo COM(2006) 569 galutinis — 2006/0182 (COD)	71
2007/C 168/16	Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą, iš dalies keičiančią Direktyvą 97/67/EB dėl visiško Bendrijos pašto paslaugų vidaus rinkos suformavimo COM(2006) 594 final — 2006/0196 (COD)	74
2007/C 168/17	Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Transporto miestų ir didmiesčių aglomeracijose	77
2007/C 168/18	Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Dviračių transporto per sieną skatinimo	86

III

(Parengiamieji aktai)

EUROPOS EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETAS

435-OJE PLENARINĖJE SESIJOJE, ĮVYKUSIOJE 2007 M. BALANDŽIO 25-26 D.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Vertės ir tiekimo grandinės plėtros Europos ir pasaulio mastu

(2007/C 168/01)

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas, vadovaudamasis Darbo tvarkos taisyklių 29 straipsnio 2 dalimi, 2006 m. liepos 6 d. nusprendė parengti nuomonę savo iniciatyva dėl *Vertės ir tiekimo grandinės plėtros Europos ir pasaulio mastu*.

Šis sprendimas buvo patvirtintas 2006 m. spalio 26 d.

Pramonės permainų konsultacinė komisija, kuri buvo atsakinga už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2007 m. kovo 6 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas Joost van Iersel. Bendrapranešėjis Enrico Gibellieri.

435-oje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2007 m. balandžio 25-26 d. (balandžio 25 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 130 narių balsavus už, 1 — prieš ir 4 susilaikius.

I dalis. Išvados ir rekomendacijos

A. EESRK reikalauja didesnio sprendimus priimančių institucijų dėmesio vertės ir tiekimo grandinių vystymo koncepcijai arba, tiksliau sakant, tinklu sujungtų pramonės įmonių sąveikos sampratai bei interaktyvaus ES ir valstybių narių požiūrio šiuo klausimu.

B. Šie dinamiški procesai reikalauja prisitaikymo ir prisitaikimumo išnaudojant visus įmonių aspektus, įskaitant produkto apibrėžimą ir dizainą, paslaugas, rinkodarą ir finansinių bei žmogiškųjų išteklių valdymą. Šios užduotys yra dažnai pavedamos atlikti kitiems. Sujungimas tinklu reiškia, kad įmonės tampa vis labiau tarpusavyje susijusios pasaulio mastu ir kad gamyba bei paslaugos tampa vis labiau integruotos.

C. Šie dalykai įmones veikia labai skirtingai priklausomai nuo jų dydžio, padėties tiekimo grandinėse (tinkluose) ir sektorių, kuriuose jos vykdo veiklą. Stambios tarptautinės bendrovės paprastai užima gerą vietą visuose šių tinklų kūrimo proceso etapuose, o palyginti maži ir vidutiniai tiekėjai, kurie įsiterpia pradiniam arba tarpiniame etape (pirmas, antras, trečias ... tiekėjas), dažnai susiduria su II dalyje aprašytomis kliūtimis.

Šiame dokumente tokie tiekėjai vadinami PTĮ (pradinėmis ir tarpinėmis įmonėmis — šis terminas sukurtas specialiai šiai nuomonei) ⁽¹⁾.

D. Dauguma privataus sektoriaus darbų yra atliekami „mažesnėse“ įmonėse (žr. C punktą). Pažangiausios ir kūrybiškiausios iš šių įmonių turi lemiamos reikšmės tinklo ekonomikai. Šios plėtros apimtis yra tokia reikšminga, kad ji daro didelį poveikį ir makroekonominiam, ir makroekonominėms lygmeniai.

E. EESRK laikosi nuomonės, kad būtina gerinti aplinką, kurioje PTĮ vykdo veiklą. Šioje nuomonėje (žr. II dalies 3 ir 4 punktus) nustatomi pagrindiniai uždaviniai ir pateikiama nemažai pasiūlymų politikos klausimais, pavyzdžiui:

— požiūrio į PTĮ keitimas;

⁽¹⁾ Taigi ši nuomonė neliečia mažų ir vidutinių įmonių (MVĮ), kaip nustatė Komisija ir dauguma valstybių narių. Minimos mažesnės įmonės yra tiekėjai, kurie gali turėti kelis šimtus darbuotojų, o vidutiniai tiekėjai — net tūkstančius darbuotojų. Abiejų rūšių įmonės užima pradinės arba tarpinės padėties tiekimo grandinėse; kitaip tariant, jos nėra galutiniai — paprastai didesni — gamintojai (paslaugų tiekėjai). Ši nuomonė neaprepia žaliavų tiekėjų, paprastai stambių įmonių, nors jos užima pradinę padėtį gamybos procesuose.

- šių įmonių bendradarbiavimo ir tarpusavio pasitikėjimo didinimas;
- sąlygų pasinaudoti finansavimu sudarymas;
- „prisirišimo“ ir „atsiskyrimo“ (angl. *lock-in* ir *lock-out*) poveikio mažinimas;
- intelektinės nuosavybės teisių laikymosi užtikrinimas;
- kova su konkurencijos iškreipimu nuosekliai, veiksmingai ir laiku taikant ES prekybos apsaugos priemones, kad būtų išvengta nesąžiningo importo;
- kvalifikuotų jaunų žmonių, ypač dirbančių inžinerijos srityje, pritraukimas į PTĮ;
- naujo tipo ES pramonės politikos įgyvendinimas, įskaitant jos požiūrį į sektorius;
- Septintosios bendrosios programos optimalaus naudojimo sąlygų sudarymas;
- tikslingų teisės aktų priėmimas ir biurokratijos mažinimas.

F. Kadangi trūksta visuotinai taikomo PTĮ apibrėžimo, sunku iki galo suvokti jų svarbą pramonės permainų ir globalizacijos procesuose. Turėtų būti daroma daug daugiau siekiant geriau informuoti apie jų atliekamą vaidmenį. Jeigu kurie nors (visi) pasiūlymai pagal E punktą bus įgyvendinti, daug būtinų sąlygų turi patenkinti pačios įmonės, kitas — politikos formuotojai, o dar daugiau — abi šios grupės kartu. Bet kokio pobūdžio sprendimai turi būti daromi glaudžiai bendradarbiaujant su visais atitinkamais suinteresuotais subjektais. Be to, Europos ir nacionaliniai komitetai turėtų sugebėti perduoti įtikinamą bendrą orientaciją politikos formuotojams.

II dalis. Pagrindimas

1. Įžanga

1.1 Klaidinga manyti, kad tiekimo grandinių atsiradimas yra modernus reiškinys, nes jos viena ar kita forma egzistavo nuo organizuotos gamybos pradžios.

1.2 Tačiau reikia pažymėti, kad didelis susidomėjimas tiekimo grandinėmis, nuožmios aplinkos, kurios priežastis buvo technologinė pažanga ir globalizacija bei visi su tuo susiję rinkas veikiantys veiksniai, rezultatu, išsivystė per keletą pastarųjų dešimtmečių. Šia tema plačiai diskutuojama daugelyje publikacijų ir konferencijų visame pasaulyje. Tradicinės linijinės sekos pakeičiamos sudėtingais tinklais ir integruotais gamybos procesais, kurie dažnai veikia daugelyje įmonių bei šalių.

1.3 Pastaruoju metu vertės ir tiekimo grandinės vis labiau viena su kita susipina. Apskritai, šiuo metu daugelyje sričių yra susidaręs vienas pasaulinis jų tinklas. Tai pateisina termino „tinklai“, o ne „grandinės“ vartojimą, nes pirmasis, be abejonės, yra trumpalaikiškesnis.

1.4 Vertės kūrimo tinklai (arba tiesiog „vertės tinklai“) patys tampa globalesni ir platesni. Dalis šio proceso yra visos Europos vertės tinklas, kurį padidino pastaroji ES plėtra.

1.5 Dabar suprantama, kad siekiant patenkinti įmonių poreikius paties veiklos gerinimo jau nebepakanka. Įmonių viduje vykdomų programų nauda, nors yra svarbi ir pageidaujama, nesuteikia galimybės joms pasinaudoti tuo, ką suteikia viena pasaulinė verslo veiklos vykdymo sistema. Įmonės privalo ieškoti sprendimų išorėje, jeigu jos nori išlikti moderniaame pasaulyje.

1.6 Todėl tinklo valdymas ir logistika šiuo metu užima svarbią vietą, įmonės skiria vis daugiau laiko ir pinigų optimaliam pelnui užtikrinti racionalizuodamos ir koordinuodamos vis sudėtingesnę veiklos ir paslaugų, kurios yra gyvybiškai svarbios modernios pramonės ir komercinėms operacijoms, tinklą.

1.7 Vadovų atsakomybės ir būtinų darbo jėgos įgūdžių prigimtis iš esmės pasikeitė visuose lygiuose, nes prireikė sprendimų, užtikrinančių optimalų pirkėjų, tiekėjų ir įmonių bendradarbiavimo lygį.

1.8 Šis šiuolaikinis išsivystymo lygis veikia visų kategorijų (dides, vidutines ir mažas) įmones nepaisant sektorių skirtumų ir sąveikos. Tačiau atrodo, kad stambių tarptautinių bendrovių padėtis dabartiniame procese yra geresnė negu PTĮ⁽²⁾.

1.9 Iš tiesų, du trečdaliai privataus sektoriaus darbuotojų Europoje dirba mažoms ir vidutinėms įmonėms. Daugelis iš jų yra PTĮ. Todėl šios rūšies įmonių gerovė turi ne tik mikroekonominę svarbą, bet ir makroekonominį poveikį.

1.10 Nors šios nuomonės tema yra vertės ir tiekimo grandinės plėtra, pirmiausia dėmesys sutelkiamas į pažangias (aukšto techninio ir kokybės lygio) PTĮ, turinčias potencialą augti ir vykdyti veiklą tarptautiniu mastu, arba tas, kurios jau dalyvauja pasaulinėje rinkoje⁽³⁾.

1.11 Todėl turi būti sukurti ir pagerinti metodai bei priemonės, kad šios rūšies įmonėms būtų sukurta sveika ir subalansuota aplinka, leidžianti joms klestėti ir gauti didžiausią naudą iš jų pajėgumų.

1.12 Nors įvairiuose sektoriuose tiekimo grandinės (tinklai) skiriasi, buvo prieita prie išvados, kad reikia iliustruoti šiame dokumente atliktą tyrimą kurio nors vieno sektoriaus analize. Todėl šios nuomonės 2 priedas skirtas pristatyti problemos nagrinėjimo atvejį automobilių pramonėje, kuris gerai iliustruoja kai kuriuos ypač svarbius klausimus. Šis sektorius buvo pasirinktas todėl, kad jis išsiskiria tiekimo grandinių (tinklų) sudėtingumu, kaip nurodyta 1 priede.

⁽²⁾ Žr. C punktą ir 1 išnašą.

⁽³⁾ Žr. 1 išnašą.

1.13 Europos įmonės dažnai pasirenka galimybę perduoti kitoms vieną arba kelias tiekimo grandinės grandis. Vėliau jos importuoja kitų įmonių rezultata ir, prieš paleisdamos jį į vertės tinklą, prideda prie jo savo vertę. Labai svarbu sukurti sąlygas, kurios visame procese leistų išlaikyti kuo aukštesnį pelno, užimtumo ir praktinės patirties lygį Europoje. Tai yra esminė sąlyga, nes praktinė patirtis vis dažniau tampa visateisiu gamybos veiksmu, kuris veikia per vertės kūrimo tinklus daugiausia naudojant neribojamą sienų, o ne paprastą tarpvalstybinį finansavimą ⁽⁴⁾.

1.14 Šiame dokumente aptariami būdai, kaip ES gali geriau prisidėti prie svarbių Europos tiekimo grandinės dalių (pridėtinės vertės) palaikymo ⁽⁵⁾.

2. Vertės tinklai ir pramonės permamos

2.1 Pramonės permamos glaudžiai susijusios su tinklo visuo- menėje vykstančiu vertės kūrimu, kur svarbus vaidmuo skiriamas paslaugoms, pvz., konsultavimui, inžinerijai, logistikai ir rinkodarai. Kadangi vertikali integracija yra sulėtėjusi, proceso metu vykstantis vertės kūrimas dažnai pereina tiekėjui. Šis procesas tampa dar labiau daugialypis, kadangi daugelis šių tiekėjų taip pat yra globalių tinklų, kurie sukuria naują tarpusavio priklausomybę tarp tiekėjų, dalys.

2.2 Tačiau ką iš tikrųjų reiškia terminas „pasaulinis“? Be svarbaus JAV ir Japonijos vaidmens, pastaraisiais dešimtmečiais į sceną įsiveržė kiti pasaulio regionai, pvz., vadinamosios BRIC šalys (Brazilija, Rusija, Indija, Kinija). Tačiau reikėtų atkreipti dėmesį į tai, kad egzistuoja šios grupės dviejų pakopų narystė bei įtaka, ypač Indijos ir Kinijos, „dramatiškai krecianti visą tiekimo grandinę ir vertės kūrimo geografinį mastą“ ⁽⁶⁾.

2.3 Atsižvelgdama į tai, ES turi stiprinti savo gebėjimą konkuruoti kurdamą pridėtinę vertę, kadangi kainos pagrindo konkurencija yra netikroviška ir neatitinka Sąjungos socialinių ir stabilumo vertybių.

⁽⁴⁾ Žr. kartu su šiomis eilutėmis „Trys globalizacijos rundai“, Ashutosh Sheshabalaya (autorė), „The Globalist“, 2006 m. spalio 19 d. leidinys (<http://www.theglobalist.com/DBWeb/printStoryId.aspx?StoryId=5687>).

⁽⁵⁾ Šios nuomonės užmojis remiasi ankstesnėmis ir rengiamomis nuomonėmis: Paslaugos ir Europos gamybos pramonės šakos: sąveika ir poveikis užimtumui, konkurencingumui bei produktyvumui (CCMI/035 — CESE 1146/2006 — OL C 318, 2006 12 23); Naujovės: poveikis pramonės pokyčiams ir EIB vaidmuo (CCMI/038, rengiama); Pramonės pokyčių teritorinis valdymas: socialinių partnerių vaidmuo ir konkurencingumo bei naujovių programos indėlis (CCMI/031 — CESE 1144/2006 — OL C 318, 2006 12 23); Europos logistikos politika (TEN/240, rengiama); Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl tiekimo grandinės saugumo didinimo — prekių pervežimo (TEN/249 — CESE 1580/2006, dar nepaskelbta OL); Didelis mažmeninės prekybos sektorius — tendencijos ir poveikis vartotojams bei vartotojams (NAT/262 — CESE 381/2005 — OL C 255, 2005 10 14).

⁽⁶⁾ Žr. 4 išnašą.

2.4 Tiekimo grandinės ir tinklai plečiasi, nes pramoniniai procesai vis dažniau pasižymi produkcijos linijų suskaidymu ir produktų specializacija naudojant technologijų ir pritaikymo atskiram vartotojui skirtas priemones. Gamintojai gali standartizuoti pagrindines produktų dalis ir kartu palikti erdvę pritaikymui. Šis procesas vadinamas **masinės gamybos pritaikymu**.

2.5 Šiuos veiksmus skatina gamybos pramonės ir paslaugų sąveika ⁽⁷⁾, kuri lemia ribų tarp sektorių išnykimą. Informacijos ir ryšių technologijos (IRT) prie to prisideda plėsdamos sąveiką ir elektroniniu būdu teikiamas paslaugas.

2.6 Europos įmonės turėtų siekti kurti tiekimo tinklus, kurie apdorotų „išplėstinius produktus“ (produktų ir paslaugų sistemą), orientuotus į didelės pridėtinės vertės nišos rinkas. Net pačios gamyklos turi tapti dalyvaujančiais prekyboje sudėtingais produktais.

2.7 Nauji technologiniai ciklai dar labiau akcentuoja **žmogiškųjų išteklių vadybos** svarbą visuose lygmenyse ir pabrėžia tęstinio mokymosi, kaip pagrindinio konkurencingumo ir gebėjimo įsidarbinti elemento, būtinumą.

2.8 **Produktų gyvavimo ciklas** trumpėja ir keičiasi dėl didėjančios paslaugų bei gamybos sąveikos ir dėl to, kad konkurencija ir bendradarbiavimas (iki konkurencijos) daugelyje sričių įgauna pasaulinį mastą.

2.9 Šie pokyčiai stipriai veikia įmonių struktūrą ir dinaminį jų santykius. Joms dažnai reikalinga **adaptacija ir reorganizacija**. Gamybos procesų specializacija, gamybos pritaikymas ir su gamyba susijusių paslaugų plėtojimas vis dažniau lemia paslaugų pirkimą iš trečiųjų šalių. Kita vertus, užsakomosios paslaugos gali paskatinti tolesnę specializaciją ir decentralizaciją.

2.10 Kartu su šiais procesais vyksta **koncentracija** per susiliejimus ir išsigijimus; kuo toliau procesai vyksta nuo vartotojų, tuo didesnė koncentracija ir susivienijimas.

2.11 Pasaulio mastu vyksta **užsakomųjų paslaugų atsiradimas ir įmonių perkėlimas** ⁽⁸⁾. Sparčiai auganti ekonomika naujose valstybėse narėse ir Azijoje labai prisideda prie šio proceso. Kiekviena iš šių valstybių siūlo savo kainų pranašumus

⁽⁷⁾ Šis klausimas išsamiai aptartas EESRK nuomonėje dėl *Paslaugų ir Europos pramonės šakų: sąveikos ir poveikio užimtumui, konkurencingumui bei produktyvumui* (CCMI/035, CESE 1146/2006).

⁽⁸⁾ CCMI nuodugnai ištyrė įmonių perkėlimą, jo apimtį ir rezultatus, iššūkius ir galimybes. Šio darbo rezultatai (nuomonė, informacinė ataskaita, išorinis tyrimas, konferencija) yra pristatyti leidinyje „Perkėlimas — iššūkių ir galimybių“. (ISBN: 92-830-0668-2; http://www.eesc.europa.eu/documents/publications/index_en.asp?culture=EN&id=141&details=1).

ir rinkų galimybes. Azija tampa neginčijamu nebrangios produkcijos ir paslaugų teikimo centru. Kinijoje ir Indijoje plėtojama nepriklausoma technologija. Į tokius procesus gali būti įtraukiamas veiklos perkėlimas, susijęs su darbo vietų praradimu. Tai darbuotojams gali sukelti nesaugumo jausmą. Kita vertus, įmonių perkėlimas gali padidinti užimtumą Europos įmonėse ⁽⁹⁾.

2.12 Sudėtingi plėtros procesai, atsirandantys dėl sandorių, susiliejimų ir įsigijimų, vykstančių visame pasaulyje, rodo, kad **perkėlimas**, kaip pokyčių gamybos ir paslaugų linijoje rezultatas, nėra linijinis arba vienakryptis procesas. Gamybos išlaidos sudaro tik platesnio svarstomų klausimų spektro dalį. Svarbūs ir kiti veiksmai, kurių neapėrija šios nuomonės tema. Jie apima sudėtinę logistiką, dideles gabenimo išlaidas, aplinkosaugos problemas, reglamentavimo sistemas, intelektinės nuosavybės apsaugą ir žaliavų prieinamumą, taip pat technologiją ir specialią ekspertizę. Įvertinus visus šiuos aspektus, kartais naudingiau gamybą ir paslaugas grąžinti į Europą.

2.13 Kita vertus, perkėlimas taip pat gali paveikti naujovių diegimo veiklą, kuri paskatintų Europos praktinės patirties praradimą. Iš tikrųjų perkėlimas ilgai gali suardyti Europos pramonės šakų naujovių diegimo pajėgumus, jeigu nebus sustiprinta ES žinių ir mokslinių tyrimų bazė. Šiuo požiūriu didėjantis inžinierių skaičius Indijoje ir Kinijoje (45 proc. visų pasaulio inžinierių) parodo esmę.

2.14 Be to, tai, kad jauni labai kvalifikuoti žmonės palieka Europą arba teikia pirmenybę darbui stambiose bendrovėse ⁽¹⁰⁾, gali lemti kvalifikuotų žmonių trūkumą PTĮ.

2.15 Dažnai stambių bendrovių padėtis yra geresnė negu PTĮ ir leidžia joms susidoroti su pirmiau minėtais uždaviniais. Apskritai jos turi palyginti geresnes galimybes pasinaudoti bankais ir kapitalo rinkomis, įvairiais būdais bendradarbiauja su kitomis įmonėmis, turi galimybę pasinaudoti didelėmis rinkomis ir vadovauja paslaugų pirkimo iš trečiųjų šalių procesui. Tačiau jos ne tokios lanksčios kaip mažesnės įmonės.

⁽⁹⁾ Įmonių perkėlimo tyrimų tinklas, transatlantinis 6 mokslinių tyrimų institutų konsorciumas, neseniai atliko naujausią dvimetį tyrimą apie pasikeitimus verslo perkėlimo srityje. Roterdame įsikūręs Erasmus strateginis atnaujinimo centras atliko tyrimus Nyderlandų įmonėse ir priėjo šios išvados: „Verslo perkėlimo veikla neturėjo poveikio darbo vietų skaičiui Danijos įmonėse 57 proc. įmonių perkėlimo atvejų. Tačiau 39 proc. veiklos perkėlimo atvejų tai reiškė užimtumo nuostolius, o naujų darbo vietų Nyderlanduose buvo sukurta tik 4 proc. perkėlimo atvejų. Tyrimai rodo, kad vidutiniškai 37,8 naujų darbo vietų buvo sukurta įmonių perkėlimo vietose ir vidutiniškai 3,5 prarasta Nyderlanduose. Kitaip tariant, kiekvienai darbo vietai, kuri buvo prarasta Nyderlanduose, 10,8 naujų darbo vietų buvo sukurta užsienyje“.

⁽¹⁰⁾ Žr. 3.22 punktą.

3. Iššūkiai PTĮ

3.1 Visi rodikliai rodo, kad gamybos suskaidymo, pritaikymo individualiam vartotojui ir globalių tinklų kūrimosi procesas tęsis. Daugelyje sričių stambios tarptautinės įmonės veikia kaip strateginės lyderės, tačiau daug darbo atlieka vis augantis PTĮ skaičius.

3.2 Kartais PTĮ, nepaisant didelio potencialo, be pagrindo priima trumpalaikiškesnius sprendimus, turi dirbti labai sunkiai, kad pasiektų naujas rinkas, neretai priklauso nuo reguliarių didelių vartotojų užsakymų ir dažnai neturi tokių gerų galimybių pasinaudoti kapitalo rinkomis. Be to, joms dažnai gresia tiekimo grandinės sutrikimai, nes stambieji klientai nuolat reikalauja sumažinti kainas. Kituose punktuose atkreipiamas dėmesys į reikšmingiausius iššūkius, su kuriais jos susiduria.

Teisingo požiūrio suradimas

3.3 Daugelis gerinimo priemonių sąlyginai mažų ir vidutinių įmonių sistemos sąlygomis paprasčiausiai priklauso nuo nuostatų visuomenėje ir pačiose įmonėse. Kai kurios valstybės narės ir regionai yra geriau nusiteikę šio tipo įmonių atžvilgiu negu kitos. Todėl turėtų būti skatinamas dalijimasis geriausia praktika.

PTĮ tarpusavio pasitikėjimas ir bendradarbiavimas

3.4 PTĮ turi būti skatinamos bendradarbiauti ir rengti bendrus projektus. Toks bendradarbiavimas ir tokie projektai gali sustiprinti jų padėtį rinkoje bei palengvinti tiekėjų derybas su stambiais vartotojais. Jie taip pat galėtų padėti kompensuoti neigiamus prisirišimo prie tinklo (*lock-in*) ir atsiskyrimo nuo jo (*lock-out*) padarinius.

3.5 Turėtų būti remiamas atviro šaltinio programinės įrangos ⁽¹¹⁾ naudojimas ir laisvas priėjimas prie inžinerijos technologijų bei standartų. Labai svarbi PTĮ sąveika su mokslinių tyrimų institutais.

3.6 Įmonių grupės ir tinklai aplink svarbiausias įmones bei pramonines zonas, esančias labai industrializuotose ir aukštųjų technologijų aplinkose, gali būti labai naudingi ⁽¹²⁾, nes jie

⁽¹¹⁾ Žr. naujausią tyrimą dėl atviro šaltinio programinės įrangos poveikio IRT sektoriuje, kurį parengė MERIT Europos Komisijai (DG ENTR) 2007 1 26 (galutinis pranešimas parengtas 2006 11 20); <http://ec.europa.eu/enterprise/ict/policy/doc/2006-11-20-flossim-pact.pdf>.

⁽¹²⁾ Vienas iš daugelio pavyzdžių yra Eindhoven-Leuven regionas, kuriame universitetų ir įmonių sąveika (sukoncentruotų pirmaujančioje tarptautinėje bendrovėje Philips) sukuria palankią aplinką daugeliui aukštosios technologijos MVĮ.

skatins įmonių bendradarbiavimo programas. Kaimyninių universitetų ir technologijos institutų bei atitinkamų vietinių ir regioninių institucijų bendradarbiavimas vaidina lemiamą vaidmenį. „Pramoninės zonos“ aplink technologinius centrus, mokslo parkus ir universitetus gali būti labai naudingos mažesniems įmonėms.

Finansinė aplinka

3.7 Bankai ir finansiniai tarpininkai plačiau prasme turėtų būti skatinami prisiimti riziką. Statistikos duomenys rodo, kad JAV finansų pasaulis yra pozityviau vertina riziką, ir tai pasiteisina. Atviras priėjimas prie kapitalo rinkos Europoje yra būtinas, juo labiau, kad daugeliu atvejų finansinė našta, egzistuojanti gamybos procese, verčia pereiti nuo didelių įmonių prie mažesnių tiekėjų.

3.8 Pavyzdžiui, paslaugų pirkimas iš trečiųjų šalių automobilių pramonėje sukėlė finansinę problemą daugeliui įmonių, nes tiek kūrimo procesas, tiek atsipirkimo laikotarpis yra ilgi: kūrimo laikotarpis dažnai trunka 3-5 m., o atsipirkimo — 5-7 m. JAV ši problema yra iš dalies išspręsta suteikiant lengvesnį priėjimą prie privataus kapitalo, o daugelyje besivystančių šalių — naudojant labai palankias mokesčių taisykles ir valstybės pagalbą. Šioje srityje sąlygas Europoje ypač reikia gerinti, visų pirma tas, kurios susijusios su PTĮ ir jų poreikiais finansuoti mokslinius tyrimus ir technologijų plėtrą technologinėms naujovėms vystyti. Be vyriausybės taikomų priemonių, bankai, įskaitant Europos investicijų banką (EIB), glaudžiai bendradarbiaujantį su partneriais visoje Europoje, ir privatus nuosavas kapitalas taip pat gali suvaidinti svarbų vaidmenį.

3.9 EESRK su dideliu susidomėjimu susipažino su Komisijos komunikate „Bendrijos Lisabonos programos įgyvendinimas: MVĮ augimo finansavimas — Europos pridėtinės vertės suteikimas“⁽¹³⁾ pateiktomis gairėmis. Reikalingas patogus tiltas tarp finansinių institucijų bei privataus kapitalo fondų ir MVĮ.

„Prisirišimo“ ir „atsiskyrimo“ padariniai

3.10 Priklausomybė nuo stambių vartotojų yra pagrindas susirūpinti, ypač vienos pramonės regionuose, kai PTĮ yra priklausomos (arba nepriklausomos) nuo tiekimo grandinių. Bendradarbiaudamas su stambiais įmonėmis tiekėjas dažnai turės laikytis reikalaujamos technologijos. Tiekimas vienam dideliam klientui gali įpareigoti tiekėją taikyti vieną konkrečią technologiją.

⁽¹³⁾ COM(2006) 349 final, kurį išnagrinėjo Komisija savo informacinio pranešimo, pavadinto „Verslo potencialas, ypač MVĮ (Lisabonos strategija)“ (INT/324, ruošiamas), informacinio pranešimo ribose. Šis pranešimas yra dalis darbo, atlikto reaguojant į 2006 m. kovo 23-24 d. Europos Vadovų Tarybos prašymą, pateiktą EESRK (pirmininkaujantis valstybės išvadų 12 punktą), kad jis 2008 m. pradžioje parengtų pranešimo santrauką, palaikant partnerystę dėl augimo ir užimtumo.

3.11 Panašiai gali atsitikti nepriklausomiems tiekėjams, nes jie neturi priemonių, reikalingų patekti į papildomas rinkas ir dalyvauti kitose tiekimo grandinėse arba tinkluose.

3.12 Tačiau stambios įmonės nenori būti visiškai priklausomos nuo vieno tiekėjo, nors taip kartais atsitinka. Buvo atvejų, kai stambieji automobilių gamintojai pageidauja turėti vieną tiekėją, kuris atliktų mokslinius tyrimus ir galutiniam produktui kurtų ir gamintų naujas sudedamąsias dalis ir sistemas. Tačiau tiekėjų konkurencija dažnai yra nuožmi.

3.13 Kai kuriais atvejais, daugiausiai automobilių pramonėje, buvo pastebėta, kad techninio vystymo išlaidos buvo perkliamos tiekėjui, kuris taip pat buvo prašomas dalintis žiniomis su konkurentais. Tai gali būti problema ypač monopolijos neturintiems tiekėjams.

3.14 „Prisirišimo“ ir „atsiskyrimo“ poveikis yra linkęs plėstis, nes IRT programų skaičius didėja, nors minimas poveikis būdingas ne vien tik IT. Dažnai licencijas sunku įsigyti. Viena vertus, standartizacijos ir sąveikumo trūkumas ir, kita vertus, nepakankamas atviro šaltinio technologijos naudojimas kliudo investicijoms.

3.15 Šiuo atveju (žr. 3.6 punktą) bendradarbiavimas ir susigrupavimas taip pat gali padėti įveikti trūkumus, atsirandančius iš pirmiau minėtų procesų, ypač vienos pramonės regionuose.

Intelektinės nuosavybės teisės (INT)

3.16 Intelektinė nuosavybė yra itin svarbi⁽¹⁴⁾. INT apsauga iškelia ypatingą uždavinį PTĮ, kurių daugelis yra mažos ir vidutinės įmonės. Problemos, su kuriomis susidūrė šios įmonės, finansuodamos mokslinius tyrimus ir technologijų plėtrą, apskritai jau buvo primintos ir reikalai neturėtų būti bloginami sukuriant padėtį, kai rezultatais pasinaudoja konkurentai.

3.17 Patentai vaidina gyvybiškai svarbų vaidmenį. Daugelyje nuomonių EESRK išreiškė didelį susirūpinimą dėl „pasikartojančių nesėkmingų bandymų įvesti Bendrijos patentą“, kurios sumažino ES mokslinių tyrimų politikos patikimumą ir neleido paskatinti „mokslinių tyrimų naujovių gerinti konkurencingumą“⁽¹⁵⁾. Nesėkmingas bandymas imtis šio svarbaus klausimo labai pabrangina naujovių apsaugą (ypač kai lyginama su JAV ir Japonija), iš tikrųjų padaro jas neįperkamas PTĮ.

⁽¹⁴⁾ Žr. 2 priedo 16 punktą, kur kalbama apie INT piktnaudžiavimą ir klasuojamą automobilių tiekimo srityje.

⁽¹⁵⁾ Žr. nuomonės CESE 89/2007 (dar neskelbta OL), 1.1.4 punktas, ir CESE 729/2006 (OL C 195, 2006 8 18), 3.3.4 punktas.

3.18 Brangias INT apsaugos procedūras vis labiau apsunkina neveiksmingumas, dažnai atsirandantis dėl to, kad netaikomi teisės aktai. Kalbant apie prekybinius santykius su Kinija, klastojimas turi būti laikomas prioritetiniu klausimu. Dėl šios klastojimo problemos daug aukštosios technologijos įmonių nelinkę didinti savo investicijų Kinijoje arba net jų atsisako ⁽¹⁶⁾.

3.19 2 priede iliustruojamas INT piktnaudžiavimo ir klastojimo mastas automobilių atsarginių dalių srityje.

Pasinaudojimas naujomis galimybėmis: igūdžių ir verslumo svarba

3.20 Specializuotos PTĮ turi savo privalumus. Atsiranda naujų galimybių pereiti nuo plataus masto operacijų prie decentralizacijos ir sukurtų pagal užsakymą nuostatų su sąlyga, kad taip pat yra formuojami atitinkami igūdžiai.

3.21 Verčia susirūpinti tai, kad visoje Europoje dauguma baigusiujų aukštąsias mokyklas teikia pirmenybę darbui stambiose bendrovėse. Egzistuoja akivaizdus poreikis skatinti žmones dirbti PTĮ gerinant karjeros perspektyvas. Problema dėl PTĮ yra ypač rimta, kadangi bendras baigusiujų aukštąsias mokyklas skaičius yra nepakankamas, pvz., inžinerijos srityje.

3.22 Vadinamoji „dvejopo mokymo sistema“ — mokymasis ir darbas, — šiuo metu egzistuojanti kai kuriose valstybėse narėse, pvz., Vokietijoje, Austrijoje ir Liuksemburge („duale Ausbildung“), gali būti labai vertinga PTĮ.

3.23 Darbuotojų kvalifikacijos ir igūdžių gerinimas yra būtinas; patys žmonės ir įmonės gali padėti kurti standartus ⁽¹⁷⁾. Šiuo požiūriu gali būti naudingas darbo vietos aplinkos gerinimas. Šiuolaikinis žmogiškųjų išteklių valdymas, įskaitant reguliarią švietimo bei mokymo programų peržiūrą, gali padėti kurti darbo vietas. Į šiuos klausimus turi būti atkreiptas dėmesys sektoriuose, įskaitant socialinių partnerių dialogą.

⁽¹⁶⁾ NRC *Handelsblad*, vienas svarbiausių Nyderlandų laikraščių, 2006 m. lapkričio 4 d.

⁽¹⁷⁾ „Žinios turi būti identifikuojamos, igyjamoms, saugomos, gilinamos ir padalinamos siekiant padidinti firmos vertę bei efektyvumą. Tai reiškia, kad įmonės turi tapti „mokymosi organizacijomis“, o darbo vietas turi būti pakeistos į nuolatinio darbo ir mokymosi aplinką“. Šiuo tikslu KNOWMOVE projekte „sukurtas ir eksperimentiškai išbandytas žinių valdymo principas, kad galima registruoti, tvarkyti ir išsaugoti senesnių darbuotojų patirtį ir geros praktikos pavyzdžius saugykloje, prieinamoje kiekvienam įmonės darbuotojui“. (Žr. http://www.clepa.be/html/main/promo%20banner/CLEPA%20events/maintopics_KnowMove%20%20Final%20Event.htm, kurioje pristatoma konferencija „Augimo, naujovių ir užimtumo apsaugojimas kintamoje automobilių pramonėje“, kurią suorganizavo CLEPA kaip galutinio KNOWMOVE platinimo etapo dalį.

3.24 Nesukūrus tiesioginio ryšio tarp veiksmingų švietimo sistemų ir darbuotojų igūdžių kokybės negali būti iš naujo įvertinta švietimo, naujovių ir mokslinių tyrimų trikampio svarba. Šiuo požiūriu nauja ES iniciatyva „Regionų ekonominiai pokyčiai“ gali daugiausiai padėti, nes joje pabrėžiamas regioninis aspektas ir mokslinių tyrimų, technologinių igūdžių ir ekonominių grupių poveikis ⁽¹⁸⁾.

3.25 Siekiant pasinaudoti visais PTĮ siūlomais privalumais gerinant igūdžius ir verslumą, negalima nepaisyti teritorinio aspekto svarbos. Globalizacija, kuri reiškia nuolat didėjančią internacionalizavimą, kartu iškelia reikalavimą stiprinti atitinkamą regioninį artumą. Tai paskatinti gali:

- regioninės strateginės programos;
- teritorinis socialinis dialogas;
- iniciatyvos iš apačios į viršų ir regioninės partnerystės, skatinamos regioninių ypatybių;
- mokslininkų mobilumas tarp įmonių ir universitetų.

3.26 Svarbiausia yra verslumas. Jis neatsiejamas nuo kūrybiškumo ir lankstumo, t. y. gebėjimo greitai prisitaikyti prie kintančių aplinkybių. Mažos ir vidutinės įmonės turi didesnę gebėjimą reaguoti į sunkumus negu didelės. Šie veiksmi gali nemažai pasitarnauti siekiant pasinaudoti tinklų susiskaidymu ir pritaikymu individualiems poreikiams ⁽¹⁹⁾.

4. Politiniai pasiūlymai

4.1 Siekiant pagerinti papildomos vertės ir tiekimo grandinės veiksmingumą, būtina sukurti patikimą verslo aplinką PTĮ. EESRK laikosi nuomonės, kad egzistuoja dvi pagrindinės priemonės, kurios palaikys PTĮ dalyvavimą pasauliniuose tinkluose: naujo tipo **pramonės politika** (įskaitant požiūrį į sektorius) ir Septintoji pagrindų programa.

Pramonės politika

4.2 PTĮ turėtų būti sistemiškiau įtraukiamos į pramonės politikos sistemą. Komisija ir Taryba turėtų atlikti išankstinius bei tikslesnius būsimų teisės aktų poveikio aukštosios technologijos

⁽¹⁸⁾ Šią iniciatyvą, skirtą 2007-2013 m. laikotarpiui, 2006 m. lapkričio 8 d. priėmė Komisija, vadovaudamasi „Teritorinio bendradarbiavimo“ tikslu. (http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/interregional/ecochange/index_en.cfm).

⁽¹⁹⁾ Žr. pavyzdžiui, *Nematomi čempionai, 500 geriausių pasaulyje nežinomų įmonių pamokos*, Hermann Simon (Harvard Business School Press, 1996). *Nematomuose čempionuose* pateikiami daugiausiai Vokietijos pasaulinių lyderių savo rinkoje aprašymai, pvz., butelių etikečių klijavimo mašinos, geležinkelių modeliai, smilkalai, puodynių molis ir muziejų demonstraciniai stendai.

įmonėms vertinimus, pvz., techninio vystymosi ir standartų nustatymo srityje. „Pramonė“ pernelyg dažnai apsiriboja stambiomis bendrovėmis. Su PTĮ — dažnai nepastebimomis — turėtų būti tariamasi atskirai.

4.3 EESRK pabrėžia IRT svarbą PTĮ. Komitetas visiškai sutinka su Komisijos tikslais, kuriuos ji nustatė savo komunikate „Pasitikėjimo verslo verslui elektroninėmis prekyvietėmis didinimas“⁽²⁰⁾.

4.4 Komisija taip pat sukūrė Europos elektroninio verslo rėmimo tinklą, skirtą MVĮ (eBSN). EESRK sutinka su pagrindiniais eBSN tikslais, kuriais siekiama sutelkti Europos elektroninio verslo ekspertus ir dalintis patirtimi bei gera praktika.

4.5 Gyvybiškai svarbus ES pramonės politikos aspektas yra atviras dialogas apie sektorių ateities kryptis ir technologijas, kaip numatyta Europos technologijos platformose. Nors ribos tarp sektorių nyksta, į sektorius orientuotas požiūris vis dar yra gana tinkamas ir siūlo sveikintinas galimybes PTĮ.

4.6 Naujovių svarba negali būti pervertinama. EESRK remia Komisijos pasiūlymą plėsti naujovėms pritariančias rinkas, pradėdant naują svarbiausios rinkos iniciatyvą, nukreiptą į naujų pažangių produktų ir paslaugų perspektyviose srityse kūrimo bei rinkodaros palengvinimą⁽²¹⁾.

4.7 Svarbu, kad PTĮ dalyvautų technologijos platformose. Tikimasi, kad bus rasti būdai ir priemonės, leidžiančios pašalinti kliūtis šioje srityje. Turi būti nustatyta strateginių mokslinių tyrimų darbotvarkė įtraukiant į ją PTĮ. Nepaisant to, tradicinės šių firmų silpnybės, pvz., tarpusavio pasitikėjimo, laiko, galimų atstovų ir dažnai strateginio susitelkimo trūkumas yra taip pat jaučiamas kasdieninėje tų platformų praktikoje.

4.8 Siekiant nustatyti strateginę mokslinių tyrimų darbotvarkę, ateities gamybos aukšto lygio grupę⁽²²⁾ atliko tyrimą,

⁽²⁰⁾ COM(2004) 479 final.

⁽²¹⁾ Žr. Komisijos komunikatą *Žinių taikymas praktikoje: įvairialypė ES naujovių strategija* (COM(2006) 502 final), *Naujovėms atvira, šiuolaikiška Europa* (COM(2006) 589 final) ir *Ekonominė reforma ir konkurencingumas: pagrindinės mintys iš Europos konkurencingumo 2006 m. pranešimo* (COM(2006) 697 final). Savo ruožtu CCMF rengia nuomonę savo iniciatyvą, pavadintą *Naujovės: poveikis pramonės pokyčiams ir EIB vaidmuo* (CCMI/038).

⁽²²⁾ Ateities gamybos HLG (angl. „Manufuture“) yra ateities gamybos Europos technologijos platformos vadovaujantis organas, pradėjęs veiklą 2004 m. gruodžio mėn. siekiant pasiūlyti strategiją, kurios pagrindas būtų moksliniai tyrimai ir naujovės, gebančios padidinti Europoje vykstančios transformacijos greitį, apsaugoti aukštos pridėtinės vertės užimtumą ir užkariauti didžiąją pasaulio gamybos pajėgumų dalį ateities žinių skatinamoje ekonomikoje. Daugiau informacijos ieškokite: <http://www.manufuture.org/platform.html>.

kuriame yra panašių idėjų dėl pokyčių, viena vertus, susijusių su naujais pridėtinės vertės produktais ir gamybos bei paslaugų junginiu, kita vertus, — su pažangiomis gamybos formomis⁽²³⁾.

4.9 Be to, „prisirišimo“ ir „atsiskyrimo“ poveikis, susijęs su tiekimo grandinėmis, dažnai slopina veiksmingą dalyvavimą platformose, kai PTĮ — net tos, kurios turi nemažą potencialą, — negali dalyvauti sąveikiuose sistemose.

4.10 EESRK laikosi nuomonės, kad turėtų būti sukurta PTĮ skirta strateginė vizija, kuri galėtų padėti apeiti kliūtis, kurios atsiranda kaip bendradarbiavimo arba nebendradarbiavimo rezultatas. Sąveikumas turėtų būti tikslas, kurį galima pasiekti:

a) *ad-hoc* iniciatyva, nukreipta į programinės įrangos tiekėjų bendradarbiavimą, kad būtų galima aptarnauti daugiau klientų;

b) mažinant reikalingų šioms įmonėms⁽²⁴⁾ įrankių kainą arba net teikiant juos nemokamai, o viso to tikslas — suteikti PTĮ galimybę aprūpinti daugiau klientų⁽²⁵⁾.

4.11 Pagal EESRK tą patį tikslą galima remti sukūriant ES forumą, skirtą PTĮ bendradarbiavimui, siekiant sujungti kūrybiškumą ir naujoves visoje Europoje.

4.12 Pagrindinis klausimas yra **palengvinti sąlygas pasinaudoti finansinėmis rinkomis**.

4.12.1 EESRK mano, kad bankai ir kiti finansiniai tarpininkai, pvz., rizikos kapitalo fondai, turėtų būti skatinami prisiimti didesnę riziką, pavyzdžiui, investuojant į aukštosios technologijos PTĮ.

4.12.2 Konkretus pavyzdys būtų bandymas palengvinti PTĮ sąlygas pasinaudoti kapitalo rinka ir privačiu kapitalu sutrumpinant ilgus kūrimo bei atsipirkimo laikotarpius. Šiame kontekste

⁽²³⁾ Savo ataskaitoje, išleistoje 2006 m. rugsejo mėn. (tik anglų kalba), ateities gamybos aukšto lygio grupė įrodinėja, kad kadangi yra paklausa gaminamiems pagal užsakymą produktams su trumpais pristatymo terminais, verslas turi persiorientuoti nuo fizinių produktų projektavimo ir pardavimo prie produktų ir paslaugų, kurios sujungtos galėtų patenkinti vartotojų ir tiekimo sistemos poreikius, kartu sumažinant bendras tarnavimo laiko išlaidas ir poveikį aplinkai (žr. 4 punktą, 15 psl.). *Naujoviška gamyba* „apima naujus verslo modelius, naujus „gamybos inžinerijos“ būdus ir galimybę gauti pelną iš naujoviškos gamybos mokslų bei technologijų“ (vykdomasis apibendrinimas, 9 psl.). „*Tinklinė ir integruota gamyba* pakeičia tradicinę procesų seką su sudėtingais gamybos tinklais, kurie dažnai veikia vienu metu daugelyje įmonių ir šalių (5 punktą, 15 psl.)“.

⁽²⁴⁾ Pateikiamas pavyzdys yra *Skaitmeninio verslo ekosistemos*.

⁽²⁵⁾ Du sėkmingi pavyzdžiai yra *universalios diagnostikos mašina*, kuri padaro garžius sąveikius, ir GSM, kurios sėkmė susijusi su tuo, kad pačioje pradžioje pramonė susitarė dėl pagrindinių formatų, standartų ir mainų metodų.

Europos investicijų bankas (EIB) ir Europos investicijų fondas (EIF) turėtų būti skatinami sudaryti geresnes sąlygas pasinaudoti rizikingo skolinimosi instrumentais, rizikos kapitalu ir garantijų programomis ⁽²⁶⁾.

4.12.3 EESRK tiki, kad finansinės institucijos, tokios kaip EIB, gali vaidinti didesnę rėmimo vaidmenį, ypač konsorciame, kuris apima vietinius bankus, gerai žinančius savo regiono įmones.

4.12.4 Naujo tipo pramonės politikos ir pramoninių bei mokslinių tyrimų partnerystės požiūriu EIB kartu su mokslinių tyrimų generaliniu direktoratu šiuo metu rengia naują jungtinę finansinę priemonę, vadinamą rizikos pasidalinimo finansine priemone (angl. RSFF). Jos tikslas — pagerinti sąlygas pasinaudoti skolos finansavimu, ypač privataus sektoriaus moksliniams tyrimams ir su tuo susijusiai veiklai esant aukštesniam negu vidutinis rizikos faktoriui, kurio neapima rinka.

4.13 Už **mokesčių politiką** yra atsakingos valstybės narės. Nepaisant to, ES lygiu reikėtų aptarti pageidaujamas mokesčių priemones, nukreiptas į Europos įmonių padėties stiprinimą pasauliniuose pridėtinės vertės ir tiekimo tinkluose.

4.14 ES privalo į savo **prekybos politikos** tikslus integruoti mažesnių ir vidutinių įmonių INT apsaugą atsižvelgdama į atsi-randančių (didelių) rinkų neobjektyvias ir nepatikimas nuostatas Europos įmonių atžvilgiu.

4.15 **Žmogiškieji** išteklių yra lemiantys. Labiau nei kada nors švietimo sistemos yra būtinas nenutrūkstamo ūkio augimo ramstis. Švietimas, profesinis mokymas ir visą gyvenimą trunkantis mokymas yra bendra asmenų, įmonių, socialinių partnerių ir visuomeninių institucijų atsakomybė ⁽²⁷⁾.

4.16 Socialinių partnerių diskusijose sektoriuose turėtų būti svarstomas profesinių kvalifikacijų pažangai pritaikytų mokymo programų tobulinimas, įskaitant mokymų programų, skirtų reikalingai profesinei kvalifikacijai įgyti, vystymą. Jose taip pat turėtų būti atsižvelgiama į pramonės permainų regioninį aspektą ir ES iniciatyvą „Regionų ekonominiai pokyčiai“ ⁽²⁸⁾.

⁽²⁶⁾ MVĮ turi būti palengvintos sąlygos pasinaudoti naujomis finansavimo galimybėmis, siūlomomis konkurencingumo ir naujovių programoje (CIP), nuosavo kapitalo ir garantijų požiūriu, kuriai vadovauja Europos investicijų fondas (EIF), taip pat ir naujoje iniciatyvoje, kurioje vykstant bendradarbiavimui tarp EIF ir DG Regio (JEREMIE), skirtoje pagerinti sąlygas naudotis finansavimu MVĮ, veikiančiose regioninės plėtros zonose.

⁽²⁷⁾ ES struktūriniai fondai (daugiausiai Europos socialinis fondas) ir programos (pavyzdžiui, Visą gyvenimą trunkantis mokymasis, 2007-2013 m.), remia strateginį požiūrį, nukreiptą į žmogiškojo ir fizinio kapitalo stiprinimą. Be to, Europos globalizacijos padarinių fondas (EFG) yra sukurtas tam, kad teiktų papildomą paramą darbuotojų, kurie liko be darbo dėl didelių pokyčių pasaulinės prekybos struktūroje, perkvalifikavimo ir darbo paieškos srityje.

⁽²⁸⁾ Žr. 18 išnašą.

Septintoji pagrindų programa

4.17 Septintojoje pagrindų programoje, kuri susijusi su naujo tipo pramonės politikos tikslais, ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas sąsajoms su mažomis ir vidutinėmis įmonėmis, įskaitant atitinkamą RSFF priemonės, sukurtos bendromis pastangomis su EIB, naudojimą ⁽²⁹⁾. Pažangiuose IRT projektuose, finansiškai remiamuose pagal Septintąją pagrindų programą, PTĮ dalyvavimas yra svarbiausias siekiant suteikti joms galimybę prisijungti prie pažangių tinklų ir įsijungti į bendradarbiavimo procesą.

4.18 EESRK požiūriu, Septintoji pagrindų programa gali prisidėti prie nenutrūkstamos naujovių politikos kūrimo įtraukiant glaudžius žinių centrų (universitetų, technologijos institutų, profesinio mokymo mokyklų) ryšius su pramonės veikla. Pridėtinės vertės ir tiekimo grandinės arba tinklai yra būtini tokiai politikai, nes programa yra skirta padėti kurti naujus „išplėstinus produktus“ (kitais vadinamus „produktais ir (arba) paslaugomis“ arba „produktais, apimančiais paslaugas“) ir naujus procesus. Viso to tikslas — sukurti vieną veikiančią tinklą Europoje, kuris būtų naudingas ir PTĮ.

4.19 EESRK pažymi, kad sunku sudominti mažas ir vidutines įmones MTTP programomis, nes biurokratinės procedūros užtrunka ne mažiau kaip vienerius metus ir yra pernelyg ilgos šioms įmonėms.

4.20 Būtų labai naudinga sukurti tinkamas sąlygas stiprioms tinklo įmonėms su skaidriomis jungiamosiomis struktūromis plėtoti. EESRK pritaria, kad Septintoji pagrindų programa turėtų padėti sistemingai vystyti optimalaus tinklo schemas ir operacijas, veikiančias dinamiškoje ir sudėtingoje pramoninėje aplinkoje.

4.21 Taip pat turėtų būti skatinamas logistikos ir tiekimo grandinės struktūrų kūrimas strateginiu ir veiklos vykdymo lygiu.

4.22 Atskirų technologijos pramonės sričių, kurios fiziškai yra priklausomos nuo Europos mokslinių tyrimų programos gali padėti didinti tvarų našumą ir veiksmingumą siekiant išlaikyti konkurencinį pranašumą.

4.23 Tarp daugelio kitų aspektų, į kuriuos turi atsižvelgti verslo įmonės, siekdamos pasinaudoti visais ES mokslinių tyrimų programų privalumais, yra atitinkamų tinklų sukūrimo svarba. Nors šiuo metu PTĮ apie tai nemąsto, įmonių bendradarbiavimas dar nepradėjus konkuruoti gali pasirodyti labai naudingas; tas pats pasakytina ir apie bendradarbiavimo santykių rėmimą.

⁽²⁹⁾ Siekiant sukurti į didesnę riziką orientuotus finansinius produktus, EIB dabar dirba naujo jungtinio finansinio instrumento, vadinamo rizikos pasidalinimo finansine priemone (RSFF), srityje kartu su Komisija (mokslinių tyrimų generaliniu direktoratu). Jo tikslas yra pagerinti sąlygas pasinaudoti skolos finansavimu, ypač privataus sektoriaus moksliniams tyrimams ir su tuo susijusiai veiklai, esant aukštesniam negu vidutinis rizikos faktoriui, kurio neapima rinka. RSFF bus priimamas legaliems gavėjams, nepaisant jų dydžio ir nuosavybės. Ši priemonė taip pat remia Europos mokslinių tyrimų iniciatyvas, pvz., mokslinių tyrimų infrastruktūras, Europos technologijos platformas (ETP), jungtines technologijos iniciatyvas arba projektus, vykdomus pagal Eureka.

4.24 Taigi, Septintąją pagrindų programa siekiama prisidėti prie į žinias orientuotos pramonės, besivadovaujančios Europos standartais, kurie yra svarbūs siekiant bendradarbiavimo, susijungimo ir sąveikumo.

4.25 EESRK mano, kad Septintojoje pagrindų programoje siūlomos didelės galimybės, leidžiančios pagerinti papildomos vertės ir tiekimo tinklų produktyvumą, ir ragina suinteresuotus subjektus užtikrinti jos visišką įgyvendinimą. Tai susiję ne tik su

technologijomis, kurios pagerina tinklo sąveikumą (daugiausiai IRT), bet ir su kitomis suteikiančiomis galimybėmis technologijomis, pvz., nanotechnologijomis.

4.26 Kartu su plėtra pramonės politikos srityje, Septintojoje pagrindų programoje taip pat yra svarbios *regionų ir vietos* sąlygos bei veiksmi, ypač susiję su PTĮ bendradarbiavimu su didelėmis įmonėmis, gretimais universitetais, technologijos institutais ir profesinio mokymo centrais ⁽³⁰⁾.

2007 m. balandžio 25 d., Briuselis.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

Pirmininkas

Dimitris DIMITRIADIS

⁽³⁰⁾ Žr. EESRK nuomonę *Pramonės pokyčių teritorinis valdymas: socialinių partnerių vaidmuo ir konkurencingumo bei naujovių programos indėlis* (CCMI/031 — CESE 1144/2006; OL C 318, 2006 12 23), ypač jo skyrius: 1 (Išvados ir rekomendacijos) ir 4 (Integruotas teritorinis požiūris (ITP) ir numatymo sistemos, skirtos vietiniams ir regioniniams moksliniams tyrimams bei naujovėms).

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Europos metropolinių zonų: socialinės ir ekonominės pasekmės Europos ateičiai

(2007/C 168/02)

2006 m. lapkričio 7 d. Federalinė transporto, viešųjų darbų ir urbanistikos ministerija ES pirmininkaujančios Vokietijos vardu pateikė Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui prašymą parengti tiriamąją nuomonę dėl *Europos metropolinių zonų: socialinės ir ekonominės pasekmės Europos ateičiai*.

Ekonominės ir pinigų sąjungos, ekonominės ir socialinės sanglaudos skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2007 m. kovo 20 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas Jan van Iersel.

435-oje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2007 m. balandžio 25-26 d. (balandžio 25 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 125 nariams nė vienam nebalsavus prieš ir 5 susilaikius.

Ši nuomonė yra nuomonės ECO/120 „Europos metropolinės zonos: socialinės ir ekonominės pasekmės Europos ateičiai“⁽¹⁾ tęsinys. Abi jos sudaro nuoseklią visumą.

1. Išvados

1.1 Per pastaruosius penkiasdešimt metų Europa smarkiai pasikeitė, o globalizacija paspartino šį procesą, padarydama esminę įtaką Europos traukos centrums, t. y. jos metropolinėms zonoms.⁽²⁾ Pastarosios užima geresnę poziciją iššūkiams atremti ir geriausiai pasinaudoti pokyčių suteiktomis galimybėmis.

1.2 EESRK mano, kad Taryba ir Komisija turėtų apsvarstyti ir parengti bendras gaires, skirtas metropolinių zonų ir šios srities nacionalinių iniciatyvų vystymui. Tinkamai struktūruotos diskusijos Europos mastu padėtų suderinti tarpusavyje nacionalinius metodus, kurie taip pat galėtų motyvuoti suinteresuotuosius subjektus regionuose.

1.3 EESRK laikosi nuomonės, kad geriau struktūruotos diskusijos apie Europos metropolines zonas ir tarp jų turėtų paskatinti tas sritis pačioms sėkmingai įgyvendinti Lisabonos ir Geteburgo strategijas, ir tai galėtų būti atspindėta nacionalinėse reformų programose.

1.4 EESRK pažymi, kad pastaraisiais metais vyko aktyvios diskusijos. Ryšys tarp didelių metropolinių zonų ir Lisabonos strategijos labiau nei bet kada anksčiau pabrėžia šių didelių metropolinių zonų socialines ir ekonomines pasekmes. Tai yra žingsnis į priekį.

1.5 Daugelyje šalių ir regionų valstybinės institucijos, privatus sektorius ir pilietinė visuomenė bando sukurti metropolinių zonų darniam vystymuisi būtinas sąlygas ir užtikrinti šių zonų

konkurencingumą Europoje ir pasaulyje. Ypač vertėtų atkreipti dėmesį į Vokietijoje vyraujančias tendencijas. Prie tokio pobūdžio diskusijų objektyvumo prisideda universitetų ir kiti tyrimai, atliekami federaliniu lygiu. Tarpžinybinėse konferencijose dėl metropolinių zonų dalyvavo nacionalinio ir regionų lygio valdžios institucijos.

1.6 Komisijos miestų politika ir Tarybos teritorinės darbotvarkės projektas rodo daromą pažangą. Tai sudaro pagrindą aukštų tikslų siekiančiai miestų politikai. Darbotvarkėje pabrėžiami tam tikri didelėms metropolinėms zonoms būdingi ypatumai. Vis dėlto EESRK pažymi, kad Teritorinės darbotvarkės projekte šiuo požiūriu vis dar trūksta ryžtingų veiksmų.

1.7 Nors skirtingų šalių struktūros ir požiūris skiriasi, didelių miestų zonų iššūkiai ir siekiai yra labai panašūs.

1.8 Metropolinėms zonoms subalansuotai vystytis trukdo savimonės stoka ir netinkamas valdymas. Veikiančios administracinės institucijos dažniausiai jau gyvuoja seniai. Jos užkerta kelią lanksčiam prisitaikymui.

1.9 Norint, kad metropolinių zonų vystymas būtų sėkmingas, būtina, kad procese dalyvautų keleto lygių — nacionalinio, regiono ir miesto — valdžios institucijos. Tai reiškia, kad privalo teisėtai veikti decentralizuotos valstybinės institucijos ir kad tokiu atveju būtų lengviau vykdyti privačiojo sektoriaus ir nevyriausybinį institucijų iniciatyvas.

1.10 EESRK dar kartą konstatuoja, kad nėra Europos lygiu surinktų lyginamųjų socialinių, ekonominių ir aplinkosauginių duomenų apie metropolines zonas. EESRK mano, kad, renkant duomenis Europos ir nacionaliniu lygiu, būtina kasmet atlikti Europos metropolinių regionų statistinę apžvalgą ekonominiu, socialiniu ir aplinkosauginiu požiūriu siekiant geriau suprasti kiekvieno tokio metropolinio regiono būklę ir padėti sutelkti atitinkamus miestų suinteresuotus subjektus.

⁽¹⁾ OLC 302, 2004 12 7, p. 101.

⁽²⁾ Reikia aiškiai skirti „metropolijos“ ir „metropolinių zonų“ sąvokas. Paprastai metropolija yra suprantama kaip labai didelis miestas arba aglomeracija, o metropolinės zonos — tai visuma, kurią sudaro vienas labai didelis miestas arba keli svarbūs policentriniai miestai, apsupti kitų savivaldybių ir kaimo vietovių. Taigi, metropolinės zonos užima daug didesnę plotą negu metropolijos.

2. Rekomendacijos

2.1 EESRK ragina Komisiją parengti žaliąją knygą dėl metropolinių zonų, papildančią Teritorinę darbotvarkę ir Sanglaudos politikos strategines gaires, siekiant paskatinti Europos lygio objektyvia analize pagrįstas diskusijas.

2.2 EESRK mano, kad didelių metropolinių zonų iššūkius, siekius, valstybių narių sukauptą patirtį ir žinias reikia sutelkti bendriems europiniams tikslams ir skleisti pažangiausių praktiką.

2.3 EESRK yra įsitikinęs, kad Komisija turi priimti sprendimą, įpareigojantį Eurostatą kaupti patikimus ir palyginamus duomenis apie ES metropolines zonas kiekvienais metais, ir šiam tikslui Eurostatui skirti papildomą finansavimą.

2.4 Kad Eurostatas galėtų kuo greičiau atlikti šią užduotį, EESRK siūlo pavesti Europos teritorijų planavimo stebėjimo tinklui (angl. — ESPON) ar kitai kompetentingai organizacijai atlikti bandomąjį tyrimą siekiant išbandyti galimus skirtingus metropolinių zonų ribų nustatymo pagal bendrus kriterijus metodus ir pasiūlyti sudaryti duomenų, kuriuos būtų galima rinkti nedelsiant, siauram naudojimui skirtą sąrašą, taikomą metropolinėms zonoms, kurios 1995-2005 m. laikotarpiu turėjo daugiau nei vieną milijoną gyventojų, pasinaudojant išsamiais duomenimis, kurie buvo surinkti atliekant Europos tyrimus dėl darbo jėgos⁽³⁾.

3. Pagrindimas

3.1 Savo 2004 m. nuomonėje EESRK atkreipė dėmesį į metropolinių zonų socialines ir ekonomines pasekmes⁽⁴⁾, kuri, jo pastebėjimu, buvo nepakankamai įvertinta.

3.2 Šia nuomone buvo siekiama atkreipti ES institucijų dėmesį į vykstančią — kartais išpūdingą — gyventojų ir ekonominės veiklos koncentraciją Europos ir pasaulio metropolinėse zonose.

3.3 Savo 2004 m. nuomonėje EESRK pasiūlė metropolinių zonų vystymosi klausimą įtraukti į ES darbotvarkę. EESRK pirmasis pabrėžė tiesioginį ryšį tarp metropolinių zonų vaidmens ir Lisabonos strategijos įgyvendinimo. Metropolinės zonos yra pasaulinės ekonomikos laboratorijos. Jos yra ekonomikos svarbiausioji jėga ir kūrybingumo bei naujovių diegimo centrai.

⁽³⁾ Pirmasis sėkmingas mokslinis tyrimas jau buvo atliktas pagal INTERREG II C programą (2000 m.). Jo metu buvo nagrinėjama 14 metropolinių zonų Europos Šiaurės Vakaruose. EESRK daro nuorodą į GEMACA (Europos metropolinių zonų lyginamųjų tyrimų grupės) atliktą tyrimą.

⁽⁴⁾ Nuomonė dėl *Europos metropolinių zonų: socialinės ir ekonominės pasekmės Europos ateičiai*, OL C 302, 2004 12 7, p. 101.

3.4 Be to, pagrindiniai iššūkiai, kuriuos Europa turės priimti artimiausiais metais, bus susitelkę metropolinėse zonose. Jose susiduriama su skurdo, socialinės atskirties ir erdvinės segregacijos reiškiniais, kurie turi poveikio užimtumui ir (tarptautiniam) nusikalstamumui⁽⁵⁾.

3.5 Metropolinių zonų įtaką didina jų įvairialypė tarpusavio sąveika Europos ir tarptautiniu lygiu. Metropolinių zonų sudaryti tinklai prisideda prie Europos integracijos stiprinimo.

3.6 Savo 2004 m. nuomonėje EESRK pažymėjo, kad trūksta lyginamųjų tyrimų, kuriuose būtų pateikti pakankami duomenys apie tokių zonų privalumus ir trūkumus, suvaržymus ir galimybes.

3.7 Būtent dėl to 2004 m. EESRK primygtinai ragino apibrėžti Europos metropolines zonas ir pateikti atitinkamus lyginamuosius duomenis, įskaitant Lisabonos strategijos pagrindinių rodiklių įvertinimą kiekvienoje tokioje zonoje.

3.8 Žiniomis paremta ekonomika ir glaudūs visuomenės tinklai didina miestų patrauklumą žmonėms ir ūkinei veiklai. Kai kuriose valstybėse narėse vyksta aktyvios nacionalinės ir regioninės diskusijos dėl politikos, taikytinos didelėms metropolinėms zonoms, ir dėl jų valdymo. Kartais tokias diskusijas lydi konkretūs veiksmai, kurie kyla tiek pagal principą „iš apačios į viršų“, tiek ir pagal principą „iš viršaus į apačią“.

4. Komisijos atsakas 2004 m.

4.1 2004 m. EESRK ragino Komisiją vykdyti integruotus mokslinius tyrimus, kuriuose dalyvautų atitinkami Komisijos nariai, ir teikti reguliarius pranešimus dėl metropolinių zonų socialinės ir ekonominės būklės ir dėl jų vietos Europos mastu. Tokiu būdu būtų galima geriau įvertinti didelių miestų privalumus ir trūkumus siekiant geriau suformuluoti geresnę politiką ir sudaryti palankesnes sąlygas pažangiosios praktikos skleidimui.

4.2 Atsakydama į EESRK rekomendacijas Komisija pranešė, kad ji sutinka su dviem EESRK teiginiais dėl svarbaus metropolinių zonų vaidmens siekiant Lisabonos strategijos tikslų ir dėl to, kad nėra patikimų lyginamųjų duomenų apie šiuos teritorinius vienetus Europos mastu⁽⁶⁾.

4.3 Nepaisant šio bendro požiūrio, Komisija nepradėjo taikyti tikslingesnių ir labiau integruotų metodų metropolinių zonų klausimu. Miestų politika yra nuosekliai įgyvendinama, tačiau joje nedaromas skirtumas tarp „miestų“ ir „metropolinių zonų“. Statistikos įstaigų teikiami duomenys yra nepakankami ir rengiami pagal nacionalines nuostatas. Jų vis dar negalima palyginti Europos mastu.

⁽⁵⁾ EESRK nuomonė dėl *Imigracijos Europos Sąjungoje ir integracijos politikos: regionų ir vietos valdžios institucijų bei pilietinės visuomenės organizacijų tarpusavio bendradarbiavimas*, OL C 318, 2006 12 23, p. 128.

⁽⁶⁾ Nuoroda į Komisijos Regioninės politikos generalinio direktorato atsakymą į EESRK nuomonę savo iniciatyva dėl *Europos metropolinių zonų: socialinės ir ekonominės pasekmės Europos ateičiai*.

5. Nacionalinės diskusijos ir iniciatyvos

5.1 Pastaruoju metu buvo imtasi keletu nacionalinių ir regioninių iniciatyvų, kuriose pabrėžiamas metropolinių zonų raida. Dažnai šios iniciatyvos apima įvairias priemones, kurias naudojant remiamas geriau suderintas infrastruktūros vystymas, erdvinis planavimas, ekonominiai ir socialiniai aspektai, taip pat transporto ir telekomunikacijų infrastruktūros tarp pačių metropolinių zonų, vystymas. Toliau pateikiama keletas konkrečiose valstybėse įgyvendinamų iniciatyvų pavyzdžių. Ši apžvalga, be abejonės, nėra baigtinė.

5.1.1 Nuo 1993 m. **Vokietijoje** vyksta išsami diskusija dėl metropolinių zonų. Siekiant tinkamai ir objektyviai parengti didelių metropolinių zonų atliekamų funkcijų sąrašą ir suskirstyti tokias zonas pagal šį sąrašą, buvo atliekami universitetiniai tyrimai ir rengiamos diskusijos.

5.1.1.1 Šie Vokietijoje atliekami moksliniai tyrimai sudarė prielaidas pakeisti tradicinį požiūrį, kai nacionaliniame žemėlapyje vaizduojami miestai, savivaldybės ir žemės (vok. — *Länder*), į alternatyvų požiūrį, pagal kurį pateikiamas naujai pavaizduotas Vokietijos žemėlapis (vok. — *Leitbilder*). Remiantis gairėmis ir veiksmų programomis, numatytais teritorijų planavimo politikoje (1992 ir 1995 m.), kurioje pabrėžiama metropolinių zonų svarba ir paskirtis, 2006 m. birželio 30 d. buvo priimtas tarpžinybinės konferencijos, kuriai priklauso federacijos ir žemių teritorijų planavimo ministrai, sprendimas, pagal kurį Vokietijoje yra 11 metropolinių regionų. Pirmoji tarpžinybinė konferencija šiuo klausimu įvyko 2003 m.

5.1.1.2 Vokietijos metropolinių zonų žemėlapis atskleidžia esantį nesuderinamumą tarp dabartinio administracinio suskirstymo ir geografinių metropolinių zonų ribų. Pavyzdžiui, Niurnbergo metropolinis regionas apima Niurnbergo miestą ir visas aplinkines miesto tipo gyvenvietes ir kaimo bendruomenes. Kiti regionai, pavyzdžiui, Frankfurtas/Reinas/Mainas ir Hamburgas, iš dalies apima kelių žemių teritoriją. Dar kiti, pavyzdžiui, Miunchenas ir Rūro sritis, priklauso tai pačiai žemei. Daugeliu atveju į regionus skirstoma pagal temas, pavyzdžiui, kultūros, sporto, tvarumo ir kraštovaizdžio srityse. Visais atvejais teritorija apima didesnius ar mažesnius miestus ir kaimo vietas. Taip galima aiškiai nustatyti aptariamų metropolinių zonų teritorijų ribas.

5.1.1.3 (Kol kas) nėra numatyta jokių specialių nacionalinių priemonių. Buvo paprašyta, kad metropolinių zonų atstovai apibūdintų ir pademonstruotų savo specifinius aspektus. Siekiama Vokietijos metropolines zonas vystyti kaip autonominius vienetus Europos ir tarptautinėje aplinkoje. Akivaizdu, kad nacionalinė politika, pavyzdžiui, geležinkelių ar aviacijos, galėtų būti naudojama šiems aukštesniams zonų tikslams pasiekti.

5.1.1.4 Siekiant paremti šio naujo požiūrio teisėtumą, metropolinių zonų buvo paprašyta sukurti demokratinę atstovavimo sistemą, atsižvelgiant į kiekvienos jų ypatybes ir siekiamus tikslus. Jos gali laisvai apsispręsti dėl procedūrų tiesioginiu balsavimu kaip Štutgarte arba netiesioginiu atstovavimu kaip Niurnbergo regiono miestuose ir savivaldybėse.

vimu kaip Štutgarte arba netiesioginiu atstovavimu kaip Niurnbergo regiono miestuose ir savivaldybėse.

5.1.1.5 Tokių metropolinių zonų — nors jų ypatumai ir skiriasi — atveju reikia aptarti šiuos politikos tikslus: konkurencingumui reikalingos kritinės masės užtikrinimas, veiksmingo valdymo sąlygų sukūrimas, atsakomybės sričių pasidalijimo išaiškinimas, policentrinės erdvinės organizacijos sukūrimas, tinkamos pusiausvyros tarp miestų plėtros ir kaimo vietovių apsaugos suradimas, transporto infrastruktūros vystymas ir mobilumo užtikrinimas, naujovių diegimo ir verslo centrų rėmimas, technologinių „pavojų“ ir stichinių grėsmių valdymas, būtinų viešųjų investicijų gavimas, tarptautinės prieigos gerinimas, regiono populiarinimo užtikrinimas.

5.1.2 **Jungtinėje Karalystėje** susidomėjimas aktyvesniu metropolinių zonų vystymu atsirado amžiaus pradžioje. 2004 m. buvo paskelbtas vyriausybės memorandumas dėl metropolinių zonų, išskyrus Londoną, konkurencingumo (?). Buvo siekiama sudaryti sąlygas „miestų-regionų“ autonomijai tarptautinėje aplinkoje stiprinti. Tačiau procesas nutrūko iš esmės dėl neigiamų referendumo rezultatų dėl Niukastlio regiono regioninės asamblėjos įsteigimo.

5.1.2.1 Šiuo metu JK daugiausiai diskutuojama dėl dviejų aspektų: atsakomybės sričių padalijimo tarp nacionalinio ir regioninio lygmens bei tankiausiai apgyvendintų miestų ir municipalitetų pripažinimo būsimomis metropolinėmis zonomis. Tačiau kol kas neatsisakoma minties kurti miestus-regionus. Nepaisant dviprasmiškumo vykstančiose diskusijose, šiuo klausimu netrukus bus išleista baltoji knyga ir rengiama nauja, pripažintais kriterijais pagrįsta, į Vokietijos modelį panaši erdvinės organizacijos forma.

5.1.2.2 Privalome atskirti decentralizavimo politiką ir paramą metropolinėms zonoms vystyti. Pastarajai sričiai būdingas lankstumas, ir yra sudaryti savivaldybių aljansai, siekiant kuo geriau išnaudoti galimybes ir priimti bendrus iššūkius. Šiaurės keliu vadinama iniciatyva, vystoma Šiaurės Anglijoje (Mančesteris, Liverpulis, Lidsas, Šefildas, Niukaslis ir Jorkas) pagal principą „iš apačios į viršų“, yra tinkamas tokio proceso pavyzdys. Vykstant tokiai plėtrai daugelis susitarimų sudaroma metropolinės zonos viduje.

5.1.2.3 Kaip atsakas į vietines ir regionines iniciatyvas būtinas ir principas „iš viršaus į apačią“, nes daugelis strateginių sprendimų gali būti priimami tik bendru sutarimu. Tokie sprendimai gali būti priimami parengiant tokias tris darbotvarkes: konkurencijos darbotvarkę geriausiems ir prasčiausiems regionams remti, socialinę darbotvarkę, skirtą mažiau palankias sąlygas turintiems gyventojams, ir aplinkosaugos darbotvarkę, kuri apimtų gyvenimo kokybės gerinimo ir gamtos išteklių išsaugojimo priemones. Šiose trijose srityse metropolinės zonos yra laikomos tinkamiausiu geografiniu lygmeniu minėtoms politikos sritims įgyvendinti.

(?) *Konkurencingi miestai: kokia pagrindinių miestų būklė?* (Pagrindiniai miestai — tai už Londono ribų esančios metropolinės zonos, dažniausiai — šalies Šiaurės Rytuose).

5.1.3 **Prancūzijoje** tokio pobūdžio diskusijos vyksta nuo 1960 m. Iki dabartinio laikotarpio buvo imtasi labai nedaug konkrečių priemonių, kadangi buvo nepakankamai įvertintas diskusijų politinis aspektas. Kalbant bendriau, toks politinio aspekto stygius pastebimas visoje Europoje.

5.1.3.1 2004 m. DIACT⁽⁸⁾ paskelbė metropolinių projektų, kuriuose būtų numatytas bendradarbiavimo tarp didelių miestų skatinimas ir metropolinių regionų ekonominio vystymosi rėmimas, konkursą. Iš atitinkamų ministerijų direktorių ir ekspertų sudaryta taryba atrinko penkiolika vietinės valdžios institucijų parengtų metropolinių projektų. Projektai buvo baigti 2006 m. 2007 m. metropolinių projektų sutartims bus paskirta finansinė valstybės parama, skirta struktūrinių priemonių įgyvendinimui. Šiais veiksmais DIACT pripažįsta svarbų metropolinių regionų vaidmenį regionų konkurencingumo srityje.

5.1.4 **Italijoje** ir **Ispanijoje** regionalizacijos srityje daroma pažanga. Ši raida, nors tiesiogiai ir nėra susijusi su metropolinėmis zonomis, sukuria naujas (teisines) metropolinių zonų valdymo galimybes.

5.1.4.1 1990 m. Italijoje išleistame įstatyme taikant metodą „iš viršaus į apačią“ buvo nustatyta 14 metropolinių zonų. Įstatymas nebuvo įgyvendintas. 1999 m. nauju įstatymu įteisintos „iš apačios į viršų“ iniciatyvos siekiant sukurti metropolines zonas. Bolonijos regione buvo sukurta viena asamblėja, kuri apima 20 savivaldybių ir turi bendrą biudžetą. Galiausiai, 2001 m. po konstitucinės reformos buvo įteisintas trijų metropolinių zonų aplink Romą, Neapolį ir Milaną sukūrimas. Šios reformos įgyvendinimas neseniai buvo atnaujintas.

5.1.4.2 Ispanijoje teritorines diskusijas lemia regioninė autonomija. Šioje srityje autonominės bendruomenės turi išskirtinius įgaliojimus. Dėl to šios bendruomenės yra atsakingos ir už metropolines zonas. Kartu su pagrindinių miestų stiprinimo procesu vyksta ir centrinės valdžios, autonominių bendruomenių ir metropolinių zonų, pavyzdžiui, Madrido, Barselonos ir Valensijos, jėgų išbandymas. Atskiras modelis yra Bilbao, kurio metropolizaciją vainikavo sėkmė, nes jam būdinga vieša ir privati partnerystė.

5.1.4.3 Metropolinės zonos nėra būdingos tik didelėms valstybėms ir jos neapsiriboja tik viena atskira valstybe. Geriausi to pavyzdžiai yra metropolinė zona susidariusi regione „Centrepe“, kuriam priklauso Viena, Bratislava, Brno ir Gjör, t. y. keturių valstybių regionai (!), ir Kopenhagos ir Malmės metropolinė zona (Danija ir Švedija). Abi šios zonos plečiasi. Nyderlanduose šiuo metu vyksta išsamios diskusijos dėl tinkamiausio aglomeracijos Randstad valdymo, siekiant panaikinti administracinį susiskaidymą, kuris trukdo infrastruktūriniam, erdviniam, socialiniam ir ekonominiam vystymuisi.

⁽⁸⁾ DIACT — Tarpministerinė teritorijų planavimo ir konkurencingumo delegacija (pranc. — *Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires* (buv. DATAR).

5.1.5 Naujose valstybėse narėse vyksta panaši raida, kaip ir pirmiau minėtose šalyse. Lenkijos vyriausybė nustatė keletą metropolinių zonų ar miestų-regionų. Labai vaizdingas pavyzdys yra Katovicų regionas, kuriam neseniai buvo suteiktas specialus metropolinės zonos statusas. Tačiau dėl tinkamo regioninio valdymo stygiaus miestų ir didmiesčių vystymasis dažniausiai vyksta nekontroliuojamai, todėl padrikai. Dėl šios priežasties tam tikri didmiesčiai stengiasi pasinaudoti decentralizuotos politikos tradiciją puoselejančių šalių praktika ir patirtimi.

5.1.6 Būdami gerai matomi ir aktyvūs vietos ir regionų lygio verslo atstovai, prekybos ir pramonės rūmai (PPR), ypač esantys sostinėse ir miestuose-regionuose, taip pat dalyvauja metropolizacijos procese. Prekybos rūmai prisideda prie savo regionų patrauklumo ir ekonominės bei kultūrinės įtakos didinimo, taip pat nepalikdami nuošalyje gyvenimo kokybės ir aplinkosaugos klausimų.

6. Europinės tendencijos

6.1 ES lygiu José Manuel Barroso pirmininkaujamos Komisijos prioritetinis tikslas yra Lisabonos strategijos įgyvendinimas. Šiuo procesu suinteresuoti visi Komisijos nariai. Regioninės politikos generalinis direktoratas Lisabonos strategiją laiko „naujos pakraipos“ regioninės politikos, kurios priešakyje yra miestų vystymasis, šerdimi.

6.1.1 Visiems ES programomis besinaudojantiems regionams prioritetais tapo „Lisabona“ ir miestų vystymasis. Šios programos nėra skirtos vien tik metropolinėms zonomis. Joms viena tinkamiausių programų yra programa URBACT.⁽⁹⁾

6.1.2 Be Regioninės politikos generalinio direktorato, specialias dažnai metropolinėms zonomis svarbias programas vykdo ir kiti generaliniai direktoratai, pavyzdžiui, Mokslinių tyrimų generalinis direktoratas ir Transporto generalinis direktoratas, kadangi jiems taip pat labiau nei anksčiau stiprią įtaką daro Lisabonos tikslai. Metropolinės zonos nėra tiesiogiai susijusios, tačiau visos miestų veiklos rezultatų gerinimo programos tinka ir metropolinėms zonomis.

6.1.3 2006 m. birželio mėn. Tarybos darbo grupė paskelbė pirmąjį Teritorinės darbotvarkės projektą⁽¹⁰⁾. Dokumente pateikiamas geras Europos visuomenės urbanizacijos tendencijų aprašymas. Vis dėlto trūksta aiškaus miestų ir metropolinių zonų atskyrimo.

⁽⁹⁾ Komisija kaip tik rengia vadovą miesto klausimais.

⁽¹⁰⁾ *Europos Sąjungos teritorijos būklė ir perspektyvos: siekiant stipresnės Europos teritorinės sanglaudos atsižvelgiant į Lisabonos ir Geteborgo strategijų tikslus*, preliminarus dokumento projektas, 2006 m. birželio 26 d.

6.2 Kelete neoficialių teritorijų planavimo ministrų tarybos posėdžių buvo diskutuojama apie (didelių) miestų problemas⁽¹⁾. Pagal šiuo metu galiojančios Sutarties antraštinės dalies „Aplinka“ 175 straipsnio 2 dalį teritorijų planavimas priklauso Sąjungos kompetencijai⁽¹²⁾.

6.3 **Europos Parlamentas**⁽¹³⁾ pabrėžia, kad miestuose ir miestų aglomeracijose arba rajonuose gyvena 78 proc. visų Europos Sąjungos gyventojų ir kad miestams būdingi didžiausi ir dažniausiai pasitaikantys sunkumai bei juose kuriama ateitis. Parlamentas mano, kad miestai yra svarbiausi regionų ir vietos lygio vystymosi bei Lisabonos ir Geteborgo tikslų siekimo veikėjai.

6.3.1 Europos Parlamentas ragina visus tiesiogiai ir netiesiogiai su miesto klausimais susijusius Komisijos generalinius direktoratus derinti savo veiklą, siekiant nustatyti konkrečias miestų problemas visose veiksmų srityse ir bendrai pristatyti teigiamą įgyvendinamų politikos krypčių poveikį. Parlamentas siūlo įsteigti tarpžinybinę darbo grupę ir paskelbti „teritorinį dialogą“.

6.4 **Regionų komitetas** vis primygtiniau stengiasi atkreipti Europos institucijų dėmesį į problemas, su kuriomis susiduria metropoliniai regionai. Komiteto išvados grindžiamos tais pačiais susirūpinimą keliančiais faktais ir principais, kaip ir Europos Parlamento bei EESRK išvados.

6.4.1 Regionų komitetas pabrėžia „funkcionalių regionų“ realijas ir partnerių bendradarbiavimą peržengiant administracines ribas — nacionalines, regionines ir vietines, — kuris, įgyvendinant ES politikos kryptis, turėtų būti remiamas specialiomis paskatomis, pavyzdžiui, remiant strateginio vystymo projektus, apimančius didelę teritoriją. Labai svarbu kurti naujus ir stiprinti esamus metropolinių zonų ir miestų teritorijų tinklus,

⁽¹⁾ Pirmasis neoficialus teritorijų planavimo ir vidaus reikalų ministrų tarybos posėdis, kuriame buvo išsamiai diskutuojama apie miestų problemas, buvo surengtas 2004 m. lapkričio mėn. Roterdame. Po jo, 2005 m. gegužės mėn. įvyko Liuksemburgo neoficialus ministrų tarybos posėdis dėl *ES teritorijos būklės ir perspektyvų*. Kitas neoficialus ministrų tarybos posėdis įvyks 2007 m. gegužės mėn. Leipceje.

⁽¹²⁾ 175 straipsnis

„1. Taryba 251 straipsnyje nustatyta tvarka, pasikonsultavusi su Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu bei Regionų komitetu, sprendžia, kokių veiksmų Bendrijai reikia imtis, kad būtų pasiekti 174 straipsnyje nurodyti tikslai.

2. Nukrypdoma nuo 1 dalyje numatytos sprendimų priėmimo tvarkos ir nepažeisdama 95 straipsnio, Taryba, remdamasi Komisijos pasiūlymu ir pasikonsultavusi su Europos Parlamentu, Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu bei Regionų komitetu, vieningai priima:

a) iš esmės fiskalinio pobūdžio nuostatas;

b) priemones, turinčias įtakos:

— miestų ir kaimų planavimui,
— kiekybinio vandens išteklių valdymo priemonėms arba tiesiogiai ar netiesiogiai tų išteklių buvimui,
— žemės naudojimui, išskyrus atliekų tvarkymą;

c) priemones, turinčias nemažai įtakos valstybėms narėms, kai šios renkasi skirtingus energijos šaltinius ir savo energijos tiekimo bendrą struktūrą.“

⁽¹³⁾ Europos Parlamentas. 2005 spalio 13 d. *Rezoliucija dėl urbanistinio aspekto plėtros kontekste*, OL C 233, 2006 9 28, p. 127.

ypač vykdant dabartiniu planavimo laikotarpiu Interreg III iniciatyva išvystytą bendradarbiavimą, kuris bus įgyvendintas 2007-2013 m. laikotarpiu siekiant teritorinio bendradarbiavimo tikslo⁽¹⁴⁾.

6.5 2006 m. kovo ir rugsėjo mėn. deklaracijose METREX tinklas⁽¹⁵⁾ pabrėžė, kad reikia apibrėžti metropolines zonas ir jas pripažinti svarbiausiais Europos Sąjungos Teritorinės darbotvarkės elementais. Jis ragina Europos lygiu surinkti lyginamuosius duomenis apie metropolines zonas. Be to, jis prašo Komisijos parengti žaliąją knygą, kuri apimtų tris pagrindinius aspektus: ekonominį konkurencingumą, socialinę sanglaudą ir aplinkos apsaugą. METREX tinklas mano, kad kai kurias svarbias problemas, su kuriomis susiduria Europa, pavyzdžiui, klimato kaita, gyventojų senėjimas ar imigracija, galima veiksmingai ir integruotai išspręsti tik metropoliniu lygmeniu. Be to, jis mano, kad metropolinės zonos gali suvaidinti svarbų vaidmenį įgyvendinant Lisabonos tikslus, ypač susisijusius su Europos konkurencingumo užtikrinimu pasauliniu mastu.

6.6 Per pastaruosius 15 metų smarkiai išaugo **Bruselyje atstovaujamų regionų** skaičius⁽¹⁶⁾. Jų rengiamose konferencijose dažnai aktyviai diskutuojama apie metropolinių zonų vystymąsi ir rodiklius.

6.7 Buvo įkurta Bruselyje atstovaujamų regionų grupė „Lisabonos regionai“.

6.8 Pastaraisiais metais pagal ESPON programą buvo gauti išsamesni duomenys, informacija, rodikliai ir pranešimai apie Europos regionus. Nepaisant to ir atsižvelgiant į faktą, kad regioninės administracinės ribos labai skiriasi nuo metropolinių zonų ribų, tokio — nors ir kokybiško — darbo rezultatai už metropolinių zonų vystymą, planavimą ir valdymą atsakingiems asmenims nesuteikia informacijos ir tyrimų, kurie tokiems asmenims yra būtini, siekiant nustatyti tinkamiausias politikos sritis tokių zonų galimybėms didinti.

6.9 Regioninės politikos generalinis direktoratas ir Eurostatas, siekdami surinkti patikimus ir palyginamus rodiklius, pradėjo projektą „Miestų auditas“, vykdomą tam tikruose miestuose⁽¹⁷⁾. EESRK teigiamai vertina pastangas surinkti duomenis apie metropolines zonas. Tačiau pateiktos informacijos pobūdis neleidžia jos naudoti plačiu mastu⁽¹⁸⁾.

⁽¹⁴⁾ Regionų komiteto nuomonė dėl *Sanglaudos politikos ir miestų: miestų ir aglomeracijų indėlis skatinant regionų ekonomikos augimą ir darbo vietų kūrimą*, OL C 206, 2006 8 29, p. 17.

⁽¹⁵⁾ METREX — Europos metropolinių regionų ir zonų tinklas, t. y. asociacija, vienijanti apie penkiasdešimt didelių metropolinių regionų.

⁽¹⁶⁾ Nuo 20 1990 m. iki 199 2006 m.

⁽¹⁷⁾ Nustatyti trys geografiniai lygiai: centrinis miestas, didesnė metropolinė zona (DMZ) ir miesto kvartalas. Pasak už projektą atsakingų pareigūnų, DMZ apytikriai atitinka funkcionalių metropolinių regioną.

⁽¹⁸⁾ Faktiškai, santykinai nedaug rodiklių pateikiama visoms DMZ tais pačiais metais. DMZ geografinės ribos nustatomos pagal nacionalinius kriterijus. Tai neužtikrina palyginamojo rodiklių pobūdžio Europos lygiu. Šie apribojimai iki šiol nebuvo skelbti. Rodikliai pateikiami ne naujų metų (naujausi rodikliai — 2001 m.). Šiuo metu Eurostatui skiriamos lėšos įgyvendinti šiam dideliame projektui, į kurį įeina 27 valstybės, 258 miestais, 260 DMZ ir 150 rodiklių, be abejonės, yra nepakankami.

7. Vykstanti aktyvi diskusija

7.1 EESRK pažymi, kad pastaraisiais metais diskusijos dėl metropolinių zonų itin suaktyvėjo dėl dviejų priežasčių. Viena vertus, didmiesčių skaičiaus didėjimas visame pasaulyje parodė, kad labai sparčiai vystosi nauja metropolinė organizacija⁽¹⁹⁾. Kita vertus, diskusijas skatina pripažįstamas ryšys tarp didelių metropolinių zonų ekonominio, socialinio ir aplinkos vystymosi bei Lisabonos strategijos.

7.2 Politinės ir socialinės diskusijos dėl tinkamiausių metodų vyksta visose valstybėse narėse, nepriklausomai nuo jų dydžio ir vystymosi lygio.

7.3 Visų pirma šios diskusijos vyko atsižvelgiant į nacionalinius aspektus. Tačiau daugeliu atvejų valdžios institucijos pripažįsta, kad tam tikrų metropolinių zonų tikroji teritorija nesutampa su nacionalinėmis ribomis. Jau buvo pateikti Kopenhagos/Malmės ir Vienos/Bratislavos pavyzdžiai, tačiau reikėtų paminėti ir kitas Prancūzijos valdžios institucijų nustatytas metropolines zonas: Mecas/Liuksemburgas/Sarbrukenas ir Lilis/Courtrai. Visoje Sąjungos teritorijoje auga pasienio regionų, galinčių tapti metropolinėmis zonomis, skaičius.

7.4 Nors diskusijos pastaraisiais metais suaktyvėjo, EESRK pažymi, kad šios naujos struktūros dar yra ankstyvos stadijos.

7.5 Didžioji dauguma miestų ir metropolinių zonų, norinčių įtvirtinti savo svarbą Europos ir tarptautiniu lygiu, duomenis apie save pateikia naudodamiesi nacionaliniais ir regioniniais skaičiais ir ne visuomet žino savo pačių teritorijos tikrąjį dydį. Viena to priežasčių yra tarp metropolinių zonų ir administracinio (-ų) regiono (-ų) esantys skirtumai.

7.6 EESRK pažymi, kad, nepaisant skirtingų nacionalinių ir regioninių metodų, yra aiškus sutarimas dėl susijusių problemų. Dažniausiai diskutuojama dėl šių problemų:

- kritinio metropolinių zonų, miestų-regionų ar miestų ir savivaldybių tinklo dydžio;
- miesto vietovių ir kaimo vietovių, sudarančių metropolinę zoną, pusiausvyros;
- metropolinių zonų funkcijų;

- švietimo ir mokymų;
- kūrybiškumo, mokslinių tyrimų ir naujovių;
- verslo susivienijimų ir įmonių konkurencingumo tarptautinėse rinkose;
- tarptautinių investicijų pritraukimo ir sąlygų joms sudarymo;
- pagrindinės infrastruktūros, jos finansavimo ir viešosios bei privačios partnerystės;
- Europoje ir visame pasaulyje metropolines zonas jungiančių transporto ir telekomunikacijų tinklų;
- kultūros įtakos;
- daugiakultūrinės visuomenės (imigracijos) ir problemų, susijusių su skurdu ir atskirtimi;
- galimybių įsidarbinti ir darbo vietų kūrimo;
- pramoninės gamybos ir didelės pridėtinės vertės paslaugų;
- klimato kaitos, energijos efektyvumo, taršos mažinimo ir atliekų tvarkymo;
- su gamybos restruktūrizavimu susijusio apleistų zonų valymo nuo taršos ir naujo jų vystymo;
- nesaugumo, nusikalstamumo ir tarptautinio terorizmo pavojų mažinimo;
- skirtumų tarp regionui priklausančių teritorijų mažinimo ir centro ir periferijos partnerystės bei
- sudėtingos valdymo problemos.

7.7 Gyventojai ne visada jaučia, kad jie gyvena metropolinėje zonoje. Europos metropolinėms zonomis trūksta politinio teisėtumo. Anksčiau sukurtos administracinės struktūros nebetenkina reikalavimų (jos priklauso praėjusiems laikmečiams), tačiau nacionalinės vyriausybės yra linkusios taikstyti su suinteresuotų subjektų, ypač dabartinių politinių ir administracinių organų, priešiniams naujoms struktūroms. Be to, metropolinės zonos susiduria su itin didelėmis problemomis. Kad būtų galima jas įveikti ir tinkamai valdyti šiuos pokyčius, beveik visur būtina sukurti naują valdymo sistemą siekiant bendros strategijos.

2007 m. balandžio 25 d., Briuselis.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

Pirmininkas

Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁹⁾ Šiandieną miestuose gyvena daugiau nei 3 milijardai asmenų, 400 didmiesčių gyventojų skaičius viršija 1 milijoną tuo tarpu, kai praėjusiame amžiuje tokių didmiesčių buvo tik 16.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Teritorinės darbotvarkės

(2007/C 168/03)

Federalinė transporto, statybos ir miestų plėtros ministerija Tarybai pirmininkausiančios Vokietijos vardu 2006 m. lapkričio 7 d. paprašė Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetą parengti tiriamąją nuomonę dėl *Teritorinės darbotvarkės*.

Ekonominės ir pinigų sąjungos, ekonominės ir socialinės sanglaudos skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2007 m. kovo 20 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas Luis Miguel Pariza.

435-oje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2007 m. balandžio 25-26 d. (2007 m. balandžio 25 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę vieningai.

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 EESRK nori padėkoti Tarybai pirmininkaujančiai Vokietijai už parengiamąjį darbą ir pastangas konsultuotis dėl Teritorinės darbotvarkės ir užtikrinti jos skaidrumą.

1.2 EESRK mano, kad jau laikas nuo dabartinio neoficialaus koordinavimo Taryboje etapo pereiti prie naujo, pagrįsto glaudesniu politiniu bendradarbiavimu. Atsižvelgiant į atliktą darbą ir naujas ESPON planuojamas priemones, turėtų būti daromi tolesni žingsniai integracijos link suteikiant Komisijai aiškius įgaliojimus, kuriais remdamasi ji galėtų įgyvendinti savo iniciatyvos teisę.

1.3 EESRK mano, kad, pasibaigus Taryboje vykstantiems svarstymams dėl Teritorinės darbotvarkės, turėtų būti priimti konkretesni politiniai sprendimai, o norint to pasiekti, reikia, kad šiame procese aktyviau dalyvautų Europos Komisija, kadangi ji geriausiai gali užtikrinti skirtingų Europos Sąjungos teritorinės sanglaudos koncepcijų nuoseklumą ir suderinamumą.

1.4 Norint ES lygiu įgyvendinti teritorinės sanglaudos tikslą, būtina Komisijoje turėti atskirą stiprų skyrių, kuris analizuotų, vertintų ir teiktų politinius pasiūlymus, patvirtinančius europinės teritorinės sanglaudos koncepcijos papildomą naudą.

1.5 Komitetas siūlo užtikrinti šios veiklos tęstinumą pasibaigus Vokietijos pirmininkavimui. Komisija turėtų išnagrinėti, apibendrinti ir įgyvendinti Teritorinę darbotvarkę remdamasi veiksmų programa, kurioje būtų atsižvelgiama į valstybių narių ir regionų įgaliojimus teritorijų planavimo srityje.

1.6 Šiuo metu Europos Komisija rengia ketvirtąją ataskaitą, kurioje turėtų būti išnagrinėtas Bendrijos lėšų teritorinis poveikis ir nustatytos sanglaudos politikos ir Teritorinės darbotvarkės tikslų sąsajos. EESRK nuomone, priėmus Sutartį dėl Konstitucijos, reikėtų skatinti tarpvalstybinio bendradarbiavimo programas.

1.7 Teritorinės darbotvarkės valdymas turėtų būti tolygiai paskirstytas įvairiems vietos administracijos lygiams — vietos, regionų, nacionalinei ir Bendrijos valdžiai, į šią veiklą įtraukiant ir organizuotą pilietinę visuomenę, su kuria turi būti iš anksto konsultuojamasi.

1.8 EESRK siūlo, kad Ministrų Taryba Teritorinei darbotvarkei pirmiausia taikytų atvirąjį koordinavimo metodą, turintį konkrečias gaires, o vėliau, priėmus Sutartį dėl Konstitucijos, šie klausimai būtų nagrinėjami taikant Bendrijos metodą.

1.9 EESRK norėtų, kad ES artimiausiu laiku priimtų Sutartį dėl Konstitucijos, kurioje numatyti teritorinės sanglaudos tikslai, ir siūlo, remiantis bendru sutarimu dėl Teritorinės darbotvarkės, Leipcigo neoficialaus Tarybos posėdžio išvadose rekomenduoti palaiptinui ją įgyvendinti nenurodant, kad ji yra neprivaloma.

1.10 Taigi, EESRK prašo Europos Komisiją pasiūlyti Ministrų Tarybai tęsti Teritorinės darbotvarkės integravimą į dabartinę teisinę bazę.

2. Konsultacija Tarybai pirmininkausiančios Vokietijos prašymu

2.1 Federalinė transporto, statybos ir miestų plėtros ministerija Tarybai pirmininkausiančios Vokietijos vardu 2006 m. lapkričio 7 d. paprašė Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetą parengti **tiriamąją nuomonę dėl teritorinės darbotvarkės**.

2.2 Neoficialiame ministrų susitikime dėl teritorinės sanglaudos ir miestų plėtros, kuris bus surengtas 2007 m. gegužės 24-25 d. Leipcige, Europos ministrai ketina priimti politinį dokumentą **ES teritorinė darbotvarkė (ESTD)** ⁽¹⁾, pagrįstą dokumentu **Teritorijų būklė ir Europos Sąjungos perspektyvos** ⁽²⁾. Šiame pamatiniame dokumente analizuojami pagrindiniai ES iškilę erdvės planavimo iššūkiai ir remiamasi pavyzdžiais, kuriais aiškinami būdai, kaip geriau panaudoti Europos teritorinės įvairovės galimybes siekiant tvaraus ekonomikos augimo. ESTD apims **rekomendacijas**, kaip veiksmingiau panaudoti Europos teritorinę įvairovę, ir **pasiūlymus** dėl erdvės planavimo politikos veiksmų programos.

⁽¹⁾ <http://www.bmvbs.de/territorial-agenda>.

⁽²⁾ http://www.bmvbs.de/Anlage/original_978555/The-Territorial-State-and-Perspectives-of-the-European-Union-Documents.pdf.

2.3 Nuo 1995 m. EESRK toliau išvardytuose dokumentuose rėmė glaudų bendradarbiavimą Europos teritorinio planavimo politikos srityje:

— *Europa 2000+ bendradarbiavimas Europos teritorinio vystymo srityje* — OL C 133, 1995 5 31, p. 4.

— *Teritorinis planavimas ir tarpregioninis bendradarbiavimas Viduržemio jūros regione* — OL C 133, 1995 5 31, p. 32 + priedas (CES 629/94 fin)

— *Europa 2000+ bendradarbiavimas Europos teritorinio vystymo srityje* — OL C 301, 1995 11 13, p. 10.

Kitose, naujesnėse nuomonėse taip pat pritariama didesnam įtraukimui į Europos integracijos teritorinę dimensiją ir didesnam dėmesiui jai:

— *Europos didmiesčių vietovės: socialinis ir ekonominis poveikis Europos ateičiai* — OL C 302, 2004 12 7, p. 101.

— *Teminė miesto aplinkos strategija* — OL C 318, 2006 12 23, p. 86.

— *Struktūrinės politikos poveikis ir pasekmės Europos Sąjungos sanglaudai* — CESE 84/2007.

— *Būsto ir regioninė politika* — CESE 42/2007.

3. Teritorinė darbotvarkė — nuo žodžių prie darbų

3.1 Pirmasis neoficialus ministrų susitikimas dėl teritorijų planavimo ir apskritai teritorinės politikos buvo surengtas 1989 m. Nante.

3.2 Tokio pobūdžio susitikimai rengiami kas šeši mėnesiai besikeičiančių ES pirmininkaujančių valstybių iniciatyva. 1993 m. Lježe įvykusiame susitikime buvo nuspręsta parengti **Europos erdvės plėtros perspektyvą (EEPP)** ⁽³⁾, kuri buvo priimta 1999 m. Potsdame ir kurioje numatyta **bendra rekomenduojama** už teritorijų planavimą ir teritorinę politiką atsakingų ministrų neoficialių susitikimų **struktūra**.

3.3 2004 m. lapkričio mėn. Roterdame surengtame neoficialiame ministrų susitikime dėl teritorinės sanglaudos ministrai susitarė į darbotvarkę įtraukti suvestinio dokumento **Teritorijų būklė ir Europos Sąjungos perspektyvos** rengimą.

3.4 **Teritorinė darbotvarkė — tai strateginė programa**, nustatanti ES teritorijų vystymo prioritetus. Ji prisideda prie ekonomikos augimo ir tvaraus vystymosi stiprindama teritorinę sanglaudą, kuri gali būti apibūdinta kaip sanglaudos politikos gebėjimas prisitaikyti prie poreikių ir ypatumų, susijusių su konkrečiais geografiniais sunkumais ir galimybėmis, ir užtikrina subalansuotą ir tvarų ES teritorijos vystymąsi.

3.5 **Teritorinės sanglaudos tikslas** buvo įtrauktas į 2003 m. birželio mėn. Sutarties dėl Konstitucijos Europai

projekto III-116 straipsnį kaip trečiasis ekonominės ir socialinės sanglaudos politikos aspektas. Teritorinis Bendrijos politikos krypties aspektas taip pat nagrinėjamas Trečiojoje sanglaudos ataskaitoje, kurią 2005 m. pateikė Komisija. Šis naujas teritorinis sanglaudos aspektas įtrauktas ir į 2006 m. priimtas Bendrijos sanglaudos politikos strategines gaires.

3.6 2005 m. gegužės mėn. Liuksemburge surengtame neoficialiame ministrų susitikime ministrai patvirtino šias **Teritorinės darbotvarkės temas ir prioritetus**:

— miestų vystymo pagal policentrinį modelį skatinimas;

— miesto ir kaimo vietovių partnerystės stiprinimas;

— tarpnacionaliniu mastu konkuruojančių pažangių regioninių branduolių skatinimas;

— transeuropinių technologinių tinklų stiprinimas;

— transeuropinio rizikos valdymo skatinimas;

— ekologinių sistemų ir kultūros išteklių stiprinimas.

3.7 **Pagrindinė veikla** turi apimti:

— teritoriniu požiūriu nuoseklesnių ES politikos krypties skatinimą;

— Europos teritorinės sanglaudos priemonių skatinimą;

— teritorinės sanglaudos valstybėse narėse stiprinimą;

— bendrą ministrų veiklą.

4. Europos erdvės plėtros perspektyva (EEPP)

4.1 EEPP — tai **rekomendacinė programa**, bendra įvairioms teritorijų vystymo ir planavimo procese dalyvaujančioms suinteresuotoms šalims (ES, valstybių narių, regionų ir vietos organams), remianti policentrinės Europos teritorinį aspektą ir labai reikalingą ES sektorių politikos „teritorializavimą“. Tai neprivaloma tarpvyriausybė iniciatyva, priimta 1999 m. Potsdame surengtame ministrų susitikime. Praktiškai EEPP buvo įgyvendinama tik kuriant Europos teritorinio planavimo tinklą (ESPON) ⁽⁴⁾ ir netiesiogiai pagal INTERREG programas.

4.2 EEPP **tiksiai**:

— Europos lygmeniu nustatyti pagrindinius teritorinės veiklos principus siekiant tvaraus ir subalansuoto Europos teritorijų vystymo;

— prisidėti prie ekonominės ir socialinės sanglaudos, kuri teritorijoje įgyja tam tikrą formą ir tikrovumą;

— saugoti Europos gamtos išteklius ir kultūros paveldą;

— Europos teritorijoje užtikrinti geriau subalansuotą konkurenciją.

⁽³⁾ <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/g24401.htm>.

⁽⁴⁾ <http://www.espon.eu>.

4.3 Tarpusavyje sąveikauja ir didelį spaudimą teritorijų vystymui daro keturios **pagrindinės sritys**:

- miesto vietovių vystymas. Daugiau nei trys ketvirtadaliai Europos gyventojų gyvena miestuose;
- kaimo ir kalnuotų vietovių, kurios užima maždaug tris ketvirtadalius Europos teritorijos, vystymas;
- transporto ir infrastruktūros pasiskirstymas teritorijoje;
- Europos gamtos ir kultūros paveldo apsauga.

4.4 Remiantis anksčiau išdėstytais tikslais, EEPN nustatytos šios **gairės**:

- policentrinis teritorijų vystymas;
- stipresnė miesto ir kaimo vietovių partnerystė;
- vienodos galimybės naudotis transporto ir ryšių infrastruktūra bei žiniomis;
- apdairus Europos gamtos ir kultūros paveldo valdymas.

4.5 Numatyta keletas **konkrečių priemonių**:

- kiekvienoje valstybėje narėje panaudojant struktūrinius fondus ir įgyvendinant teritorijų planavimo politiką atsižvelgti į EEPN politikos gaires;
- vykdyti bandomąją tarpvalstybinio, tarptautinio ir tarpregioninio bendradarbiavimo veiklą pagal INTERREG;
- atsižvelgti į kitų sektorių politikos kryptis (pvz., transporto) teritorinį poveikį;
- stiprinti Europos bendradarbiavimą miestų planavimo politikos srityje;
- pradėti naudoti Europos teritorinio planavimo tinklą (ESPON).

4.6 ESPON — Europos teritorinio planavimo tinklas

4.6.1 ESPON (Europos teritorinio planavimo tinklas) yra taikomoji mokslinių tyrimų programa teritorijų vystymo srityje, kurią finansuoja INTERREG ir valstybės narės. Programos tikslas — pateikti politikos Europos, nacionaliniu ir regioniniu lygmeniu formuojams sistemingų ir naujų žinių apie teritorines tendencijas ir politikos kryptis, turinčių įtakos Europos regionams ir teritorijoms, poveikį, t.y. žinių, galinčių betarpiškai pagrįsti formuojamas ir įgyvendinamas politikos kryptis.

4.6.2 Visi pagal ESPON programą atlikti taikomieji tyrimai apima 29 Europos šalių teritoriją: 27 ES valstybių narių ir Norvegijos bei Šveicarijos.

4.6.3 Numatyta gerokai padidinti biudžetą: 2000-2006 m. laikotarpiui buvo skirta 7 milijonai eurų, o pagal naują 2013 m. ESPON programą (2007-2013 m. laikotarpiui) skiriama 34 milijonai eurų; ši suma, atsižvelgiant į nacionalinius įnašus, gali siekti 45 milijonus eurų.

5. Pastabos

5.1 Teisinis pagrindas ir Bendrijos metodas

5.1.1 Nagrinėjant bet kurį teritorinį aspektą, svarbiausia, kad bendras Europos metodas atneštų papildomos naudos. Paskutiniai dešimtmečiai įgyta patirtis ir poreikis atsižvelgti į teritorinį Europos integracijos aspektą rodo, kad politikos kryptys, darančios įtaką bendram Europos teritoriniam metodui, turėtų būti palapišnui „sukolektyvintos“.

5.1.2 Europos Sąjunga įgyvendina nemažai Bendrijos politikos kryptis, turinčių poveikį teritoriniu lygmeniu. Paminėtina konkurencijos politika, transeuropiniai transporto tinklai, telekomunikacijos ir energetika, aplinkos politika, žemės ūkio politika, mokslinių tyrimų ir technologijų plėtros politika, regioninė politika, EIB investicijos ir kt. Vis dėlto ES dar trūksta bendro metodo, pagal kurį būtų analizuojamas, vertinamas ir derinamas šių politikos kryptis poveikis Europos teritorijai.

5.1.3 Bendram Europos teritoriniam metodui reikia bendrų europinių tikslų ir gairių. Akivaizdu, kad šios Europos teritorinio planavimo gairės duotų papildomos naudos šiems tikslams: aplinkos apsauga, policentrinis ir tvarus miestų vystymas, transeuropiniai tinklai ir europiniai planai, skirti su gamtiniais, technologiniais ir klimato pokyčiais susijusių nelaimių prevencijai.

5.1.4 Pagal „Bendrijos metodą“ ⁽⁵⁾ Komisija savo iniciatyva arba kitų Bendrijos organų iniciatyva rengia konkrečius pasiūlymus, kuriuos priima Ministrų Taryba, o tam tikrais atvejais — pagal bendro sprendimo procedūrą Ministrų Taryba kartu su Europos Parlamentu.

5.1.5 Kai kurioms politikos kryptims Taryba taikė vadinamąjį „atvirąjį koordinavimo metodą“, numatantį ne tokią intensyvią ir konkrečių politinės veiklos formą kaip Bendrijos metodas. EESRK mano, kad, sprendžiant Teritorinės darbotvarkės klausimus, atvirasis koordinavimo metodas galėtų būti naudingas pirmasis žingsnis prieš pradėdant taikyti Bendrijos metodą. Atvirasis koordinavimo metodas gali būti naudojamas tol, kol bus priimta Sutartis dėl Konstitucijos, numatanti galimybę pasinaudoti Bendrijos metodu.

5.1.6 Tačiau, kaip parodė Europos patirtis kitose politikos kryptyse, ši sistema gali duoti naudą tik tuomet, kai Komisijai skiriamas tikrai aktyvus vaidmuo ir yra nustatyti labai aiškūs tikslai bei gairės.

5.1.7 Koks bebūtų Sutarties dėl Konstitucijos Europai, į kurios III dalies pavadinimą įtraukta teritorinė sanglauda (kuriai EESRK pritaria), likimas, rengiant bendrą Europos teritorinį metodą, jei pripažįstama, kad ši sritis ir toliau priklauso Europos Sąjungos kompetencijai, teisiniu pagrindu turėtų būti laikomi šie dabar galiojančios Sutarties (EB sutarties) straipsniai:

- 2 straipsnis, kuriame Sąjunga kelia sau šiuos tikslus: *skatinti ekonominę ir socialinę pažangą, aukšto lygio užimtumą ir siekti darnios bei tvarios plėtros.*

(5) MEMO/02/102 — <http://europa.eu/rapid/searchAction.do>.

- 16 straipsnis, kuriame kalbama apie socialinę ir teritorinę sanglaudą teikiant visuotinės ekonominės svarbos paslaugas.
- 71 straipsnis, kuriame kalbama apie bendrą transporto politiką.
- 158 straipsnis, kuriame skelbiama, kad, siekdama skatinti visokeriopą darnią plėtrą, Bendrija plėtoja ir vykdo savo veiklą, padedančią stiprinti jos ekonominę ir socialinę sanglaudą.
- 175 straipsnio 2 dalies b punktas, kuriame pažymima, kad Taryba, remdamasi Komisijos pasiūlymu, priima priemones, turinčias įtakos miestų ir kaimų planavimui.

5.2 Regioninė politika

5.2.1 Bendrijos regioninė politika yra viena svarbiausių ekonominės ir socialinės sanglaudos, ekonominės konvergencijos ir apskritai Europos integracijos priemonių.

5.2.2 EESRK visada rėmė šią politiką, kurios tikslas yra sumažinti Europos regionų skirtumus (tai sėkmingai įgyvendinama).

5.2.3 Regioninė politika — viena sėkmingiausių Bendrijos politikos krypčių — turi būti ir toliau vykdoma, nes po plėtos atsirado naujo pobūdžio skirtumų.

5.2.4 Ši regioninė politika nėra nesuderinama (netgi visiškai priešingai) su veiksminga teritorinės sanglaudos politika, siūloma Teritorinėje darbotvarkėje, kuri turi būti įgyvendinama naujuoju 2007-2013 m. laikotarpiu.

5.3 Plėtra

5.3.1 Du pastarieji plėtos etapai lėmė naujus iššūkius Europos teritorijai: valstybių narių skaičius nuo 2004 m. išaugo nuo 15 iki 27, gyventojų skaičius padidėjo 28 proc. (nuo 382 iki 490 milijonų), o plotas — 34 proc. (nuo 3,2 iki 4,3 mln. km²). Šie nauji mastai ir Europos teritorinių savybių įvairovė rodo, kad iškilio neatidėliotina būtinybė apžvelgti šią teritorinę ir geografinę padėtį ir galimus pokyčius.

5.3.2 Du pastarieji plėtos etapai yra didelis teritorinis iššūkis, kurį Europos Komisija privalo nuodugnai išnagrinėti.

5.3.3 Gerokai padaugėjo vidaus ir išorės sienomis atribotų regionų. Pasienio regionai — tai integracijos iššūkis, tačiau kartu ir neabejotina pertvarkos galimybė.

5.4 Europos teritorija

5.4.1 Europos teritorijai tenkantys iššūkiai ir kylantys pavojai turi būti sprendžiami pasitelkus europinį metodą. Neabejotinai

naudinga turėti bendrą Europos teritorijos viziją, todėl šio pobūdžio bendra vizija turėtų būti pripažinta svarbia strategine būtinybe.

5.4.2 Verta pažymėti keletą būdingų šios teritorijos požymių:

- **ištisinė:** be sienų;
- **baigtinė:** neatnaujinama;
- **įvairialypė:** sudaryta iš įvairių dalių;
- **tvari:** nesikeičia staiga;
- **pažeidžiama:** neapsaugota nuo pavojų ir katastrofų;
- **nepanaikinama:** negali staiga pasikeisti jos paskirtis.

Taigi dėl savo fizinės ir geografinės struktūros teritorija yra esminis strateginės reikšmės dalykas. Į Komisijos poveikio įvertinimus reikėtų įtraukti šį teritorinį metodą, dėl kurio reikės bendradarbiauti su ESPON.

5.5 Valdymas

5.5.1 ES turėtų turėti tinkamą valdymo sistemą, kuri užtikrintų įvairių lygmenų teritorinės valdžios veiklos pusiausvyrą, kadangi Europos teritorijoje svarbus vaidmuo tenka ir vietos bei regionų valdžios institucijoms, ir nacionalinėms bei ES lygmens valdžios institucijoms. Turi būti laikomasi subsidiarumo principo ir kartu užtikrintas vientisumas ir holistinis, bendras ir visuotinis metodas.

5.5.2 Pilietinė visuomenė, naudodamasi struktūrinėmis procedūromis, taip pat turėtų įvairiais lygiais dalyvauti socialiniame ir pilietiniame dialoge. Šiuo metu daugelyje valstybių narių ir Europos regionų įsteigtos ekonomikos ir socialinių reikalų tarybos (arba panašūs organai), kurios kartu su socialiniais partneriais ir kitomis pilietinės visuomenės organizacijomis turėtų atlikti svarbų vaidmenį konsultavimo ir valdymo sistemose sprendžiant teritorinio pobūdžio klausimus.

6. Teritorinė darbotvarkė: teritorijų būklė ir Europos Sąjungos perspektyvos

6.1 Teritorinė darbotvarkė pagrįsta dokumentu „Teritorijų būklė ir Europos Sąjungos perspektyvos“, kuriame tiksliau nei dokumentų suvestinėje kiekviena šešis mėnesius Tarybai pirminkavusi valstybė narė pateikė savo pasiūlymus. Dokumente yra 197 punktai, kuriuose išvardyti visi su teritorija susiję iššūkiai, todėl tai ypač naudingas vadovas, kurio pagrindu Komisija turėtų pateikti pasiūlymą dėl veiksmų plano.

6.2 Siekiant įgyvendinti Europos kompleksiško idėjų remiantis 8 straipsnyje išvardytomis ES teritorinės strategijos gairėmis, Teritorinė darbotvarkė turėtų apimti valstybių narių teritorines strategijas, joje turėtų būti atsižvelgiama į kitų Bendrijos politikos krypčių teritorinį aspektą siekiant papildomumo ir sinergijos.

6.3 Rengiant ES teritorinę darbotvarkę daugiausia dėmesio turėtų būti skiriama ekonominio, socialinio ir aplinkos tvarumo principais pagrįstam požiūriui.

7. Teritorinės darbotvarkės tikslai

7.1 Teritorinė sanglauda

7.1.1 Teritorinės sanglaudos tikslas yra įdiegti Europos teritorinį metodą, kuris taptų pagrindu, kuriuo remiantis būtų suderinti valstybių narių ir regionų parengti ir įgyvendinami teritorijų strateginiai planai.

7.1.2 Visų pirma daugiausia dėmesio turėtų būti skirta teritorijų planavimui poveikį darantiems teritorinės sanglaudos klausimams; antra, klausimams, susijusiems su miestų ir regionų planavimu. Kaip 1994 m. nurodė CEMAT⁽⁶⁾, teritorijų planavimas — tinkamiausia priemonė tvaraus vystymosi uždaviniams įgyvendinti teritorijų lygmeniu.

7.1.3 Taigi, reikėtų imtis priemonių teritorijų planavimo koncepcijai, metodikai ir terminijai išaiškinti. Teritorijų planavimas — daug sričių apimantis ypatingos svarbos metodas, darantis poveikį įvairioms sritims, visų pirma aplinkai, transportui ir ryšiams, būstui, gyvenamiesiems ir pramoniniams statiniams bei kt.

7.2 Ekonominė ir socialinė sanglauda

7.2.1 Atsižvelgdamas į Lisabonos strategijos nuostatas, EESRK siūlo užtikrinti geriau subalansuotą Europos teritorijos ekonominę vystimąsi, kad naudą gautų visi jos piliečiai ir regionai, tarp jų regionai, turintys nuolatinių gamtinių ir struktūrinių kliūčių⁽⁷⁾.

7.2.2 Visuose Europos politikos kryptyse turėtų būti keliamas socialinės sanglaudos uždavinys. EESRK siūlo į Teritorinės darbotvarkės tikslus įtraukti socialinės sanglaudos tikslus, kadangi Europos teritorija — tai vieta, kurioje gyvena žmonės ir kurioje jie įgyvendina savo galimybes bei susiduria su problemomis.

7.2.3 Miestų ir didmiesčių sričių policentrinis vystymas ir konstruktyvus su ja ir su periferinių bei kaimo vietovių vystymu susijusių klausimų sprendimas galėtų padėti pasiekti didesnę socialinę pusiausvyrą Europoje. Teritorinio metodo pagrindiniais tikslais taip pat turėtų tapti kova su skurdu ir socialine atskirtimi, imigrantų integravimas⁽⁸⁾, būsto politikos skatinimas, lygių galimybių užtikrinimas ir aukštos kokybės viešųjų paslaugų sukūrimas.

7.3 Klimato kaita ir gamtiniai pavojai

7.3.1 Visuose naujausiuose pranešimuose dėl klimato kaitos atkreipiamas dėmesys į šios problemos rimtumą. Pasaulinis atšilimas — tikras faktas, o ne kieno nors nuomonė. Pastebima vis daugiau klimato kaitos sukeltų reiškinų. Teritorijų planavimo

sektorius turėtų priimti šį naują iššūkį ir siekti susilpninti bei panaikinti kai kuriuos teritorijoje klimato kaitos sukeltus reiškinus.

7.3.2 Turėtų būti parengtas planas, kaip įveikti galimus pavojus ir gamtines katastrofas Europoje. Tai ne mokslinės fantastikos sritis. Naujausiame ekonomisto sero Nicholas Stern⁽⁹⁾ pranešime, užsakytame Britanijos vyriausybės, akivaizdžiai parodyta, jog kovai su klimato kaita turėtų būti panaudotas 1 proc. pasaulio BVP, kad būtų išvengta su klimato kaita susijusių pasaulinių išlaidų ir rizikos, dėl kurios būtų prarasta 5 proc. pasaulio BVP. Šis skaičius gali pasiekti 20 proc., jei toliau sparčiai plėsis patys žalingiausi atšilimo reiškiniai.

7.3.3 Klimato kaita gali pakenkti sanglaudai ir konkurencinumo didinimui, gyvenimo kokybei ir tvariai plėtrai gerokai anksčiau nei šiuo metu numatyta, kaip patvirtinta naujausiame 2007 m. vasario 2 d. Paryžiuje pristatytame Jungtinių Tautų ekspertų grupės pranešime dėl klimato kaitos. EESRK siūlo į klimato kaitos poveikį atsižvelgti planuojant teritorijas.

7.3.4 Galimai rizikai reikėtų priskirti technologinių katastrofų (radiacinės, cheminės arba bakteriologinės krizės) riziką, sukeltą nelaimingų atsitikimų arba teroristų išpuolių, taip pat reikėtų numatyti galimo masinio gyventojų perkėlimo pavojų.

7.4 Transeuropiniai tinklai

7.4.1 Transeuropinių transporto tinklų (TEN-T) idėja pirmą kartą buvo iškelta devintajame dešimtmetyje kartu su bendrosios rinkos idėja. Kalbėti apie bendrąją rinką ir judėjimo laisvę yra prasmės tik tuo atveju, jei skirtingi nacionaliniai ir regioniniai transporto tinklai bus susieti vienas su kitu šiuolaikiška ir veiksminga visą Europą apimančia infrastruktūros sistema.

7.4.2 Nuo 1992 m. Sutarties XV antraštinė dalis (154, 155 ir 156 straipsniai) buvo skirta transeuropiniams tinklams. Pastarųjų penkiolikos metų veiklos rezultatai nuvilia ar net kelia susirūpinimą. Šiuos neigiamus rezultatus iš dalies galima paaiškinti finansavimo sunkumais ir politinės valios stoka. EESRK apgailestauja, kad vyriausybės pasmerkė politinei užmarščiai 2003 m. Augimo iniciatyvą⁽¹⁰⁾, kurioje buvo numatyta nutiesti svarbiausius transeuropinius tinklus. EESKR kyla klausimas, kaip Europos teritorijos ir jos infrastruktūros koncepcijos nebuvimas susijęs su nepatenkinamais transeuropinių transporto, telekomunikacijų ir energetikos tinklų rezultatais?

7.4.3 EESRK nori pabrėžti, kad vienas pagrindinių uždavinių — užtikrinti, kad visi asmenys ir regionai galėtų tinkamai naudotis transporto tinklais ir juos pasiekti, naudodamiesi subalansuotu paneuropiniu tinklu, užtikrinančiu gerą susisiekimą su mažais miesteliais, kaimo vietovėmis ir salų regionais.

⁽⁶⁾ Europos Tarybos ministrų, atsakingų už teritorijų planavimą, konferencija.

⁽⁷⁾ EESRK nuomonė „Kaip geriau integruoti regionus, turinčius nuolatinių gamtinių ir struktūrinių kliūčių“, 2005 9 8, OL C 221, p. 141.

⁽⁸⁾ EESRK nuomonė dėl imigracijos į ES ir integracijos politikos: regionų ir vietos valdžios institucijų bei pilietinės visuomenės organizacijų bendradarbiavimas, 2006 12 23, OL C 318, p. 128.

⁽⁹⁾ STERNO pranešimas. Seras Nicolas Stern, 2006 12 30, „N. Sterno apžvalginio pranešimo santrauka“. Naujosios ekonomikos fondas.

⁽¹⁰⁾ Briuselio Europos Vadovų Tarybos išvados, 2003 m. gruodžio 12 d., 2-5 punktai.

7.4.4 Šiuo metu Europa neturi tinkamo energetikos (elektros, naftos ir dujų) tinklo. Jei šis tinklas nebus sukurtas, gali būti padaryta didelė žala ekonominei veiklai ir sudarytos nelygios galimybės kol kas šių tinklų neturintiems regionams ir teritorijoms.

7.4.5 Formuojant Europos energetikos politiką, turi būti atsižvelgta į teritorinį aspektą, kad būtų apsaugoti gamtiniai išteklių ir užtikrinta socialinė ir teritorinė sanglauda.

7.4.6 Siekiant įgyvendinti Lisabonos strategiją, visos teritorijos ir piliečiai turėtų turėti galimybę naudotis informacinės visuomenės teikiama nauda ir jos tinklais, laisvo judėjimo mokslo ir mokymosi srityse galimybėmis. Šis principas turėtų tapti vienu svarbiausių ES teritorinės darbotvarkės tikslu.

7.5 Aplinkos apsauga

7.5.1 Tikslas apsaugoti Europos fizinę ir gamtinę aplinką ir biologinę įvairovę gali būti įgyvendintas tik tuo atveju, jei bus patvirtintas visos teritorijos bendras politinis principas. Šiuo požiūriu papildomos naudos Europai klausimas yra itin svarbus.

7.5.2 Teritorinė darbotvarkė turėtų tapti naujos daug veiksmingesnės aplinkosaugos ir biologinės įvairovės išsaugojimo politikos pagrindu ⁽¹⁾.

7.6 Kultūros paveldas

7.6.1 Europa turi milžiniškos reikšmės kultūros paveldą, kurį ES privalo apsaugoti. Europos regionams būdinga didelė kultūros įvairovė, kuri yra kertinis Europos istorijos ir tapatybės akmuo.

7.6.2 Teritorinė darbotvarkė turėtų sudaryti galimybę apsaugoti šį turtingą ir įvairų kultūros paveldą, kuris taip pat yra esminis ekonomikos vystymosi ir socialinės sanglaudos veiksnys.

2007 m. balandžio 25 d., Briuselis.

8. ES teritorinės strategijos gairės

8.1 ES teritorinės strategijos gairės, laikantis subsidiarumo ir proporcingumo principų, turėtų prisidėti prie maksimalaus ekonominio našumo, socialinės sanglaudos ir aplinkos tvarumo tikslų įgyvendinimo.

8.2 Nepažeidžiant valstybių narių ir regionų įgaliojimų teritorijų planavimo politikos srityje, Bendrijos teritorijai skirtos tvarios teritorinės strategijos gairės sudaro Europos teritorijos pavyzdinę sistemą ir turi apibrėžti teritorinės sanglaudos turinį ir prasmę.

8.3 Teritorinės strategijos gairės, skirtos ekonominei, socialinei ir teritorinei sanglaudai pasiekti, visų pirma turėtų apibrėžti:

- Europos koncepciją dėl transporto ir ryšių infrastruktūros, padėsiančios sukurti transeuropinius transporto tinklus (TEN-T);
- Europos koncepciją dėl energetikos politikos, ypač dėl transeuropinių energetikos tinklų (TEN-E);
- Europos koncepciją dėl fizinės ir gamtinės aplinkos apsaugos ir išsaugojimo ypatingą dėmesį skiriant biologinei įvairovei ir kultūros turtams;
- Europos koncepciją dėl kovos su žalingais klimato kaitos sukeltais reiškiniais ir su galimais pavojais bei katastrofomis Europos teritorijoje remiantis bendrąja politika;
- policentrinę ir tvarią regionų ir miestų planavimo koncepciją.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

Pirmininkas

Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁾ EESRK nuomonė dėl Komisijos komunikato „Biologinės įvairovės mažėjimo sustabdymas iki 2010 m. ir jos išsaugojimas ateityje. Ekosistemų funkcijų išsaugojimas žmonių gerovei“ COM(2006) 216 galutinis, OL C ...

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Komisijos ataskaitos: 2005 metų konkurencijos politikos ataskaita

SEC(2006) 761 galutinis

(2007/C 168/04)

Europos Komisija, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 262 straipsniu, 2006 m. birželio 15 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl 2005 metų konkurencijos politikos ataskaitos.

Bendrosios rinkos, gamybos ir vartojimo skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2007 m. kovo 27 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas Istvan Garai.

435-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2007 m. balandžio 25-26 d. (balandžio 26 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 115 narių balsavus už, 40 — prieš ir 12 susilaikius.

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Šioje nuomonėje nebuvo įmanoma aptarti visos Konkurencijos generalinio direktorato veiklos ⁽¹⁾. Trumpai aptarta tik keletas pasirinktų bylų; teismų sprendimai dėl piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi ir atitinkamų susitarimų, susijungimų (koncentracijos) ir valstybės pagalbos bylos visiškai nenagrinėtos, kadangi tokiai analizei reikia nuodugnai ištirti tikslų įmonių elgesį rinkoje ir kaip jį vertina valdžios institucijos. Tačiau iš ataskaitos aiškiai matyti, kad Konkurencijos generalinis direktoratas aktyviai svarsto bylas ir taiko procedūras, stengdamasis rasti tinkamus ir *įgyvendinamus* iškilusių problemų sprendimus. Kritikuotiniais laikytume kai kuriuos sektoriaus svarbos klausimus, susijusius su Lisabonos strategijoje ir lydinčiuose dokumentuose apibūdintais tarptautinio konkurencingumo reikalavimais, kurie visiškai nepateisino Komisijos jiems skirto dėmesio. EESRK nuomone, ši teiginį iliustruoja 2005 m. ataskaitos tolesnio darbo dokumentas „Laisvosios profesijos — didesnių reformų galimybė“ ir Komisijos darbo dokumentas „Valstybių narių pažanga, persvarstant ir naikinant nepagrįstus konkurencijos apribojimus laisvųjų profesijų srityje“. EESRK mano, kad Lisabonos strategijos raginimą liberalizuoti paslaugas reikėtų taikyti visų pirma tarptautinės svarbos (infrastruktūros, ryšių, transporto, t.t.) paslaugoms, ir kur kas mažiau taip vadinamoms laisvosios profesijos (įskaitant architektus, advokatus, gydytojus, inžinierius, buhalterius ir vaistininkus), kadangi dauguma jų yra smulkūs vietos masto verslininkai ir, laikantis subsidiarumo principo, priklauso valstybių narių kompetencijai (žr. Teisingumo Teismo sprendimą sujungtose bylose C-94/04, C-202/04 Cipolla-Macrino ⁽²⁾). Niekas negali paneigti, kad tam tikri apribojimai yra būtini, kad būtų patenkinti visuomenės lūkesčiai: aukšta kvalifikacija, didelė patirtis ir patikimumas. EESRK palankiai vertina tai, kad įvairios valstybių narių laisvųjų profesijų rinkos yra tiriamos siekiant įvertinti esamų apribojimų mastą ir griežtumą. Tačiau reikia pabrėžti, jog būtina ištirti ne vien ekonominį poveikį konkurencijos struktūrai, bet ir galimas liberalizavimo pasekmes socialinei struktūrai. Tačiau tai netrukdo nacionalinėms konkurencijos institucijų procedūroms, taikomoms už antimonopolinių taisyklių pažeidimą, kuriomis

siekiama užkirsti kelią profesinių asociacijų bandymams nustatyti kainas.

1.2 EESRK buvo patarta labiau remtis Komitete atstovaujama Konkurencijos generalinio direktorato veiklą stebinčių pilietinės visuomenės asociacijų ir organizacijų didele profesine patirtimi; Komitetui netgi buvo pasiūlyta kartais atlikti tyrimus, kaip vykdomos su bylomis dėl susijungimų, piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi ir valstybės pagalbos susijusios procedūros. Komisijos Konkurencijos generalinis direktoratas galėtų prisidėti prie šių tyrimų reguliariai suteikdamas EESRK informaciją apie savo politinius tikslus ir netgi, laikydamasis konfidencialumo reikalavimų keliamų apribojimų, apie savo bylų nagrinėjimo veiklą.

1.3 Reikėtų rengti reguliarius EESRK atstovų ir Konkurencijos generalinio direktorato pareigūno, atsakingo už ryšius su vartotojais, susitikimus. Informacijos mainai galėtų padėti užtikrinti nuolatinį dialogą su vartotojų apsaugos organizacijomis. Konkurencijos generaliniam direktoratui apibendrinus energetikos (dujų ir elektros) ir finansinių paslaugų (mažmeninės bankininkystės ir įmonių draudimo) sektorių tyrimus ⁽³⁾, apie jų rezultatus turėtų būti informuoti EESRK atstovai (geriausiai darbo grupėje), kad galėtų juos analizuoti ir komentuoti.

1.4 EESRK pripažįsta, kad būtina apibendrinti jo požiūrį į konkurencijos politikos poveikį ekonominėms ir socialinėms vertybėms, priskiriamoms Komiteto kompetencijai. Todėl artimiausiu metu bus pradėti darbai rengiant nuomonę, kurioje, remiantis Lisabonos darbotvarke, būtų apibrėžtos konkurencijos ir konkurencingumo sąvokos, paaiškinta, ką jos iš tikrųjų reiškia, ir įvertintas jų galimas poveikis valstybių narių visuomenei.

1.5 Konkurencijos generalinis direktoratas, pradėjęs diskusijas dėl EB sutarties 82 straipsnio (piktnaudžiavimas dominuojančia padėtimi) taikymo, paskelbė tyrimą dėl vienos dominuojančios bendrovės antikonkurencinio elgesio, kenkiančio jos konkurentams ir konkurencijai apskritai. Šis dokumentas buvo plačiai aptariamasis. Komisija pažadėjo tęsti tyrimą dėl išnaudotojiško piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi, į kurį ypač jautriai reaguoja

⁽¹⁾ Šiuo atžvilgiu verta paminėti Konkurencijos generalinio direktorato tarptautinę veiklą, kadangi daugelyje sričių ir daugeliu klausimų jis atlieka ES „taikomosios ekonominės diplomatijos“ funkciją.

⁽²⁾ OL C 94, 2004 4 17 ir OL C 179, 2004 7 10.

⁽³⁾ Žr. ataskaitos 35 punktą 24 puslapyje ir 115 punktą 45 puslapyje.

vertotojai ir rinkoje dominuojančių bendrovių tiekėjai (MVĮ). EESRK mano, kad Komisija turėtų jau dabar pradėti rengti diskusijų dokumentą dėl tokio elgesio, kurį pagal 82 straipsnį galima laikyti piktnaudžiavimu dominuojančia padėtimi; šis dokumentas būtų pagrindas diskusijoms. Vėliau, nustačius išsamius abiejų rūšių piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi — anti-konkurencinio elgesio ir išnaudotojiško piktnaudžiavimo — požymius, piktnaudžiavimą dominuojančia padėtimi reglamentuojančių taisyklių išvadas reikėtų sujungti į vieningas gaires.

2. Įžanga

2.1 Laisvoji rinka ne visada padeda pasiekti geriausių rezultatų. Konkurencijos iškreipimas daro žalą darbuotojams, vartotojams, įmonėms ir ekonomikai apskritai. Konkurencijos politika ir konkurencijos teisė yra priemonė, leidžianti vyriausybės nustatyti teisingas rinkos sąlygas ir materialinėmis bei procedūrinėmis taisyklėmis užtikrinti administracinės teisės taikymą.

2.2 Pateikiant EESRK nuomonę dėl ataskaitos, įdomu paminėti, kad modernios demokratinės valstybės, kuriose veikia rinkos ekonomika, turi du pagrindinius poveikio ekonomikai priemonių kompleksus:

- *Pramonės politika*, kuri daro įtaką rinkos dalyviams taikant mokesčių lengvatas, teikiant subsidijas bei kitokią pagalbą ir tiesiogiai prisideda prie ekonomikos.
- *Konkurencijos politika (siaurąja prasme)*, kuria ne tik apibrėžiama, kokio pobūdžio veikla yra nepageidaujama, bet ir siekiama užtikrinti teisingas rinkos sąlygas, suteikia galimybę teisminiam nagrinėjimui ir visų pirma teisės, kuri apima ir sankcijas, taikymui.

2.1.1 Konkurencijos generalinis direktoratas turi galimybę įgyvendinti abi šias politikos kryptis: Europos bendrijos steigimo sutarties (EB sutartis) 81, 82 ir 86 straipsnių⁽⁴⁾ taikymas atitinka įprastą konkurencijos institucijos veiklą.

2.3 Galima pateikti ir dar vieną svarbią pastabą: plačiai priimta, kad sąžininga, neiškreipta ir gyvybinga rinkos dalyvių konkurencija, ko gero, yra geriausia garantija vartotojams, kad prekių kokybė ir įvairovė pateisins jų lūkesčius. Vis dėlto negalima pamiršti, kad „vartotojų naudą“ lemia ir daugelis kitų aplinkybių: bendra visuomenės būklė, palankūs arba nepalankūs materialiniai, dvasiniai ar moraliniai veiksniai ir pan. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas (toliau — EESRK arba Komitetas) Konkurencijos generalinio direktorato ataskaitą vertina pagal bendrą kontekstą ir ją aptars atsižvelgdamas į Komiteto kompetencijai priskiriamas vertybes.

3. EB sutarties 81 ir 82 straipsnių taikymas

3.1 Kai Europos Komisija, vadovaudamasi Romos sutarties 81 ir 82 straipsniais, susijusiais su piktnaudžiavimu dominuojančia padėtimi (konkurencijos apribojimais), vykdo savo teisės

⁽⁴⁾ Komisija EB sutarties 86 straipsnio nuostatas taiko valstybėms narėms, o ne įmonėms.

aktų taikymo įgaliojimus, jos veiksmai yra nukreipti į valstybėse narėse veikiančias įmones⁽⁵⁾ ir gali būti prilyginti *beveik teismo jurisdikcijai*, kadangi ji *a posteriori* vertina įmonių veiklą rinkoje pagal konkurencijos teisės nuostatas. Ši veikla, kurią nuo septinto dešimtmečio pradžios vykdo Europos Komisijos generalinis direktoratas (Konkurencijos GD), įprasminama Komisijos sprendimais, kurių pagrindu ir vadovaujantis Pirmosios instancijos teismo bei Europos Teisingumo Teismo (apeliacinio skundo atveju) sprendimais per 40 metų buvo sukurta patikima teismo precedentų sistema. Precedentų teisė, sukaupia priimant su įvairiomis rinkos sąlygomis susijusius sprendimus, yra vienas iš svarbiausių Bendrijos teisyno elementų.

3.2 Iš 2005 m. ataskaitos aiškiai matyti, kad Konkurencijos GD puikiai supranta visus svarbius ekonominės konkurencijos ES ir už jos ribų aspektus ir savo vaidmenį užtikrinant teisinį saugumą šioje srityje. Juo labiau, kad nacionalinės konkurencijos institucijos ir teismai taip pat gali taikyti ES *pagrindinę precedentų teisę*. Taigi, šios taisyklės nuolat formuoja Europos ir nacionalinę teisinę praktiką.

EESRK norėtų pateikti pastabas dėl šių 2005 m. iniciatyvų, pasiūlymų ir tyrimų:

3.2.1 Reglamentas dėl teisės susipažinti su Komisijos dokumentais antimonopolinėse ir susijungimų bylose. Tai visuomet opus procedūrinis klausimas ir Komisija nuolat tobulina detales. Europos Komisijos nuomone, svarbu užtikrinti su antimonopolinėmis ir susijungimų procedūromis susijusioms įmonėms galimybę susipažinti su jos rengiamais dokumentais, t. y. ir su spausdintais dokumentais, ir su jų elektronine versija. Naujuoju reglamentu pakeičiamas ankstesnis, 1997 m. priimtas dokumentas.

3.2.2 Raginimas galimiems pareiškėjams suteikti informaciją, kad konkurencijos taisyklės būtų veiksmingiau įgyvendinamos. Įdomu pažymėti, kad šis raginimas buvo paskelbtas šioje nuomonėje nagrinėjamoje ataskaitoje. Joje pabrėžiami sunkumai, su kuriais susiduria konkurencijos institucijos stebėdamos rinkas, o pilietinės visuomenės organizacijos ir profesinės asociacijos raginamos aktyviai dalyvauti inicijuojant ir vykdančios tyrimus (pvz., rinkti informaciją), susijusius su rimtais konkurencijos teisės pažeidimais.

3.2.3 Diskusijų dokumentas dėl EB sutarties 82 straipsnio dėl piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi taikymo. Konkurencijos GD ketino inicijuoti specialistų diskusijas dėl didelę įtaką rinkoje turinčių bendrovių antikonkurencinės veiklos, kuria daromas poveikis konkurentų elgesiui siekiant vienpusės naudos. Dėl šio diskusijų dokumento, kuris bus būsimų gairių pagrindas, buvo pateikta per 100 pastebėjimų. Daugumoje jų pabrėžiama būtinybė atlikti ekonominę rinkų ir suinteresuotų subjektų analizę. Tokio teiginio paneigti negalima, tačiau daugelis dalyvių

⁽⁵⁾ Įmonės nebūtinai turi būti kurios nors valstybės narės teritorijoje. Didelis Europos konkurencijos teisės pranašumas yra tas, kad ji suteikia teisę taikyti sankcijas remiantis paprasčiausiai konkurenciją ribojančio elgesio ar susitarimo poveikiu.

pabrėžė, kad svarbu pripažinti principą, kuriuo remiantis nereikėtų trukdyti pažangioms įmonėms įgyvendinti savo rinkos strategijas. Taigi, vadovaujantis šia madinga teorija, užuot griežtai uždraudus piktnaudžiavimą rinkoje, skatinamas didesnis atlidumas (sveikos nuovokos principas arba taisyklė) agresyvioms, tačiau pažangioms įmonių strategijoms. Vis dėlto, atsižvelgiant į Europos teismų praktiką⁽⁶⁾, toks požiūris prieštarauja Europos lygiu vyraujančiam principui netoleruoti antikonkurencinių veikslių rinkoje, kuriais siekiama išstumti nepageidaujamus konkurentus⁽⁷⁾. Be jokios abejonės, pagrindinė konkurencijos politikos dilema — kokių ribų pagrindiniai rinkos dalyviai neturi teisės peržengti? Kadangi EESRK vaidmuo — ginti pilietinės visuomenės (MVĮ⁽⁸⁾), darbuotojų, vartotojų, t.t.) interesus, jis nekantriai laukia šių diskusijų rezultatų, pabrėždamas savo skeptišką požiūrį į agresyvias verslo strategijas apskritai.

3.2.4 Poveikio analizės gairėse numatyta, kad visos Europos Komisijos metinės darbo programos teisėkūros ir politinės iniciatyvos bus nagrinėjamos atsižvelgiant į jų galimas teigiamas arba neigiamas pasekmes konkurencijai. Kalbama apie iniciatyvą, kuria siekiama „išvengti nereikalingų ar neproporcingų konkurencijos apribojimų“ ES teisės aktų rengimo etape. Pastangos nustatyti galimas pasekmes rinkoms (kurioms?) rodo, kaip glaudžiai „stiprios“ ar „tobulos“ (t. y. sąžiningos ir neiškreiptos) konkurencijos sąvoka susijusi su Komisijos pozicija. EESRK mano, kad „konkurenciją“ reikėtų suprasti daug platesne prasme ir kad ilgalaikiai interesai, ypač vartotojų, darbuotojų ir mažųjų bei vidutinių įmonių, gali labai skirtis nuo skubių „tobulos“ konkurencijos siekių⁽⁹⁾.

3.2.5 Žalioji knyga dėl ieškinių dėl žalos, patirtos pažeidus EB antimonopolines taisykles. Savo 2006 m. spalio 26 d. nuomonėje EESRK išsakė teigiamą požiūrį šiuo klausimu. Komisijos žalioji knyga dėl ieškinių dėl žalos, patirtos pažeidus EB antimonopolines taisykles, buvo palankiai sutikta ir sukėlė plačias diskusijas dėl būtinybės atlyginti žalą nukentėjusiems nuo antikonkurencinės komercinės veiklos. Neseniai paskelbtoje nuomonėje INT/306 EESRK, be kita ko, tvirtina, kad siekiama apsaugoti visus susijusius vidaus rinkos dalyvius. Kadangi vyksta laisvas prekių judėjimas, būtina užtikrinti daugiau ar mažiau vienodą sutartyse numatytų teisių ir pareigų įgyvendinimą visose valstybėse narėse. Be to, reikėtų labiau suderinti įvairių šalių teisės sistemas pasienio prekybos srityje.

⁽⁶⁾ Žr. 2002 m. vasario 28 d. Pirmosios instancijos teismo (trečiosios kolegijos) sprendimą *Compagnie générale maritime* ir kt. byloje prieš Europos Bendrijų Komisiją, ECR 2002, p. II-01011.

⁽⁷⁾ Žr. AKZO bylą. O.L. 374/1, 1985 12 31, 74-79 punktai.

⁽⁸⁾ Pastarosios labai dažnai nukenčia nuo dominuojančią padėtį rinkoje užimančių įmonių nevaržomos veiklos.

⁽⁹⁾ Žr. *Zentralverband Gewerblicher Verbundgruppen e.V. Berlin Stellungnahme zum Diskussionspapier der Kommission zur Anwendung von Art 82 EG auf Behinderungsmisbräuche* (nuomonė dėl Europos Komisijos diskusijų dokumento dėl EB sutarties 82 straipsnio (išstūmimas iš rinkos) taikymo), 2006 3 21.

3.2.5.1 Antra, būtina atsižvelgti į Europos konkurencijos institucijas ir nacionalines konkurencijos institucijas (NKI), kurių uždavinys — apibrėžti draudžiamą komercinę veiklą ir už tokią veiklą teisės aktus pažeidžiančioms įmonėms taikyti sankcijas.

3.2.6 Pradėti neseniai liberalizuotų dujų ir elektros sektorių tyrimai. Jie tikrai padės išsiaiškinti dabartinę padėtį šiuose itin svarbiuose ir plataus masto sektoriuose, kuriems liberalizavimas ilgai buvo laikomas panacėja. Pats laikas atlikti nešališką vietos, nacionalinių ir platesnio masto rinkų tyrimą ir išsiaiškinti daugelį monopolijos atvejų, kurie turi neigiamų pasekmių vartotojams, darbuotojams ir įmonėms.

3.2.7 Elektroninis ryšys. Auga nepasitenkinimas Europos elektroninio ryšio rinkomis, kurios vis labiau integruojamos. Mobiliojo ryšio operatorių taikomi mokesčių už naudojimąsi mobiliojo ryšio telefonais užsienyje didmeniniai tarifai pernelyg aukšti. Todėl Konkurencijos GD pradėjo tyrimus pateikdamas operatoriams prieštaravimo pareiškimus. Negalutinėse tyrimo išvadose teigiama, kad dvi iš trijų pagrindinių Vokietijos įmonių piktnaudžiavo dominuojančia padėtimi taikydamos „nesąžiningas ir per dideles“ kainas.

3.2.7.1 Šia proga EESRK norėtų atvirai pareikšti, kad teiginys „per didelės kainos“ ir jo pagrindinė mintis palaipsniui prasiskverbė į EB sutarties 82 straipsnio⁽¹⁰⁾ interpretavimą, nors sutartyje tiesiog kalbama apie *nesąžiningų kainų* nustatymą, o tai reiškia — *neteisėtų* arba *nepagrįstų*. Iki šiol Komisija atsisakė atlikti tyrimą dėl dominuojančią padėtį rinkoje užimančių įmonių piktnaudžiavimo taikant pernelyg aukštas kainas ir imtis atitinkamų veikslių todėl, kad nenorėjo nustatyti „gerų“ ir „blogų“⁽¹¹⁾ kainų (visų pirma įvairiose šalyse teikiamoms paslaugoms). Vis dėlto mobiliojo ryšio operatoriai patenkina vis didėjančią tarptautinio ryšio paslaugų paklausą (tarptinklinis ryšys), o vartotojai darosi vis jautresni kainai, kurią turi mokėti. Jie visai pagrįstai mano, kad net menkai pakeltos kainos gali būti laikomos „nesąžiningomis“, net jei jos nėra „per didelės“. EESRK su susidomėjimu laukia Komisijos išvadų ir sprendimų, susijusių su šiuo ir kitais panašiais atvejais.

3.2.8 Sprendimas, kuriuo įmonei „AstraZeneca“ skiriama bauda už piktnaudžiavimą valstybinėmis procedūromis ir taisyklėmis. Paskyrusi 60 milijonų eurų baudą įmonėms „AstraZeneca AB“ ir „AstraZeneca Plc“ (AZ) už EB sutarties 82 straipsnio (ir Europos ekonominės erdvės sutarties 54 straipsnio) nuostatų pažeidimą, Komisija priėmė naują poziciją dėl EB sutarties 82 straipsnio aiškinimo. Piktnaudžiaujama buvo taip: tarpusavyje susijusios įmonės, siekdamos išlaikyti intelektinės nuosavybės teisių apsaugą, kadangi taip jos galėjo toliau siūlyti produktus didele kaina daugelyje rinkų, piktnaudžiavo procedūromis ir taisyklėmis taikydamos Tarybos reglamentą ir gavo papildomą apsaugos liudijimą savo produkto opoms gydyti „Losec“

⁽¹⁰⁾ Žr. EB sutarties 82 straipsnį.

⁽¹¹⁾ Žr. *Commission practice concerning excessive pricing in Telecommunications* (Komisijos veiksmai, susiję su telekomunikacijų sektoriuje taikomomis pernelyg aukštomis kainomis), *Competition policy* (Konkurencijos politikos informacinis biuletėnis), 1998, Nr. 2, p. 36.

patentui. Įmonės piktnaudžiavo teikdamos klaidinančią informaciją atitinkamoms sprendimus priimančioms valdžios institucijoms ir tarnyboms. Po tokių veiksmų buvo pratęsta patento apsauga ir todėl produkto „Losec“ patento galiojimo laikas negalėjo būti laikomas pasibaigusiu. Dėl šios priežasties „Losec“ nebuvo galima priskirti nepatentuotiems vaistams, o tai sutrukdė mažesnėms įmonėms, galinčioms prekiauti šiais opas gydančiais vaistais, jį gaminti už daug mažesnę kainą negu siūlė „AstraZeneca“ įmonės. Taigi, pratęsus patento galiojimo laiką, buvo netiesiogiai pakenkta vartotojams.

3.2.8.1 Ši procedūra, taikoma nustačius Bendrijos taisyklių dėl piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi pažeidimą, nauja yra tuo, kad Komisija savo sprendimu nutarė, jog konkurentai turi galimybę pasinaudoti patento apsaugos pratęsimo procedūra, tačiau vis tiek turi būti taikomas EB sutarties 82 straipsnis. Įmonės „AstraZeneca“ buvo užėmusios dominuojančią padėtį atitinkamose Europos (ir kitose) rinkose ir piktnaudžiavo, taikydamos *nesąžiningai pradėtas* procedūras.

3.2.8.2 Pasinaudodamas proga EESRK norėtų pabrėžti, kad tokią rinkos praktiką būtų galima veikiau priskirti „nesąžiningos komercinės praktikos“⁽¹²⁾ kategorijai, kuri iki šiol nepriklauso Konkurencijos generalinio direktorato kompetencijai. Šiuo konkrečiu atveju buvo piktnaudžiujama dominuojančia padėtimi, tačiau daugeliu kitų atvejų įmonės elgiasi panašiai, nepaisant jų įtakos rinkoje, ir lieka nenubaustos. Kalbant apie integruotas Bendrijos rinkas, taip pat reikia pasistengti užtikrinti didesnę vartotojų ir konkurentų, kurie dažnai yra MVĮ, apsaugą. Komisijos sprendimas „AstraZeneca“ byloje žada pažangą šia kryptimi.

3.2.9 Sprendimas dėl stebėseną atliekančio patikėtinio buvimo „Microsoft“ byloje. Ši garsi byla susilaukė didelio atgarsio ir Amerikos įmonės iš jos pasimokė. Jos suprato, kad Europos teisinė sistema atlieka „prižiūrėtojo“ vaidmenį ir stebi net galinčiausius rinkos dalyvius, esančius už Europos Sąjungos ribų. Paskutinis sprendimas rodo, kaip lanksčiai Komisija stengiasi rasti ir rengia abipusiai priimtinius sprendimus, kad Europos taisyklės pažeidusi įmonė galėtų vėl prisitaikyti prie normalių konkurencijos sąlygų. Buvo paskirtas patikėtinis⁽¹³⁾ stebėti, kaip informacinių technologijų pramonės milžinė vykdo sprendimų paskirtas priemones; ši priemonė yra pasiskolinta iš susijungimų kontrolei naudotų procedūrų. Ji parodo Konkurencijos GD geranoriškumą sprendžiant konfliktus bendradarbiavimo keliu.

3.2.10 Pradėti finansinių paslaugų sektorių tyrimai. Komitetas pritaria pradėtiems tyrimams mokėjimo kortelių ir mažmeninės bankininkystės paslaugų sektoriuje (einašiosios sąskaitos, mažųjų ir vidutinių įmonių finansavimo priemonės) bei konkretaus reiškinio — verslo draudimo (žr. 2.2.10.2 punktą) tyrimams.

3.2.10.1 Pirmiau minėtų bankininkystės paslaugų sektoriuje konkurenciją silpnina kliūtys patekti į rinką, realių pasirinkimo galimybių stygius ir, tikriausiai, naudojimas dominuojančia padėtimi.

⁽¹²⁾ Žr. 2005 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2005/29/EB dėl nesąžiningos įmonių komercinės veiklos vartotojų atžvilgiu vidaus rinkoje 8 konstatuojamąją dalį.

⁽¹³⁾ Patikėtinis buvo parinktas „Microsoft“ įmonei pritarus ir net padengus susijusias išlaidas.

3.2.10.2 Verslo draudimo sektoriaus tyrimo metu „visų pirma bus nagrinėjamas draudikų ir draudimo sąjungų bendradarbiavimo mastas, nustatant standartinės draudimo polisų sąlygas“⁽¹⁴⁾. Nors daugeliu atvejų toks bendradarbiavimas gali būti veiksmingas, galimai konkurenciją iškraipiančios bendradarbiavimo formos gali apriboti klientų galimybes derėtis dėl draudimo sąlygų, be to, gali apriboti konkurenciją ir naujoves šioje rinkoje“.

3.2.11 Komisijos pasiūlymas dėl reikalavimų viešosioms paslaugoms ir sutartims dėl keleivių vežimo kelių, geležinkelių ir vidaus vandens transportu. Persvarstytas pasiūlymas dėl reikalavimų viešosioms paslaugoms ir sutartims dėl keleivių vežimo gali paskatinti dalyvauti šioje srityje veikiančias MVĮ ir pagerinti jų padėtį vietos transporto rinkoje.

3.2.12 Isteigtas naujas Kartelių direktoratas, atsakingas už kovą su karteliais. EESRK visiškai pritaria pažangai, pasiektai profesionaliai nagrinėjant kartelinius susitarimus.

3.2.13 Nuo 2004 m. gegužės 1 d. Reglamentais Nr. 1/2003 ir 773/2004 dėl Bendrijos taisyklių dėl piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi pažeidimų įvesta nauja sistema, skirta nustatyti galimus antikonkurencinius ketinimus rinkos dalyviams sudarant susitarimus bei galimas tokių susitarimų pasekmes. Įmonės nebeturi galimybės informuoti Europos Komisiją ar už konkurenciją atsakingas valstybių narių institucijas apie planuojamos bendros įmonės, bendradarbiavimo (horizontalaus ir vertikalus) susitarimų galimą antikonkurencinį pobūdį ir sužinoti preliminarią konkurencijos institucijos poziciją. Tai reiškia, kad įmonės nebeįgyvendina Konkurencijos GD atskirosios išimties „patvirtinimo“ ar „nedraudžiamumo patvirtinimo“ forma, kaip būdavo iki 2004 m. gegužės 1 d., o turi pačios kontroliuoti visus numatytos sutarties aspektus ir išsiaiškinti, ar atitinka visus ar dalį kriterijų, numatytų EB sutarties 81 straipsnio trečiojoje pastraipoje⁽¹⁵⁾, kad nebūtų pakenkta atitinkamoms rinkoms. Šiose sąlygose taip pat patikslinama, kad, jeigu toks susitarimas (dažniausiai dėl bendros įmonės steigimo) sudaromas tam tikroje rinkoje ir teikia naudos jos dalyviams, ta nauda reikia dalytis su vartotojais.

3.2.13.1 EESRK norėtų pabrėžti, kad 2.2.13 dalies paskutiniame sakinyje suformuluotos sąlygos nesilaikymas suteikia pagrindą manyti, kad praktika yra antikonkurencinė. Vertindama susitarimus, prieštaraujančius 81 straipsnio pirmosios pastraipos nuostatomis, Komisija sunkinančia aplinkybe turėtų laikyti visus įrodymus, kad įmonių praktika buvo siekiama pakenkti vartotojams.

⁽¹⁴⁾ http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/others/sector_inquiries/financial_services/communication_en.pdf.

⁽¹⁵⁾ 81 straipsnio trečioji pastraipa skelbia: „Tačiau šio straipsnio 1 dalies nuostatos gali būti paskelbtos netaikytinomis:

- įmonių susitarimams arba tokių susitarimų rūšims;
- įmonių asociacijų sprendimams arba tokių sprendimų rūšims; ir
- suderintiems veiksams arba tokių veiksmų rūšims, kurie padeda tobulinti prekių gamybą ir paskirstymą arba skatinti technikos ir ekonomikos pažangą, kartu **sudarydami sąlygas vartotojams sąžiningai dalytis gaunama nauda**, ir kurie:
 - a) atitinkamoms įmonėms nenustato jokių apribojimų, nebūtinų šiems tikslams pasiekti;
 - b) nesuteikia tokioms įmonėms galimybės panaikinti konkurenciją didelei atitinkamų produktų daliai“.

4. Koncentracijos kontrolė

4.1 Svarbi Komisijos funkcija yra išnagrinėti numatomas rinkos struktūras ir dominuojančią padėtį, susidarantią jungiantis įmonėms, norinčioms sutelkti vystymosi, gamybos ir prekybos pajėgumus, kad sustiprintų savo poziciją rinkoje ir užimtų geresnę padėtį. Koncentracija — tai ne tik įmonių susijungimai, bet ir bendrų įmonių steigimas, jeigu pagrindinės valdymo galios yra sukoncentruotos vienoje valdymo struktūroje, o įvairūs dalyviai tam tikroje rinkoje veikia kaip vienas dalyvis. Koncentracija siekiama visų pirma didinti veiksmingumą, sparčiau plėtoti gaminius, mažinti sąnaudas ir efektyviau valdyti. Tačiau konkurencijos požiūriu koncentracija gali turėti neigiamų pasekmių, kadangi įtakos rinkoje sutelkimas dažnai lemia dominuojančią padėtį, kuri dažnai kelia piktnaudžiavimo pavojų. Susijungimai kartais turi neigiamų pasekmių. Keletas tyrimų parodė, kad susijungimai ne visada skatina veiksmingumą ar augimą. Kartais jie gali padaryti ilgalaikį neigiamą poveikį įmonės pelnui ir vertei. Kartu gali tekti panaikinti daug darbo vietų. Todėl vertinant susijungimus labai svarbu atsižvelgti į užimtumo ir socialinės politikos (pavyzdžiui, darbo vietų) klausimus. Geriausias būdas įvertinti, ar dėl planuojamos koncentracijos gali būti iškraipyta konkurencija — patikrinti, ar įvairūs prijungimo aspektai atitinka EB sutarties 81 straipsnio 3 pastraipos nuostatas (žr. 12 išnašą). Jeigu besijungiančių įmonių rinkos struktūra ir įtaka rinkoje atitinka straipsnyje numatytus kriterijus, susijungimas laikomas priimtiniu. Šąsaja tarp koncentracijos kontrolės (kuri daugiausia būdinga pramonės politikai) ir piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi taisyklių yra labai svarbi ir valdžios institucijos ja remiasi griežtai taikydamos konkurencijos politiką.

4.1.1 Jeigu įmonių metinė apyvarta viršija tam tikras Europos Sąjungos ir (arba) pasaulio ribas, jos privalo oficialiai pranešti Komisijai apie bendrą ketinimą didinti įtaką rinkoje, o Konkurencijos GD imasi I, o kartais ir II etapo procedūrų. Pareiga pranešti Komisijai nepriklauso nuo tvirtos rinkos. Komisija svarsto, ar tam tikra koncentracija galėtų gerokai sumažinti konkurenciją, ar ne, pvz., įgyjant arba stiprinant dominuojančią padėtį.

4.2 Vienas iš pagrindinių susijungimo kontrolės tikslų (arba numatomų rezultatų) yra Europos gamintojų ir platintojų *konkurencingumo tarptautinėje rinkoje* skatinimas⁽¹⁶⁾. Būdinga ES praktikos problema yra ta, kad dėl susijungimų įmonės užima tokią tvirtą padėtį bendroje rinkoje, kad yra linkusios nebepaisyti konkurencijos taisyklių. Komisija stengiasi sumažinti tokią riziką išskeldama įvairių sąlygų leidimui gauti (tai taip vadinamos „konkurencijos gynimo priemonės“), pavyzdžiui, įmonės turi sutikti pradėti turto pardavimo, intelektinės nuosavybės teisių pardavimo, platinimo nutraukimo kai kuriose šalyse ir kt. procedūras. Kaip bebūtų, atliktas įspūdingos koncentracijos statistikos tyrimas, iš kurio neįmanoma nustatyti, ar:

⁽¹⁶⁾ Pagrindinis susijungimo kontrolės tikslas — užtikrinti, kad koncentracija smarkiai nepakenktų konkurencijai didelėse bendros rinkos dalyse. Pavyzdžiui, pagal Europos konkurencijos teisę konkrečios bendrovės didesnis konkurencingumas pasaulio rinkose nėra pakankamas argumentas, leisiantis susijungimą, kuris galėtų iškraipyti konkurenciją ES.

— įmonės pranešė apie visus ar daugumą realiai vykdomų susijungimų, viršijančių nustatytas ribas;

— Konkurencijos GD gali nustatyti, ar įmonės, gavusios leidimą ir įvykdžiusios susijungimų projektus per keletą praėjusių metų piktnaudžiavo padidėjusia įtaka rinkoje ar ne.

4.3 2005 m. spalio mėn. Konkurencijos GD paskelbė konkurencijos gynimo priemonių susijungimų atvejais tyrimą. Tyrimo aprašyti įpareigojimai, kuriuos Komisija paskyrė leidimą siekiančioms gauti įmonėms, ir kuriais norima sumažinti galimas anti-konkurencines pasekmes. Tyrimo pateikiamas ir išsamus šių įpareigojimų *ex post* įvertinimas. Daugiau nei 40 proc. patvirtintų atvejų nustatyta rimtų neišspręstų klausimų (neužbaigtas išparduodamo verslo perdavimas, netinkamas įmonių akcijų dalies pardavimas ir t.t.). Tai gali būti vertinama kaip priminimas, kaip svarbu išsiaiškinti, koku būdu suinteresuotos įmonės, gavusios leidimą susijungti ir įgijusios didesnę įtaką rinkoje, gali vykdyti antikonkurencinę veiklą, pažeisdamos EB sutarties 82 straipsnį.

5. Valstybės pagalba

5.1 Vienas pagrindinių Konkurencijos GD uždavinių yra stebėti valstybių narių veiklą ir analizuoti, kokioms įmonėms jos skiria finansinę paramą ir kuo remiantis. Kadangi Europos Sąjunga siekia užtikrinti „vienodas konkurencijos sąlygas“ visoms vidaus rinkoje veikiančioms įmonėms, valstybių pramonės politikoje buvo stengiamasi kruopščiai apibrėžti „valstybės pagalbos“ sąvoką ir nuosekliai jos laikytis. Tiriamas yra ne vien tiesioginis finansavimas: pasirinktinai teikiamos mokesčių lengvatos ir įvairiausios lengvatos įmonėms Europos Komisijos nuomone gali būti laikomos nepriimtiniomis, jeigu taip yra iškraipoma konkurencija.

5.2 Vykdydamas savo veiklą, 2005 m. Konkurencijos GD stengėsi geriau išaiškinti valstybės pagalbos teikimo Europos Sąjungos valstybėse narėse tikslus ir taisykles. Tokios iniciatyvos tikslas buvo prisidėti prie sėkmingo Lisabonos strategijos įgyvendinimo, kad pagalba būtų naudojama visos Europos Sąjungos ekonomikos konkurencingumui didinti. Siekdamas pagerinti suinteresuotųjų subjektų (t. y. valstybių valdžios institucijų, įmonių ir jų organizacijų) veiklos koordinavimą ir nukreipti valstybinius fondus į tuos sektorius, kuriuose jie gali būti veiksmingai panaudoti, Konkurencijos GD inicijavo valstybės pagalbos veiksmų planą⁽¹⁷⁾. Pagrindiniai šio plano principai yra ne nutraukti dabartinę praktiką, o padėti įgyvendinti pažangią patirtį, kurią valstybės narės galėtų perimti. Štai keletas pastabų:

5.2.1 Ataskaitoje pateikti „geri ir blogi“ pavyzdžiai rodo, kad yra labai daug įvairių argumentų, kuriuos nurodydamos įmonės gali gauti finansinę pagalbą. EESRK, suprantama, visiškai pritaria, kad „valstybės lėšos būtų naudojamos veiksmingai ir ES piliečių naudai: didintų ekonominį veiksmingumą, skatintų plėtrą ir kurtų tvarias darbo vietas, skatintų socialinę ir regionų

⁽¹⁷⁾ http://europa.eu.int/comm/competition/state_aid/others/action_plan/.

sanglaudą, gerintų bendrojo ekonominio intereso paslaugas, skatintų tvarią plėtrą ir kultūrų įvairovę“⁽¹⁸⁾. Tačiau, atsižvelgdamas į sudėtingas sąlygas dėl neišvystytos infrastruktūros, mažosioms ir vidutinėms įmonėms nepalankių verslo sąlygų ir kitų aplinkybių, ypač naujosiose valstybėse narėse, EESRK negali pritarti tikslui *sumažinti* valstybės pagalbą.

5.2.2 Atrodo, kad kai kuriose valstybėse narėse ir toliau manoma, kad svarbu sudaryti palankias finansines sąlygas kritinėje padėtyje atsідūrusioms tradicinėms įmonėms ir, skyrus pagalbą, jas išgelbėti ar restruktūrizuoti. Užimtumo atžvilgiu EESRK negali kritikuoti tokio žingsnio. Tačiau galima paminėti keletą atvejų, kai Komisija pati išreiškė abejonę, ar tikslinga teikti pagalbą nuo bankroto išgelbėtoms įmonėms, kad jų ekonominė padėtis vėl taptų stabili.

5.2.3 Vadovaujantis teisinių priemonių paketu, priimtu liepos mėn. ir suderintu su valstybės pagalbos veiksmų planu, „įmonės, atlikdamos viešųjų paslaugų užduotis, nustatytas ir pavestas joms valstybės institucijų, galėtų gauti valstybės paramą visoms patirtoms išlaidoms, įskaitant pagrįstą pelną“. Kadangi tokios priemonės gali padėti spręsti (tikriausiai vietinės reikšmės MVĮ) finansinius sunkumus, jos laikytinos geru pavyzdžiu, kaip valstybės lėšos gali būti veiksmingai panaudotos ir naudingos ES įmonėms ir piliečiams.

6. Europos konkurencijos tinklo (EKT) veikla

6.1 2005 metais buvo pradėtos visiškai taikyti Tarybos reglamentu Nr. 1/2003 iš dalies pakeistos su susijungimais ir piktnaudžiavimu dominuojančia padėtimi susijusios procedūros. Tai reiškia, kad:

- jeigu yra daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai, valstybių narių konkurencijos institucijos ir teismai turi taikyti įmonėms tiesiogiai taikomas ES materialinės teisės nuostatas, reglamentuojančias piktnaudžiavimą dominuojančia padėtimi, ir atitinkamus susitarimus (81 ir 82 straipsniai) bei precedentų teisę;
- kartu Komisija pasistengė užmegzti nuolatinius, glaudžius ir abipusius ryšius su visomis nacionalinėmis konkurencijos institucijomis, paskatino įvairias NKI užmegzti tarpusavio ryšius, siekdama sukurti deramą bendrųjų politikos klausimų forumą ir turėti tinkamų priemonių bendradarbiavimui konkrečiais atvejais.

2007 m. balandžio 26 d., Briuselis.

6.2 Iš šioje nuomonėje svarstomos ataskaitos matyti, kad nacionaliniai teismai beveik nedalyvauja taikant Europos konkurencijos teisę, ir tikėtina, kad ir artimiausiu metu šioje srityje bus susiduriama su sunkumais. Viena vertus, tai galima paaiškinti tuo, kad pirmosios instancijos institucijos, kurių kompetencija apima konkurencijos teisę, visose valstybėse narėse yra skirtingos. Kita vertus, iki šiol buvo galima taikyti vien nacionalinę konkurencijos teisę; nors teisės aktų derinimas padarė didelę įtaką valstybių narių teisės sistemoms, daugelio valstybių narių nacionalinė teisė tebesiskiria nuo ES teisės. Šiuo metu panašu, kad bylos šalys pačios atsisako kelti bylas nacionaliniuose teismuose⁽¹⁹⁾.

6.3 Kita, ne visiems matoma priežastis yra ta, kad valstybės narės iš tikrųjų negali pasinaudoti Europos teismų praktika, kuri yra tikrasis konkurencijos teisės šaltinis. Procesinėje teisėje yra sukaupta glaudžių įvairių procedūrinių aplinkybių santraukų ir nuorodų į atitinkamus precedentus, tačiau iki šiol nei Komisija, nei Europos Bendrijų Teisingumo Teismas nėra parengę panašių *materialinės teisės vadovų*⁽²⁰⁾. Jei norime, kad valstybių narių teismai plačiau taikytų ES straipsnius dėl piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi ir atitinkamų susitarimų, visų pirma reikėtų į vieną vadovą sudėti svarbiausių (ir dažniausiai cituojamų) *teismo bylų pavyzdžius*, jį papildyti sąvokų ir apibrėžčių paaiškinimais ir Pirmosios instancijos teismo bei Europos Bendrijų Teisingumo Teismo nutarimų deklaracijomis ir išvadomis. Be abejonės, šį rinkinį reikės išversti į visas oficialias kalbas ir nuolat atnaujinti. Komitetas įsitikinęs, kad nesurinkus ir neišleidus teismo praktikos rinkinių *visomis valstybėse narėse vartojamomis kalbomis* ir nesurengus *visiems suinteresuotiems nacionaliniams teisėjams, advokatams ir ekspertams* skirtų konkurencijos teisės mokymų, ES konkurencijos teisės taisyklės valstybėse narėse nebus taikomos.

6.4 Kalbant apie ryšius su nacionalinėmis konkurencijos institucijomis užmezgimą ir bendradarbiavimą su jomis, Komisija (ir ypač, žinoma, Konkurencijos generalinis direktoratas) per gana trumpą laiką sugebėjo sukurti tvirtu pagrindu grindžiamą Europos konkurencijos tinklą (EKT). Ataskaitoje aprašyti forumai ir darbo grupės yra gerai veikiančios bendradarbiavimo sistemos grandys; šioje sistemoje nacionalinės konkurencijos institucijos labai dažnai pačios, be Briuselio tarpininkavimo užmezga ryšius su savo kolegomis iš analogiškų institucijų (netgi bylas nagrinėjančių pareigūnų lygmeniu). Galima pagrįstai teigti, jog tokio integracijos masto dar nėra pasiekusi nė viena ES oficialios struktūros grandis.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

Pirmininkas

Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁸⁾ SEC(2006) 761 galutinis.

⁽¹⁹⁾ Jeigu besibylinėjančios įmonės registruotos kelete valstybių narių, o rinkos veikla vykdoma ne vienoje šalyje, gali būti netgi neaišku, kurios valstybės teismai yra kompetentingi nagrinėti bylą.

⁽²⁰⁾ Žymiausi advokatų biurai jau surinko šio pobūdžio tekstus, tačiau akivaizdu, kad jie skirti vien jų pačių naudojimui.

PRIEDAS

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonės

Diskusijose buvo atmesti šie pakeitimai, už kuriuos balsavo mažiau kaip vienas ketvirtadalis balsavimo teisę turinčių narių:

3.2.10.1 punktas

Išbraukti:

~~3.2.10.1. Pirmiau minėtų bankininkystės paslaugų sektoriuje konkurenciją silpnina kliūtys patekti į rinką, realių pasirinkimo galimybių stygius ir, tikriausiai, naudojimas dominuojančia padėtimi.~~

Paaškinimas

Šis punktas neaiškus. Sunku suprasti, apie kokias kliūtis, kokias pasirinkimo galimybes ir kokią dominuojančią padėtį kalbama.

Europos bankininkystės sektorius, be abejonės, yra vienas konkurencingiausių Europos ekonomikoje. Šis konkurencingumas naudingas ir vartotojams, ir pačiam sektoriui.

Jei kalbama apie kliūtis didesnei mažmeninės bankininkystės (*retail banking*) integracijai Europoje, tai pagrindinės kliūtys kyla dėl nepakankamo teisės aktų, susijusių su vartotojų apsauga, ir mokesčių režimų suderinimo. Reikėtų pabrėžti tokio suderinimo būtinybę. Svarbus žingsnis bus Bendrosios mokėjimo eurais zonos (SEPA — *Single Euro Payments Area*) sukūrimas, kadangi tai lems didelius pokyčius kredito kortelių ir tarptautinių mokėjimų srityje.

Paaškinimą pateikė Krzysztof Pater:

Išbraukti šį punktą siūloma todėl, kad:

- tekstas nepakankamai tikslus, gali susidaryti įspūdis, kad Komitetas nepritaria natūraliai susiformavusioms kliūtims patekti į banko paslaugų rinką, kurių tikslas — užtikrinti atitinkamą patikimumo lygį;
- neaišku, kam skirti žodžiai apie realių pasirinkimo galimybių stoką — banko paslaugų rinka yra vienas labiausiai konkurencingų Europos ekonomikos sektorių;
- jeigu būtų nustatyta naudojimosi dominuojančia padėtimi atvejų (kenkiančių klientų interesams), tai galima neabejoti, kad šioje nuomonėje per 20 kartų pagirtas už savo veiklą Konkurencijos GD nedelsdamas imtųsi būtinų priemonių užkirsti kelią neigiamoms tokios veiklos pasekmėms;
- tekstas įrašytas greta pagrindinių nuomonės teiginių, taigi, išbraukus jį, nuomonė nenukentės, o taps nuoseklesnė ir aiškesnė.

Paaškinimą pateikė Umberto Burani:

Teiginys, jog bankininkystės paslaugų sektoriuje konkurencija yra „silpninama“ paprasčiausiai neatitinka tikrovės, bet kas gali lengvai tuo įsitikinti. Nepaaškinama, kokios ar kokio pobūdžio yra šios „kliūtys“, kurios bet kuriuo atveju neegzistuoja (nes jeigu egzistuotų, jos turėtų būti išvardytos). Kalbant apie „pasirinkimo galimybes“, visoje Sąjungos teritorijoje egzistuoja tūkstančiai bankų, kurie aršiai konkuruoja tarpusavyje tiek paslaugų kokybės, tiek tarifų srityje. Kalbant apie „dominuojančią padėtį“, vartotojai vis dar gali pasirinkti iš visų rūšių ir dydžių bankų, nuo stambių tarptautinių bankų iki privačių bankų ir vietos kooperatyvų. Jeigu tokia padėtis būtų iš tiesų, nacionalinės ir Europos konkurencijos institucijos jau seniai būtų ėmusios veiksmų, o to iki šiol neatsitiko. Visame punkte kartojami stereotipai dėl ribojamos laisvės sudaryti viešųjų darbų rangos sutartis, nepateikiant jokių įrodymų ar pavyzdžių.

Balsavimo rezultatai:

Už 66

Prieš 71

Susilaikė 25

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą, nustatančią dirvožemio apsaugos sistemą ir iš dalies keičiančią Direktyvą 2004/35/EB

COM(2006) 232 galutinis — 2006/0086 COD

(2007/C 168/05)

Taryba, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 175 straipsniu, 2006 m. lapkričio 10 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl *Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą, nustatančią dirvožemio apsaugos sistemą ir iš dalies keičiančią Direktyvą 2004/35/EB*

Žemės ūkio, kaimo plėtros ir aplinkos skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2007 m. kovo 21 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas Staffan Nilsson.

435-oje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2007 m. balandžio 25-26 d. (bandžio 25 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 118 narių balsavus už, 2 — prieš ir 7 susilaikius.

1. Svarbiausios nuomonės nuostatos

1.1 EESRK palankiai vertina Europos Sąjungos lygmeniu sukurtą dirvožemio apsaugos teminę strategiją ir iš esmės pritaria, kad būtų parengta pagrindų direktyva.

1.2 Strategijoje reikia sutelkti dėmesį į tas sritis, kuriose problemos opiausios ir kuriose ariamajai žemei kyla didžiausias pavojus, t.y. žemės naudojimo paskirties pakeitimas (kai dirbamos žemės plotuose statomi gyvenamieji namai, tiesiami keliai ir pan.), dirvožemio tarša pramonės rajonuose ir dirvožemio sandarinimas. ES strategijoje būtina atsižvelgti į subsidiarumo principą.

1.3 Išlaidas dėl dirvožemio degradacijos visų pirma turėtų atitinkamai padengti tie, kurie padarė žalą, o ne žemės naudotojai.

1.4 Jei pagrindų direktyvos tikslas — užtikrinti bendrą pagrindą, reikėtų suvienodinti įvairių valstybių narių siekius norint išvengti konkurencijos iškreipimo.

1.5 Žemės ir miško naudojimas taikant gerą ūkininkavimo praktiką padeda išsaugoti ir gerinti dirvožemio kokybę.

1.6 Žemės ūkio paskirties žemė, skirta maisto produktų gamybai, apibrėžiama kaip naudojimas natūraliu žemės plotu, kuriam tam tikras poveikis neišvengiamas.

1.7 EESRK aštriai kritikuoja faktą, kad Komisija vis dar nepateikė naujo persvarstytos direktyvos pasiūlymo dėl nuotekų dumblo, ir reikalauja, kad Komisija kuo skubiau paskelbtų direktyvą, kuri yra vienas iš politikos, kurios tikslas — saugoti žemės ūkio paskirties žemę, kertinių akmenų, ir užkirstų kelią didėjančiai taršai pavojingomis medžiagomis.

1.8 Dirvožemio atkūrimas, numatytas 1 straipsnyje, kuriame apibrėžiamas direktyvos tikslas ir taikymo sritis, turėtų būti nagrinėjamas atsižvelgiant į realią padėtį, ir kiekvienu konkrečiu atveju turėtų būti priimamas atskiras sprendimas.

1.9 Pagal 3 straipsnio nuostatas formuojant nacionalinę sektorių politiką, reikia užtikrinti, kad nebūtų iškreipiama konkurencija tarp valstybių narių.

1.10 4 straipsnyje numatytos priemonės, kurių privalo imtis valstybės narės, turi būti pagrįstos.

1.11 12 straipsnis turėtų būti reformuluotas kalbant apie tai, kad kai kuriais atvejais būsimasis pirkėjas galėtų įsipareigoti pateikti ataskaitą.

1.12 22 straipsnyje numatytos baudos taip pat turi būti pagrįstai proporcingos padarytai žalai. EESRK nepritaria, kad už vieną kartą padarytą žalą gali būti baudžiama keletą kartų.

1.13 Remiantis 23 straipsniu, žemės naudotojas pagrįstai naudoti žalos ištaisymo priemones gali tik tuo atveju, kai jis pats yra atsakingas už padarytą žalą.

1.14 Nepriklausomų ekspertų komitetas, sudarytas iš viešojo ir privataus sektoriaus ekspertų, turėtų padėti sėkmingiau įgyvendinti dirvožemio strategiją.

2. Svarbiausios Komisijos pasiūlymo nuostatos

2.1 Dirvožemį galima laikyti neatsinaujinančiu gamtos ištekliumi, o dirvožemio kokybė daugelyje ES teritorijų sparčiai blogėja. Šį reiškinį lemia žmogaus veikla, visų pirma pramonė, turizmas, miestų plėtra arba transporto sistemos infrastruktūros ir tam tikra ūkininkavimo ar miškininkystės praktika.

2.2 Dirvožemis yra visai ES svarbus išteklius ir, jo netausojant Bendrijos lygiu, bus pakenkta darniam Europos vystymuisi ir ilgalaikiam konkurencingumui. Įvairios Bendrijos politikos kryptys padeda saugoti dirvožemį, tačiau trūksta vieningos politikos. Tik devyniose ES valstybėse narėse priimti dirvožemio apsaugai skirti teisės aktai, kuriuose dažnai numatyti tik konkrečios grėsmės, būtent taršos, atvejai. Be to, dirvožemio degradacija labai veikia ir kitas ES bendro intereso sritis — vandenį, žmonių sveikatą, klimato kaitą, gamtos ir biologinės įvairovės apsaugą, maisto saugą.

2.3 Todėl Europos Komisija siūlo Europos dirvožemio apsaugos strategiją, kurią išdėstė komunikate kartu pateikdama pasiūlymą priimti pagrindų direktyvą ir atlikti poveikio vertinimą. Pagrindų direktyvoje nustatyti bendri principai, veiksmai ir tikslai. Komisija ragina valstybes narės įvertinti dirvožemio degradaciją, nuolat spręsti šią problemą, įgyvendinti atsargumo priemones ir įtraukti dirvožemio apsaugos aspektą į kitas politinės veiklos sritis. Komisija laikosi gana lankstaus požiūrio leisdama valstybėms narėms apibrėžti konkrečius tikslus šioje srityje ir numatyti priemones jiems pasiekti atsižvelgdama į tai, kad dirvožemio degradacijos lygis įvairiose Europos vietose labai skirtingas: nustatyta 320 įvairių dirvožemio tipų.

2.4 Valstybės narės raginamos nustatyti vietas, kurioms gresia erozija, organinių medžiagų mažėjimas, tankinimas, įdruskėjimas ir nuošliaužos. Jų bus reikalaujama nustatyti tikslus, kurie padėtų mažinti pavojų šiose vietovėse, ir parengti jų įgyvendinimo priemonių programas. Be to, jos privalės užkirsti kelią bet kokiai papildomai taršai, sudaryti jų teritorijoje esančių užterštų sklypų sąrašą ir parengti nacionalines valymo strategijas. Parduodant sklypą, kuriame yra arba buvo vykdoma galinti teršti veikla, pardavėjas arba būsimas pirkėjas privalės pateikti ataskaitą apie dirvožemio būklę administracijai ir kitai sandorio šaliai. Galiausiai, valstybės narės raginamos riboti arba sušvelninti dirvožemio sandarinimo poveikį, pavyzdžiui, reikalaujant atgaivinti apleistus pramoninius sklypus.

3. Bendros pastabos

3.1 EESRK pritaria Komisijos komunikatui dėl Dirvožemio apsaugos teminės strategijos, kuris yra 2002 m. priimto komunikato ⁽¹⁾ tąsa, ir pasiūlymui parengti direktyvą, nustatančią pagrindą dirvožemio apsaugai. Jau 2000 m. nuomonėje savo iniciatyva dėl nuotekų dumblo naudojimo žemės ūkyje ⁽²⁾ EESRK kreipėsi į Komisiją siūlydamas imtis iniciatyvos siekiant nustatyti minimalius dirvožemio apsaugos standartus Bendrijos lygiu.

3.2 Ketverius metus Komisija vykdė atvirą ir plataus masto procedūrą — rengė diskusijas ir daug įvairių konsultacijų siekdama parengti dirvožemio apsaugos strategiją. EESRK taip pat turėjo galimybę stebėti šią procedūrą. Šioje nuomonėje pateikiamos pastabos — tai visų pirma reakcija į pasiūlymą parengti pagrindų direktyvą, dėl kurios vykdomos konsultacijos su EESRK. Jos taip pat susijusios su Komisijos komunikatu.

3.3 Dirvožemis ir jo funkcijos yra neįkainojamas gamtos išteklius, lemiantis gyvybės ciklą ir netgi žmogaus išlikimą. Žmogaus veikla įvairiais būdais daro įtaką dirvožemio funkcijoms ir jų naudojimui. Europos lygio direktyvoje reikia sutelkti dėmesį į tas sritis, kuriose ariamajai žemei kyla didžiausias pavojus: pasikeitusi dirvožemio naudojimo paskirtis, dirvožemio tarša pramonės rajonuose, dirvožemio sandarinimas ir erozija.

⁽¹⁾ COM (2002) 179 galutinis.

⁽²⁾ CES 119/2000, OL C 14, 2001 1 16, p. 141-150.

3.4 Dirvožemis ir jo funkcijos bei tam tikros politikos sritys yra susijusios su dvejopo skirtingo pobūdžio Bendrijos ir nacionaliniais teisės aktais: vandens pagrindų direktyva, nitrato direktyva, teisės aktais, reglamentuojančiais chemines medžiagas, ir kt. Kai kurios valstybės yra parengusios konkrečius teisės aktus, reglamentuojančius dirvožemio stebėseną ir dirvožemio tipo bei užterštumo nustatymą. Todėl Komisijos pasiūlymu turi būti ne pabloginama padėtis, o šioms valstybėms užtikrinamas pakankamas lankstumas.

3.5 Komisija pabrėžia, kad išlaidas dėl dirvožemio degradacijos turi padengti ne žemės naudotojai, o visuomenė ar kiti subjektai. EESRK norėtų pabrėžti, kad atsakomybę už padarytą žalą turi prisiimti tas, kuris ją padarė, ir nebūtinai tai būna žemės naudotojas. Daugeliu atvejų žemės naudotojai patiria oro taršos ir kai kurių sektorių keliamos taršos (pramoninių teršalų, potvynių ir kitų išmetamųjų teršalų) padarinius ir susiduria su kenksmingu jų poveikiu, už kurį jie visiškai nėra atsakingi.

3.6 EESRK pastebi, jog visame savo dokumente Komisija pabrėžia, kad investicijas, būtinas užtikrinti dirvožemio apsaugą, turi atlikti žala padaręs asmuo ir, žinoma, toks požiūris yra teisingas, kadangi jis padėtų užtikrinti vienodas atsakomybės sąlygas. Be to, tai apimtų ir kitas, ne tik su dirvožemio apsauga susijusias, teisėkūros sritis.

3.7 EESRK pritaria konkrečios dirvožemio apsaugos strategijos priėmimui ir, ja remiantis, pagrindų direktyvos kūrimui. Pagrindų direktyva padėtų sukurti vienodos apsaugos sąlygas, kurias reglamentuotų bendros taisyklės, sprendžiant problemas, kurios galėtų turėti tarpvalstybinį pobūdį. Jei iš tiesų siekiama sustiprinti dirvožemio apsaugą, ši politikos sritis turi būti įtraukta ir į kitus teisės aktus.

3.8 Komisija taip pat mano, kad išlaidų ir naudos santykis priklausys nuo siekiamų tikslų ir nuo to, kaip bus išnaudotos esamos galimybės, pavyzdžiui, bendrosios žemės ūkio politikos aplinkos srityje. EESRK nori atkreipti dėmesį į tai, kad dar neaišku, kaip valstybės narės, atsižvelgdamos į vienodą teisinį apibrėžtumą, supras ir taikys BŽŪP numatytą kompleksinį susiejimą. Jei pagrindų direktyvos tikslas — užtikrinti dirvožemio apsaugos bendrą pagrindą ir išvengti, kad susijusiems dalyviams tektų labai skirtingi ekonominiai įpareigojimai, tai direktyvoje taip pat turėtų būti siekiama panašių tikslų, kad būtų išvengta konkurencijos iškreipimo.

3.9 Kaip didžiausią neigiamą įtaką dirvožemio degradacijai darančią žmogaus veiklą Komisija paminėjo netinkamą ūkininkavimo ir miškininkystės praktiką. Ir priešingai, žemės ūkyje ir miškininkystėje taikant gerą ūkininkavimo praktiką, dirvožemio funkcijos išsaugomos ar netgi pagerinamos. Grėsmė ariamajai žemei taip pat susijusi su žemės naudojimo paskirties pasikeitimu, pramonės plėtra, transporto infrastruktūromis, oro tarša, troposferos ozonu ir kitokio pobūdžio tarša. Būtina atsižvelgti į šiuos aspektus, nors teritorijų planavimas (miestų planavimas) — ne ES, o valstybių narių kompetencijos sritis.

3.10 Rinkos jėgos ir šiuo metu vykdoma žemės ūkio politika padėjo skatinti struktūrinius pokyčius ir specializaciją bei gana aiškiai atskirti pasėlių auginimą ir gyvulininkystę, o tai gali lemti organinių medžiagų dirvožemyje mažėjimą. Nauja bendroji žemės ūkio politika ir ja nustatytos nuo gamybos apimčių nepriklausančios išmokos dar labiau sustiprina šią tendenciją.

3.11 Komisija mano, kad vykdomas ekologinis, ekstensyvus ūkininkavimas ir šioje srityje taikomas integruotas požiūris gali daryti teigiamą įtaką dirvožemiui. Tokia nuomonė yra šiek tiek paviršutiniška. Viskas priklauso nuo įgytų žinių ir ūkininkavimo būdų. Maisto produktų gamybai skirta žemė, pagal apibrėžimą, turi būti natūrali žemė, naudojama dirbimui. Vadinasi, tam tikras poveikis yra neišvengiamas ir su tuo reikia susitaikyti, jei norima gaminti maisto produktus. Poveikis žemės ūkio paskirties dirvožemiui priklauso nuo metų laiko ir klimato sąlygų, tačiau tai nereiškia, kad reikia taikstyti su trąšų naudojimu, erozija, humuso sluoksnio mažinimu ir pan. Tinkamai ūkininkaujanti žemės ūkio ūmonė, kuri naudojasi iki šiol sukaupta patirtimi, gali prisidėti prie dirvožemio kokybės išsaugojimo ir gerinimo. Nedaugelis verslininkų turi tokią ilgalaikę perspektyvą tiek investicijų, tiek žemės naudojimo požiūriu, kokią turi ūkininkai ir miškininkai. Reikėtų remti ir skatinti tokią aukštą su dirvožemio apsauga susijusio ūkininkų sąmoningumo lygį, naudojant konsultavimo sistemas bei savanoriškas priemones ir paskatas.

3.12 Komisija taip pat mano, kad direktyva dėl atsakomybės už aplinkos apsaugą⁽³⁾ padeda stiprinti aplinkos apsaugą. Tai teigiamas ir teisingas žingsnis. Tačiau taip pat reikia priminti, kad tai nesuderinama su požiūriu, kurio šiuo metu yra laikomasi, kad, vienintelį kartą padarius žalą, galima sulaukti trejopos baudmės: nustojama mokėti išmokas, taikoma baudžiamoji atsakomybė ir patiriamos administracinės išlaidos.

3.13 EESRK pritaria minčiai, kad, siekiant tvaraus dirvožemio naudojimo, reikia sukurti bendrą Europos dirvožemio strategiją.

3.14 Kad ši strategija būtų sėkmingai įgyvendinta, dirvožemio apsaugos klausimams nagrinėti būtų galima sukurti nepriklausomų ekspertų grupę, kurią sudarytų viešojo ir privataus sektoriaus atstovai.

4. Konkrečios pastabos

4.1 EESRK labai kritiškai vertina tai, kad Komisija vis dar nepristatė iš dalies pakeisto direktyvos pasiūlymo dėl nuotekų dumblo naudojimo žemės ūkyje ir leistino sunkiųjų metalų kiekio, kurį Komisija rengia jau keletą metų. Komunikate dėl dirvožemio apsaugos nurodoma, kad siekiamas tikslas — šį pasiūlymą pristatyti 2007 m. 2002 m. paskelbtame pirmajame komunikate dėl teminės dirvožemio apsaugos strategijos nurodoma, kad jo persvarstymas turėtų būti įtrauktas į dirvožemio strategiją. Taigi, gerokai vėluojama įgyvendinti vieną pagrindinių

priemonių, skirtų stiprinti dirvožemio apsaugą ir užtikrinti maisto produktų saugą. Todėl reikėtų šią pakeistą direktyvą dėl nuotekų dumblo naudojimo būtinai paskelbti tuo pat metu kaip ir dirvožemio apsaugos strategiją.

4.1.1 Šiuo metu galiojančioje direktyvoje dėl nuotekų dumblo⁽⁴⁾ yra leidžiamas pernelyg didelis nuotekose esantis sunkiųjų metalų kiekis, kuris gali būti patekęs į žemės ūkio paskirties žemę. EESRK nori priminti 2000 m. priimtą nuomonę savo iniciatyva dėl Tarybos direktyvos 86/278/EEB dėl nuotekų dumblo naudojimo žemės ūkyje persvarstymo, kurioje buvo reikalaujama nustatyti griežtus reikalavimus dėl leistino sunkiųjų metalų kiekio. Be to, trūksta informacijos apie taršą kitomis cheminėmis medžiagomis, jų tarpusavio sąveiką ir poveikį dirvožemiui bei maisto produktų saugai, kai šios medžiagos patenka į dirbamą žemę.

4.1.2 EESRK mano, kad tai yra labai rimta problema, ir primena 2006 m. lapkričio mėn. mediciniame leidinyje „*The Lancet*“ dviejų mokslininkų pristatytą tyrimą. Nors šis tyrimas yra vienintelis, jo rezultatai parodė, kad aplinkoje esančios gerai žinomos nuodingos medžiagos gali daryti iki šiol nepastebėtą poveikį embriono ir mažų vaikų smegenų vystymuisi. Mokslininkų manymu, šį reiškinį būtų galima susieti su rimtais pakitimais: autizmu, dėmesio sutrikimais, hiperaktyvumo sindromu ir vystymosi sutrikimais. Šių cheminių medžiagų taip pat galima aptikti buityje naudojamose priemonėse. Įvairiais būdais jos patenka į kanalizacijos sistemas. Mums dar labai trūksta žinių apie jų poveikį dirvožemiui, kai nuotekų dumblas naudojamas tręšimui.

4.1.3 EESRK nuomone, teigiama yra tai, kad Komisija, atrodė, atsisakė savo ankstesnio požiūrio, pagal kurį geriausias nuotekų dumblo naudojimo būdas aplinkos požiūriu — jo paskleidimas ant dirvos. Apie tai kalbama komunikate dėl teminės atliekų strategijos⁽⁵⁾. Šiame dokumente Komisija dar kartą patvirtina, kad, priėmusi dirvožemio apsaugos strategiją, ji sieks pristatyti persvarstytą direktyvos pasiūlymą dėl nuotekų dumblo. Vis dėlto EESRK mano, kad to laukti nereikėjo. Priešingai, reikėjo gerokai anksčiau pasiūlyti iš esmės persvarstyti direktyvą dėl nuotekų dumblo esančių leistinių sunkiųjų metalų ir kitų teršalų kiekio, ypač atsižvelgiant į tai, kad Komisija savo pasiūlyme priimti direktyvą nurodo, jog būtina riboti dirvožemiui pavojingų medžiagų naudojimą.

4.1.4 Nuotekų dumblo naudojimas žemės ūkyje ir teršalų koncentracija yra vienas svarbiausių klausimų dirvožemio apsaugos ir maisto produktų saugos srityje. Todėl labai svarbu išsiaiškinti, kas — žemės naudotojas ar nuotekų dumblo gamintojas, t. y. miestai ir savivaldybės — turi prisiimti atsakomybę už galimą žalą dirvožemiui. Persvarstytoje direktyvoje dėl nuotekų dumblo reikėtų tiksliai nustatyti atsakomybės ir žalos atlyginimo sąlygas.

(3) Direktyva 2004/35/EB.

(4) 86/278/EEB.

(5) COM (2005) 666 galutinis.

4.1.5 Be to, dirvožemio apsaugos sričiai labai svarbu, kad būtų parengti aiškiau apibrėžti nauji teisės aktai, reglamentuojantys saugesnį cheminių medžiagų naudojimą, ypač būdus, kuriais visuomenė šalina nuotekų dumblą jį paskleisdžiant ant dirvos. Siekiant apsaugoti dirvožemį, būtina pavojingas chemines medžiagas pakeisti mažiau kenksmingomis.

4.1.6 EESRK ragina Komisiją kuo skubiau parengti persvarstytą direktyvos pasiūlymą ir atlikti rizikos analizę, apimančią daugiau klausimų negu nagrinėjamoje direktyvoje. Tai turėtų būti vienas svarbiausių dirvožemio apsaugos uždavinių ariamosios žemės srityje siekiant užkirsti kelią taršai ir užtikrinti didesnę maisto produktų saugą.

4.2 Direktyvos dėl dirvožemio apsaugos 1 straipsnyje nurodoma, kad „tokios priemonės — tai minėtų procesų švelninimo ir degradavusių dirvožemių atkūrimo bei išvalymo bent tiek, kad jie atitiktų esamus ir numatomus naudojimo poreikius, priemonės“. EESRK pritaria šiam principui, tačiau abejoja, ar pagrindų direktyvoje reikėtų vartoti pasakymą „bent tiek“. Šį klausimą reikėtų nagrinėti atsižvelgiant į realią padėtį ir atskirai svarstant kiekvieną konkretų atvejį.

4.3 EESRK mano, kad pagal dabartinę 3 straipsnio redakciją valstybėms narėms galėtų būti sudarytos sąlygos rengti konkurenciją iškreipiančią nacionalinę sektorių politiką. Svarbu, kad straipsnyje būtų numatytas įvertinimas, tačiau bet kurios priemonės turi atitikti reikalavimus, būtinus tinkamam vidaus rinkos veikimui, t. y. bendras taisykles ir vienodas konkurencijos sąlygas.

4.4 Komitetas taip pat mano, kad, remiantis 4 straipsnio nuostatomis, užtikrinama praktiškai begalinė intervencijos galimybė. Pirmiau minėtose pastabose dėl žemės ūkio paskirties žemės EESRK aiškiai nurodė, kad dirbamajai žemei neišven-

giamai daromas poveikis, kuris priklauso nuo veiksnių, nesusiėjusių su žemės naudotojų daromu poveikiu: metų laiko, klimato ir pan. Į tai atsižvelgiant, valstybėms narėms keliami reikalavimai turi būti tinkamai pagrįsti. Be to, turėtų būti tam tikra sąsaja tarp įvairių valstybių narių veiksmų. Tai dera ir su 9 straipsnyje numatytais nuostatomis dėl proporcingų priemonių, skirtų dirvožemio funkcijoms išsaugoti.

4.5 12 straipsnyje nurodoma, kad sklypo savininkas arba būsimasis pirkėjas turi parengti dirvožemio būklės ataskaitą. EESRK nuomone, prašyti būsimo pirkėjo pateikti tokią ataskaitą būtų klaidinga. Kadangi valstybių narių teisės aktai skiriasi, būtinas tam tikras lankstumas. Todėl šio straipsnio formuluotė reikėtų keisti.

4.6 17 straipsnyje kalbama apie savanorišką keitimąsi informacija, kuri Komisija numaciusi įgyvendinti. Komisija turėtų stengtis užtikrinti, kad iš tiesų būtų keičiamasi panašia patirtimi ir siekiama suderinto požiūrio, užtikrinančio vienodas konkurencijos sąlygas. Savanoriškai keičiantis informacija, būtinas ir aktyvus Komisijos dalyvavimas.

4.7 22 straipsnyje nurodoma, kad valstybės narės nustato su baudomis susijusias taisykles. EESRK manymu, teisinio apibrėžtumo požiūriu svarbu, kad šios baudos būtų pagrįstai proporcingos padarytai žalai. Negalima sutikti su nuostata, kad už vieną kartą padarytą žalą galima nubausti keletą kartų įvairiomis bausmėmis.

4.8 23 straipsnyje siūloma iš dalies pakeisti Direktyvą 2004/35/EB ir numatyta, kad viešojo valdžios institucija įpareigoja žalą padariusį subjektą imtis susidariusiai padėčiai ištaisyti reikalingų priemonių. EESRK mano, kad šios nuostatos galima laikytis tik tuo atveju, jei pats žemės naudotojas padarė žalą, o tai dokumente nėra aiškiai apibrėžta.

2007 m. balandžio 25 d., Briuselis.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

Pirmininkas

Dimitrios DIMITRIADIS

PRIEDAS

Komiteto nuomonės

Asamblėja atmetė šiuos pakeitimus, tačiau jie vis tik surinko daugiau nei ketvirtadalį balsų:

1.1 punktas

Iš dalies pakeisti taip:

„EESRK džiaugiasi, kad Europos Sąjungos lygiu sukurta dirvožemio apsaugos teminė strategija, ir iš esmės pritaria Komisijos pasiūlymo tikslui, t.y. dirvožemio apsaugai ir tausiam jo naudojimui. EESRK pageidautų, kad siūlomoje pagrindų direktyvoje būtų tinkamai atsižvelgta į subsidiarumo ir proporcingumo principus kad būtų parengta pagrindų direktyva.“

Balsavimo rezultatai

Už 47

Prieš 54

Susilaikė 13

Skyriaus pateiktos nuomonės tekstas, surinkęs daugiau nei ketvirtadalį balsų, buvo atmestas ir pasirinktas asamblėjos priimtas pakeitimas:

1.15 punktas

„EESRK ragina nacionalinius ir regioninius teisės aktų leidėjus bei Komisiją sistemingai vertinti esamus su dirvožemio apsauga susijusius teisės aktus.“

Balsavimo rezultatai

Už išbraukimą 74

Prieš 33

Susilaikė 15

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl

- Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, nustatančio maisto priedų, fermentų ir kvapiųjų medžiagų leidimų suteikimo procedūrą
- Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl maisto fermentų ir iš dalies keičiančio Tarybos direktyvą 83/417/EEB, Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1493/1999, Direktyvą 2000/13/EB ir Tarybos direktyvą 2001/112/EB
- Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl kvapiųjų medžiagų ir tam tikrų kitų aromatinių savybių turinčių maisto ingredientų naudojimo maisto produktuose ir ant jų ir iš dalies keičiančio Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 1576/89, Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 1601/91, Reglamentą (EB) Nr. 2232/96 ir Direktyvą 2000/13/EB
- Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl maisto priedų

COM(2006) 423 galutinis — 2006/0143 (COD)

COM(2006) 425 galutinis — 2006/0144 (COD)

COM(2006) 427 galutinis — 2006/0147 (COD)

COM(2006) 428 galutinis — 2006/0145 (COD)

(2007/C 168/06)

Taryba, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 37 ir 95 straipsniais, 2006 m. rugsėjo 11 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, nustatančio maisto priedų, fermentų ir kvapiųjų medžiagų leidimų suteikimo procedūrą Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl maisto fermentų ir iš dalies keičiančio Tarybos direktyvą 83/417/EEB, Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1493/1999, Direktyvą 2000/13/EB ir Tarybos direktyvą 2001/112/EB Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl kvapiųjų medžiagų ir tam tikrų kitų aromatinių savybių turinčių maisto ingredientų naudojimo maisto produktuose ir ant jų ir iš dalies keičiančio Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 1576/89, Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 1601/91, Reglamentą (EB) Nr. 2232/96 ir Direktyvą 2000/13/EB Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl maisto priedų

Žemės ūkio, kaimo plėtros ir aplinkos skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2007 m. kovo 21 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas Antonello Pezzini.

435-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2007 m. balandžio 25-26 d. (2007 m. balandžio 25 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 127 nariams balsavus už ir 4 susilaikius.

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Komitetas teigiamai vertina pasiūlymų paketą dėl priedų, fermentų ir kvapiųjų medžiagų ir dėl bendros leidimų suteikimo procedūros, nes juo prisidedama prie veiksmingos ir konkurencingos vidaus rinkos, užtikrinančios aukšto lygio žmonių gyvybės ir sveikatos apsaugą.

1.2 Komitetas mano, kad aiškios, suderintos saugos vertinimo taisyklės, kuriomis nustatomi konkretūs laikotarpiai ir priimtini įkainiai, yra naudingos ir vartotojams, ir gamintojams, ypač mažiesiems gamintojams.

1.3 Komitetas teigiamai vertina Komisijos planą supaprastinti ir suderinti priedų, fermentų ir kvapiųjų medžiagų sektorius bei skatinti jų darną patvirtinant vieną bendrą leidimų jas naudoti suteikimo procedūrą.

1.4 Komiteto nuomone, bendra visos ES leidimų suteikimo procedūra vidutiniu ir ilgu laikotarpiu būtų labai naudinga bendrajai rinkai, tačiau reikia atsižvelgti į naujųjų normų poveikį importuojamiems produktams.

1.4.1 Europa ir eksporto, ir importo srityje nuolat konkuruoja pasaulio rinkoje, o siūlomos taisyklės daugeliu atvejų yra

sunkiau įgyvendinamos nei *Codex Alimentarius* nustatytos taisyklės, todėl yra iškreipiama konkurencija Europos įmonių, ypač mažųjų, nenaudai.

1.5 Komitetas teigiamai vertina pasirinktą procedūrą, t. y., kai Bendrijos sąrašo pakeitimams taikoma komitologijos procedūra su sąlyga, kad bus užtikrintas aukštas skaidrumo lygis, nuolatinis dialogas su gamintojais ir vartotojais bei greiti naujovių diegimo ir produktų kūrimo mechanizmai.

1.6 Komitetas pritaria, kad reikia remti EMST (Europos maisto saugos tarnybos) darbą, siekiant skaidraus rizikos vertinimo, grindžiamo moksliniais duomenimis ir objektyviais motyvais ir taip apsaugoti vartotojus.

1.7 Komitetas rekomenduoja sukonkretinti procedūras ir stiprinti žmogiškuosius ir finansinius EMST išteklius ir, laikantis konfidencialumo, užtikrinti aukštesnę kokybę, skaidrius ir nepriklausomus vertinimus.

1.8 Komitetas taip pat mano, kad valstybės narės veiksmingomis metodikomis, apimančiomis atitinkamos pramonės šakos teikiamus duomenis, turėtų atakliau stebėti priedų, fermentų ir kvapiųjų medžiagų vartojimą.

1.9 Komitetas mano, kad leistinių priedų, fermentų ir kvapiųjų medžiagų sąrašus reikėtų persvarstyti nuolat, su sąlyga, kad persvarstymas bus grindžiamas nuolatiniu struktūrizuotu dialogu su vartotojais ir gamintojais bei nepareikalaus papildomų laiko ir lėšų sąnaudų.

2. Priežastys

2.1 Mokslo ir technologijų pažanga teikia galimybes gaminti geresnės kokybės produktus, kadangi, be kita ko, juose naudojamas mažas fermentų, kvapiųjų medžiagų ir priedų kiekis. Ši pažanga taip pat teikia galimybių išvengti netinkamo šių medžiagų naudojimo.

2.2 Siekdama toliau tobulinti Bendrijos teisės aktus remiantis principu „nuo ūkio iki stalo“, Komisija Maisto produktų saugos baltojoje knygoje, dėl kurios Komitetas pateikė nuomonę ⁽¹⁾, paskelbė ketinimą atnaujinti ir sukonkretinti galiojančius teisės aktus, reglamentuojančius maisto priedus ir kvapiąsias medžiagas ir parengti specialiąsias nuostatas dėl fermentų (Baltosios knygos 11 ir 13 veiksmai).

2.3 Komitetas visuomet rėmė tikslą užtikrinti sklandų vidaus rinkos veikimą, kartu užtikrinant aukšto lygio žmonių gyvybės ir sveikatos apsaugą, ir nuolat pritarė, kad reikia laikytis visuotinio ir integruoto požiūrio į ES maisto saugą.

2.4 Komiteto nuomone, visa Europos maisto grandinė „nuo ūkio iki stalo“ turi būti grindžiama teisės aktais. Kiekviena maisto grandinės grandis turi būti vienodai stipri, o Komisija turi užtikrinti patikimą Bendrijos teisės aktų įgyvendinimą ⁽²⁾.

2.5 Bendros fermentų, kvapiųjų medžiagų ir maisto priedų leidimų procedūros priėmimas yra viena pagrindinių Komisijos pasiūlymų paketo naujovių, taigi, Komitetas teigiamai vertina Komisijos supaprastinimo planą, kuriuos siekiama suderinti šiuos sektorius. Taip bus atsakyta daugelio atskirų valstybių narių leidimų suteikimo procedūrų, panaikintos dvigubos leidimų sistemos ir gerokai sumažinta administracinė ir biurokratinė našta.

2.6 Maisto **priedus** reglamentuojantys teisės aktai Europos lygmeniu jau suderinti. Šiuo metu teisės aktais leidžiama naudoti apie 330 maisto priedų ir vis dar gausu prašymų leisti naudoti naujus priedus arba taikyti naujus priedų naudojimo būdus.

2.6.1 Vertinant šiuos prašymus, ypač siekiant priimti su rizikos valdymu susijusius sprendimus, reikia gana išsamios informacijos apie atitinkamų medžiagų naudojimą ir savybes.

⁽¹⁾ Žr. 2000 m. gegužės 26 d. EESRK nuomonę CES 585/2000, pranešėjas Ataide Ferreira. OL C 204, 2000 7 18.

⁽²⁾ Žr. 1 išnašą.

2.7 Suderinus kvapiųjų medžiagų ir fermentų procedūras, bus lengviau taikyti leidimų suteikimo procedūras, sumažinti techninių duomenų lapų atnaujinimo ir pakuočių ženklavimo pakeitimo išlaidas.

2.8 Šiuo metu dėl skirtingų **maisto fermentus** reglamentuojančių valstybių narių teisės aktų vyraujantis teisinis neapibrėžtumas gali iškraipyti maisto fermentų rinką ir įvairiose valstybėse narėse padidinti administravimo ir finansinę naštą. Be to, nesant derinimo iniciatyvos, ir toliau bus taikoma skirtingo lygio apsauga dėl valstybių narių nevienodo rizikos suvokimo, saugos vertinimo ir skirtingų maisto fermentus reglamentuojančių teisės aktų.

2.8.1 Reikia pažymėti, kad nesant suderintų ES taisyklių, gali iškilti kliūčių laisvam prekių judėjimui ir prekybai, tačiau saugos vertinimų ir leidimų naudoti maisto fermentus suteikimo derinimui gali prireikti didelių investicijų, visų pirma padengti leidimų suteikimo išlaidoms, kurios, manoma, sieks maždaug 150-250 000 eurų ⁽³⁾ vienam fermentui.

2.8.2 Maisto fermentų pramonė nuolat kuria technologijas ir procesus, skirtus maisto gamybos naujovėms plėtoti ir gamybai gerinti. Vis dėlto reikėtų pakankamai įvertinti galimą cheminę alergijos, toksiškumo ir liekamojo mikrobiologinio aktyvumo riziką. Dėl šios galimos rizikos būtina nuolat atlikti vartotojų saugos vertinimus, ypač iš genetiškai modifikuotų organizmų pagamintų fermentų.

2.9 Kalbant apie teisės aktus, reglamentuojančius **kvapiąsias medžiagas** ir tam tikrus kitus aromatinių savybių turinčius maisto ingredientus, naudojamus maisto produktų gamyboje, administruojant „leistinių medžiagų sąrašą“, kuriame įregistruota maždaug 2 600 kvapiųjų medžiagų, būtina taikyti efektyvesnę leidimų suteikimo procedūrą.

2.9.1 Kvapiąsias medžiagas reglamentuojančių teisės aktų derinimas neabejotinai sutvirtins Europos Sąjungos poziciją derybose su trečiosiomis šalimis dėl kvapiųjų medžiagų įtraukimo į *Codex Alimentarius* sistemą ir neleis kad nukentėtų Europos įmonės, ypač MVĮ.

2.9.2 Sukūrus bendrą integruotą ES kvapiųjų medžiagų rinką, Europos kvapiųjų medžiagų gamybos ir kūrimo pramonė galės išlaikyti pirmaujančią padėtį.

2.9.3 Vis dėlto, reikėtų įvertinti ir papildomą darbą, kurį reikės atlikti siekiant įgyvendinti naujus kvapiųjų medžiagų ženklavimo standartus.

2.10 Komitetas mano, kad Europos maisto saugos tarnybai reikėtų skirti daugiau išteklių ir priemonių bei sukurti naujas procedūras, kuriomis būtų užtikrinamas nepriklausomas, skaidrus ir aukštos kokybės maisto priedų, fermentų ir kvapiųjų medžiagų saugos vertinimas.

⁽³⁾ Žr. SEC(2006) 1044, 3.3 punktą.

2.11 Perėjus nuo sprendimų priėmimo, grindžiamo bendro sprendimo su Europos Parlamentu procedūra, prie komitologijos procedūros ir į leidimų suteikimą įtraukus komitetus, reikės taikyti aiškius ir skaidrius kriterijus, pagal kuriuos būtų galima įvertinti, ar saugios savybės, kurios, kaip teigiama, vartotojams teikia naudos.

2.12 Kaip Komitetas pabrėžė ankstesnėse nuomonėse (*), norint sugebėti įvertinti maisto saugos srityje padarytą pažangą ir nuspręsti, ar naujoji sistema atitinka lūkesčius, būtini šie vertinimo kriterijai: padidėjęs ar sumažėjęs vartotojų pasitikėjimas, maisto krizių atsiradimas ir jų sprendimo būdai, glaudesnis suinteresuotų subjektų bendradarbiavimas ir kt.

3. Komisijos pasiūlymas

3.1 Komisijos pateiktu pasiūlymų paketu siekiama aiškiau išdėstyti esamus teisės aktus, reglamentuojančius maisto priedus ir kvapiąsias medžiagas, ir nustatyti naujas taisykles dėl fermentų. Kitu pasiūlymu, remiantis Europos maisto saugos tarnybos (EMST) pateiktomis mokslinėmis nuomonėmis, siekiama nustatyti bendras leidimų suteikimo procedūras visuose trijuose sektoriuose.

3.2 **Maisto priedai.** Naujosios taisyklės skirtos supaprastinti ir patobulinti leidimų naudoti maisto priedus suteikimo sistemą, kurią dabar reglamentuoja Direktyva 89/107/EEB. Remiantis Reglamentu 178/2002/EB, leidimai įtraukti priedus į naująjį leistinų medžiagų sąrašą būtų grindžiami EMST atliktu maisto saugos rizikos vertinimu. Viename iš pasiūlymų siekiama peržiūrėti techninius dabartinės leidimų suteikimo sistemos aspektus ir numatomos naujos Bendrijos nuostatos dėl kituose prieduose naudojamų priedų.

3.3 **Fermentai.** Siūloma nauja teisinė maisto fermentų vertinimo, tvirtinimo ir stebėjimo sistema, pagal kurią, remiantis palankia EMST mokslinė nuomone, būtų kuriamas visų leistinų fermentų, kurie galutiniame maisto produkte atlieka technologinę funkciją, sąrašas. Taip pat išdėstytos maisto fermentų ženklavimo nuostatos, tačiau numatyta netaikyti ženklavimo reikalavimų maisto fermentams, kurie naudojami kaip pagalbinės perdirbimo medžiagos.

3.4 **Kvapiosios medžiagos.** Numatyta peržiūrėti Direktyva 88/388/EEB nustatytas bendrąsias taisykles ir suderinti jas su technologijų ir mokslo pažanga. Direktyva bus keičiama nauju reglamentu, kuriuo, bus nustatytos aiškesnės taisyklės dėl:

- didžiausių leistinų tam tikrų medžiagų kiekių, remiantis EMST nuomone;
- kvapiųjų medžiagų ir žaliavų, kurias leidžiama naudoti maisto produktuose ir ant jų, „Bendrijos sąrašo“;
- griežtesnių kvapiųjų medžiagų ir aromatinių savybių turinčių maisto ingredientų naudojimo sąlygų;
- aiškių ir vienodų ženklavimo taisyklių.

(*). Žr. 2001 m. kovo 28 d. nuomonę CES 404/2001, pranešėjas Verhaeghe. OL C 155, 2001 5 29.

3.5 **Bendra leidimų suteikimo procedūra.** Pasiūlyme rekomenduojama nustatyti bendrą maisto priedų, fermentų ir kvapiųjų medžiagų leidimų suteikimo procedūrą, grindžiamą Europos maisto saugos tarnybos pateiktais rizikos vertinimais ir rizikos valdymo sistema. Vadovaujantis reguliavimo komiteto procedūra, į įvairius leidimų suteikimo etapus įtraukiamos valstybės narės ir Komisija. Pasiūlyme Komisijai patikimas uždavins, remiantis EMST moksliniais vertinimais, rengti ir atnaujinti įvairius kiekvienos atitinkamų medžiagų kategorijos „leistinų medžiagų sąrašus“. Medžiagos įtraukimas į vieną iš šių sąrašų reiškia, kad bendru lygmeniu leista ją naudoti visiems Bendrijos rinkoje veikiančioms ūkio subjektams.

4. Bendrosios pastabos

4.1 Komitetas iš esmės teigiamai vertina Komisijos pasiūlymus tuo atveju, jei bus apsaugoti vidaus rinkos veiksmingumas ir konkurencingumas ir užtikrinta aukšto lygio žmonių gyvybės ir sveikatos apsauga.

4.2 EESRK mano, kad siūloma priemonė — reglamentas — suteiks geresnes garantijas nei direktyva, kuri leistų skirtingai aiškinti taisyklių įgyvendinimą.

4.3 Komiteto požiūriu, galimybė gauti bendrą leidimą, galiojantį visoje Europos Sąjungoje, vidutiniu ir ilgu laikotarpiu gali būti labai naudinga vidaus rinkai.

4.3.1 Vis dėlto reikia atsižvelgti į naujųjų normų poveikį importuojamiems produktams ir į tai, kad Europa yra didelis pasaulio rinkoje konkuruojantis importuotojas, o Bendrijos taisyklės yra sunkiau įgyvendinamos už *Codex Alimentarius* šiuo metu nustatytas taisykles. Todėl pastarąjį reikėtų iš dalies pakeisti, kad nenukentėtų Europos įmonės.

4.4 Komisijos sprendimas Bendrijos sąrašo pakeitimams taikyti komitologijos procedūrą gali būti teigiamas žingsnis ir pramonei, ir pilietinei visuomenei tuo atveju, jei bus užtikrinamas didelis skaidrumas ir bus įmanoma plėtoti naujoves, kurti naujus, geresnius produktus, visų pirma kovos su alergijomis požiūriu.

4.5 Komitetas teigiamai vertina, kad EMST atliekamą rizikos vertinimą planuojama grįsti skaidriomis procedūromis, moksliniais duomenimis ir objektyviais motyvais.

4.6 Naujos EMST pavestos funkcijos turi būti vykdomos vadovaujantis konstruktyvesnėmis procedūromis, skiriant pakankamai žmogiškųjų ir finansinių išteklių ir tuo, laikantis konfidencialumo, užtikrinti aukštą kokybę, skaidrius ir nepriklausomus vertinimus.

5. Konkrečios pastabos

5.1 Bendra leidimų suteikimo procedūra

5.1.1 Komitetas mano, kad įgyvendinimo priemonės, įskaitant paraiškos turinį, jos parengimą ir pateikimą, paraiškų galiojimo patikros priemonės ir 9 straipsnyje numatytą informaciją, turėtų būti įtrauktos į EMST nuomonę.

5.1.2 Kalbant apie Bendrijos sąrašo atnaujinimą, leidimų suteikimo sistemos galutiniai terminai turėtų būti trumpesni — reikėtų nuo devynių iki trijų mėnesių sumažinti laiką, skirtą Komisijai reglamento projektui parengti, kad visas nagrinėjimo ir patvirtinimo ciklas būtų užbaigtas per 12 mėnesių.

5.1.3 Analogiškai reikėtų nustatyti galutinį terminą, iki kurio EMST arba Komisija tam tikrais atvejais galėtų pratęsti vertinimo laikotarpį. Ilgiausias leistinas laikotarpis turėtų būti nurodytas reglamente.

5.1.4 Komitetas mano, kad bendroje leidimų suteikimo procedūroje turėtų būti numatyta periodiškai persvarstyti ir atnaujinti sąrašus, ribojant sąnaudas bei pastangas ir remiantis nuolatiniu struktūruotu dialogu su gamintojais ir vartotojais.

5.1.5 Bendrijos leidimų suteikimo sistema jokiais aplinkybėmis neturi būti naudojama techninėms prekybos kliūtims pateisinti. Todėl neturi būti leidžiami brangiai kainuojantys bandymai ir importo bei eksporto sertifikavimo procedūros.

5.2 Maisto priedai

5.2.1 Reikia aiškiau išdėstyti „pagrįsto technologinio poreikio“ ir „privalumų ir naudos vartotojui“ kriterijus (5 straipsnis).

5.2.2 20 straipsnyje nurodyta ant pakuotės teikiama informacija turi būti aiški ir atpažįstama plačiajai visuomenei ir vienoda visoje Bendrijoje.

5.3 Fermentai

5.3.1 Komitetas teigiamai vertina tai, kad visi maisto fermentai, atliekantys technologinę funkciją, įtraukti į reglamentą ir kad prieš įtraukimą į Bendrijos leistinių fermentų sąrašą turės būti patvirtinti.

5.3.2 Komitetas mano, kad vienas iš fermentų vertinimo kriterijų, kaip ir priedų atveju, turėtų būti „privalumai ir nauda vartotojui“.

5.3.3 Komitetas nori pabrėžti, kad reikėtų vengti sudėtinumo, todėl ženklিনimas Bendrijos lygmeniu turi būti aiškus ir vienodas, naudingas ir gamintojams, ir vartotojams.

5.3.4 Komitetas mano, kad reikia vengti vertikaliuose teisės aktuose naudoti leistinių medžiagų sąrašus, kadangi tai sukurtų dvigubą leidimų suteikimo tiems patiems fermentams sistemą. Turi būti kuo greičiau pakeistos ankstesni direktyvos ir reglamentai, juose pateikiant vienodas nuorodas į naująjį reglamentą.

5.4 Kvapiosios medžiagos

5.4.1 Komitetas mano, kad vertinimo kriterijai turėtų būti panašūs į priedų vertinimo kriterijus, įskaitant „privalumus ir naudą vartotojui“.

5.4.2 Komitetas pabrėžia, kad, kaip numatyta 14 straipsnyje dėl maisto kvapiųjų medžiagų pobūdžio ir kilmės, vartotojams reikia pateikti aiškesnę informaciją.

2007 m. balandžio 25 d., Briuselis.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

Pirmininkas

Dimitris DIMITRIADIS

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Komisijos komunikato Tarybai ir Europos Parlamentui ES tausiosios žuvininkystės įgyvendinimas taikant didžiausio ilgalaikio sugaunamo kiekio principą

COM(2006) 360 galutinis

(2007/C 168/07)

Komisija, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 262 straipsniu, 2006 m. liepos 4 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl *Komisijos komunikato Tarybai ir Europos Parlamentui — ES tausiosios žuvininkystės įgyvendinimas taikant didžiausio ilgalaikio sugaunamo kiekio principą*

Žemės ūkio, kaimo plėtros ir aplinkos apsaugos skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2007 m. kovo 21 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas **Sarró Iparraguirre**.

435-oje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2007 m. balandžio 25-26 d. (balandžio 25 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 131 nariui balsavus už ir 3 susilaikius.

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Nors ilgainiui ES žuvininkystės valdymo politika taikant naują didžiausio ilgalaikio sugaunamo kiekio principą duos naudos, EESRK nuomone, ji gali turėti ekonominio ir socialinio pobūdžio padarinių, kurie gali būti pernelyg skaudūs Europos žvejybos sektoriui. Todėl Komitetas siūlo visus šio principo įgyvendinimo už ir prieš apsvarstyti itin atidžiai atsižvelgiant į ekonominius, socialinius ir aplinkos aspektus.

1.2 Kadangi tiksliai įvertinti didžiausių skirtingų žuvų išteklių ilgalaikį sugaunamą kiekį yra nelengva, EESRK rekomenduoja, kad Komisijos daugiamečiuose planuose būtų numatytas atitinkamas kasmetinis koregavimas, laikantis laipsniškumo ir lankstumo principo, kuriam turėtų pritari visi suinteresuoti sektoriai. Atsižvelgiant į tai turėtų būti kuo skubiau pasikonsultuota su regioninėmis patariamosiomis tarybomis, ES žuvininkystės ir akvakultūros patariamoju komitetu ir Socialinio dialogo jūrų žuvininkystės klausimais komitetu užtikrinant, kad jų nariams pakaks laiko pateikto pasiūlymo terminams aptarti.

1.3 Todėl EESRK rekomenduoja, kad Komisija imtųsi visų atsargos priemonių nustatydamas kasmetines atitinkamas išžvejotųjų žuvų populiacijos normas, leisiančias ilgainiui užtikrinti didžiausią ilgalaikį sugaunamą kiekį mišrioje žvejyboje.

1.4 Europos Komisijos argumentui, kad ši žvejybos valdymo politika padės pasiekti prekybos pusiausvyrą, Komitetas nepitaria, kadangi tuščią tiekimo rinkos dalį, kurią užpildydavo Bendrijos įmonė, nedelsiant užpildys importas iš trečiųjų šalių. Todėl EESRK primygtinai ragina Komisiją neprarasti budrumo stebint ir kontroliuojant šį į Bendrijos rinką patenkančių importą.

1.5 Komitetas yra tos nuomonės, kad Komisija ir valstybės narės turėtų atsižvelgti į šioje nuomonėje minimus „kitus aplinkos veiksnius“, kurie taip pat daro poveikį jūrų ekosistemų pokyčiams. Komitetas taip pat rekomenduoja, kad būtų nustatyti apribojimai, lygiaverčiai tiems, kuriuos Komisija ir valstybės narės siekia nustatyti ekonominiams žuvininkystės sektoriaus dalyviams.

1.6 Kalbant apie koregavimą, kurio pageidaujama siekiant įgyvendinti didžiausio ilgalaikio sugaunamo kiekio principą,

Komitetas mano, jog du Komisijos pasiūlytieji būdai papildo vienas kitą, kadangi valstybėms narėms teks įgyvendinti priemones, kurios yra labiausiai tinkamos atsižvelgiant į ekonominius ir socialinius padarinius atitinkamiems žvejybos sektoriams. EESRK išreiškia susirūpinimą dėl Europos žvejybos fondo, kuris neturi pakankamų priemonių spręsti dėl poveikio, kuris bus patirtas įgyvendinant naująją valdymo sistemą, kylančia problema.

2. Pagrindimas

2.1 Komisijos komunikate dėl *ES tausiosios žuvininkystės įgyvendinimo taikant didžiausio ilgalaikio sugaunamo kiekio principą* (¹), apie kurį kalbama šioje nuomonėje, pateikiama Komisijos pozicija dėl žuvininkystės sektoriaus ekonominės veiklos gerinimo vadovaujantis bendra žuvininkystės politika.

2.2 Komisija numachiusi šią ekonominę veiklą gerinti siūlydama palaipsniui atsisakyti pernelyg intensyvios žvejybos, kadangi, jos nuomone, tai būtų ekonomiškai naudinga žvejybos pramonei, nes sumažėtų sąnaudos, būtų sugaunama daugiau žuvų, išaugtų žvejybos pelningumas ir sumažėtų išmetamų žuvų kiekis.

2.3 Komisija mano, kad, norint pasiekti šiuos tikslus, būtina kitaip valdyti Europos žvejybą: aktyviai siekti rezultatų, o ne vien tik stengtis išvengti nesėkmių.

2.4 Komisija nubrėžė naujas ES žvejybos valdymo politikos gaires, kurių pagrindą sudaro didžiausio ilgalaikio sugaunamo žuvų išteklių kiekio užtikrinimas kiekvienais metais.

2.5 Šių naujų politikos gairių pagrindą sudaro Europos Bendrijų ir valstybių narių tarptautinis politinis išsipareigojimas, priimtas Pasauliniame aukščiausiojo lygio susitikime tvaraus vystymosi klausimais, surengtame 2002 m. rugsėjo mėn. Johannesburge, „išlaikyti arba atkurti išnaudotus išteklius taip, kad būtų garantuotas didžiausias ilgalaikis sugaunamas kiekis, šiuos uždavinius įgyvendinant kiek įmanoma greičiau ir, jei galima, ne vėliau, kaip iki 2015 metų“.

(¹) COM(2006) 360 galutinis, 2006 7 4.

2.6 Todėl reikia siekti pereiti prie ilgalaikės valdymo sistemos, kuri leistų geriausiai panaudoti Europos gyvųjų jūrų išteklių našumo galimybes. Tai visiškai atitinka platesnį bendrosios žvejybos politikos tikslą: užtikrinti tvarias ekonomines, aplinkosaugos ir socialines sąlygas.

2.7 Komunikate nurodoma, kad teigiamų ekonominių rezultatų galima pasiekti tik tada, jeigu pereinamuoju laikotarpiu bus žvejojama saikingiau. Visos suinteresuotos šalys turi dalyvauti permainų tempo pasirinkimo procese. Finansinė parama, tokia, kaip numatyta pagal pasiūlymą dėl Europos žvejybos fondo, turi padėti sušvelninti socialinius ir ekonominius padarinius pereinamuoju laikotarpiu.

3. Bendros pastabos

3.1 Komisija, priimdama sprendimą diegti Bendrijoje didžiausiu ilgalaikiu sugaunamu kiekiu pagrįstą žvejybos valdymo sistemą, vadovavosi principu, kad paprasčiausiai buvo pernelyg daug žvejojama neatsižvelgiant į žuvų išteklius.

3.2 Pripažindamas, kad per pastaruosius 30 metų, visų pirma dėl pernelyg intensyvios žvejybos, Europos vandenyse gerokai sumažėjo kai kurių žuvų ištekliai, Komitetas pritaria požiūriui, kad reikėtų pereiti prie tausesnės žvejybos.

3.3 Komisija mano, kad žuvų išteklių valdymo sistemų, paremtų didžiausio ilgalaikio sugaunamo kiekio principu, įgyvendinimas apsaugotų išteklius nuo sunaikinimo ir tuo pačiu leistų didinti žuvų išteklius.

3.4 EESRK mano, kad šis principas teisingas, kadangi žuvų populiacijos didžiausias ilgalaikis sugaunamas kiekis — tai biomasės kiekis (žuvų kiekis), kurį galima taip eksploatuoti, kad ištekliai nebūtų paveikti. Todėl Komitetas visiškai pritaria šiais principais grindžiamai žuvininkystės valdymo politikai.

3.5 Tačiau Komitetas norėtų atkreipti Komisijos dėmesį į tai, kad bet kuris valdymo sistemos pakeitimas susijęs su rizika, ir todėl reikėtų ypač kruopščiai pasverti privalumus ir trūkumus.

3.6 Komunikate itin išsamiai aptariami žuvų išteklių valdymo sistemos, pagrįstos didžiausio ilgalaikio sugaunamo kiekio principu, privalumai, visų pirma privalumai aplinkos apsaugos atžvilgiu, tačiau jame išsamiau nenagrinėjami sistemos socialiniai ir ekonominiai privalumai žuvininkystės sektoriaus atžvilgiu, o trūkumai visai neminimi.

3.7 Vienas iš Komisijos nurodytų privalumų, su kuriuo nesutinka EESRK, tas, kad ši žvejybos valdymo politika pagerins prekybos balansą; taip yra todėl, kad tuštumą, atsirandančią Bendrijos įmonėms pasitraukus iš verslo dėl reikalavimo tenkinti didžiausio ilgalaikio sugaunamo kiekio rodiklius, nedelsiant užpildys ne Europos Sąjungos operatoriai, kadangi žuvininkystės produktų rinkos variklis — poreikis užtikrinti nuolatinių tiekiamą.

3.8 Bendras principas, kurio laikosi Komisija naujos valdymo sistemos atžvilgiu — sumažinti išžvejojamos žuvų populiacijos dalį. Siekiant, kad žuvų užaugtų daugiau ir kad žvejojant būtų užtikrinta didesnė jų vertė bei žuvų sugaunama daugiau, reikia sumažinti jūroje sugaunamų žuvų dalį.

3.9 Nepaisant to, komunikate pripažįstama, kad sunku nustatyti žuvų populiacijų dydį, ir nors žvejyba (išžvejojama žuvų populiacijos dalis) turi didelę įtaką žuvų išteklių sveikatai, svarbūs ir kiti veiksniai, pavyzdžiui, aplinkos pokyčiai ir jaunų žuvų atplūdis.

3.10 Todėl komunikate pateikiama ilgalaikė žuvų išteklių atkūrimo strategija siekiant žvejybos veiklos ir žuvų išteklių našumo pusiausvyros, ir siūloma tai daryti palaipsniui, mažinant žvejybos laivų skaičių arba tų laivų žvejybos pastangas.

3.11 Norint šią strategiją įgyvendinti taip, kad žvejai naudodami žuvų išteklius pasiektų didžiausią ilgalaikį sugaunamą kiekį, remiantis turimomis mokslininkų rekomendacijomis pirmiausia būtina nustatyti kiekvienai žuvų rūšiai tinkamas tikslines žvejybos normas ir metinį išžvejojamos žuvų populiacijos dalies lygį, išreikštus metrinėmis tonomis. Taip pat turime nustatyti koeficientą, pagal kurį kiekvienais metais būtų atliekamas kasmetinis koregavimas siekiant užsibrėžto rodiklio. Kaip numatyta bendroje žuvininkystės politikoje, šie sprendimai turėtų būti įgyvendinami per daugiamečius planus.

3.12 Bendrijos žvejybos valdymas šiuo metu įgyvendinamas vadovaujantis saugos ir atsargumo principais žuvų išteklių atžvilgiu. Metiniai bendri leistini sugauti žuvų kiekiai ir sugavimo kvotos nustatomos remiantis lyginamaisiais moksliniais pranešimais, o bendroje žuvininkystės politikoje numatyti išteklių atkūrimo planai įgyvendinami siekiant grąžinti mažėjančius žuvų išteklius į tvarų biologinį lygmenį.

3.13 EESRK mano, kad valdymo sistemos pakeitimas yra svarbus žingsnis, nes šiuo atveju nustatomas biologinio pobūdžio tikslas, pranokstantis dabartinės valdymo sistemos tikslus. Šis pakeitimas savo ruožtu taip pat reiškia, kad kasmet atliekant koregavimą bus gerokai sumažinama išžvejojamos žuvų populiacijos dalis, dėl to be abejonės reikės sumažinti žvejybos laivynus ir žvejybinę veiklą, ir Bendrijos žvejybos įmonės patirs nuostolių. EESRK išreiškia susirūpinimą, kad Europos žvejybos fondas neturi pakankamai priemonių šiems nemažiems nuostoliams kompensuoti. Tačiau, jei bus pasiekti numatyti tikslai, padėtis galėtų būti itin palanki toms žvejybos įmonėms, kurios tęs savo veiklą.

3.14 Vadovaudamasis šiuo požiūriu EESRK nori atkreipti Komisijos dėmesį į tai, kad didžiausio ilgalaikio sugaunamo kiekio įvertinimas įvairių žuvų rūšių atžvilgiu labai neapibrėžtas. Turėdamas omeny šį neapibrėžtumą Komitetas rekomenduoja, kad Komisija siektų, jog jos atliekamas kasmetinis daugiamečių planų koregavimas būtų pagrįstas.

3.15 Todėl sudėtingiausia yra rasti būdus, padėsiančius žvejų bendruomenėms ir įmonėms išgyventi tinkamai tvarkomą prisi-taikymo etapą. Komiteto nuomone, tam reikės daug daugiau ir įvairesnių paramos priemonių nei tos, kurias iki šiol siūlė Komi-sija. Šios priemonės yra visiškai pagrįstos, nes užtikrina, kad po ankstyvojo perėjimo laikotarpio ateityje bus įgyvendintas tausesnės žvejybos modelis.

3.16 Tačiau Komitetas bet kuriuo atveju mano, kad, kaip nurodyta komunikate, reikia, jog visi asmenys, kuriems tai aktualu, dalyvautų priimant sprendimus dėl daugiamečių planų, jų įgyvendinimo vietos ir poveikio; todėl reikėtų nuolat konsultuotis su regioninėmis patariamosiomis tarybomis. Be to, EESRK mano, kad į šiuos pasitarimus reikėtų įtraukti ES žuvininkystės ir akvakultūros patariamąjį komitetą bei Socialinio dialogo jūrų žuvininkystės klausimais komitetą.

4. Specifinės pastabos

4.1 Norint įgyvendinti didžiausio ilgalaikio sugaunamo kiekio principu pagrįstą žvejybos valdymo sistemą, būtina išanalizuoti (kaip tai padaryta komunikate) grupę kitų klausimų, turinčių tiesioginį poveikį šioms sritims ir jų valdymui:

- poveikis aplinkai ir jo įtaka pokyčiams jūrų ekosistemose;
- valdymo sistemos taikymas mišriai žvejybai;
- daugiamečių planų valdymas.

4.2 Poveikis aplinkai ir jo įtaka pokyčiams jūrų ekosistemose

4.2.1 Komunikate pripažįstama, kad labai neaišku, kokią įtaką jūrų ekosistemų raidai turės klimato ir orų pokyčiai ir kad šie bei kiti aplinkos veiksniai, be abejo, gali paveikti žuvų ište-kliaus.

4.2.2 Nors Komisija negali nustatyti visų galimų padarinių aplinkai, ji mano, kad daugeliu atveju didžiausią poveikį turi pati žvejyba, ir kad jeigu žuvų išteklių bus eksploatuojami sten-giantis žvejoti mažiau, žuvų populiacijos taps atsparesnės ekolo-giniams pokyčiams.

4.2.3 Todėl komunikate laikomasi požiūrio, kad reikia toly-giai ir tausiai mažinti žvejybą siekiant užtikrinti, kad, mažinant išžvejojamos žuvų populiacijos dalį ir atkuriant išteklius, būtų įgyta daugiau žinių apie ekosistemas ir jų našumo galimybes, kurios padėtų pakoreguoti ilgalaikio valdymo tikslus.

4.2.4 EESRK sutinka su šiuo principu tik tuo atveju, jei tikrai bus tolygiai ir tausiai mažinama išžvejojamos žuvų populiacijos dalis tų žuvų rūšių, kurioms tai reikalinga. Komisija pripažįsta, kad dėl bandymų reguliuoti žuvų biomasę norint pasiekti pagei-daujamą jos lygį, šioje pramonės šakoje greitai gali susidaryti nepriimtina, nestabili padėtis.

4.2.5 Vis dėlto Komitetas mano, kad „kiti aplinkos veiksniai“, kurie komunikate nėra net paminėti, pavyzdžiui, kenkėjų elgsena, tarša, naftos ir dujų telkinių žvalgyimas bei jų eksploataci-ja, vėjo turbinos jūroje, jūros smėlio ir visų kitų išteklių gavyba ir t. t., taip pat daro įtaką pokyčiams jūrų ekosistemose.

4.2.6 EESRK ragina Komisiją užtikrinti, kad Žuvininkystės ir jūrininkystės reikalų direktoratas, kuris yra atsakingas už ES jūri-ninkystės politiką, nustatytų apribojimus, lygiaverčius tiems, kuriuos jis siekia nustatyti ekonominiams dalyviams žuvinin-kystės sektoriuje, kurių veikla taip pat daro įtaką žuvų išteklių dydžiui ir pokyčiams jūrų ekosistemose.

4.3 Valdymo sistemos taikymas mišriai žvejybai

4.3.1 Mišri žvejyba yra sritis, kuriai sunkiausia taikyti didžiausio ilgalaikio sugaunamo kiekio principu pagrįstą žvejybos valdymo sistemą.

4.3.2 Komunikate pripažįstama, kad tai yra sunku, ir mišrios žvejybos valdymo sistema nėra išsamiau nagrinėjama. EESRK mano, kad reikėtų stiprinti Komisijos ryšius su regioninėmis patariamosiomis tarybomis bei Žuvininkystės ir akvakultūros patariamuoju komitetu šios žvejybos klausimais.

4.3.3 Komunikate nurodoma, jog svarbu išlaikyti jūrų ekosis-temų pusiausvyrą, ir EESRK visiškai su tuo sutinka. Būtų labai pavojinga vienos rūšies sužvejoti mažiau, kad padidėtų kitos rūšies sugaunami kiekiai.

4.3.4 Sistemos sudėtingumą lemia tai, kad, kaip nurodyta komunikate, visų ekosistemos rūšių žvejyba paprastai turėtų būti vykdoma kaip žvejyba (pagal tikslingą žuvų sugavimo normą), leidžianti ilgainiui užtikrinti didžiausią ilgalaikį sugaunamą kiekį. Tai reiškia, kad kalbant apie didžiausio ilgalaikio sugaunamo kiekio normas, nustatytas skirtingų žuvų ištekliams mišrios žvejybos ekosistemoje, daugiamečiuose planuose bus nustatyti didžiausi sugaunamų žuvų kiekiai pagal tas žuvų rūšis, kurioms nustatytos žemiausios ilgalaikės normos, kad būtų pasiektas didžiausias ilgalaikis sugaunamas kiekis.

4.3.5 Komunikate taip pat nurodoma, kad siekiant išvengti atsitiktinio žuvų išteklių pereikvojimo atsiradus žuvų priegaudai, gali prireikti kai kuriuose daugiamečiuose planuose numatyti papildomų priemonių, pavyzdžiui, pakeisti žvejybos įrangą, numatyti uždaras zonas bei sezonus.

4.3.6 EESRK nuomone, nors toks valdymo sistemos principas atitinka platesnio pobūdžio bendros žuvininkystės politikos tikslą, Komisija vis dėlto turėtų atlikti labai išsamų įvairių normų didžiausiam ilgalaikiam sugaunamam kiekiui pasiekti įvertinimą ir pasikonsultuoti su visomis mišrioje žvejy-boje dalyvaujančiomis šalimis dėl daugiamečių planų ekono-minių ir socialinių padarinių.

4.4 Daugiamečių planų valdymas

4.4.1 Daugiamečių planai

4.4.1.1 Komunikate nurodoma, kad šiuos planus rengs Komi-sija pasikonsultavusi su atitinkamais sektoriais, remdamasi neša-liškėmis mokslinėmis rekomendacijomis ir visiškai atsižvelg-dama į siūlomų priemonių ekonominę, socialinę ir aplinkosau-ginį poveikį.

4.4.1.2 Juose bus nustatoma tikslinė žvejybos norma ir priemonės šiam rodikliui palaipsniui pasiekti siekiant sumažinti bet kokią žalingą žvejybos poveikį ekosistemai. Mišrios žvejybos planuose reikėtų numatyti technines priemones, užtikrinančias, kad visų žuvų išteklių žvejyba atitiktų jiems nustatytus atitinkamus rodiklius ir galimybes eksploatuoti kai kuriuos žuvų išteklius mažiau, nei laikantis didžiausio ilgalaikio sugaunamo kiekio principo, taip siekiant kitų žuvų rūšių našumo padidėjimo.

4.4.1.3 Tais atvejais, kai mokslinė rekomendacija nepadedą įvertinti, kokie veiksmai reikalingi, kad būtų pasiektos didžiausio ilgalaikio sugaunamo kiekio sąlygos, daugiamečiuose planuose bus numatytas atsargumo principas.

4.4.1.4 Be to, planai ir juose nustatytos normos turi būti reguliariai persvarstomi.

4.4.1.5 EESRK mano, kad šios naujos žuvininkystės valdymo politikos gairės, kurios galėtų turėti aiškių privalumų tuo atveju, jei būtų pasiektas didžiausias ilgalaikis sugaunamas kiekis visų žuvų išteklių atžvilgiu, gali sukelti drastiškų padarinių žuvininkystės sektoriui: sugaunamų žuvų kiekiai gali netrukus sumažėti, o dėl to sumažėtų laivynas, darbo vietų skaičius ir taip susilpnėtų žvejų bendruomenių ekonominė struktūra.

4.4.1.6 Todėl Komitetas ragina Komisiją užtikrinti, kad konsultacijos, kurias ji ketina surengti su žuvininkystės sektoriaus atstovais, būtų gana lanksčios nustatant daugiamečių planų įgyvendinimo tempus ir sudarant galimybes žvejams laipsniškai prisitaikyti prie šios naujos valdymo sistemos.

4.4.1.7 Mišrios žuvininkystės klausimu EESRK laikosi nuomonės, kad daugiausia lankstumo reikėtų parodyti tuo atveju, kai žuvų išteklius galima nevaržomai eksploatuoti, kadangi jų būklė yra gera.

4.4.2 Pokyčių valdymas

4.4.2.1 Parengus ir priėmus daugiamečius planus, nustatančius tam tikrus tikslus žuvų išteklių atžvilgiu, valstybės narės, siekdamos įgyvendinti šiuos tikslus, turės nuspręsti dėl pokyčių tempo ir dėl perėjimo proceso valdymo.

4.4.2.2 Komunikate pateikiami du šių permmainų įgyvendinimo būdai:

— mažinti žvejybos apimtį (sugaunamų žuvų kiekius) iki tokio lygio, kuris būtinas norint užtikrinti didžiausio ilgalaikio sugaunamo kiekio normą. Taikant šį principą žvejyba tebesiverčiantys laivynai turės didinti ekonominį veiksmingumą, dėl to bus prarandami žvejybos laivai ir darbo vietos.

— nekeisti žvejybos laivyno dydžio, tačiau mažinti laivų sužvejavimo pajėgumus (pavyzdžiui, apriboti laivo dydį, žvejybos įrangos galingumą) ir galbūt apriboti žvejybos jūroje dienų skaičių. Taikant šį principą būtų išsaugotas dabartinis užimtumo lygis, tačiau sumažėtų ekonominis veiksmingumas.

4.4.2.3 Kiekviena valstybė narė gali pasirinkti ekonominį principą arba strategiją, o Bendrija turi pateikti valdymo sistemą, kurios paskirtis — palaipsniui atsisakyti pernelyg intensyvios žvejybos naudojant Europos žvejybos fondo finansinę priemonę.

4.4.2.4 Komunikate matyti, kad Komisija akivaizdžiai palaiko pirmąjį principą, kurio pagrindą sudaro nacionalinio žvejybos laivyno pajėgumų mažinimas, kadangi šiuo atveju būtų lengviau vykdyti stebėseną ir kadangi patirtis rodo, jog laivyno pajėgumų mažinimas yra lengviau priimamas visuomenės ir jį paprasčiau įgyvendinti nei kitus sprendimus.

4.4.2.5 EESRK pripažįsta, kad laivyno pajėgumų mažinimas — pats veiksmingiausias būdas palaipsniui atsisakyti pernelyg intensyvios žvejybos. Tačiau Komitetas mano, kad kiekviena valstybė narė, išanalizavusi ekonominius ir socialinius padarinius ir atsižvelgusi į tai, kad abiem variantais galima naudotis vienu metu kol bus pasiekti didžiausio ilgalaikio sugaunamo kiekio žuvų išteklių rodikliai, turėtų pasirinkti tokį principą, kuris jai labiausiai tinka.

4.4.2.6 EESRK sutinka su pasiūlymu, kad ekonominiai ir socialiniai pokyčių padariniai būtų analizuojami ne Europos, o regioniniu lygiu, kadangi atskirų valstybių narių žvejybos laivynų ypatumai gali labai skirtis.

4.4.2.7 Daugiamečiai planai bus grindžiami žvejyba sutelkiant dėmesį į kartu gaudomų žuvų išteklių grupes, ir šiuose planuose turi būti tokie veiksniai kaip kasmetinio žvejybos galimybių kitimo apribojimai taip užtikrinant stabilų ir sklandų perėjimą prie naujos tvarkos.

4.4.2.8 Pagaliau komunikate teigiama, kad visų daugiamečių planų, kurių tikslas yra didžiausias ilgalaikis sugaunamas kiekis, parengimui reikia nemažai laiko. Todėl Bendrija nuo 2007 m. turėtų priimti valdymo sprendimus, užtikrinančius, kad nebūtų didinamos nė vienu žuvų išteklių, kurie jau dabar pereikvojami, žvejybos normos. EESRK nuomone, Europos Komisija, prieš priimdama bet kokią sprendimą dėl 2007 m., turėtų konsultuotis su regioninėmis patariamosiomis tarybomis, ES žuvininkystės ir akvakultūros patariamuoju komitetu ir Socialinio dialogo jūrų žvejybos klausimais komitetu.

2007 m. balandžio 25 d., Briuselis.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

Pirmininkas

Dimitris DIMITRIADIS

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą, draudžiantį pateikti į Bendrijos rinką ir importuoti į ją bei eksportuoti iš jos kačių ir šunų kailius bei dirbinius, kurių sudėtyje yra tokių kailių

COM(2006) 684 galutinis — 2006/0236 (COD)

(2007/C 168/08)

Taryba, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 95 ir 133 straipsniais, 2006 m. gruodžio 4 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl *Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą, draudžiantį pateikti į Bendrijos rinką ir importuoti į ją bei eksportuoti iš jos kačių ir šunų kailius bei dirbinius, kurių sudėtyje yra tokių kailių*

Žemės ūkio, kaimo plėtros ir aplinkos skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2007 m. kovo 21 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas Daniel Retureau.

435-oje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2007 m. balandžio 25-26 d. (balandžio 25 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 128 nariams balsavus už, 1 — prieš ir 5 susilaikius.

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Komitetas pritaria šio dokumento (reglamento) teisiniam pagrindui (EB steigimo sutarties 95 straipsnis) ir formai.

1.2 Remiantis EB steigimo sutartimi, Europos Komisijai nesuteikti įgaliojimai imtis veiksmų prieš žiaurų elgesį su gyvūnais (be to, vykdomą ne ES teritorijoje), todėl tokio pobūdžio problemą ji gali spręsti tik įgyvendindama prekybos ir vidaus rinkos kailių srityje jai suteiktus įgaliojimus ir atsižvelgdama į būtinybę suderinti skirtingus nacionalinius teisės aktus.

1.3 Komitetas pritaria Europos Komisijos nuomonei, kad tik visiškas uždraudimas gali užkirsti kelią drabužių ir žaislų importuotojams dideliais kiekiais į Europos Sąjungos teritoriją įvežti kačių ir šunų kailius bei dirbinius, kurių sudėtyje yra tokių kailių, ir sukurti kliūtis plataus masto draudžiamų kailių neteisėtai prekybai.

1.4 Komitetas pageidautų, kad sąvoka „kailis“ būtų tiksliai apibrėžta teisiniu požiūriu, aiškiai atskiriant kailio ir atskirų jo dalių (plauko, odos) sąvokas tam, kad uždraudimas galėtų būti taikomas visiems įmanomiems kačių ir šunų kailių panaudojimo būdams.

1.5 Komitetas pabrėžia, kad būtina pasirinkti veiksmingus kontrolės būdus ir taikyti komitologijos procedūrą priimtinausiai kontrolės tvarkai nustatyti.

2. Pagrindimas

2.1 Pasiūlyme priimti reglamentą, kuris grindžiamas EB steigimo sutarties 95 straipsniu (vidaus rinką), Europos Komisija siūlo uždrausti Europos Sąjungoje gaminti, importuoti, eksportuoti kačių ir šunų kailius bei jais prekiauti.

2.2 Reglamento pasiūlyme nagrinėjami pilietinei visuomenei, Europos Parlamentui rūpimi klausimai ir ES pirmininkaujanti Vokietija šį reglamentą laiko prioritetiniu.

2.3 Atrodo, kad būtent Azijoje katės ir šunys auginami ir skerdziami baisiomis sąlygomis, o vėliau jų kailis naudojamas

gaminant drabužius, aksesuarus arba žaislus. Tokių kailių aptikta ir Europos vidaus rinkoje.

2.4 Paprastai kailiai yra chemiškai apdorojami, nudažomi ir vėliau parduodami nuslepiant dirbinio kilmę. Pagal išvaizdą, tekstūrą arba atliekant DNR tyrimą mokslškai sunku nustatyti, kokio gyvūno kailis yra tokiu būdu apdorotas, kadangi perdirbimo proceso metu sunaikinama DNR struktūra. Atrodo, kad, taikant lyginamąjį metodą, tik masės spektrometrija gali padėti nustatyti tikslią kailio kilmę. Kadangi gali būti labai sudėtinga atlikti muitinės patikrinimus, reglamento pasiūlymo 4 straipsnyje numatytos leidžiančios nukrypti nuostatos.

2.4.1 4 straipsnyje yra numatyta, kad nebus baudžiama už drabužių arba dirbinių, kurių sudėtyje yra uždraustų kailių, turėjimą asmeniniam naudojimui. Komiteto nuomone, siekiant išvengti biurokratinių problemų, reikėtų aiškiai nurodyti, kad reglamentas netaikomas, kai turima, naudojama asmeniniais tikslais arba disponuojama mažais kiekiais tokių asmeninių daiktų.

2.4.2 Komitologijos procedūra gali būti taikoma dėl ne ūkiuose pagamintos odos, skirtos kailiams gaminti ir atitinkamai ženklinamos, naudojimo.

2.5 Remiantis proporcingumo principu ir atsižvelgiant į tai, kad importuojama nelegaliai ir slaptai, kad prekės etiketėje nurodoma klaidinga informacija ir kad drabužių ar daiktų sudėtyje gali būti šunų ir kačių kailio, vienintelė įmanoma priemonė yra visiškas gaminimo, importo ir prekybos uždraudimas.

2.6 Daugelis valstybių narių ir kai kurios ES nepriklausančios šalys jau priėmė įvairaus pobūdžio ir svarbos draudžiančius teisės aktus. Bendrijos veiksmai grindžiami poreikiu suderinti vidaus rinką.

2.7 Sukurta draudžiamų kailių nustatymo ir nustatymo metodų informacijos ir stebėsenos sistema. Komitologijos procedūra suteiks galimybę sudaryti priimtinių kontrolės priemonių sąrašą.

2.8 Valstybės narės turės nustatyti proporcingas ir atgrasančias sankcijas.

3. Bendros pastabos

3.1 Komitetas pritaria reglamento teisiniam pagrindui ir formai. Iš tiesų, gyvūnų gerovės nuostatos, taikomos naminiams gyvuliams, negali būti taikomos šunims ir katėms.

3.2 Visuomenės raidoje taip susiklostė, kad šie gyvūnai Europoje tapo naminiais gyvūneliais, kurie neauginami mėšai, kailiui ar darbams atlikti, išskyrus atvejus, kuomet kai kurių veislių šunys naudojami lydėti ir vedžioti žmones su negalia, ieškoti dingusių, nuošliaužų ar sniego užgriūtų asmenų arba kartu su žmonėmis vykdomai kitai naudingai veiklai, dėl kurios jie tampa tik dar patrauklesni visuomenei.

3.3 Remiantis EB steigimo sutartimi, Europos Komisijai nesuteikti įgaliojimai imtis veiksmų prieš žiaurų elgesį su gyvūnais (be to, vykdomą ne ES teritorijoje), todėl tokio pobūdžio problemą ji gali spręsti tik atsižvelgdama į kailių prekybos ir vidaus rinkos suderinimo srityje jai suteiktus įgaliojimus ir pašalindama kliūtis kailių prekybai, atsiradusias dėl skirtingų nacionalinių teisės aktų, kuriuos reikia suderinti, kad būtų išvengta rinkos susiskaldymo.

3.4 Pasiūlymas, kuriame būtų apsiribojama ženklinimo reikalavimais, praktikoje būtų neveiksmingas, kadangi išyla didelių

techninių sunkumų atpažinti perdirbtą katės ir šuns kailį. Komitetas pritaria Europos Komisijos nuomonei, kad tik visiškas uždraudimas gali užkirsti kelią drabužių ir žaislų importuotojams dideliais kiekiais į Europos Sąjungos teritoriją įvežti kačių ir šunų kailius bei dirbinius, kurių sudėtyje yra tokių kailių, ir sukurti kliūtis plataus masto draudžiamų kailių neteisėtai prekybai.

3.5 Priėmus šį reglamentą, PPO turėtų būti apie jį informuota, kadangi tai yra netarifines kliūtis nustatantis teisės aktas. Jis neprieštarauja tarptautinės prekybos taisyklėms.

4. Specialios pastabos

4.1 Komitetas pageidautų, kad sąvoka „kailis“ būtų tiksliai apibrėžta teisiniu požiūriu, aiškiai atskiriant kailio ir atskirų jo dalių (plauko, odos) sąvokas, kad uždraudimas galėtų būti taikomas visiems įmanomiems kačių ir šunų kailių panaudojimo būdams.

4.2 Komitetas mano, kad būtina nurodyti, jog muitinėje reikia vengti tikrinti fizinius asmenis, kurie kerta vidines sienas arba atvyksta iš ES nepriklausančių šalių su labai nedideliu kiekiu griežtai asmeninio naudojimo daiktų; rūbo iškeitimas, pardavimas ar atidavimas labdaros organizacijai taip pat neturėtų būti tapatinami su prekyba, priskiriama reglamento taikymo sričiai.

2007 m. balandžio 25 d., Briuselis.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

Pirmininkas

Dimitris DIMITRIADIS

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl metalinio gyvsidabrio eksporto uždraudimo ir saugaus laikymo

COM(2006) 636 galutinis — 2006/0206 (COD)

(2007/C 168/09)

Taryba, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 133 straipsniu ir 175 straipsnio 1 dalimi, 2006 m. lapkričio 15 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl metalinio gyvsidabrio eksporto uždraudimo ir saugaus laikymo

Žemės ūkio, kaimo plėtros ir aplinkos skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2007 m. kovo 21 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas Frederik Adrian Osborn.

435-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2007 m. balandžio 25-26 d. (balandžio 25 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 126 nariams balsavus už ir 4 susilaikius.

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Komitetas pritaria aktyviam Europos Sąjungos dalyvavimui remiant tarptautines pastangas visame pasaulyje apriboti gyvsidabrio gamybą ir naudojimą ir garantuoti saugius jo saugojimo ir šalinimo būdus. Šiuo tikslu svarbu siekti, kad Europos veiksmai savo teritorijoje būtų tinkamas pavyzdys, kaip reikėtų spręsti gyvsidabrio klausimą, ir remti geresnių kontrolės priemonių skatinimą visame pasaulyje.

1.2 Todėl Komitetas pritaria šiame reglamento projekte išdėstyto konkretaus Komisijos pasiūlymo pagrindiniam tikslui, t. y. uždrausti gyvsidabrio eksportą iš Europos ir reikalauti, kad visoje Europoje gyvsidabrio perteklius būtų saugiai laikomas saugyklose. EESRK nuomone, metalinio gyvsidabrio eksporto iš Europos uždraudimas ir reikalavimas jį saugiai laikyti prieš šalinant yra ypač svarbūs ir pateikiami pačiu laiku, atsižvelgiant į tai, kad šiuo metu palaipsniui atsakoma gyvsidabri naudojančio chloro ir šarmų gamybos proceso.

1.3 Žvelgdamas į ateitį, Komitetas primygtinai ragina Komisiją kuo greičiau įgyvendinti kitus gyvsidabrio strategijos punktus ir kurti priemones gyvsidabrio naudojimui gamybos procesuose ir produktų sudėtyje mažinti Europoje ir užtikrinti saugų atliekų srautuose aptinkamo gyvsidabrio šalinimą.

1.4 Komiteto nuomone, šis teisinis uždraudimas turėtų įsigalioti kuo greičiau, o iki to laiko Komisija ir atitinkamos įmonės turėtų būti skatinamos imtis visų įmanomų priemonių, kad eksportas būtų sumažintas iki minimumo.

1.5 Komitetas pritaria, kad gyvsidabrio laikymo priemonės, kurias Komisija siūlo šiame reglamente, yra šiuo metu pačios pažangiausios. Kompetentingos institucijos turi atlikti visų gyvsidabrio saugyklų saugumo įvertinimus, kuriuose turėtų būti numatyta reguliariai stebėti vietas, kuriose tokios saugyklos yra eksploatuojamos. Komitetas ragina Komisiją reikalauti, kad valstybės narės teiktų pažangos ataskaitas sprendžiant šį klausimą, ir būti pasirengusiai pasiūlyti kitas priemones, paaškinėjus, kad gyvsidabrio laikymo priemonės yra nepakankamos.

2. Nuomonės pagrindas

2.1 Gyvsidabris yra viena sudėtinių Žemės plutos dalių, kurios aptinkama apie 0,05 mg/kg, nelygu vietai. Gyvsidabrio taip pat yra žemiausiuose biosferos sluoksniuose. Gyvsidabris kaupiasi augaluose, dėl to jo gali būti ir iškastiniame kure — anglyje, naftoje ir dujose.

2.2 Aplinkoje gyvsidabrio labai padaugėjo prasidėjus pramonės amžiui. Deginant iškastinį kurą, išsiskiria dideli gyvsidabrio kiekiai. Be to, gyvsidabris išgaunamas iš mineralų (daugiausia iš cinoberio) ir yra įvairiais būdais naudojamas pramonėje. Gyvsidabris, kurį išskiria pramoniniai procesai ir išmesti produktai, taip pat patenka į aplinką. Iš anksčiau gyvsidabrio yra likę sąvartynuose, kasyklų atliekose, užterštose pramoninėse aikštelėse, dirvožemyje ir nuosėdose. Net ir tie regionai, kuriuose gyvsidabrio taršos nėra, pavyzdžiui, Arktis, patiria poveikį dėl transkontinentinio ir pasaulinio gyvsidabrio transporto.

2.3 Gyvsidabris, patekęs į aplinką, joje išlieka, cirkuliuodamas tarp oro, vandens, nuosėdų, dirvožemio ir įvairių floros ir faunos rūšių. Jis gali virsti (pirmiausia dėl mikrobinės medžiagų apykaitos) metilgyvsidabriu, kuris kaupiasi organizmuose (**bioakumuliacija**) ir koncentruojasi maisto grandinėje (**biologinis koncentravimasis**), ypač vandens gyvūnų (žuvų ir jūrų žinduolių) maisto grandinėje. Todėl metilgyvsidabriui yra skiriamas didžiausias dėmesys. Beveik visas žuvyje esantis gyvsidabris yra metilgyvsidabris.

2.4 Šiuo metu visame pasaulyje aptinkamo gyvsidabrio kiekiai įvairiausiose aplinkos terpėse ir maiste (ypač žuvyje) kenkia žmonėms, augalijai ir gyvūnijai. Kai kuriuose pasaulio kraštuose, įskaitant tam tikrus Europos regionus, nemažą gyventojų dalis patiria sąlytį su gyvsidabriu, kurio kiekiai gerokai viršija saugias normas. Pasaulio mastu visuotinai sutariama, kad reikėtų mažinti arba, jei įmanoma, palaipsniui nutraukti gyvsidabrio išmetimą į aplinką kiek įmanoma greičiau.

2.5 Nors pasaulyje gyvsidabrio suvartojimas sumažėjo (šiuo metu jo paklausa pasaulio mastu yra dvigubai mažesnė nei 1980 m.) ir nepaisant žemų kainų, gyvsidabrio gavyba kasybos pramonėje kai kuriose pasaulio šalyse dar nėra nutrūkusi. Pirminė gyvsidabrio gamyba Europoje jau yra nutraukta, bet jis iki šiol išskiriamas kaip šalutinis produktas kitų gavybos procesų metu.

2.6 Dideli gyvsidabrio kiekiai į pasaulinę rinką taip pat patenka dėl to, kad Europoje buvo pertvarkytos arba uždarytos gyvsidabrių naudojusios chloro ir šarmų pramonės įmonės. Šis liekamasis gyvsidabris paprastai pigiai parduodamas Ispanijos įmonei *Miñas de Almadén*, kuri savo ruožtu jį parduoda kitoms pasaulio šalims.

2.7 Kad ir kaip stengtųsi, nei *Euro Chlor*, nei *Almadén* negali užtikrinti, kad pagal šią sutartį iš ES eksportuojamas gyvsidabris nepadidins pasaulinės taršos, kadangi išvežus jį už *Almadén* įmonės ribų prarandama jo kontrolė. Todėl kitose šalyse gali padidėti gyvsidabrio naudojimas nereglamentuojamuose procesuose ir produktuose ir išaugti gyvsidabriu užterštų atliekų arba išmetamųjų teršalų kiekis. Atsižvelgiant į tai, reikėtų siekti, kad šie nemaži perteklinio gyvsidabrio kiekiai, atsiradę atsisakius gyvsidabrių naudojančių chloro ir šarmų pramonės procesų, nepatektų į pasaulio rinką.

3. Komisijos pasiūlymo santrauka

3.1 2005 m. sausio 28 d. Komisija priėmė Komunikatą Tarybai ir Europos Parlamentui dėl Bendrijos strategijos dėl gyvsidabrio (COM(2005) 20 galutinis). Strategijoje siūloma dvidešimt veiksmų visiems gyvsidabrio būvio ciklo aspektams išnagrinėti. Du iš strategijoje pasiūlytų veiksmų susiję su gyvsidabrio eksportu ir laikymu.

3.2 Šie du veiksmai įtraukti į Komisijos pasiūlymą priimti reglamentą dėl metalinio gyvsidabrio eksporto uždraudimo ir saugaus laikymo. Pasiūlymu siekiama uždrausti metalinio gyvsidabrio eksportą iš Bendrijos bei užtikrinti, kad šis gyvsidabris vėl nepatektų į rinką ir būtų saugiai laikomas. Tai atitinka Bendrijos strategijoje dėl gyvsidabrio nustatytus 5 ir 9 veiksmus. Svarbiausias tikslas — apriboti tolesnį jau išleisto gyvsidabrio „pasaulinio telkinio“ augimą.

3.3 Pagal siūlomą reglamentą gyvsidabrio eksportas iš ES būtų draudžiamas nuo 2011 m. liepos 1 d. Nuo tos pačios datos chloro ir šarmų pramonėje nebenaudojamas gyvsidabris, valant gamtines dujas gautas gyvsidabris ir spalvotųjų metalų gamyboje susidaręs gyvsidabris turės būti saugiai laikomas saugyklose.

3.4 Komisija dėl šio pasiūlymo daug konsultavosi, o *Minas de Almadén y Arrayanes, S.A. (MAYASA)*, Ispanijos vyriausybė bei Europos chloro ir šarmų pramonės įmonės — pagrindiniai tiesioginiai poveikį patiriantys suinteresuoti subjektai — susitarė paisyti šio draudimo nuo pasiūlytos datos. Komisija pabrėžė, kad CEFIC (Europos chemijos pramonės įmonių organizacija) pati pasisiūlė užtikrinti saugų gyvsidabrio iš chloro ir šarmų pramonės įmonių laikymą saugyklose nuo 2011 m. liepos 1 d.

4. Bendrosios pastabos

4.1 Komitetas visiškai pritaria tikslui, pagal kurį Europa turi tapti pasaulinio masto lydere skatinant sumažinti gyvsidabrio

išleidimą ir emisijas į aplinką, uždraudžiant gyvsidabrio gamybą ir naudojimą ir raginant jį pakeisti kitomis medžiagomis, procesais ir produktais, kurie būtų saugesni. Komitetas yra įsitikinęs, kad REACH reglamentas galėtų palengvinti šias pastangas.

4.2 Komitetas su pasitenkinimu pareiškia, kad kasyba ir gyvsidabrio gavyba iš rūdų, kurių sudėtyje yra gyvsidabrio, visoje Europos Sąjungoje jau yra nutraukta. Komitetas mano, kad Komisija turėtų ir toliau stebėti šį klausimą ir būti pasirengusi įvesti uždraudimą paaiškėjus, jog Europoje ketinama atnaujinti tokią gyvsidabrio gamybą komerciniais tikslais. EESRK taip pat rekomenduoja Komisijai apsvarstyti tolesnes priemones, kurios neskatintų gyvsidabrio, kaip šalutinio kitų mineralų kasybos produkto, gamybos, ir užtikrinti saugų perteklinio gyvsidabrio laikymą saugyklose ir šalinimą.

4.3 Atsižvelgdamas į kitas pasaulio šalis, Komitetas pritaria aktyviam Europos Sąjungos dalyvavimui remiant tarptautines pastangas visame pasaulyje apriboti gyvsidabrio gamybą ir naudojimą ir garantuoti saugius jo laikymo ir šalinimo būdus. Šiuo tikslu svarbu siekti, kad Europos veiksmai savo teritorijoje būtų tinkamas pavyzdys, kaip reikėtų spręsti gyvsidabrio klausimą, ir remti geresnių kontrolės priemonių skatinimą visame pasaulyje.

4.4 Atsižvelgiant į tai, metalinio gyvsidabrio eksporto iš Europos uždraudimas ir reikalavimas jį saugiai laikyti saugyklose prieš šalinant yra naudingas žingsnis. Tai ypač svarbu ir padaryta pačiu laiku, nes antraip į pasaulio rinką, Europoje atsisakius gyvsidabrių naudojančių chloro ir šarmų pramonės procesų, patektų dideli perteklinio gyvsidabrio kiekiai. Todėl Komitetas pritaria šiame reglamento projekte išdėstyto konkretaus Komisijos pasiūlymo pagrindiniam tikslui, t. y. uždrausti gyvsidabrio eksportą iš Europos ir reikalauti, kad visoje Europoje gyvsidabrio perteklius būtų saugiai laikomas saugyklose.

4.5 Tačiau to nepakanka. Komitetas tikisi, jog Komisija ir toliau ieškos priemonių gyvsidabrio naudojimui gamybos procesuose ir produktų sudėtyje mažinti Europoje ir užtikrinti saugų atliekų srautuose aptinkamo gyvsidabrio šalinimą. Be to, EESRK ragina, kad Komisija apsvarstytų tolesnius veiksmus, kurių reikėtų imtis tarptautiniu mastu, kad būtų skatinamas geresnis gyvsidabrio valdymas visame pasaulyje, įskaitant derybas dėl atitinkamų bendradarbiavimo priemonių remiant gyvsidabrių pakeičiančių technologijų perdavimą, sprendimų dėl gyvsidabrio surinkimo ir laikymo taikymą ir, galbūt, tarptautinio susitarimo dėl gyvsidabrio valdymo ir kontrolės sudarymą.

5. Konkrečios pastabos

5.1 Komitetas nurodo, kad šis pasiūlymas taikomas tik metalinio gyvsidabrio eksportui (1 straipsnis). EESRK mano, kad reikėtų kuo skubiau toliau svarstyti galimybę pritaikyti šį draudimą taip pat ir gyvsidabrio junginiams bei produktams, kurių sudėtyje yra gyvsidabrio, kaip nurodoma 5 straipsnyje. Reikėtų nustatyti šio svarstymo grafiką. Taip pat reikėtų toliau nagrinėti priemones, kurios leistų reikalauti visoje Sąjungoje pakeisti gyvsidabrių kitomis mažiau toksinėmis ar teršiančiomis medžiagomis, esančiomis produktų sudėtyje ir naudojamomis gamybos procesuose.

5.2 Iš pradžių Komisija pasiūlė draudimą pradėti taikyti nuo 2011 m. Parlamentas rekomendavo ankstesnę datą, t. y. 2010 m. NVO primygtinai reikalauja, kad draudimas įsigaliotų dar anksčiau. Komiteto nuomone, šis teisinis draudimas turėtų įsigalioti kuo greičiau, o iki to laiko Komisija ir atitinkamos įmonės turėtų būti skatinamos imtis visų įmanomų priemonių, kad eksportas būtų sumažintas iki minimumo.

5.3 Komisija siūlo (2 straipsnis), kad gyvsidabris, kuris jau nebenaudojamas chloro ir šarmų pramonėje, valant gamtines dujas gautas gyvsidabris ir spalvotųjų metalų kasybos bei lydymo operacijų metu susidaręs gyvsidabris būtų saugiai laikomas saugyklose. 3 straipsnyje nurodomas požeminis laikymas šiam tikslui pritaikytose druskos kasyklose arba laikinas laikymas įrenginiuose, specialiai skirtuose metaliniam gyvsidabriui. Šie įrenginiai turi atitikti jiems numatytus saugumo ir praktinio valdymo reikalavimus. Šiuos įrenginius valstybės narės įsirengia pačios arba kartu su kitomis valstybėmis narėmis, kurių sąlygos jiems įrengti yra palankesnės. Kaip ir eksporto uždraudimas, šios nuostatos yra skirtos užtikrinti, kad gyvsidabrio, naudoto pagrindiniuose pramonės procesuose, pertekliniai kiekiai būtų šalinami iš rinkos ir saugiomis sąlygomis laikomi saugyklose.

5.4 Komitetas pritaria šioms gyvsidabrio laikymo priemonėms, nes jos šiuo metu yra pačios pažangiausios. Komiteto nuomone, svarbu, kad visų siūlomų gyvsidabrio saugyklų poveikio aplinkai ir saugumo vertinimai, kuriuos turi atlikti kompetentingos institucijos, būtų atlikti išsamiai ir griežtai, taip pat juose turėtų būti numatyta reguliari tokių vietų stebėseną pradėjus saugyklas eksploatuoti. Komitetas ragina Komisiją reikalauti, kad valstybės narės teiktų pažangos ataskaitas sprendžiant šį klausimą, ir būti pasirengusiai pasiūlyti kitas priemones, paaiškinę, kad šios gyvsidabrio laikymo priemonės yra nepakankamos.

5.5 Svarbu, kad gyvsidabrij naudoję operatoriai turėtų padengti ir saugaus jo laikymo sąnaudas. Komitetas atkreipia dėmesį į tai, kad perteklinio gyvsidabrio, atsiradusio nutraukus chloro ir šarmų gamybos procesus, laikymo priemonės turi būti

įgyvendinamos pasikonsultavus ir susitarus su atitinkamomis pramonės įmonėmis ir kad *Eurochlor* papildomai prie reglamento rengia savanorišką susitarimą, kuris savo narius įpareigoja naudoti saugią gyvsidabrio laikymo įrangą. Komitetas pritaria šiai atsakingų pramonės įmonių grupės iniciatyvai. Jeigu šioms gyvsidabrio laikymo priemonėms pritaris visos atitinkamos įmonės ir jeigu jų saugumas galės būti užtikrintas skaidriu būdu, kurį galima stebėti, Komitetas pritaria, jog tai būtų pats geriausias būdas veiksmingam įgyvendinimui garantuoti. Komitetas rekomenduoja Komisijai ištirti galimybę pasirašyti panašius susitarimus su kitais svarbiausiais metalinio gyvsidabrio gamintojais, pavyzdžiui, su elektros energijos gamybos bei spalvotųjų metalų kasybos ir lydymo pramonės įmonėmis.

5.6 Komitetas pabrėžia, kad naujųjų gyvsidabrio laikymo priemonių stebėseną ir įgyvendinimo užtikrinimas yra ypač svarbus dalykas. Įgyvendinus saugaus laikymo ir šalinimo reikalavimą, gyvsidabris nustos būti tik turtu, kurį galima parduoti, ir taps įsipareigojimu, kurio vykdymas pareikalautų iš jo laikytojų tam tikrų sąnaudų. Esant tokioms aplinkybėms gali atsitikti taip, kad nesąžiningi operatoriai vengs įsipareigojimo šalinti gyvsidabrij laikantis tinkamų reikalavimų ir jį teiks nelegaliems sąvartynams. Tokių padarinių išvengti padės griežta registracija ir priežiūra.

5.7 Komitetas ragina Komisiją apsvarstyti tolesnius veiksmus, skirtus kuo skubiau įgyvendinti kitus gyvsidabrio strategijos punktus. EESRK požiūriu, itin svarbu skatinti kuo skubiau palaiptinui atsisakyti naudoti gyvsidabrij apšvietimo prietaisuose, juvelyriniuose dirbiniuose, dantų gydymui ir kosmetikos produktuose ir paspartinti priemones, skirtas sumažinti arba pasiekti, kad apskritai nebūtų gyvsidabrio emisijų iš didelių kurų deginančių įrenginių, krematoriumų ir kitų objektų, kurie yra žinomi oro taršos gyvsidabriu šaltiniai. Tikriausiai reikės ir kitų priemonių užtikrinti, jog nemaži atliekų srautuose aptinkami gyvsidabrio kiekiai, užuot išsisklaidę ir teršę platesnes aplinkos teritorijas, patektų į saugyklas arba būtų šalinami. Žinoma, visas šias papildomas priemones reikia išsamiai įvertinti, apskaičiuojant papildomą šios veiklos mastą sprendžiant gyvsidabrio klausimą pasauliniu mastu ir siūlomų sprendimų sąnaudas bei padarinius.

2007 m. balandžio 25 d., Briuselis.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

Pirmininkas

Dimitris DIMITRIADIS

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo priimti Tarybos sprendimą dėl valstybių narių užimtumo politikos gairių

COM(2006) 815 galutinis — 2006/0271 (CNS)

(2007/C 168/10)

Taryba, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 262 straipsniu, 2007 m. sausio 12 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl Pasiūlymo priimti Tarybos sprendimą dėl valstybių narių užimtumo politikos gairių

Užimtumo, socialinių reikalų ir pilietybės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2007 m. kovo 23 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėja Maureen O'Neill.

435-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2007 m. balandžio 25-26 d. (2007 m. balandžio 25 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 129 nariams balsavus už ir 4 — prieš.

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Atsižvelgiant į Sutarties 128 straipsnio 2 dalį, dabartinių užimtumo gairių galiojimas 2007 m. turi būti patvirtintas Tarybos sprendimu, priimtu pasikonsultavus su Europos Parlamento, Regionų komitetu ir EESRK.

1.2 EESRK pritaria pasiūlymui 2005-2007 m. užimtumo gaires toliau taikyti 2007 m., atsižvelgiant į nurodytas susirūpinimą keliančias sritis ir rekomendacijas.

1.3 EESRK primygtinai rekomenduoja darbo grafiką ir tvarką, kuriuos reikia patvirtinti, laiku išplatinti įvairiems suinteresuotiems subjektams siekiant, kad šio proceso teikiama nauda būtų kuo didesnė, tikintis geranoriško požiūrio ir maksimalaus suinteresuotų subjektų dalyvavimo bei paliekant pakankamai laiko veiksams ES ir nacionaliniu lygiu dokumento rengimo etape.

1.4 EESRK rekomenduoja daugiau dėmesio skirti specialių poreikių turinčių asmenų įtraukčiai į naująsias užimtumo gaires, nustatant konkrečius tikslus ir labiau atsižvelgiant į socialinės politikos reikalavimus. EESRK pabrėžia, jog socialiniai partneriai ir pilietinė visuomenė turėtų būti kuo anksčiau įtraukti į Komisijos gairių rengimą ir su jais turėtų būti konsultuojamasi priimant galutinę dokumento redakciją.

1.5 EESRK rekomenduoja Komisijai nedelsiant imtis priemonių, kurios leistų kartu su EESRK parengti užimtumo gaires, šiuo tikslu užmezgant oficialius ir neoficialius ryšius siekiant, kad ateinančiais trejais metais užimtumo gairės būtų rengiamos taikant iniciatyvų metodą.

1.6 EESRK ragina nustatyti daug toliau siekiančius ir įvertinamus tikslus, kuriuos būtų galima palyginti naujose gairėse Europos Sąjungos ir valstybių narių lygmeniu, ir suteikti Komisijai daugiau vykdymo užtikrinimo įgaliojimų.

1.7 EESRK rekomenduoja siekti, kad atitinkamos IRT sistemos būtų įdiegtos visose valstybėse narėse ir užtikrintų galimybę tobulinti duomenų rinkimą, palengvintų stebėseną ir įvertinimą, kuriuos atlieka ir valstybės narės, ir Komisija.

1.8 EESRK ir toliau rekomenduoja į nacionalines reformų programas įtraukti daugiau konkrečių pavyzdžių dėl apibrėžtų tikslų, įgyvendinimo grafikų, išlaidų ir biudžeto lėšų.

2. Komisijos sprendimo pasiūlymas

2.1 2007 m. pradžioje, vykstant konsultacijų procesui, Komisija pateikė EESRK pasiūlymą, prašydama įvertinti 2007 m. „Valstybių narių užimtumo politikos gaires“, kurios turi būti tvirtinamos Tarybos sprendimu.

2.2 Komisija siūlo, kad užimtumo gairės⁽¹⁾, nustatytos 2005-2008 m. laikotarpiui remiantis Sutarties 128 str., būtų toliau taikomos 2007 m. ir kad valstybės narės į jas atsižvelgtų įgyvendindamos savo užimtumo politiką⁽²⁾.

2.3 Siūlydama priimti šį sprendimą, Komisija rėmėsi 2005 m. atnaujinta Lisabonos strategija, grindžiama nauju valdymo etapu ir integruotu gairių paketu, kuris galios iki 2008 m. Jose numatyti ekonominiai, socialiniai ir aplinkos apsaugos aspektai.

2.4 Valstybės narės turėjo parengti nacionalines reformų programas, kurias įvertino Komisija. Metinėje ataskaitoje įvertinama pažanga, pasiekta laikantis gairių, ir pateikiamos išvados, kuriomis buvo remtasi teikiant pasiūlymą vadovautis tomis pačiomis gairėmis.

3. Ankstesnės EESRK pastabos

Savo pastabas apie gaires EESRK išdėstė pateikdamas dvi nuomones⁽³⁾. Dėmesys atkreiptas į šiuos susirūpinimą keliančius dalykus:

— Dėl labai intensyvaus gairių rengimo ir priėmimo tvarkaraščio nebuvo galimybės surengti tikrų debatų ir ši svarbų klausimą apvarstyti su suinteresuotais subjektais ES ir nacionaliniu lygmeniu, todėl tai turėjo poveikio demokratiniams procesams rengiant nacionalines programas.

⁽¹⁾ COM(2005) 141 galutinis, *Integruotos ekonomikos augimo ir darbo vietų kūrimo gairės* (2005-2008 m.).

⁽²⁾ COM(2006) 815 galutinis, *Pasiūlymas priimti Tarybos sprendimą dėl valstybių narių užimtumo politikos gairių*.

⁽³⁾ EESRK nuomonė dėl *Užimtumo gairių 2005-2008 m.* (pranešėjas Henry Malosse), OL C 286, 2005 11 17, ir EESRK nuomonė dėl *Užimtumo gairių* (pranešėjas Wolfgang Greif), OL C 195, 2006 8 18.

- Kadangi galiojančiose gairėse pabrėžiama, kad valstybės narės turi numatyti savus tikslus, nuolat nerimaujama dėl to, kad užimtumo politikos priemonių nebegalima vertinti remiantis aiškiais ir apskaičiuojamais tikslais, kaip ankstesnėse programose, todėl buvo parengtos nacionalinės reformų programos, nekeliančios pernelyg didelių užimtumo politikos, darbuotojų teisių ir išpareigojimų tikslų.
- Didesnį dėmesį reikėtų skirti jaunimo integravimui į darbo rinką, visų pirma garantuoti jiems pirmąjį darbą, suteikiantį ateities perspektyvą.
- Nuolatinį dėmesį reikia skirti kovai su diskriminacija dėl amžiaus, negalios arba etninės kilmės.
- Pereinant prie žiniomis paremtos ekonomikos reikia griežčiau ir tikslingiau įgyvendinti profesinio mokymosi ir visą gyvenimą trunkančio mokymosi programas, siekiant prisitaikyti prie naujų technologijų, pertvarkant pramoninę bazę ir suteikiant galimybę įgyti kitur pritaikomą kvalifikaciją.
- Turėtų būti siekiama didesnio nuoseklumo investuojant į mokslinius tyrimus, technologijų plėtrą ir naujoves, kad būtų paspartintas ekonomikos vystymasis ir atsirastų naujų darbo vietų.
- Nepakankamai dėmesio buvo skirta lyčių lygybei ir būtinybei derinti profesinį ir šeiminių gyvenimą.
- Reikia skirti daugiau dėmesio klausimams, susijusiems su demografinių pokyčių poveikiu ir sunkumais, atsirandančiais dėl darbingų gyventojų senėjimo.
- Būtina stiprinti ir stebėti imigracijos politikos įgyvendinimą ir jos įtaką nacionaliniam darbo jėgos planavimui.
- Užimtumo politikos priemonėms sėkmingai įgyvendinti nacionaliniu ir Europos lygiu svarbu gauti tinkamą finansavimą.

4. Bendrosios pastabos

4.1 Ankstesnėse EESRK nuomonėse pritariama integruotų 2005-2008 m. gairių priėmimui ir nuolat pabrėžiama, jog jų sėkmingas įgyvendinimas priklausys nuo to, ar valstybės narės tinkamai vykdys savo išpareigojimus ir ar nacionaliniu lygmeniu įgyvendins prioritetus, dėl kurių buvo susitarta. Ypač didelį dėmesį reikia skirti realiam socialinių partnerių ir pilietinės visuomenės dalyvavimui visais dokumento rengimo ir įgyvendinimo etapais.

4.2 EESRK pripažįsta pažangą, kuri buvo pasiekta ekonomikos augimo srityje ES-25 šalyse, taikant konkrečias užimtumo priemones (*), tačiau nerimauja dėl vis dar pasitaikančių skirtumų įgyvendinant skirtingas priemones visoje Sąjungoje bei tam tikrose valstybėse narėse ir laikosi nuomonės, jog nesiimant skubių veiksmų ir nenustačius prioritetų nebus ir poveikio, kuris lemtų ryškesnius pokyčius.

4.3 EESRK norėtų, kad Komisija imtųsi ryžtingesnio vaidmens rengiant nacionalinius ir visos Europos tikslus ir stebint

(*) *Atnaujintos Lisabonos strategijos ekonomikos augimui ir darbo vietų kūrimui įgyvendinimas. „Rezultatų pateikimo metai“, COM(2006) 816 galutinis.*

bei vertinant pažangą, nes tai galėtų sustiprinti metines nacionalinių reformų programų ataskaitas kiekvienoje valstybėje narėje ir suteikti joms papildomą naudą.

4.4 EESRK pritaria Komisijos pasiūlymams finansiškai remti užimtumo gairių įgyvendinimą iš struktūrinių, socialinio ir globalizacijos fondų. EESRK ir toliau pabrėžia atitinkamo finansavimo Europos ir nacionaliniu lygmeniu svarbą nustatant užimtumo iniciatyvų prioritetus.

4.5 EESRK dar kartą pabrėžia savo susirūpinimą dėl pažangos stokos ir norėtų, jog 2008-2010 m. užimtumo gairėse būtų numatytos priemonės ir pakeitimai, atspindintys poreikį jas tobulinti.

5. Susirūpinimą tebekeliančios sritys

2005 m. priimtose augimo ir užimtumo gairėse numatyti tam tikri tobulintini klausimai. EESRK yra susirūpinęs, kad kai kurie tikslai iki šiol nėra pasiekti, o nacionaliniu lygmeniu nėra nustatyti prioritetai. Komitetas norėtų, kad naujose gairėse, kurios turėtų būti paskelbtos 2008 m., šie trūkumai būtų pašalinti.

- Per šį laikotarpį vargu ar pavyks pasiekti bendrą 70 proc. visuotinio užimtumo tikslą. Nors moterų užimtumas jau beveik pasiekė siūlomą 60 proc. lygį, jį sudaro darbas ne visą darbo dieną, lankstaus darbo laiko ir laikino darbo vietas.
- Pagyvenusių (pagal Komisijos apibrėžimą 45-65 m. amžiaus) darbuotojų užimtumas taip pat nepasiekė numatyto 50 proc. tikslo, nors šioje srityje pažanga yra padaryta.
- Negalią arba specialiųjų poreikių turinčių žmonių integracija į darbo rinką ir jiems skirtų strategijų rengimas vis tebevyksta vangiai.
- Nuolatinį nerimą kelia vis didėjantis jaunimo nedarbo lygis, todėl reikia imtis tinkamų priemonių padėčiai gerinti.
- Švietimo bazė, atsižvelgiant į šiuolaikišką darbo rinką, taip pat yra itin opus klausimas, kadangi trūksta darbuotojų, įgijusių bazinę ir tarpinę kvalifikaciją, o turimi įgūdžiai ir kvalifikacija neatitinka darbo rinkos poreikių.
- Taip pat labai svarbu, kad profesinio mokymo ir visą gyvenimą trunkančio mokymosi priemonės būtų įgyvendinamos veiksmingai ir būtų laikomasi realaus išpareigojimo dėl finansinės paramos tiek viešojo, tiek privataus sektoriaus lėšomis.
- Visų amžiaus grupių darbuotojai, o ypač pagyvenę darbuotojai, vis dar yra nepakankamai raginami naudotis visą gyvenimą trunkančio mokymosi priemonėmis. Tai itin opus klausimas, susijęs su darbo jėgos sugebėjimu prisitaikyti.
- Daugelyje valstybių narių susirūpinimą kelia darbuotojų migrantų, kurie kompensuoja pagrindinių profesijų trūkumą darbo rinkoje, integracija.

- Nors EESRK remia darbuotojų judumą Europos Sąjungos teritorijoje, jam susirūpinimą kelia poveikis, kurį dėl kvalifikuotų darbuotojų perkėlimo ir atitinkamą kompetenciją turinčių asmenų išvykimo iš vienos ES šalies į kitą patiria kilmės šalis. Šis poveikis turi būti stebimas ir imamasi priemonių garantuoti patyrusios ir kvalifikuotos darbo jėgos pusiausvyrą, kuri užtikrintų tvarumą.
- Reikėtų ištirti poveikį galimybėms įsidarbinti vietos lygiu atsakant į klausimą, kodėl bedarbiai nesiekia užimti šių laisvų darbo vietų.
- Vis dar trūksta suvokimo, kad žinių ekonomika remiasi moksliniais tyrimais ir naujovėmis.
- Valstybės narės skiria per mažai dėmesio integruotam požiūriui į „viso gyvenimo ciklą“. EESRK ragina valstybes nars dėti daugiau pastangų, kad būtų galima geriau suderinti šeimyninį gyvenimą ir profesinę veiklą. Tai visos visuomenės uždavinys. Konkrečiai kalbant, sukūrus daugiau vaikų priežiūros įstaigų bus galima suderinti šeimyninius ir profesinius įsipareigojimus ir sudaryti moterims sąlygas tęsti apmokamą darbą ar po pertraukos greitai sugrįžti į darbo rinką ⁽⁵⁾.
- Valstybės narės turėtų sparčiau rengti strategijas, kaip pagerinti darbuotojų ir įmonių prisitaikymą ir, svarbiausia, lankstumo ir užimtumo saugumo sistemos (*flexicurity*) teikiamų galimybių potencialą ⁽⁶⁾.
- Taip pat reikėtų spręsti „nedeklaruoto darbo“ poveikio ir jo padarinių valstybei narei ir atskiram asmeniui klausimą.
- „Padoraus darbo“ ⁽⁷⁾ darbotvarkė ir Darbo kokybės ⁽⁸⁾ principai priimti ir įgyvendinami dar ne visose valstybėse narėse.
- Lyginant su JAV, vidutinis darbo našumo lygis Europoje vis dar menkas. Pagal jį galima spręsti apie investicijų į žmogiškąjį kapitalą ir idėjas rodiklį ir lygį.

2007 m. balandžio 25 d., Briuselis.

- Nors ES viešojo sektoriaus investicijų lygis yra beveik toks pat kaip JAV, investicijos iš privataus sektoriaus yra gerokai mažesnės.

6. Komisijos veiksmai

6.1 Gavusi ir apsvarsčiusi valstybių narių parengtas metines ataskaitas, Komisija priėmė komunikatą dėl atnaujintos Lisabonos strategijos ekonomikos augimui ir darbo vietų kūrimui įgyvendinimo „Rezultatų pateikimo metai“, kuriame apžvelgiama pasiekta pažanga. Šiais metais komunikate pridodamas išsamus priedas, rekomenduojantis konkrečius veiksmus, kurių galėtų imtis kiekviena valstybė narė. Tai yra svarbus indėlis, papildantis bendrą gairių poveikio įvertinimą, tačiau ir jame pabrėžiami EESRK susirūpinimą keliantys klausimai dėl skirtumų įgyvendinant gaires ir delsimo tai daryti. Komisija turėtų veikti ryžtingiau nustatant įvertinamus tikslus, koordinuojant veiklą ir skatinant pažangą.

6.2 EESRK pritaria pasiūlytam „poveikio įvertinimui“, kurį Komisija kartu su kitomis tarnybomis atliks įvertindama trejų metų programą, kad būtų galima spręsti apie jos veiksmingumą ir padaryti įtaką naujų 2008-2010 m. laikotarpio užimtumo gairių rengimui.

6.3 EESRK pritaria pasiūlymui rengti konsultacijas dėl naujų užimtumo gairių, kurios turėtų prasidėti po to, kai 2007 m. gruodžio mėn. bus paskelbtas Komisijos parengtas projektas, o galutinė pasiūlymo redakcija Taryboje turėtų būti priimta 2008 m. birželio mėn. EESRK pabrėžia, kad svarbu ES ir nacionaliniu lygiu konsultuotis ir į šį procesą kuo anksčiau įtraukti valstybes nars bei visus suinteresuotus subjektus.

6.4 EESRK akcentuoja, jog svarbu 2007 m. kuo anksčiau apsvarstyti šį „poveikio įvertinimą“, kad būtų galima įsigilinti į jo turinį, gauti informacijos ir aktyviai reaguoti, norint paveikti gairių ir nacionalinių programų rengimą.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

Pirmininkas

Dimitris DIMITRIADIS

⁽⁵⁾ EESRK nuomonė dėl 2005-2008 m. užimtumo gairių (pranešėjas Henry Malosse), OL C 286, 2005 11 17, p. 41, 3.2.3 punktą.

⁽⁶⁾ EESRK nuomonė „Lankstumas ir užimtumo saugumas. Danijos modelis“ (pranešėjas Anita Vium) OL C 195, 2006 8 18.

⁽⁷⁾ 2006 m. gruodžio 19 d. EESRK nuomonė dėl komunikato „Skatinti padorų darbą visiems“ (CESE 92/2007), pranešėjas Tom Etty.

⁽⁸⁾ Gerinti darbo kokybę, COM(2003) 728 galutinis, Komisijos komunikatas Tarybai, Europos Parlamentui, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui „Gerinti darbo kokybę: pažangos apžvalga“.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Komisijos komunikato Tarybai, Europos Parlamentui, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui Link Europos Sąjungos būsimos jūrų politikos: Europos vandenynų ir jūrų vizija

COM(2006) 275 galutinis

(2007/C 168/11)

Europos Komisija, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 262 straipsniu, 2006 m. birželio 7 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl *Komisijos komunikato Tarybai, Europos Parlamentui, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui Link Europos Sąjungos būsimos jūrų politikos: Europos vandenynų ir jūrų vizija*

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2007 m. kovo 22 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėja Bredima Savopoulou ir bendrapranešėjai Eduardo Manuel Chagas ir Jens Nilsson.

435-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2007 m. balandžio 25-26 d. (balandžio 26 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 157 nariams balsavus už ir 2 susilaikius.

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Žaliojoje knygoje išdėstytas naujas požiūris į jūrą Europos Sąjungoje, kuriam reikėtų pritarti. Pirmą kartą sausumos sąvoka besiremiantis ES politikos mentalitetas yra visiškai pakeičiamas. Simbolinė žaliosios knygos pagrindinė mintis — Europa, kuri visuomet buvo jūrinė valstybė ir liks ja, atverčia naują puslapį ES jūrų srityje.

1.2 Žalioji knyga skatina holistinį, visus sektorius apimančią, strateginį požiūrį į vandenynus. Siekį fragmentišką požiūrį pakeisti plačia vizija vertėtų svariai paremti.

1.3 Konstruktyvus žaliosios knygos pradas kur kas svarbesnis nei galimi jos trūkumai. EESRK pritaria daugumai žaliojoje knygoje išdėstytų pasiūlymų (dėl žuvininkystės, uostų, laivų statybos, jūrų transporto, pakrantės regionų, atviros jūros energijos, mokslinių tyrimų ir taikomosios veiklos, aplinkos, turizmo, „mėlynosios“ technologijos), pateikdamas konkrečias pastabas.

1.4 EESRK pritaria esminiam ES jūrinių paslaugų ir uostų vaidmeniui globalizuotoje ekonomikoje. Jis pritaria žaliosios knygos nuostatai, pripažįstančiai, kad laivyba yra tarptautinio pobūdžio veikla, kurią turėtų reglamentuoti pasaulio mastu taikomos taisyklės. ES turi imtis konstruktyvių veiksmų neigiamam laivybos įvaizdžiui visuomenėje pakeisti ir labiau vertinti laivų ir jūrininkų indėlį visuomenei. EESRK pritaria nuomonei, kad valstybės narės turėtų nedelsdamos ratifikuoti pagrindines tarptautines jūrų konvencijas (TJO ir (arba) TDO) ir užtikrinti, kad jos būtų tinkamai įgyvendintos.

1.5 Jūrų sektoriaus subjektų grupėms turėtų priklausyti svarbiausia vieta būsimoje ES jūrų politikoje. EESRK mano, kad ES turėtų pavesti atlikti tyrimą šioms jūrų sektoriaus subjektų grupėms nustatyti ir palyginti jas su kitų sričių jūrų sektoriaus subjektų grupėmis. Jūrų sektoriaus subjektų grupės padės išsaugoti jūrų srities praktinę patirtį ES.

1.6 Pagrindinė integruotos jūrų politikos nuostata — daugiau investuoti į jūrininkų mokymą ir parengimą, kad būtų saugiai teikiamos veiksmingos ir kokybiškos paslaugos. Galimas

kvalifikuotų jūrininkų trūkumas gali turėti pavojingų padarinių ES jūrų saugos infrastruktūrai ir jeigu ES ir vyriausybės nesiims bendrų pastangų šiai problemai spręsti, tokių padarinių tikimybė didės. Jeigu nebus jūrininkų pasiūlos, Europai vis dažniau truks žmonių, turinčių būtinų žinių ir patirties pagrindinei, itin svarbiai saugos požiūriu laivybos veiklai (laivų apžiūra, matavimai, teisė, draudimas, laivų plaukiojimo reguliavimo paslaugos, gelbėjimas, pakrantės apsauga ir laivo vedimas) vykdyti. Be to, visos jūrų sektoriaus subjektų grupės gali suskilti arba persikelti į kitus regionus.

1.7 EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad Europos socialinės apsaugos teisės aktai daugeliu klausimų (pvz., Direktyva dėl kolektyvinių atleidimų iš darbo ⁽¹⁾, Direktyva dėl įmonių perdavimo ⁽²⁾, dėl informavimo ir (arba) konsultavimosi ⁽³⁾ ir dėl darbuotojų komandiravimo paslaugų teikimo sistemoje ⁽⁴⁾) netaikomi žvejams ir jūrininkams. Nepaisant priežasčių, nulėmusių tokias išimtis, svarbu nutraukti šią diskriminaciją, jeigu tai įmanoma. Todėl jis ragina Komisiją dar kartą įvertinti šias išimtis, glaudžiai bendradarbiaujant su socialiniais partneriais.

1.8 Dėl visuotinio atšilimo, nulemiančio klimato kaitą, galėtų išnykti salos, būtų užlietos pakrančių teritorijos, išsektų žuvų ištekliai, išnyktų jūrų mikroorganizmai, o tai turėtų įtakos maisto grandinei; iki 2050 m. jūros lygis galėtų pakilti 7 metrais. EESRK ragina Komisiją apskritai šią problemą svarstyti kartu su tarptautinėmis organizacijomis. Europos Komisija turi atsižvelgti į bendrą aplinkos aspektą įgyvendinant visus savo veiksmus: ne tik sprendžiant su jūromis susijusius klausimus, bet ir rengiant pasiūlymus Europos Parlamentui ir Tarybai.

⁽¹⁾ 1998 m. liepos 20 d. Tarybos direktyva 98/59/EB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su kolektyviniu atleidimu iš darbo, suderinimo, OL L 225, 1998 8 12, p. 16-21.

⁽²⁾ Tarybos direktyva 2001/23/EB dėl valstybių narių įstatymų, skirtų darbuotojų teisių apsaugai įmonių, verslo arba įmonių ar verslo dalių perdavimo atveju, suderinimo.

⁽³⁾ Direktyva 2002/14/EB dėl bendros darbuotojų informavimo ir konsultavimosi su jais sistemos sukūrimo Europos bendrijoje (OL L 80, 2002 3 23).

⁽⁴⁾ 1996 m. gruodžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva. OL L 18, 1997 1 21, p. 1-6.

1.9 EESRK mano, kad į orą išmetamų teršalų klausimo sprendimas gali lemti nenumatytas pasekmes ir atskirų politikos sričių nesuderinamumą. Oro tarša yra sudėtingas klausimas ir vieno teršalo kiekio sumažinimas gali lemti neigiamą poveikį kitiems teršalams, pavyzdžiui, šiltnamio dujoms (ŠD). Pageidautina laikytis tarptautinio holistinio požiūrio siekiant visuotinės ilgalaikės aplinkosauginės naudos.

1.10 EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad laivybos pramonė naudoja prastos kokybės bunkerinį kurą, nes naftos perdirbimo įmonės geresnės kokybės netiekia. Jis ragina Komisiją spręsti bunkerinio kuro kokybės klausimą, kad laivų į orą išmetamų teršalų srityje įvyktų esminis pokytis.

1.11 EESRK supranta, kad mintis apie *Europos bendrąją jūrų erdvę* susijusi tik su virtualia jūrų erdve, kurioje ES vidaus laivybos paslaugoms būtų taikomi supaprastinti administraciniai ir muitinės formalumai, panašūs į tuos, kurie taikomi vidaus rinkoje vežimams kelių ar geležinkelio transportu. Po to, kai bus gauti Komisijos paaškinimai ir jie bus aiškiai išdėstyti komunikate, EESRK šiai minčiai gali pritarti, jeigu ji atsižvelgs į UNCLOS ir TJO konvencijų laikymąsi tarptautiniuose vandenyse, įskaitant „laivybos laisvę“ ir taikaus plaukiojimo teisę išskirtinėse ekonominėse zonosė.

1.12 EESRK tvirtai pritaria „kokybiškas paslaugas teikiančių“ pakrantės valstybių, kurios yra trūkstama kokybės grandinės grandis, sukūrimui. „Kokybiškas paslaugas teikiančios“ pakrantės valstybės turėtų teikti laivams svarbiausias paslaugas: įrengti tinkamus įrenginius atliekoms rinkti, prieglobsčio vietas nelaimės ištiktiems laivams, suteikti taikaus plaukiojimo teisę, sudaryti tinkamas sąlygas jūrininkams ir leisti naudotis navigacijos priemonėmis. Šią koncepciją Europos Sąjunga turėtų išdėstyti TJO, kad būtų parengti tinkami pakrantės valstybių veiklos įvertinimo kriterijai.

1.13 EESRK pritaria žaliosios knygos nuostatai, pripažįstant čiai jos galimą vaidmenį įgyvendinant jūrų politiką, įskaitant teritorijų planavimą. Ji gali padėti propaguoti ES jūrinę identitetą, jūrinės kultūros paveldą ir atkreipti visuomenės dėmesį į visuotinį atsilimą.

1.14 Žalioji knyga yra pirmasis ES politikos formuotojų bandymas perkelti akcentą nuo sausumos prie jūros. EESRK nori padėkoti Komisijai už atstatytą pusiausvyrą ir atsakyti jai perfrazuotu Temistoklo posakiu: „Europa gyvuos tol, kol ji turės laivus ir jūras“ („turėsime kraštą ir tėvynę tol, kol turėsime laivus ir jūras“).

1.15 EESRK prašo Komisijos konsultuotis su juo rengiant būsimą veiksmų planą dėl žaliosios knygos.

2. Išanga

2.1 Per penkiasdešimt metų ES parengė keletą su jūromis susijusių politikos kryptų: jūrų transporto, uostų, laivų statybos,

žuvininkystės, jūrų aplinkos, pakrantės regionų, atviros jūros energijos. Tačiau šios politikos kryptys buvo vystomos atskirai, nesinaudojant jų sinergija. Atėjo laikas šias politikos sritis sujungti ir sukurti naują plačią ateities viziją.

2.2 2006 m. birželio 7 d. Europos Komisija paskelbė žaliąją knygą *Link Europos Sąjungos būsimos jūrų politikos: Europos vandenynų ir jūrų vizija*. Pirmininko Jose Manuel Barroso iniciatyva turėtų būtų svarstoma atsižvelgiant į Europos Komisijos strateginius tikslus (2005-2009 m.), kur nurodyta, kad būtina suformuoti visapusišką jūrų politiką, skirtą sukurti klestinčią jūrų ekonomiką ir aplinką tausojančiu būdu išnaudoti visą jūrinės veiklos potencialą. Komisijos nariui Joe Borg buvo pavesta vadovauti specialiai Komisijos narių jūrų politikos grupei.

2.3 Žaliojoje knygoje keliami labai svarbūs ir įvairūs klausimai taikant integruotą holistinį požiūrį, sudarantį galimybes susieti sektorius tarpusavyje. Pasibaigus konsultacijoms su suinteresuotais subjektais, žalioji knyga inicijavo vieną iš plačiausio masto ES istorijoje konsultacijų, klausiant piliečių, kokios jie tikisi su vandenynais ir jūromis susijusios veiklos.

2.4 Nuo devintojo dešimtmečio pradžios EESRK atidžiai stebėjo ES kelių rengiant atskirų sektorių politiką ir prisidėjo prie jų formavimo nuolat rengdamas nuomones. Dabar jis pritaria Komisijos vertinimui, kad būtina nauja strateginė ateities vizija.

3. Bendrosios pastabos

3.1 Kontekstas

3.1.1 Žaliojoje knygoje išdėstytas naujas požiūris į jūrą Europoje, kuriam reikėtų pritarti. Visiškai netikslu mūsų planetą vadinti Žeme, nes didžiąją jos dalį sudaro vandenynas. Žaliosios knygos paantraštė yra svarbi ir rodo Komisijos ketinimus paskelbti žaliąją knygą. Pirmą kartą sausumos sąvoka besiremiantis ES politikos mentalitetas yra visiškai pakeičiamas. Simbolinė žaliosios knygos iniciatyvos pagrindinė mintis yra svarbiausia: Europa pirmiausia yra jūrinė valstybė. ES jūrų kultūra yra turtinga ir jos nereikėtų pamiršti. Iš antikos istorijos matome, kaip viena po kitos atsirado jūrinių tautų, kurių lopšys yra Europa: graikai, italai, ispanai, britai, portugalai, skandinavų tautos (vikingai), vokiečiai (Hanzos lyga), olandai. Šiandien Graikija, Kipras ir Malta priklauso pasaulio valstybių pirmajam laivų registro dešimtukui.

3.1.2 Žalioji knyga dienos šviesą išvysta didelių struktūrinių permainų, susijusių su pasaulio prekyba jūra, metu: gigantiški laivai, milžiniško dydžio uostai ir terminalai, moderni logistika, kompiuterizuota prekyba, tolesnis narvelinių konteinerovežių vystymas, tačiau daugiau formalumų nustatyta iguloms, kad per rekordinį laiką pasiektų uostus, didėja šiuolaikinio piratavimo ir terorizmo atvejų bei didėja spaudimas įmonių socialinei atsakomybei. Šiame sektoriuje globalizacija su visomis jos pasekmėmis (teigiamomis ir neigiamomis) yra akivaizdi.

3.1.3 Žalioji knyga turi būti svarstoma atsižvelgiant ir į atsi-randančias naujas pramonines valstybes (BRIC — Brazilija, Rusija, Indija ir Kinija), žlugusias PPO derybas, 40 proc. pasaulio laivyno nuosavybę, kuri priklauso Ramiojo vandenyno pakrančių šalims, o dar 40 proc. — europiečiams. Visa ši disku-sija prasideda tuo metu, kai auga naftos kainos, nuolat kalbama apie energijos tiekimo patikimumą, alternatyvių energijos šalti-nius ir baiminamasi visuotinio klimato atšilimo.

3.1.4 Yra daug su jūra susijusių aspektų ir žmogaus veiklos rūšių (žuvininkystė, aplinka, transportas, moksliniai tyrimai ir taikomoji veikla, jūros dugno tyrinėjimai, energetika, laivų statyba, uostai, turizmas). Žaliojoje knygoje svarstomos sudė-tingos jūrų veiklos ir laivybos tarpusavio sąsajos ir pritariama labiau integruoto pobūdžio politikos formavimui.

3.2 *Ekonominiai aspektai*

3.2.1 EESRK pritaria žaliojoje knygoje nurodytai didėjančiai Europos jūrų aspekto svarbai ir ši knyga atverčia naują ES puslapį jūrų srityje. Komunikate pabrėžiama esminė laivybos paslaugų svarba Europos ekonomikai, ES piliečių, į kuriuos dažnai būdavo neatsižvelgiama, kasdieniniam gyvenimui ir gerovei. EESRK pritaria teiginiui dėl laivybos ir uostų tarptau-tinio konkurencingumo globalizuotoje aplinkoje ir būtinybės pasaulio rinkoje visiems nustatyti vienodas tarptautines veiklos sąlygas. Jūrų transportas ir uostai yra pagrindinės logistikos grandinės dalys, kurios bendrąją rinką sujungia su pasaulio ekonomika. Iš tikrųjų jie yra pasaulio lyderiai, o ne saulėlydžio pramonės įmonės. Abi šios sudėtinės dalys yra svarbiausi Lisabonos politikos aspektai, dėl kurių Europa tampa konkuren-cingiausiu prekybos subjektu pasaulyje. EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad neseniai ES tapo sėkmingos specializuotų laivų statybos pavyzdžiu.

3.2.2 Žalioji knyga taip pat turės teigiamą poveikį laivybos įvaizdžiui ir didžiausią pasaulyje jūrų sektoriaus subjektų grupių formavimui. Jūrų sektoriaus subjektų grupėms turėtų priklausyti svarbiausia vieta būsimoje ES jūrų politikoje. EESRK mano, kad ES turėtų pavesti atlikti tyrimą šioms jūrų sektoriaus subjektų grupėms nustatyti ir palyginti jas su kitų sričių jūrų sektoriaus subjektų grupėmis. Jūrų sektoriaus subjektų grupės padės išsau-goti jūrų srities praktinę patirtį ES.

3.2.3 ES turėtų skatinti iniciatyvas, skirtas teigiamam laivybos ir uostų įvaizdžiui plačiojoje visuomenėje formuoti. Reikėtų spręsti grūsčių uostuose problemą ir kitus klausimus, trukdan-čius veiksmingai teikti paslaugas. Turėtų būti investuojama į uostus ir susisiekimą sausuma sukuriant Europoje veiksmingas ir vientisas logistikos grandines. Per pastarąjį dešimtmetį išaugusi pakrantės laivyba turėtų būti toliau stiprinama integruotoje Europos transporto sistemoje.

3.2.4 Nors pripažįstama, kad beveik 90 proc. ES išorės prekybos vyksta jūra, o prekyba Bendrijos viduje sudaro daugiau kaip 40 proc. ir Europos gyventojai kontroliuoja daugiau kaip 40 proc. pasaulio prekybos laivyno, žaliojoje knygoje akcentuo-jama tik pakrantės laivyba ir jūrų magistralių koncepcija. Tačiau nereikėtų sumenkinti aktyvesnio ES laivybos dalyvavimo preky-boje tarp trečiųjų šalių ir kitų žemynų.

3.3 *Socialiniai aspektai*

3.3.1 Globalizacija kelia ypatingų problemų užimtumui jūrų sektoriuje. EESRK visiškai pripažįsta, kad svarbu išsaugoti Europos laivybos praktinę patirtį; tai iš esmės būtina ir pačiai pramonei, ir siekiant išsaugoti jūrų sektoriaus subjektų grupes, kurios gyvybiškai svarbios Bendrijos ekonominiams ir sociali-niams interesams. Nemažai priemonių, kuriomis galima pati-kimai remtis, yra įgyvendinamos nacionaliniu, ES ir tarptautiniu mastu; šiuo požiūriu svarbus vaidmuo tenka socialiniams partneriams. Visos šios priemonės gali svariai prisidėti prie Europos laivybos praktinės patirties ir ES jūrininkų įsidarbinimo galimybių didinimo. EESRK ragina Komisiją kartu su valstybėmis narėmis siekti, kad būtų kuo daugiau paskleista informacijos apie šią pramonę, jos darbuotojus ir padidintas jų autoritetas.

3.3.2 Pagrindinė integruotos jūrų politikos nuostata — daugiau investuoti į jūrininkų mokymą ir parengimą, kad būtų saugiai teikiamos veiksmingos ir kokybiškos paslaugos. Galimas kvalifikuotų jūrininkų trūkumas gali turėti pavojingų padarinių ES jūrų saugos infrastruktūrai ir jeigu ES ir vyriausybės nesiims bendrų pastangų šiai problemai spręsti, tokių padarinių tikimybė didės. Jeigu nebus jūrininkų pasiūlos, Europai vis dažniau truks žmonių, turinčių būtinų žinių ir patirties pagrindinei, itin svar-biai saugos požiūriu, laivybos veiklai (laivų apžiūra, matavimai, teisė, draudimas, laivų plaukiojimo reguliavimo paslaugos, gelbė-jimas, pakrantės apsauga ir laivo vedimas) vykdyti. Neturint tokios pasiūlos, visos jūrų sektoriaus subjektų grupės gali suskilti arba persikelti į kitus regionus.

3.3.3 Galimybė buvusiems jūrininkams gauti darbą krante yra svarbus veiksnys pritraukti asmenis įgyti jūrininko profesiją. Europos bendrijos laivų savininkų asociacijos (ECSA) ir Europos transporto darbuotojų federacijos (ETF) parengtas profesijų klasi-fikatoriaus projektas padėtų Europos jūrininkams parodyti karjeros planavimo galimybes, kad laivyba taptų patrauklia profesine sritimi. Ši koncepcija turėtų būti skatinama ir taikoma nacionaliniu mastu.

3.3.4 Tinkama ES struktūra, skatinanti Europos jūrų praktinę patirtį ir mokymą, turės teigiamą poveikį visai jūrų sektoriaus

subjektų grupei⁽⁵⁾. Būtina imtis veiksmų toliau remti eilinių, norinčių tapti mechanikais, rengimą ir investuoti į specialiasis jūrų mokymus (jūrininkų mokymas ir rengimas) visoje ES, užtikrinant „geriausios praktikos“ mokymą ir įgūdžių, atitinkančių technologijų vystymąsi (pvz., e. laivyba), ugdymą.

3.3.5 2006 m. vieningai priimta TDO darbo jūroje standartų konvencija (DJSK)⁽⁶⁾, pakeičianti 30 pagrindinių TDO konvencijų, taps tvirtu, išsamiu ir globaliu jūrininkų darbo standartų pagrindu. EESRK remia tarp ES socialinių partnerių vykstančias derybas, kad ES teisės aktai, taikant socialinių partnerių susitarimą, būtų perkelti į DJSK, atsižvelgiant į TDO konvencijoje numatytas nuostatas dėl palankesnių sąlygų netaikymo. Būsimoje ES jūrų politikoje turėtų būti reikalavimas, numatantis, kad valstybės narės turi ratifikuoti ir įgyvendinti DJSK, kuri yra Jūrininkų teisių deklaraciją. Taip pat ir Komisija yra skatinama užmegzti visus galimus ryšius, siekiant užtikrinti, kad 2005 m. nepriimta TDO konvencija dėl darbo sąlygų žvejybos laivuose būtų priimta 2007 m.

3.3.6 EESRK mano, kad rengiant tam tikras nacionalines sąlygas atitinkančias kampanijas yra galimybių pagerinti bendrą supratimą apie laivybą ir jūrininkus. EESRK gali padėti propaguoti ES jūrų identitetą ir kultūros paveldą. Europos kultūrų dialogo metų proga⁽⁷⁾, Europos laivybos diena arba Europos vandenynų diena padėtų europiečiams daugiau sužinoti apie šio sektoriaus svarbą.

3.3.7 Reikėtų išsamiau apsvarstyti mintį dėl jūros sektoriaus subjektų grupių įvairių šalių skiriamo finansavimo parengti mokymo programas, užtikrinant pakankamą Europos jūrų praktinės patirties, kurią vėliau būtų galima pritaikyti susijusioje veikloje krante, išsaugojimą.

3.3.8 EESRK apgailestauja, kad žaliojoje knygoje nėra darbuotojams, dirbantiems įvairiose jūrų veiklos srityse, jau nekalbant apie transportą ir žuvininkystę, taikomų socialinių aspektų. Jis ragina Komisiją atsižvelgti į kitų jūrų veiklos rūšių (pvz., laivų statybos, laivų vedimo, uostų, energetikos, jūros dugno tyrinėjimo) socialinius aspektus.

3.4 Aplinkosaugos aspektai

3.4.1 EESRK pritaria žaliojoje knygoje išdėstytam požiūriui, kad Europos jūrų išteklių yra gyvybiškai svarbūs jos konkurencingumui ir užimtumui padidinti. Jis susirūpinęs, kad jūrų aplinka vis dažniau kenčia nuo žmonių veiklos ir stichinių

⁽⁵⁾ Pagal BIMCO/ISF (BIMCO: Baltijos ir tarptautinė jūrų taryba/ISF: Tarptautinė laivybos federacija) tyrimą tradicinių jūrininkų tautų laivų mechanikų amžius nuolat didėja, nors nėra jokių duomenų, kad paklausa jų paslaugoms mažėtų.

⁽⁶⁾ <http://www.ilo.org/public/english/standards/norm/mlc2006/index.htm>.

⁽⁷⁾ JK pirmininkavimo dokumente (2005 m. gruodžio mėn.) nurodyta, kad Europos Sąjungoje imamasi daug naujoviškų iniciatyvų ir vertėtų labiau akcentuoti geriausios praktikos mainus.

nelaimių. Jos apsauga yra *sine qua non*, kad mūsų planeta išliktų tvari ilgą laiką. EESRK mano, kad integruotas visus sektorius apimantis požiūris būtų svarbi visų suinteresuotų subjektų priemonė valdyti aplinkosaugą tvariu būdu ir įgyvendinti kuo didesnę mažesnių sektorių sąveiką.

3.4.2 Jūrų aplinkos biologinė įvairovė turi būti apsaugota taikant darnią ES politiką, numatančią visų suinteresuotų subjektų atsakomybę, atsakomybės grandine. Komisija raginama imtis mokslinio tyrimo, kad būtų gauti moksliniai duomenys apie tai, kaip jūrų aplinka ir biologinė įvairovė galėtų pagerinti žmonių gyvenimą. Pageidautina laikytis tarptautinio holistinio metodo siekiant visuotinės ilgalaikės aplinkosauginės naudos.

3.4.3 Atsižvelgiant į holistinį požiūrį, EESRK ragina Komisiją spręsti jūrų taršos iš sausumoje esančių šaltinių (pramoninė, miesto, kaimo veikla), kurie sudaro 80 proc. visos jūrų taršos, klausimą. Be to, atrodo, jog žaliojoje knygoje ignoruojama didelė jūrų taršos iš pramoginių laivų dalis. Ši problema turėtų būti skubiai sprendžiama. EESRK mano, kad būtina parengti ES politiką kovai su nuodingų atliekų kontrabanda jūra (eksportuojant į trečiąsias šalis). Šio tikslo taip pat siekiama įgyvendinant Tarptautinę konvenciją dėl atsakomybės ir kompensacijos už žalą, susijusią su pavojingų ir kenksmingų medžiagų vežimu jūra (HNS konvenciją), laivų eismo stebėsenos direktyvą ir siūlomą direktyvą dėl aplinkos apsaugos pagal baudžiamąją teisę.

3.4.4 Viena iš nenumatytų pasekmių ir neatitikimų tarp politikos sričių yra susijusi su į orą išmetamų teršalų klausimu. Didžiojo aštuoneto šalys nurodė (2006 m. liepos mėn.), kad transporto į orą išmetami teršalai yra prioritetinė sritis ir reikia imtis skubių veiksmų pasaulinio atšilimo klausimui spręsti. Pastarajame Komunikate dėl pasaulio klimato kaitos apribojimo⁽⁸⁾ konkrečiai numatyta apriboti transporto priemonių išmetamus teršalus ir kitas šiltnamio dujų emisijas. Oro tarša yra sudėtingas klausimas ir vieno teršalo kiekio sumažinimas gali lemti neigiamą poveikį kitiems teršalams, pavyzdžiui, šiltnamio dujoms (ŠD). EESRK remia nuostatą sumažinti laivų išmetamą CO₂ kiekį. Tačiau jų poveikis neturės didelės įtakos, jeigu tolygiai nebus mažinami krante vykdomos veiklos metu išmetami kiekiai, kurie kur kas labiau prisideda prie visuotinio atšilimo. Remiantis neseniai paskelbta JK Sterno ataskaita⁽⁹⁾, transporto priemonės išmeta tik 14 proc. šiltnamio dujų, iš jų — 1,75 proc. sudaro jūrų ir geležinkelio transporto išmetami kiekiai pasaulyje.

⁽⁸⁾ (COM(2007) 2 (2007 1 10). NAT/310: Kaip įveikti klimato kaitos problemas — pilietinės visuomenės vaidmuo (2006 m. rugsėjo 27 d.).

⁽⁹⁾ NAT/276: Nuomonė Tvaraus žemės ūkio, miškininkystės ir žuvininkystės vystymo ir dėl klimato kaitos keliamos problemos (2006 1 27). http://www.hm-treasury.gov.uk/independent_reviews/stern_review_economics_climate_change/stern_review_report.cfm.

3.4.5 Nemažai ankstesnių nuomonių EESRK yra pabrėžęs, kad ES valstybės narės turėtų nedelsdamos ratifikuoti tarptautines konvencijas dėl jūrų saugos ir aplinkos apsaugos, bei užtikrinti tinkamą jų vykdymą. Nors jūrų transportas yra energijos požiūriu efektyviausia ir ekologiškiausia transporto rūšis, EESRK remia tarptautiniu mastu vyraujančią nuostatą į orą išmetamų teršalų kiekį sumažinti labiau nei privaloma tvarka numatyta pastaruoju metu priimtos MARPOL konvencijos⁽¹⁰⁾ VI priede. Priemonės į jūrą išmetamiems teršalams sumažinti turi būti ekonomiškai efektyvios ir dėl jų Europa neturėtų pereiti nuo vandens transporto prie labiau aplinkai kenkiančios transporto rūšies. Pasitarusi su socialiniais partneriais ES turėtų skatinti eksploatuoti nebetinkamų laivų (tiek prekybos, tiek karinių) išmontavimo įmonių steigimo politiką.

3.4.6 EESRK remia Teminės jūrų aplinkos apsaugos ir išsaugojimo strategijos tikslą. Aplinkosaugos požiūriu, visą ES jūrų teritoriją vertėtų suskirstyti į regionus, kad būtų galima nustatyti, ko reikia kiekvienam regionui (taip vadinamas jūrų teritorijų planavimas), pripažįstant, kad tai kas būtina ir geriausia vienam regionui, gali būti nereikalinga kitam regionui. EESRK pritaria žaliosios knygos nuostatai, kad ji yra forumas keistis nuomonėmis įgyvendinant bendruosius jūrų politikos formavimo principus, įskaitant teritorijų planavimą.

4. Konkrečios pastabos

4.1 Geresnis reglamentavimas

4.1.1 Pagirtina, kad yra pripažįstama geresnio reglamentavimo būtinybė, vengiant atskirų sričių bendros politikos tarpusavyje nenuoseklumų (pvz., transporto ir (arba) aplinkos, transporto ir (arba) konkurencijos), ir ketinimas siekti vienodų tarptautinių reglamentavimo ir vykdymo užtikrinimo sąlygų. Be to, reikėtų remti savireguliaciją kaip teisės aktų papildymo, idėją.

4.1.2 EESRK visiškai pritaria žaliojoje knygoje išdėstytam požiūriui, kad ES lygio veiksmų reikėtų imtis tik tuo atveju, jeigu jie duoda papildomą naudą. ES jau buvo kritikuota už tendenciją sueuropinti keletą klausimų, kurie galėjo būti tinkamai išspręsti nacionaliniu arba tarptautiniu lygiu. Į šią kritiką reikėtų rimtai atsižvelgti, kai būsimos politikos sritys svarstomos „geresnio reglamentavimo“ kontekste.

4.2 Išorės ryšiai

4.2.1 Kalbant apie pasiūlymą dėl būsimo ES dalyvavimo tarptautinėse jūrų organizacijose subjekto teisėmis kartu su kitomis savo valstybėmis narėmis, ES valstybių narių praktinis indėlis į

⁽¹⁰⁾ Stern apžvalgoje apskaičiuota, kad neveikimo sąnaudos siekia 5-20 % pasaulio BVP. 1973 m. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų (MARPOL), pataisyta jos 1978 m. protokolu (MARPOL 73/78), žr.: http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258.

tokias tarptautines organizacijas kaip TJO, TDO, yra labai vertinamas ir jis turėtų būti ne menkinamas, bet didinamas. Šiuo metu yra galimybių ES valstybėms narėms glaudžiau bendradarbiauti ir koordinuoti savo veiklą tarptautinėse organizacijose. EESRK pritaria EK siekiui panaudoti politinį spaudimą trečiosioms šalims, kad jos ratifikuotų ir vykdytų pagrindines tarptautines jūrų konvencijas (pvz., Konvenciją dėl bunkerinio kuro, Konvenciją dėl kompensacijos už žalą susijusią su pavojingų ir kenksmingų medžiagų vežimu jūra (HNS konvencija), 1996 m. Atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo konvenciją).

4.2.2 Veiksminga ir efektyvi ES jūrų išorės santykių politika turėtų užtikrinti tinkamą tarptautinę laivybos paslaugų darbo struktūrą. PPO derybos dėl paslaugų (GATS) buvo svarbios užtikrinti galimybę patekti į rinką. Nors Doha derybų raundas laikinai sustabdytas, jūrinis susitarimas dėl neveikimo, užkertantis kelią naujoms PPO valstybių narių protekcionistinėms priemonėms, turėtų toliau galioti. Jūrinis dvišalis susitarimas su Kinija sukūrė tinkamą darbo struktūrą konstruktyviems santykiams su Kinija užmegzti; panašiai turėtų būti susitarta ir su Indija.

4.2.3 Žaliojoje knygoje laikomasi nuomonės, kad JT Jūrų teisės konvencija⁽¹¹⁾ (UNCLOS konvencija) pagrįsta teisinė sistema turi būti toliau vystoma priimant naujus iššūkius. EESRK mano, kad UNCLOS konvencija siekiama subtilios pusiausvyros tarp interesų, kurie nesužlugdytų pirmiausia tokių koncepcijų kaip „laivybos laisvė“ ir „taikaus plaukiojimo teisė“ išskirtinėse ekonominėse zonose (IEZ). Kitos pakrančių valstybės galėtų sekti pavyzdžiu ir pirmenybę teikti „laivybos laisvei“ dėl ne tokių palankių motyvų. Tai galėtų turėti rimtų pasekmių prekybai jūra kai kuriuose svarbiuose pasaulio strateginiuose vandens keliuose.

4.3 Bendra Europos jūrų erdvė

4.3.1 Galima tik pritarti minčiai ES laikyti viena šalimi muitinės ir administracinius tikslais, jeigu ji numato UNCLOS ir TJO konvencijų laikymąsi tarptautiniuose vandenyse, įskaitant „laivybos laisvę“ ir „taikaus plaukiojimo teisę“ išskirtinėse ekonominėse zonose. EESRK supranta, kad mintis apie *Bendrą Europos jūrų erdvę* siejama tik su virtualia jūrų erdve, kurioje ES vidaus laivybos paslaugoms būtų taikomi supaprastinti administraciniai ir muitinės formalumai, panašūs į tuos, kurie taikomi vidaus rinkoje atliekamiems vežimams sunkvežimiais arba traukiniais arba vykdati vidaus laivybą. Po to, kai bus gauti Komisijos paaiškinimai ir jie bus aiškiai išdėstyti komunikate, EESRK šiai minčiai gali pritarti⁽¹²⁾.

⁽¹¹⁾ http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm.

⁽¹²⁾ Žr. TEN/258 Nuomonė dėl Europos jūrų uostų politikos (OL C 325, 2006 12 30).

4.4 Jūros aplinka

4.4.1 Regionų ir vietos oro kokybės klausimas turėtų būti sprendžiamas MARPOL konvencijoje nurodytais būdais, gal būt sukuriant papildomas išmetamųjų teršalų kontrolės zonas (SECA). Mažo sieringumo kurui gaminti reikalinga papildomai investuoti į naftos perdirbimo įmones ir būtina energija pašalinti sierai, kuri gali padidinti CO₂ kiekius ir paspartinti visuotinį atšilimą. Be to, neracionalu įvairiose pasaulio teritorijose ir uostuose taikyti begalę skirtingų išmetamųjų teršalų kontrolės lygių.

4.4.2 Kalbant apie laivų keliamą oro taršą, tvirtinimas, kad laivų išmetamo azoto oksidų kiekiai bus didesni, palyginti su visa sausumoje vykdoma veikla 2020 m., yra ginčytinas. EESRK ragina Komisiją atsižvelgti į klimato kaitos pasekmes laivybai ir ištirti laivybos kelius Arktyje.

4.4.3 Jūrų aplinkos ir vandenų biologinės įvairovės, nepriklausančios nacionalinei jurisdikcijai, apsauga tapo svarbiu tarptautinės bendruomenės prioritetu. Atsižvelgiant į tai, būtina patikrinti UNCLOS ir Biologinės įvairovės konvencijos sąsają. ES ir jos valstybės narės turėtų aktyviai dalyvauti rengiant JT pasaulio jūrų aplinkos vertinimą.

4.4.4 Europos Komisija pasiūlė ilgalaikę aplinkos apsaugos strategiją Viduržemio jūrai išvalyti ir apsaugoti. Šios unikalių ekosistemų būklė blogėja, nes didėja neigiamas poveikis aplinkai, keliantis grėsmę žmonių sveikatai ir su jūra susijusiai ekonominei veiklai. Baltijos ir Juodosios jūroms, kurios iš esmės yra uždarytos, taip pat turi būti skiriamas ypatingas dėmesys, atsižvelgiant į didelius šiomis jūromis plukdomus Rusijos naftos kiekius, apskritai intensyvėjantį eismą ir sausumos šaltinių ir upių eutrofikaciją. Be to, vyksta svarbūs debatai (Rusija/Vokietija) dėl Baltijos jūroje statyti siūlomo vamzdžio poveikio aplinkai. Pirmiau nurodytas problemas gilina ES taisyklių taikymo srčiai nepriklausanti karo laivų veikla, kuri vis dažniau daro žalą aplinkai ir turizmui.

4.5 Žuvininkystė

4.5.1 Žuvininkystės sektorius⁽¹³⁾ yra itin priklausomas nuo tvarios jūrų aplinkos, ir šio sektoriaus ateitis susijusi su optimaliai biologiniu, ekonominiu ir socialiniu požiūriu veikiančia jūrų ekologine sistema.

4.5.2 Atsakingos žuvininkystės kodeksas (FAO) galėtų būti visų žuvininkystės administracijų veiklos pagrindas. Žuvininkystės sektorius turi parengti geresnes priemones (pvz., įrangą, žūklės priemones) selektyvumui padidinti ir žalai jūros dugnui sumažinti. Atsižvelgiant į integruotą požiūrį, būtina sukurti saugomas jūrų teritorijas biotopui nuo nereguliuojamos ir neteisėtos žvejybos apsaugoti bei turėti tikslesnius statistinius duomenis apie žuvų sugavimą. Geresnis teritorijų planavimas galėtų padėti vystyti jūrų turizmą, apsaugoti žuvininkystę, suda-

⁽¹³⁾ NAT/333: Nuomonė dėl ES tausiosios žuvininkystės. NAT/316: 2006 m. rugsėjo 25 d. nuomonė dėl žvejybos pramonės ekonomines padėties pagerinimo. NAT/280: 2005 m. gruodžio 16 d. nuomonė dėl bendros žuvininkystės politikos ir jūros teisės. (OL C 318, 2006 12 23 ir OL C 65, 2005 3 17).

ryti sąlygas regionų plėtrai ir didesniai užimtumui kaimo vietovių jūrų sektoriuje.

4.6 Europos pakrantės apsauga

4.6.1 EESRK abejoja dėl papildomos naudos šiame etape propaguoti Europos pakrantės apsaugos idėją. Greitai pasirodysiančioje galimybių studijoje bus pateikta naudinga informacija apie Komisijos nuomonę šiuo klausimu. Atsižvelgdamas į valstybių narių įvairių nacionalinių organų esamus struktūrinius, funkcinius ir kompetencijos sričių skirtumus, EESRK mano, kad norimus tikslus galima pasiekti ir valstybių narių atitinkamoms institucijoms glaudžiau bendradarbiaujant saugumo, nelegalios imigracijos, nelegalios prekybos ir nelaimingų atsitikimų bendrų tyrimų srityse.

4.7 Europos registras

4.7.1 Susirūpinimą kelia pasiūlymas dėl papildomo ir neprieklausomo Europos registro (pvz., EUROS). ES vėliava, nors ir patrauklus Europos vienybės ir identiteto simbolis, bet pernelyg ankstyvas žingsnis, kol valstybių narių ekonominė, mokesčių ir socialinė politika nėra suderinta. Toks pasiūlymas galėtų būti bendro ES derinimo pamatas labai tolimoje ateityje. Be to, sąvokos „papildomas Europos registras“ vartojimas yra gana painus ir kyla klausimas, kokia bus papildoma tokio registro nauda, palyginti su nacionaliniu registru pagal EB laivybos gaires. Konstruktyvios priemonės ir kitos paskatos gali būti racionalizuotos taikant gaires ir prieinamos visiems nacionaliniams registrams. Sukūrus specialų Europos registrą, kartu reikėtų pripažinti ir stiprinti Europos socialinę teisę, kurios nuostatos taikomos šiam naujam registrai.

4.8 „Kokybiškas paslaugas teikiančios“ pakrantės valstybės

4.8.1 EESRK tvirtai pritaria „kokybiškas paslaugas teikiančių“ pakrantės valstybių, kurios yra trūkstanti kokybės grandinės grandis, sukūrimui. „Kokybiškas paslaugas teikiančios“ pakrantės valstybės turėtų teikti esmines paslaugas laivams. Pavyzdžiui, „kokybiškas paslaugas teikiančių“ pakrantės valstybė vykdo tarptautinius išpareigojimus, ratifikuodama ir įgyvendindama tarptautines konvencijas, laikosi TJO/TDO gairių dėl tinkamų sąlygų jūrininkams sudarymo, įrengia atitinkamą įrangą atliekoms rinkti, prižiūri navigacijos priemones ir parengia jūrų žemėlapius, nelaimės išvengimui laivams skiria prieglobsčio vietą (o ne atsisako jos skirti, rizikuodamos sukelti ekologinę nelaimę), užtikrina, kad būtų imtasi visų veiksmų palengvinti laivams saugiai ir taikiai plaukti per jos vandenį, ir skiria paskatinimus kokybiškiems laivams, įplaukiantiems į jos uostus ar plaukiojantiems jos vandenynse. Gaila, bet kai kurios pakrantės valstybės apskritai nepripažinti išpareigojimo dėl šio svarbaus vaidmens.

4.8.2 Žaliojoje knygoje siūloma galimybė parengti pakrantės valstybėms skirtus išmatuojamus kriterijus ir geriausią praktiką. Šią koncepciją ES valstybės narės turėtų išdėstyti TJO, kad būtų parengti tinkami kriterijai pakrantės valstybių veiklai įvertinti.

4.8.3 EESRK remia Regionų komiteto pasiūlymą ⁽¹⁴⁾ sukurti Europos pakrančių ir salų fondą, apimančią keletą jūros veiklos rūšių.

4.9 Turizmas pakrančių teritorijose

4.9.1 EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad Europa yra labiausiai turistų lankoma pasaulio vieta. Jis remia nuostatą pakrantės valstybėse vystyti alternatyvų geros kokybės turizmą. Žaliojoje knygoje pripažįstama, kad tvarus turizmas lems turizmo paslaugų įvairovę, „išlaisvinant“ jūrų pakrantes, aprūpinant žvejus alternatyviais pajamų šaltiniais ir vystant kultūros paveldą išsaugančią veiklą. EESRK visiškai pritaria pirmiau nurodytoms iniciatyvoms.

4.10 Socialiniai klausimai

4.10.1 EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad Europos socialinės apsaugos teisės aktai netaikomi žvejams ir jūrininkams, t. y.

direktyvos dėl kolektyvinių atleidimų iš darbo, dėl įmonių perdavimo, dėl darbuotojų informavimo ir konsultavimosi su jais). Toks teisės aktų netaikymas iš pradžių buvo pateisinamas tuo, kad socialiniai teisės aktai pirmiausia būdavo skirti sausumos pramonės įmonėms, neatsižvelgiant į darbo jūroje ypatumus. EESRK ragina Komisiją dar kartą įvertinti šias išimtis glaudžiai bendradarbiaujant su socialiniais partneriais.

4.11 Įlaipinimo į laivus susitarimai

4.11.1 Keletas ES valstybių narių, siekdamas didesnio saugumo, nusprendė su trečiosiomis šalimis sudaryti dvišalius įlaipinimo į laivus susitarimus. EESRK mano, kad ES valstybių narių koordinuotas požiūris į tokias iniciatyvas yra pageidautinas; pageidautinas ir koordinuotas darbo pasiskirstymas tarp valstybių narių, įskaitant karinius jūrų laivynus, taikant šias taisykles. Kita galimybė — ES valstybės narės galėtų nedelsdamos ratifikuoti Kovos su neteisėtais veiksmais (SUA) protokolus. SUA protokolais siekiama panašių tikslų kaip ir Platinimo saugumo iniciatyva, tačiau apima svarbias priemones laivybos subjektų teisėtiems komerciniams interesams ir jūrininkų žmogaus teisėms apsaugoti.

2007 m. balandžio 26 d., Briuselis.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

Pirmininkas

Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁴⁾ RK nuomonė 258/2006 (2007 m. vasario 13-14 d.).

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Bendros ES uostų politikos

(2007/C 168/12)

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas, vadovaudamasis savo Darbo tvarkos taisyklių 29 straipsnio 2 dalimi, 2006 m. liepos 6 d. nusprendė parengti nuomonę savo iniciatyva dėl *Bendros ES uostų politikos*.

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2007 m. kovo 22 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas Jan Simons.

435-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2007 m. balandžio 25-26 d. (2007 m. balandžio 26 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 137 nariams balsavus už, 2 — prieš ir 7 susilaikius

1. Išvados

1.1 Šioje nuomonėje savo iniciatyva nagrinėjami Europos jūrų uostų politikos klausimai, kuriems galėtų pritari suinteresuoti uostų sektoriaus subjektai. Todėl ši nuomonė savo iniciatyva buvo rengiama glaudžiai bendradarbiaujant su suinteresuotų subjektų organizacijomis, kurios buvo pakviestos pareikšti savo nuomonę 2006 m. lapkričio 20 d. ir 2007 m. vasario 20 d. viešuosiuose klausimuose ⁽¹⁾.

1.2 Klausymų metu pripažinta, kad įgyvendinant Europos jūrų uostų politiką reikėtų atsižvelgti į šias temines sritis:

- a) tvaraus uosto ir su uostu susijusių pajėgumų vystymo užtikrinimas;
- b) aiškių ir skaidrių uosto investicijų finansavimo sąlygų užtikrinimas;
- c) patekimo į uosto paslaugų rinką procedūrų patikslinimas;
- d) veiklos kliūčių, ribojančių uosto darbo veiksmingumą, šalinimas;
- e) palankių ir saugių darbo sąlygų ir padėties užtikrinimas bei konstruktyvių darbo santykių uostuose palaikymas;
- f) bendro konkurencingumo skatinimas ir teigiamo uostų įvaizdžio kūrimas.

⁽¹⁾ Šios organizacijos buvo pakviestos dalyvauti klausimuose: European Association for Forwarding, Transport, Logistic and Customs Services (CLECAT), European Community Shipowners' Association (ECSA), European Community Association of Ship Brokers and Agents (ECASBA), European Shippers' Council (ESC), Association of European Chambers of Commerce and Industry (EUROCHAMBRES), European Maritime Pilots' Association (EMPA), European Boatmen's Association (EBA), European Tugowners Association (ETA), European Transport Workers' Federation (ETF), International Dockers' Council (IDC), European Sea Ports Organisation (ESPO), European Federation of Inland Ports (EFIP), Federation of European Private Port Operators (FEPOR), European Harbour Masters' Committee (EHMC) and Federation of European Tank Storage Associations (FETSA), EUROGATE.

1.3 Šios temos iš esmės atitinka Europos Komisijos konsultacijų dėl Europos jūrų uostų politikos metu nagrinėtas temas. Šios konsultacijos, turinčios pasibaigti iki 2007 m. birželio, buvo inicijuotos atšaukus du Komisijos direktyvos projektus dėl patekimo į uosto paslaugų rinką ⁽²⁾.

1.4 Svarstant direktyvą dėl uostų paslaugų, buvo pateikta išsami informacija apie tam tikras sritis: uostų finansavimą ir patekimo į uosto paslaugų rinką procedūras. Todėl netrukus turėtų paaiškėti konkretūs šiose srityse pasiektos pažangos rezultatai.

1.5 Veiklos kliūtys, visų pirma susiję su administracinėmis procedūromis ir tolimojo susisiekimo transportu, gali būti šalinamos vykdamas šiuo metu įgyvendinamas iniciatyvas, pvz., muitinių tarnybų modernizavimo, geležinkelio liberalizavimo ir vidaus vandenių kelių transporto (NAIADES) programas. Apie juos galėtų būti užsiminta ir plačiau persvarstant Baltąją knygą dėl transporto ⁽³⁾ ir Komisijos komunikatą dėl logistikos ⁽⁴⁾.

1.6 Europos Sąjunga gali gerokai paremti Europos uostų patikimumo ir saugumo standartus teikdama tikslingą (finansinę) paramą mokymo ir švietimo programoms bei įgyvendindama galiojančius saugos teisės aktus.

1.7 Labai svarbu plėtoti tinkamą socialinę uostų politiką. Tai turi būti daroma glaudžiai bendradarbiaujant su socialiniais partneriais, kurie už tai yra pirmiausiai atsakingi. Svarbios

⁽²⁾ Žr. dvi EESRK nuomones šiuo klausimu: EESRK nuomonė dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl patekimo į uosto paslaugų rinką (OL C 48, 2002 2 21, p. 122-129) ir EESRK nuomonė dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl patekimo į uosto paslaugų rinką COM(2004) 654 galutinis — 2004/0240 (COD) OL C 294, 2005 11 25, p. 25-32. Taip pat žr. EESRK nuomonę dėl Komisijos komunikato Tarybai ir Europos Parlamentui dėl jūrinių rengimo ir įdarbinimo (OL C 80, 2002 4 3, p. 9-14) ir EESRK nuomonę dėl galimybės ateityje patekti į Europą jūra: pokyčiai ir kaip jiems pasiruošti (OL C 157, 2005 6 28, p. 141-146).

⁽³⁾ Komisijos komunikatas Tarybai ir Europos Parlamentui „Judumas vidaus rinkoje — atviri keliai europiečams. Europos Komisijos 2001 m. baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalga“, COM(2006) 314 galutinis.

⁽⁴⁾ Komisijos komunikatas Tarybai, Europos Parlamentui, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Krovinių transporto logistika — tvariojo judumo pagrindas“, COM (2006) 336 galutinis.

priemonės, kuriomis nacionalinės valdžios institucijos ir socialiniai partneriai gali naudotis formuodami tinkamą socialinę politiką, yra Tarptautinės darbo organizacijos (TDO) konvencijos dėl darbo uostuose, kurios taip pat gali padėti užtikrinti vienodas konkurencijos sąlygas. Komisija turi paraginti valstybes nares ratifikuoti šias sutartis.

1.8 ES gali sukurti jaunimui paskatas pasirinkti su uostu susijusią profesiją panašiai kaip ji imasi priemonių skatinant jaunimą rinktis jūrines profesijas. Profesionaliai rengiant jūrininkus galima užtikrinti, kad ateityje bus parengta pakankamai profesionalių locmanų, kapitonų ir kitų profesionalių uosto darbuotojų.

1.9 Be to, Europos socialinis dialogas jūrų uostų klausimais gali turėti papildomos naudos, jei tam tikroms atstovaujamosioms Europos suinteresuotų subjektų organizacijoms pavyks parengti programą, atitinkančią bendrus interesus.

1.10 Išsami diskusija apie tvarų uostų vystymąsi yra gyvybiškai svarbi Europos jūrų uostų politikai. Svarbi uostų pareiga — siekti aukštų aplinkos kokybės standartų. Uostus reikėtų skatinti ir toliau į šią sritį investuoti. Tačiau šiuo metu jau yra aišku, kad sunkumus iš esmės lemia taip pat ir ES aplinkos teisės aktų neaiškumas.

1.11 Reikėtų atlikti išsamesnius tyrimus siekiant nustatyti, ar, įgyvendinant teritorijų planavimo programas, galima užtikrinti daugiau teisinio apibrėžtumo ir užtikrinti naujas uostų vystymosi galimybes. Be to, reikia pripažinti, kad uostai dažnai statomi arti vietovių, kurių gamta labai griežtai saugoma, todėl plečiant uostus būtina ją saugoti ir į tai atsižvelgti.

1.12 EESRK supranta, kad jūrų politikos žaliojoje knygoje apibrėžta sąvoka „bendra Europos jūrų erdvė“ reiškia virtualiąją jūrų erdvę. Jei ši koncepcija atspindi Komisijos viziją ir ji tai aiškiai pabrėžia, EESRK gali jai pritarti, jeigu tarptautiniuose vandenyse (atviroje jūroje) laikomasi Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos (UNCLOS) ir Tarptautinės jūrų organizacijos konvencijų, įskaitant „laivybos laisvę“ ir „taikaus plaukiojimo teisę“ išskirtinėje ekonominėje zonoje (IEZ).

1.13 Galiausiai, ES turėtų remti priemones, kuriomis siekiama išlaikyti bendrą ES uostų konkurencingumą pasaulio mastu, ir skatinti iniciatyvas, kurių tikslas — atkurti teigiamą uostų įvaizdį plačiosios visuomenės akyse tikintis sulaukti jos paramos. Tam būtina lakyti šiuolaikiško požiūrio ir atsižvelgti į kultūrinį, turizmo ir uostamiesčių pramogų potencialą.

1.14 Dėl Europos jūrų uostų politikos nebūtina rengti naujus teisės aktus. Viena vertus, „teisiškai neprivalomi įstatymai“⁽⁵⁾ gali būti ypač tinkama teisės aktų alternatyva, kita vertus — reikėtų atsižvelgti į kiekvieną konkretų atvejį.

⁽⁵⁾ Teisiškai neprivalomi įstatymai remiasi taisyklėmis, pateikiamomis teisinės galios neturintiuose teisės aktuose, kurie tačiau gali turėti netiesioginį teisinį poveikį ir kuriuos taikant tikimasi praktinio poveikio. Tokie yra, pavyzdžiui, aiškinamieji komunikatai, gairės ir praktikos kodeksai.

1.15 Europos jūrų uostų politikoje apskritai turėtų būti vengiama bereikalingo kišimosi; ją vykdant dėmesį reikėtų sutelkti į šiuos punktus: a) prirėkus taikyti Sutarties nuostatas, b) užtikrinti, kad uostai galėtų tinkamai atlikti savo viešąjį vaidmenį, c) skatinti į rinką orientuotą veiklą ir d) gerinti teigiamą sektoriaus įvaizdį visuomenėje. Prirėkus, reikėtų persvarstyti galiojančius ES teisės aktus, kurie trukdo tinkamai ir tvariai vystyti jūrų uostus.

2. Europos Sąjungos jūrų uostų problemos

2.1 Direktyvos projektas dėl uosto paslaugų labiausiai kritikuotas už tai, kad jame neatsižvelgta į rinkos pokyčius ir su jais susijusias Europos uostų problemas. Uostus valdyti buvo siūloma pagal *visiems vienodą* modelį ir nenagrinėjamas socialinis uostų aspektas. Negalima į šiuos veiksnius neatsižvelgti rengiant išsamesnę Europos jūrų uostų politikos analizę⁽⁶⁾.

2.2 Jūrų uostai yra vienas sparčiausiai augančių Europos ekonomikos transporto sektorių. Tai ypač taikytina vežimui konteineriais. Tačiau jų pajėgumų lygis kai kuriuose Europos regionuose dar nepakankamas, dėl ko kyla didelių perkrovos problemų⁽⁷⁾.

2.3 Todėl būtina kiek galima geriau išnaudoti esamus ir, prirėkus, kurti naujus uostų pajėgumus⁽⁸⁾. Be to, turi būti užtikrinta optimali uostų įplauka iš jūros pusės (gilinimas) ir sukurta pakrančių teritorijos infrastruktūra. Dėl akivaizdžių priežasčių uostai gali būti tik pakrančių regionuose, įskaitant upių žiotis, kur vyksta įnirtinga kova dėl kiekvieno kvadratinio metro. Uostams yra suprantamas jų daromas poveikis aplinkai, todėl pastaraisiais metais buvo daug investuojama siekiant aukštų aplinkos kokybės standartų. Tačiau nepaisant to, vietos bendruomenės ir miestai priešinasi uostų plėtrai ir išvelgia tik neigiamus jūrų uostų aspektus bei ne visada pastebi jų teikiamą papildomą naudą ir teigiamus pokyčius. Be to, ES aplinkos teisės aktų neapibrėžtumas trukdo įgyvendinti svarbius uosto vystymo planus, todėl labai vėluojama juos įgyvendinti.

2.4 Uosto pajėgumams vystyti reikia didelių investicijų. Valsitybėms narėms taupant biudžeto lėšas, būtina pritraukti privatų kapitalą siekiant finansuoti uosto infrastruktūrą ir suprastruktūrą. Tam reikalingi privačių investuotojų ilgalaikiai įsipareigojimai.

⁽⁶⁾ Išsamesnė apžvalga apie rinkos vystymąsi ir iššūkius pateikta ESPO and ITMMA, *Factual Report on the European Port Sector*, 2004.

⁽⁷⁾ Naujausi duomenys pateikti *Ocean Shipping Consultants: The European and Mediterranean Containerport Markets to 2015*, 2006.

⁽⁸⁾ EESRK nuomonė dėl galimybes ateityje patekti į Europą jūra: pokyčiai ir kaip jiems pasiruošti, OL C 157, 2005 6 28, p. 141-146.

2.5 Europos uostų sektoriui būdingas ne tik spartus augimas, bet ir globalizacija bei konsolidacija. Europos jūrų uostai dirba kartu su tarptautinėmis laivybos bendrovėmis. Be to, susiformavo stambios terminalų operatorių grupės, siūlančios savo paslaugas įvairiuose Europos uostuose ⁽⁹⁾.

2.6 Konkurencija tarp Europos uostų turėtų būti nukreipta į logistikos grandines ⁽¹⁰⁾. Sukūrus vertikalias integracijos strategijas, ne toks aiškus tapo tradicinis logistikos grandinės užduočių paskirstymas. Europos uostai vis labiau konkuruoja vieni su kitais tiekimo grandinių viduje ir tapo „natūralios gyvybinės erdvės“ logistikos paslaugoms. Kad galėtų optimaliai veikti, jūrų uostai turi apimti visas transporto rūšis.

2.7 Būdami intermodalinės sankirtos, jūrų uostų veiksmingumas labai priklauso nuo sausumoje ir jūroje teikiamų paslaugų. Be to, jūrų uostai yra tinkama vieta atlikti pasienio kontrolę tokiose srityse kaip laivybos sauga, saugumas, muitinė, visuomenės sveikata, aplinkos kokybė, socialiniai privalumai, socialinės sąlygos laive ir pan. Daugelis šių patikrinimų susiję tik su jūrų sektoriumi; ne visuomet jie yra pakankamai koordinuojami ir derinami tarpusavyje.

2.8 Dėl pirmiau minėtų procesų jūrų uostų valdymo institucijos, vykstant reformoms, daugeliu atvejų persvarsto savo tradicinį uosto institucijos vaidmenį.

3. ES uostų politikos temos

3.1. Kaip jau pirmiau minėta, įgyvendinant Europos jūrų uostų politiką, visų pirma turi būti skatinamas tvarus augimas, kuriama patraukli investicinė aplinka, didinamas teisinis apibrėžtumas, jūrų uostai geriau integruojami į tiekimo grandinę, stiprinamas bendras konkurencingumas. Be to, šia politika turėtų būti užtikrinama tinkama socialinė politika bei konstruktyvūs socialiniai santykiai, kad šie aspektai padėtų kurti teigiamą uostų įvaizdį, galintį juos paversti patrauklia darbo vieta.

3.2. Ši bendrą tikslą galima suskirstyti į šešias temines sritis, kurias pripažino Europos Komisija:

- Tvaraus uosto ir su uostu susijusių pajėgumų vystymo užtikrinimas;
- Aiškių ir skaidrių uosto investicijų finansavimo sąlygų užtikrinimas;
- Patekimo į uosto paslaugų rinką procedūrų patikslinimas;

⁽⁹⁾ Tai ypač taikytina krovinių pervežimą konteineriuose, nes 70 proc. šios rinkos jau 2002 m. valdė šeši svarbiausi operatoriai (ESPO ir ITMMA, p. 38), tačiau su šiuo reiškiniu taip pat susiduriama sausų birių ir generalinių krovinių rinkose.

⁽¹⁰⁾ Išsamiau apie tai žr. EESRK nuomonę (TEN/262) dėl Europos Komisijos komunikato „Krovinių transporto logistika Europoje — tvariojo judumo pagrindas“, COM(2006) 336 galutinis.

d) Veiklos kliūčių, ribojančių uosto darbo veiksmingumą, šalinimas;

e) Saugios bei patikimos eksploatacijos ir optimalių darbo sąlygų uostuose rėmimas;

f) Bendro konkurencingumo skatinimas ir teigiamo uostų įvaizdžio visuomenėje kūrimas.

Toliau pateikiamame skyriuje išsamiau nagrinėjamos šios teminės sritys.

4. Tvaraus uosto ir su uostu susijusių pajėgumų vystymo užtikrinimas

4.1 Uostai dažnai statomi arti vietovių, kurių gamta labai griežtai saugoma. Patirtis rodo, kad ekologines ir ekonomines vertybes sunkiai sekėsi suderinti ne vienam uostui ir kad dėl to kilo ne vienas konfliktas. Tačiau Europos jūrų uostai padarė nemažą pažangą siekdami aukštų aplinkos standartų ir tobulindami aplinkosaugos vadybos sistemą ⁽¹¹⁾ ir pastaraisiais metais su NVO ir vietos suinteresuotais subjektais sėkmingai sudarė konstruktyvius susitarimus, kurie buvo naudingi ir gamtai, ir uostams.

4.2 Vis dėlto, dėl gamtos apsaugos teisės aktų neapibrėžtumo, daugelį projektų labai vėluojama įgyvendinti. Bendrai pripažįstama, kad šis vėlavimas daugiausia susijęs su šiuo metu galiojančių ES teisės aktų, pavyzdžiui, paukščių direktyvos, buveinių direktyvos arba vandens pagrindų direktyvos, neapibrėžtumu. Pagrindinių sąvokų apibūdinimas išlieka neaiškus ⁽¹²⁾, todėl valstybėse narėse jos aiškinamos skirtingai.

4.3 Europos Komisija, parengdama esamų teisės aktų aiškinimo gaires, gali padėti išspręsti šią problemą. Be to, ji turėtų skatinti Europos jūrų uostus priiimti atsakomybę už aplinkos valdymą, pavyzdžiui, sektorių iniciatyvomis, tokiomis kaip ECOPORTS ⁽¹³⁾, skatindama geriausios praktikos sklaidą.

4.4 Nepakankamas dėmesys ekonominiams aspektams ir teisės aktų sistemose nustatytos tvarkos prieštaravimai, taikomai teritorijoms, kuriose numatyta plėsti uostą, taip pat yra didelė problemų priežastis. Įgyvendinant darnų vystymąsi būtina rasti pusiausvyrą tarp ekonominių, socialinių ir ekologinių reikalavimų, ko iki šiol dar nepavyko pilnai pasiekti.

⁽¹¹⁾ Žr., pavyzdžiui, „ESPO Environmental Survey 2004 m. — Review of European Performance in Port Environmental Management“.

⁽¹²⁾ Pavyzdžiui, skirtingai aiškinami paukščių ir buveinių direktyvų nustatyti tinkami vertinimai, ankstesni susitarimai, alternatyvų analizė, vadinamos *privalomos viršesnio visuomenės intereso priežastys*, kompensavimo reikalavimai.

⁽¹³⁾ Europos Komisijos remiamas projektas ECOPORTS truko iki 2005 m. ir buvo skirtas paskatinti uosto institucijas pačias imtis reguliuoti aplinkosaugos klausimus. Dabar šį darbą tęsia ECOPORTS fondas (<http://www.ecoport.com>).

4.5 Esminiai galiojančios ES aplinkosaugos teisės trūkumai išryškėjo neseniai paskelbtame tyrime ⁽¹⁴⁾, kuri, kaip Jūrų transporto koordinavimo platformos (angl. *Maritime Transport Coordination Platform*) projekto dalį, finansavo Europos Komisija. Šiame tyrime pateikiamos konkrečios politinės rekomendacijos, skirtos užtikrinti didesnių uostų vystymo projektų teisinį apibrėžtumą, taip pat sukurti nuoseklų strateginio uostų vystymo teritorijų tinklą.

4.6 Europos Komisija savo neseniai pateiktoje žaliojoje knygoje dėl jūrų politikos ⁽¹⁵⁾ pristato jūrų teritorinio planavimo idėją ⁽¹⁶⁾, kuri, kartu su integruota pakrančių zonų vadyba, mūsų supratimu, teritoriniuose vandenyse, yra skirta kontroliuoti didėjančią konkurenciją tarp jūrinės veiklos, skatinančios naudoti Europos pakrančių vandenį, ir siekti didesnio teisinio apibrėžtumo.

4.6.1 Galima tik pritarti idėjai, tačiau išimtinai muitinės ir administraciniu požiūriu, kad ES yra viena šalis, jei tarptautiniuose vandenyse (atviroje jūroje) ji laikysis Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos (UNCLOS) ir Tarptautinės jūrų organizacijos konvencijų, įskaitant „laivybos laisvę“ ir „taikaus plaukiojimo teisę“ išskirtinėje ekonominėje zonoje (IEZ). EESRK supranta, kad koncepcija „bendra Europos jūrų erdvė“ reiškia virtualiąją jūrų erdvę, kurioje bus supaprastinami administraciniai ir muitinės formalumai, skirti ES vidaus jūros paslaugoms, nustatant joms panašią tvarką į tą, kuri taikoma kelių, geležinkelio ar vidaus navigacijos vidaus rinkoje transportui. Jei ši koncepcija atspindi Komisijos viziją ir ją aiškiai paaiškina, EESRK gali jai pritarti ⁽¹⁷⁾.

4.7 Dabartinių jūrų uostų metodą, pateiktą transeuropinių transporto tinklų (TEN-T) programoje, būtų galima persvarstyti siekiant didesnės Europos skiriamos paramos gyvybiškai svarbiems sausumos infrastruktūros projektams, kurie yra svarbūs uostams. Bendro intereso projektai pagal TEN-T, atsižvelgiant į ES aplinkos teisės aktus, galėtų būti laikomi viršesnio visuomenės intereso projektais ⁽¹⁸⁾, kadangi TEN-T projektuose atsižvelgiama į aplinkos reikalavimus.

4.8 Tačiau pirmiau aprašyti sprendimai neturėtų lemti centralizuoto uostų planavimo ES lygiu ar apsiriboti tik nacionaline uostų politika. Iš esmės, jie turėtų skatinti taikyti metodą iš *apačios į viršų* siekiant, kad projektų pasiūlymus teiktų uostų valdymo institucijos bendradarbiaudamos, kai tai yra reikalinga, su regionų ar nacionalinėmis institucijomis ir atsižvelgdamos į objektyvius ekonominius vertinimus, atitinkančius bendrus metodinius standartus ir galiojančius teisės aktus.

⁽¹⁴⁾ E. Van Hoydonk, *MTCP report on the impact of EU environmental law on waterways and ports*, 2006 m.

⁽¹⁵⁾ Žalioji knyga „Link Europos Sąjungos būsimos jūrų politikos: Europos vandenynų ir jūrų vizija“, COM(2006) 275 galutinis.

⁽¹⁶⁾ Pagal žaliąją knygą, teritoriniam planavimui skiriamas svarbus vaidmuo mažinant jūrų ir pakrančių teritorijų pažeidžiamumą. Išsami teritorinio planavimo sistema pagerintų stabilų reguliavimo aplinką sektoriuose, į kuriuos būtina daug investuoti siekiant padaryti poveikį ekonominei veiklai. Visos jūrų veiklos koordinavimas taikant jūrų teritorinio planavimo sistemą padėtų užtikrinti tvarų pakrančių regionų ekonominį ir aplinkos vystimąsi.

⁽¹⁷⁾ Žr. TEN/255 nuomonę dėl žaliosios knygos „Link Europos Sąjungos būsimos jūrų politikos“ (OL C 93, 2007 4 27).

⁽¹⁸⁾ Tai siūloma pirmiau minėtame TTCF tyrime.

5. Aiškių ir skaidrių uostų investicijų finansavimo sąlygų užtikrinimas

5.1 Pagrindinėms investicijoms į jūrų uostus ES lygiu reikia sukurti aiškias finansines teises sąlygas. Visų pirma būtinas sąlygų, pagal kurias uostams skiriamos viešosios lėšos neiškreipiant konkurencijos, teisinis apibrėžtumas. Visi suinteresuoti subjektai pritaria, kad pati veiksmingiausia priemonė — nustatyti valstybės pagalbos gaires.

5.2 Valstybės pagalbos gairių tikslas — išaiškinti EB sutartyje įtvirtintas nuostatas dėl valstybės pagalbos teikimo (tai yra 73, 86, 87 ir 88 straipsniai), kurios taikomos uostams. Šiose gairėse reikia nurodyti, kokiais atvejais viešosios lėšos laikytinos valstybės pagalba; turėtų būti pranešta Europos Komisijai dėl jų patikrinimo. Jei pagalba atitinka kriterijus, nustatytus EB steigimo sutarties išimtyse, Europos Komisija gali pripažinti, kad ji atitinka sutarties nuostatas.

5.3 Bendrai pripažįstama, kad tolesnių investicijų arba tęstinės veiklos viešasis finansavimas nelaikytinas valstybės pagalba ir dėl to valstybės narės neturėtų būti įpareigojamos pranešti Komisijai apie tokius finansavimo mechanizmus:

- a) infrastruktūros sukūrimas ir eksploatavimas (įskaitant priežiūrą) už uosto zonos, jungiančios uostą su sausumos bei jūros prieigomis. Jūros prieigos priežiūra apima valymo ir gilinimo darbus ir šių prieigų valymą ledlaužiais;
- b) kompensacija už uosto valdymo institucijos veiklą, kuri nėra ekonominio pobūdžio ir kuri paprastai priklauso uosto valdymo institucijos kompetencijai jai, kaip viešajai institucijai, atliekant oficialias užduotis uoste ir už jo ribų.

5.4 Tačiau uosto infrastruktūros aprūpinimas ir eksploatacija yra daug sudėtingesnis dalykas. Viena vertus, galima išskirti prieigos ir saugos infrastruktūrą ir, kita vertus, uosto vidaus infrastruktūrą. Pirmoji gali būti apibrėžiama kaip infrastruktūra, kuri iš jūros ir sausumos pusės sudaro prieigą prie uosto, įskaitant įplauką iš atviros jūros ir apsauginius objektus, sausumos kelio jungtį su viešuoju transportu ir infrastruktūrą, susijusią su uosto zonai būtinomis tiekimo paslaugomis. Uosto vidaus infrastruktūra apima visus statinius uosto teritorijoje, kurie palengvina paslaugų teikimą laivams ir jų kroviniams.

5.5 Šiuo požiūriu svarbu nustatyti, ar uosto infrastruktūra uostui yra visuotinės svarbos, ar ji svarbi konkrečiam naudotojui ar operatoriui. Gairėse turėtų būti nustatytas tinkamas diferencijavimas.

5.6 Sutariama dėl pagalbos teikimo uosto suprastruktūros aprūpinimui ir eksploatacijai, t. y. žemės plotų naudojimui, pastatams, mobiliai ir stacionariai įrangai, skirtai paslaugoms teikti. Viešasis finansavimas šioje srityje bendrai laikomas valstybės pagalba.

5.7 Jei remiamasis tuo, kad galima aiškiai skirti investicijas ir veiklą, neatsižvelgiant į tai, ar jos finansuojamos pagal valstybės pagalbos nuostatas ar ne, atrodo logiška laikytis principo, pagal kurį uosto valdymo institucijai būtų užtikrintas visiškas finansinis savarankiškumas, leidžiantis iš naudotojų susigrąžinti investicijų ir veiklos išlaidas, kurios nebuvo finansuojamos valstybės pagalbos lėšomis.

5.8 Be to, reikėtų pakeisti skaidrumo direktyvos⁽¹⁹⁾ nuostatas, kad ją būtų galima taikyti visiems uostams. Tokiu būdu uosto valdymo institucijos būtų priverstos nurodyti viešųjų lėšų srautus savo sąskaitose ir vesti dvi atskiras apskaitas, jei teiktų viešąsias ir įprastines ekonomines paslaugas. Pastarasis dalykas tampa ypač svarbus dėl galimybės gauti viešąjį finansavimą visuotinės ekonominės svarbos išpareigojimams kompenсуoti.

6. Patekimo į uosto paslaugų rinką procedūrų tikslinimas

6.1 Atsižvelgiant į du ES Komisijos teisės aktų projektus dėl patekimo į uosto paslaugų rinką ir remiantis esama ES teisine struktūra, vertėtų parengti gaires ir apsvarstyti, kokiomis priemonėmis galėtų pasinaudoti uostai ir kaip jos turėtų būti įgyvendinamos.

6.2 Daugeliui uostų būtų labai naudingos gairės ir rekomendacijos dėl atrankos tvarkos, pvz., konkursų ar kitų priimtinių priemonių, koncesijų ir žemės nuomos sutarčių sąlygų, t. t., o ne teisės aktai.

6.3 Tokios gairės galėtų būti naudingos ir aiškinant šių paslaugų (pvz., laivavedybos užduoties dalių), kurios atlieka viešųjų paslaugų funkciją, pavyzdžiui, siekiant užtikrinti bendrą uosto saugumą, teisinį statusą.

7. Veiklos kliūčių, ribojančių uosto darbo veiksmingumą, šalinimas

7.1 Be pirmiau minėtų su nepakankamais infrastruktūros pajėgumais susijusių struktūrinių problemų, dažnai kalbama apie uostų veiksmingumą mažinančias veiklos kliūtis. Jos pasireiškia:

⁽¹⁹⁾ Direktyva Nr. 1980/723/EB, pakeista Direktyva Nr. 2000/52/EB.

pirma, administracijos biurokratija vykdant kontrolę ir patikrinimus ir, antra, neveiksmingu susisiekimu su atokiomis teritorijomis.

7.2 Pritariama minčiai, jog ES turėtų ir toliau modernizuoti muitines⁽²⁰⁾ ir užtikrinti, kad jos muitinių, jūros saugumo, saugos, visuomenės sveikatos ir aplinkos kokybės politikos kryptys būtų tinkamai koordinuojamos ir derinamos, be reikalo neperkeliant tam tikros viešųjų institucijų atsakomybės uostams.

7.3 Komisijos pasiūlyta „Bendrosios jūros erdvės“ idėja galėtų padėti užtikrinti, kad administracinių ir muitinių procedūrų požiūriu pakrantės laivyba bus prilyginta vidaus vandenų transportui. Tačiau ja neturėtų būti bandoma įvesti teisės aktų apribojimų ES tarptautiniams vandenims (atvirai jūrai), kurie prieštarautų laisvosios laivybos principui, taikaus plaukiojimo teisei arba nustatyti su tarptautinėmis taisyklėmis ir nuostatomis nesusuderinamus apribojimus. Siūlymas ES laikyti viena šalimi, tačiau tik muitinių ir administraciniu požiūriu, yra vertinamas teigiamai. EESRK supranta, kad „bendrosios Europos jūros erdvės“ sąvoka apibrėžia virtualią jūros erdvę, kurioje bus supaprastinti ES vidaus jūros paslaugoms taikomi administraciniai ir muitinių formalumai, įsteigiant panašią į kelių ir geležinkelių bendrojoje rinkoje transportui taikomą tvarką.

7.4 Be to, Komisija turėtų labiau stengtis šalinti likusias susisiekimo su atokiomis teritorijomis kliūtis įgyvendindama vidaus vandenų navigacijos programą NAIADES, geležinkelių paketą ir kelių transporto veiksmingumo didinimo politiką. Beje, kalbant apie šias transporto rūšis, derėtų nepamiršti socialinės politikos arba skirti jai labai mažai dėmesio, deja, tai pasakytina apie pastarojo meto Komisijos dokumentus, susijusius su vidaus laivyba (Europos Komisijos 2001 m. baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalga, NAIADES programa).

8. Gerų ir saugių darbo sąlygų ir konstruktyvių darbo santykių uostuose rėmimas

8.1 Veiksmingas uostų eksploatavimas priklauso nuo patikimumo ir saugumo — aspektų, kuriuos, nepaisant technologijų pažangos, vis dar lemia žmogiškasis faktorius. Tuo galima paaiškinti, kodėl uostuose reikia kvalifikuotos ir gerai parengtos darbo jėgos, kuri būtina visoms paslaugoms ir veiklos rūšims sausumoje ir laivuose. Tai būtina sąlyga, keliami neatsižvelgiant į tai, ar uostai ir paslaugų įmonės yra valstybės ar privati nuosavybė.

8.2 Socialiniai partneriai privalo atlikti svarbų vaidmenį ugdant ir išsaugant pirmiau minėtus gebėjimus. Europos Komisija privalo remti Europos lygiu jų pastangas užtikrindama sąlygas socialiniam dialogui.

⁽²⁰⁾ Šiuo metu yra keletas pasiūlymų, kuriais siekiama modernizuoti muitines, įskaitant du pasiūlymus priimti teisės aktus dėl Muitinių kodekso persvarstymo ir Muitinių 2013 veiksmų programos: http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/customs_strategy/index_en.htm.

8.3 Europos uostai privalo užtikrinti aukštus patikimumo ir saugumo standartus. Europos Sąjunga gali gerokai prisidėti juos gerinant teikdama tinkamą (finansinę) paramą mokymo bei kvalifikacijos kėlimo programoms ir įgyvendindama privalomus saugos teisės aktus. Be to, ji gali skatinti jaunimą pasirinkti darbą uostuose, panašiai kaip ji imasi priemonių patraukti jaunimą rinktis su jūra susijusias profesijas; kartu su kitomis priemonėmis tai gali sudaryti sąlygas turėti ateityje pakankamai gerai parengtų locmanų.

8.4 Gerai uostų politikai labai svarbūs konstruktyvūs socialiniai santykiai. Todėl ir šioje srityje Europos Komisija privalo sudaryti palankias sąlygas.

8.4.1 Siekiant šio tikslo, Europos Komisija, prieš ragindama valstybes nares ratifikuoti šias dvi konvencijas, visų pirma turėtų nustatyti, ar Tarptautinės darbo organizacijos konvencijos Nr. 137 ir 152 dėl darbo uostuose atitinka Sutarties ir Bendrijos *acquis* principus.

8.5 Siekiant užtikrinti optimalias darbo sąlygas uostuose ir apskritai sukurti teigiamą socialinį klimatą, būtinas tinkamas socialinis dialogas. Toks dialogas jau vyksta daugumoje Europos uostų ir reikėtų jį vykdyti ten, kur dar jo nėra. Jei Europos suinteresuotus subjektus atstovaujantis susijusios organizacijos

galės susitarti dėl bendros darbotvarkės, tai toks dialogas galėtų turėti papildomos naudos Europos lygiu.

9. Bendro konkurencingumo skatinimas ir teigiamo uostų įvaizdžio visuomenėje kūrimas

9.1 Atsižvelgdama į esminę uostų sektoriaus svarbą Europai, Europos Sąjunga kelia tikslą didinti bendrą konkurencingumą ir remti teigiamą šio sektoriaus įvaizdį, visų pirma nagrinėjant pirmiau minėtus klausimus, tačiau ir imantis konkrečių, toliau išvardytų priemonių.

9.2 Vykdydama savo užsienio politiką, ES turėtų skirti ypatingą dėmesį ne ES, o kaimyninių šalių uostuose pasitaikantiems nesąžiningos konkurencijos atvejams. Tai ypač pasakytina apie Baltijos jūros, Juodosios jūros ir Viduržemio jūros uostus.

9.3 ES turėtų taip pat atkurti teigiamą Europos piliečių požiūrį į uostus, pabrėždama uostų teikiamą naudą Europos prekybai, grovei, sanglaudai ir kultūrai ir skatindama visuomenės paramą uostams.

9.4 Galiausiai, ES gali skatinti uostų bendradarbiavimą ir keitimąsi geriausia praktika bei naujovėmis, remdama pragmatiškus, praktinius, į pramonę orientuotus mokslinių tyrimų projektus.

2007 m. balandžio 26 d., Briuselis.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

Pirmininkas

Dimitris DIMITRIADIS

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Komisijos komunikato Tarybai, Europos Parlamentui, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Krovininio transporto logistika — tvariojo judumo pagrindas“

COM(2006) 336 galutinis

(2007/C 168/13)

Europos Komisija, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 262 straipsniu, 2006 m. birželio 28 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl *Komisijos komunikato Tarybai, Europos Parlamentui, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Krovininio transporto logistika — tvariojo judumo pagrindas“*

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2007 m. kovo 22 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas Rafael Barbadillo López.

435-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2007 m. balandžio 25-26 d. (balandžio 26 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 150 narių balsavus už, 2 — prieš ir 5 susilaikius.

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Siekiant išlaikyti ir didinti ES konkurencingumą, būtinas veiksmingas transporto sektorius. Krovininis transportas laikomas prekybos ir gerovės varomąja jėga. Siekiant įvairių transporto rūšių efektyvumo ir bendradarbiavimo, būtinas šiuolaikiškas sudėtingų transporto srautų valdymas.

1.2 Logistika vaidina pagrindinį vaidmenį užtikrinant tvarų judumą ir prisideda prie aplinkos kokybės gerinimo ir energijos efektyvumo, kad krovininis transportas taptų efektyvesnis, veiksmingesnis ir konkurencingesnis. Logistika negali būti laikoma subjektu, kontroliuojančiu ir valdančiu transporto grandinę; pažangūs logistikos sprendimai gali lemti veiksmingą vienerūšio ir daugiarūšio transporto grandinių planavimą, organizavimą, kontrolę ir vykdymą.

1.3 Infrastruktūra formuoja vidaus transporto rinkos vystymui būtina fizinį tinklą; siekiant jį optimizuoti, būtina išspręsti dvi problemas: sumažinti transporto grūstis ir pagerinti prieinamumą, panaudojant visus finansavimo šaltinius. Efektyviai ir racionaliai naudojant infrastruktūrą galima užtikrinti tvarų judumą. Tačiau visos priemonės racionalizuoti infrastruktūros naudojimą turėtų apimti ir privačiam keleiviniam transportui skirtas logistikos priemonės. Krovininis transportas nėra vienintelis tvariojo judumo pagrindas.

1.4 Transporto paslaugų teikėjai ir naudotojai logistines priemones naudoja siekdami optimizuoti transportą ir padaryti prekybos sandorius efektyvesnius ir veiksmingesnius, mažinant tuščią ridą.

1.5 Transporto logistikai reikalingi kompetentingi ir gerai parengti darbuotojai ir vadybininkai, galintys laikytis sveikatos ir saugos teisės aktų; todėl turėtų būti parengti pagrindinio ir aukštesnio lygio logistikos mokymo planai, aktyviai dalyvaujant socialiniams partneriams.

1.6 Transporto sektoriuje sunaudojama didelė iškastinio kuro dalis, todėl pirmenybė turi būti teikiama priklausomybės nuo

iškastinio kuro ir išmetamų CO₂ dujų kiekio mažinimui. Šiuo tikslu turėtų būti sukurta speciali transporto mokslinių tyrimų, technologijų plėtros ir naujovių programa, kuri, skatinant alternatyvių energijos šaltinių naudojimą, turi būti pakankamai finansuojama. Taip pat turi būti įgyvendinama politika, kuria būtų atskiriamos transporto rūšys (ypač mokesčių požiūriu) ir skatinamas aplinką tausojančių technologijų įsisavinimas ir taikymas.

1.7 Logistiką reikėtų laikyti sektoriaus vykdoma komercine veikla; valdžios institucijos turėtų būti atsakingos už tinkamą bendrų sąlygų, kurios užtikrintų, kad prekių judėjimas būtų kuo efektyvesnis, veiksmingesnis ir konkurencingesnis, sukūrimą.

1.8 Sektorius sėkmingai dalyvavo nustatant trumpųjų nuotolių laivybos trukdžius ir juos šalinant. Ši patirtis turėtų būti taikoma ir kitoms transporto rūšims, jei siekiama panašių rezultatų.

1.9 Naujosios technologijos (ypač Europos palydovinės navigacijos sistema GALILEO), kurios ateityje turėtų padėti sekti ir stebėti krovinius, yra svarbios vystant veiksmingą ir efektyvią šiuolaikinę logistiką. Tačiau technologijų plėtra neturėtų tapti kliūtimi prekybai; jos turi sąveikauti visoje ES ir turi būti prieinamos MVĮ. Moksliniai tyrimai, technologijų plėtra ir naujovės turėtų būti Septintosios bendrosios programos prioritetas, nes technologinės naujovės gali suteikti sektoriui naujų galimybių.

1.10 Kad būtų galima susidaryti pagrįstą nuomonę apie logistikos padėtį ir jos raidą, turi būti kaupiama išsami transporto logistikos statistika apie visas transporto rūšis ir jų veiklą.

1.11 Turi būti išspręstos geležinkelių transporto sąveikos problemos, kad būtų galima sukurti geležinkelių gabenamiems kroviniams skirtą tinklą ir patobulinti valdymo sistemas (pagerinti jų efektyvumą, veiklos rezultatus ir konkurencingumą kitų transporto rūšių atžvilgiu).

1.12 Kokybės etalonai ir „vieno langelio“ administravimo įstaigos padės vystyti ES transporto logistiką, kadangi logistikos veiklos rezultatų ES vertinimas iš esmės taps vienodas, o koordinuoti ir vienodai įgyvendinant administracines procedūras muitinės formalumai taps paprastesni.

1.13 Labai svarbu, kad Komisija, rengdama veiksmų planų projektus, į juos įtrauktų skirtingas transporto rūšis; tai būtina sąlyga siekiant šiuose planuose numatytų tikslų.

2. Įžanga

2.1 Logistika vaidina pagrindinį vaidmenį užtikrinant tvarųjį judumą ir prisideda siekiant švaresnės aplinkos ir didesnio energijos efektyvumo, dėl kurių krovininis transportas tampa efektyvesnis ir konkurencingesnis.

2.2 2001 m. baltosios knygos vidurio laikotarpio apžvalgoje Komisija pabrėžė, kad krovininio transporto sektorius yra ypač svarbus: jis yra prekybos ir ekonominės gerovės ES varomoji jėga.

2.3 2001–2006 m. (nuo baltosios knygos paskelbimo iki jos vidurio laikotarpio apžvalgos) įgyta patirtis parodė, kad krovinijų gabenimo keliais paslaugų sunku atsisakyti; bandymai paskirstyti srautą kitoms transporto rūšims nebuvo sėkmingi.

2.4 ES socialinis ir ekonominis vystymasis ypač priklauso nuo žmonių ir prekių judumo, siekiant apsaugoti aplinką. Kalbant apie vystymąsi, reikia pabrėžti būtinybę sukurti ir išlaikyti infrastruktūros tinklą, kuris atitiktų didėjančius ES reikavimus.

2.5 Tvarųjį judumą galima užtikrinti efektyviai ir racionaliai naudojant transporto tinklus keleiviams ir prekėms pervežti.

2.6 Užtikrinant tvarųjį judumą svarbus ir krovininis transportas. Spartus krovininio transporto augimas neabejotinai prisideda prie ekonominio vystymosi ir užimtumo, tačiau abejotina, ar vien krovininis transportas sukelia grūstis, nelaimingus atsitikimus, triukšmą, taršą, didėjančią priklausomybę nuo importuojamo iškastinio kuro ir energijos nuostolius.

2.7 Todėl bet kokios iniciatyvos, skirtos racionaliai naudoti infrastruktūrą, turi numatyti ir su privačiu keleiviniu transportu susijusias logistikos priemones — siekiant sukurti palankias sąlygas masinio transporto naudojimui pagal poreikius. Krovininis transportas nėra vienintelis tvariojo judumo pagrindas.

2.8 Be to, paaiškėjo, kad visuomenei kelių transportas reikalingas ne kaip viena iš galimybių, bet todėl, kad kol kas kelių

transportas yra greičiausia, lanksčiausia ir efektyviausia transporto rūšis. Buvo bandyta perkelti srautus į geležinkelio ir jūrų kelius, tačiau šių bandymų rezultatai nebuvo teigiami, išskyrus trumpųjų nuotolių jūros ir upių laivybos sektorius.

2.9 Pagrįsta manyti, kad transporto paslaugų teikėjai ir vartotojai dar nepasinaudojo logistinėmis transporto optimizavimo priemonėmis, skirtomis jų sandorių veiksmingumui ir efektyvumui tobulinti. Tačiau pažangūs logistikos sprendimai gali pagerinti įvairių transporto rūšių ir jų derinių efektyvumą.

2.10 Jei bus vykdoma spontaniška, transporto naudotojų nuomone pagrįsta transporto derinimo politika, per vidutinės trukmės ir ilgalaikį laikotarpį tam tikros transporto rūšys turėtų tapti daug funkcionalesnės ir konkurencingesnės. Siekiant didesnio tam tikrų transporto rūšių konkurencingumo ir didesnės jų dalies, palyginti su visomis transporto rūšimis, turi būti padidintas tokių transporto rūšių efektyvumas.

2.11 Transporto parkai optimizuoja pakrautų transporto priemonių ridą ir išlaiko minimalų kasdienei veiklai būtiną tuščios ridos lygį.

2.12 Ištaisyti krovinijų judėjimo tarp krovinio kilmės ir paskirties vietų pusiausvyrą, net taikant pažangius logistikos sprendimus, yra sunku — išvežamų ir atvežamų krovinijų kiekis visada skirsis, nepaisant transporto sprendimų. Visoms transporto rūšims trūksta krovinijų, kuriais būtų galima pakrauti grįžtančias transporto priemones.

2.13 Kalbant apie aplinką tausojančias transporto rūšis, pagal Komisijos energijos efektyvumo veiksmų planą⁽¹⁾, Komisijos vykdytuose transporto ir aplinkos tyrimuose viešasis transportas neatskiriamas nuo privataus kelių transporto. Tai rodo, kad intensyviu, neribojamu automobilių naudojimu prisidedama prie grūstčių, taršos, energijos suvartojimo ir kt.

2.14 Logistikos įtraukimas į transporto politiką nėra naujas dalykas. Svarbiausi teigiami pokyčiai logistikos sektoriuje įvyko tradicinėms transporto įmonėms prisitaikant prie rinkos reikavimų. Pažanga logistikos sektoriuje yra susijusi su transporto įmonių lankstumu ir gebėjimu prisitaikyti sprendžiant su išorės veiksniais (kuriuos lemia kiti gamybos sektoriai) susijusias problemas.

2.15 Transporto įmonės ir jų klientai pirmieji taikys logistinės paramos priemones. Logistika nėra vientisa sistema, kuri kontroliuoja ir valdo transporto grandinę — įmonės savo sprendimams ir veiksams naudoja logistines priemones (savo prekybos santykių plotmėje).

⁽¹⁾ COM(2006) 545 galutinis, Komisijos komunikatas *Efektyvus energijos vartojimo planas: išnaudoti potencialą*.

2.16 Dėl daugiamilijoninės apyvartos, su kuria yra susijęs logistikos sektorius, jo vertė dažnai nepagrįstai padidinama ir logistika laikoma atskira veikla. Tačiau taip teigiant nepaisoma fakto, kad didžiausia šios apyvartos dalį sudaro transporto ir su juo susijusios veiklos apyvarta; būtent šis sektorius iš tikrųjų investuoja į ilgalaikį turtą, palaiko fiksuotas sąnaudas ir perveža prekes.

2.17 Komisija ir Parlamentas prisidėtų prie krovinių transporto logistikos Europoje vystymo, jei jiems pavyktų sukurti veiklos sistemą, kurioje transporto rūšys funkcionuotų darniai. Jie turi sudaryti palankias sąlygas suartinti transporto rūšis ir šios priemonės neturi kliudyti jokiai transporto rūšiai.

3. Bendros pastabos

3.1 Kaip buvo pabrėžta, baltosios knygos vidurio laikotarpio apžvalgos pagrindinis aspektas yra su skirtingomis transporto rūšimis susijęs bendradarbiavimas, t. y. veiksmingas skirtingų transporto rūšių naudojimas atskirai ir jų derinimas, kuris leis pasiekti aukštą judumo ir aplinkos apsaugos lygį.

3.2 EESRK teigiamai vertina tai, kad komunikate pabrėžiama, jog būtinas su skirtingomis transporto rūšimis susijęs bendradarbiavimas ir veiksminga, vientisa Europos transporto sistema, kuri naudotojams teiktų geriausias transporto paslaugas. Tačiau būtų pernelyg anksti teigti, kad dabartinių gamybos sistemų sąlygomis kroviniui kelių transportui yra konkurencingų alternatyvų, išskyrus specialias rūšis.

3.3 EESRK taip pat sutinka, kad krovinių transporto logistikos plėtra visų pirma yra su verslu susijusi veikla, kuri yra transporto sektoriaus užduotis. Valdžios institucijos turėtų būti atsakingos už reikiamų bendrųjų sąlygų sudarymą ir leisti komercinės logistikos vidaus veiklą organizuoti pačioms įmonėms.

3.4 EESRK mano, kad įtraukiant logistikos aspektą į transporto politiką reikia tinkamai atsižvelgti į skirtingas transporto rūšis; su logistika susiję argumentai turėtų būti kiekvieno sprendimo pagrindas.

3.5 EESRK taip pat mano, kad tinkamas transporto rūšių papildomumas ir pažangūs logistikos sprendimai leis veiksmingai planuoti, valdyti, kontroliuoti ir organizuoti vienas kitą papildančių transporto grandinių darbą.

3.6 Komisija turėtų labiau pabrėžti kiekvienos transporto rūšies įmonių pastangas optimizuoti savo efektyvumą ir veiklos rezultatus. Todėl jūrų ir geležinkelių transportą reikia remti skatinant šių sektorių konkurencingumą (ne reguliavimo panai-

kinimą) ir neapribojant kitų transporto rūšių. Kelių transportą reikia vertinti kaip kitoms transporto rūšims svarbų sektorių, kuris stiprina koordinavimą ir įvairiarūšiškumą. Kelių transporto sektoriuje būtina taikyti priemones, kurios leistų lanksčiai ir už tinkamą kainą teikti paslaugas.

3.7 Transporto politika būtina įsipareigoti siekti kokybės, saugos, aplinkos apsaugos ir transporto efektyvumo bei užtikrinti, kad naudotojas galėtų laisvai pasirinkti jam tinkamą rūšį.

3.8 Kaip nurodyta komunikate, pastaraisiais metais atsirado tam tikrų įdomių tendencijų, pvz., logistikos paslaugų pirkimas iš išorės paslaugų teikėjų. Krovinių siuntėjų ir paslaugų teikėjų bendradarbiavimas vyksta aktyviai integruojant organizacines ir IT struktūras.

4. Veiklos sritys

4.1 Trukdžių nustatymo ir šalinimo būdai

4.1.1 EESRK mano, kad nustatant galimus trukdžius ir jų šalinimo būdus būtinas visų dalyvių dalyvavimas, taip pat dalijimasis žiniomis ir geriausia patirtimi ir bendradarbiavimas rengiant politikos programas.

4.1.2 Nors, kaip teigiama komunikate, trumpųjų nuotolių laivybos sektoriuje trukdžiai buvo sėkmingai nustatyti ir pašalinti, išsamaus konkrečių kliūčių, trukdančių Europoje greičiau vystyti krovinių transporto logistiką, sąrašo nėra.

4.1.3 Tačiau pripažįstama, kad egzistuoja įvairūs aspektai, tiesiogiai kliudantys kelių krovinių transporto sektoriui ir ribojantys jo veiklą, taip pat trūksta suderintų teisės aktų klausimais, kurie yra svarbūs kuriant sąžiningą, konkurencingą rinką išsiplėtusioje ES.

4.2 Informacijos ir ryšių technologija (IRT)

4.2.1 Pažangiosios transporto sistemos padeda užtikrinti efektyvesnę ir racionalesnę infrastruktūros naudojimą ir taip sumažinti avarių skaičių, grūstis ir saugoti aplinką.

4.2.2 Europos palydovinės navigacijos sistemos GALILEO, kuri pradės veikti 2010 m., priemonėmis — pvz., krovinių stebėjimo ir sekimo priemone „pažangus automobilis“⁽²⁾, kuria skatinamos naujosios transporto priemonių technologijos, programa SESAR, kuri pagerins oro transporto valdymą bendrame Europos danguje, Europos geležinkelių eismo valdymo sistema (EGEVS), kuri padidins valstybių narių geležinkelių tinklų sąveiką ir turės teigiamą poveikį logistikai — galės naudotis visos transporto rūšys.

(2) Komisijos komunikatas dėl pažangaus automobilio iniciatyvos „Geriau informuoti apie pažangesnius, saugesnius ir ekologiškesnius transporto priemones IRT“, COM (2006) 59 galutinis.

4.2.3 Pagrįsta, kad užtikrinant bendrosios rinkos vientisumą, yra svarbu, kad techniniai sprendimai netaptų kliūtimi prekybai, bet, vienas kitą papildydami, pagrįsti sąveikos standartais, plėtojami visoje ES. Gamintojų ir ūkio subjektų plačiai pripažįstami bendrieji standartai ir skirtingų sistemų sinergija yra pagrindiniai būdai dar didesniam logistikos efektyvumui pasiekti.

4.2.4 Svarbu nustatyti tokias technologijų ir programinės įrangos įdiegimo kainas, kurios nekliudytų MVĮ visapusiškai dalyvauti rinkoje.

4.2.5 EESRK sutinka, kad pagal Septintąją bendrąją programą krovinių transporto logistika ir toliau turėtų išlikti prioritetas tyrimų objektas, nes šiuolaikinės technologinės naujovės gali suteikti sektoriui naujų galimybių.

4.3 Logistikos mokymas

4.3.1 EESRK mano, kad profesinis transporto logistikos mokymas neturi būti ribojamas; transportas ir logistika turi tapti skirtingais, vienas kitą papildančiais dalykais.

4.3.2 Vertėtų nustatyti aiškų logistikos kvalifikacijos apibrėžimą, nes iki šiol nėra jokių statistinių duomenų ar aiškių apibrėžimų. Todėl nustatant tinkamus mokymo pagrindus yra svarbus socialinių partnerių vaidmuo.

4.4 Statistiniai duomenys

4.4.1 EESRK mano, kad ribotų statistinių duomenų apie logistiką nepakanka, reikia nuodugnesnės skirtingų transporto rūšių ir jų veiklos analizės.

4.4.2 Vertėtų susidaryti pagrįstą nuomonę apie padėtį ir jos raidą per tam tikrą laiką, bet taip pat turėtų būti pateikiami ir išsamūs duomenys apie transportą ir sandėliavimą. 2008-2012 m. ⁽³⁾ Bendrijos statistikos programoje nurodoma, kad vienas iš ES statistikos aspektų turėtų būti geriau išdėstytas — suskirstymas pagal transporto rūšis, pirmiausia kelių transporto.

4.5 Naudojimas infrastruktūra

4.5.1 Infrastruktūros kokybė — svarbiausia krovinių transporto logistikos savybė.

⁽³⁾ COM(2006) 687 galutinis, Pasiūlymas priimti Europos Parlamento ir Tarybos sprendimą dėl 2008-2012 m. Bendrijos statistikos programos.

4.5.2 ES socialinis ir ekonominis vystymasis ypač priklauso nuo žmonių ir prekių judumo.

4.5.3 Europiniai transporto tinklai yra pagrindinis veiksnys vystant vidaus transporto rinką, tačiau šių tinklų padėtis ES valstybėse narėse nėra vienoda. Todėl reikia pabrėžti, kad ne visi europiniai transporto tinklai patiria grūstis ir kad reikia spręsti skirtingas problemas.

4.5.4 EESRK sutinka, kad su skirtingomis transporto rūšimis susijusios logistikos grandinės, optimaliai panaudojant skirtingų transporto rūšių infrastruktūrą bei taikant ir vienu metu, ir daugiaryšio transporto principus, gali padėti panaikinti grūstis tam tikruose koridoriuose.

4.5.5 EESRK mano, kad vertėtų apsvarstyti problemą, susijusią su kai kurių tolimų ir labiausiai nutolusių regionų ir šalių padėtimi. Kad infrastruktūra pasiektų šias zonas, būtina paankstinti įgyvendinimo terminus ir europinių tinklų statybai skirti daugiau Europos biudžeto lėšų, ypač didelį dėmesį skiriant tranzito per Pirėnų ir Alpes gerinimui. Geresnis bendras susisiekimas padidins konkurenciją, o tai pagerins regionų vystymosi perspektyvas.

4.5.6 Europos Sąjunga turėtų svarstyti ne tik skiriamą biudžeto lėšų padidinimo klausimą, bet ir mišrios infrastruktūros statybos ir eksploatavimo finansavimo sistemos galimybę. Ši sistema privačiam kapitalui turėtų suteikti stabilumą ir teisingas garantijas, jeigu kainodaros sistema bus parengta atsižvelgiant į visų dalyvių interesus.

4.5.7 Kai trukdžių atsiranda dėl tinkamos infrastruktūros nebuvimo ar netinkamo jos naudojimo, reikalingas sprendimas.

4.6 Eksploatacinės savybės

4.6.1 Kokybės pripažinimas

4.6.1.1 Siekiant įvertinti ir kontroliuoti paslaugų kokybę Europos lygiu, sektoriui vertėtų nustatyti krovinių transporto logistikos etalonus, jei jie bus naudojami kaip lyginamoji priemonė, kuria galės naudotis įmonės ir vartotojai.

4.6.1.2 Iš tikrųjų Europos etalonų rinkinio sudarymas leistų suvienodinti logistikos funkcionavimo vertinimą.

4.6.1.3 Tačiau EESRK mano, kad naujais kokybės standartais sektoriuje neturi būti skatinama didesnė biurokratinė našta ir nereikalingos išlaidos.

4.6.2 Krovinių gabenimo geležinkelių paslaugų tinklas

4.6.2.1 EESRK sutinka, kad, sukūrus geležinkelių tinklą, kuriame krovinių vežimui būtų skirtas išskirtinis dėmesys ir kuriame būtų galima rezervuoti koridorius krovinių vežimui, patikimumo ir efektyvumo trūkumo (kurio priežastis *inter alia* — nepakankama techninė ir administracinė sąveika) problemas spręsti būtų lengviau, tačiau visiškai jų išspręsti nepavyktų.

4.7 Įvairiarūšių grandinių skatinimas ir supaprastinimas

4.7.1 „Vieno langelio“ administracinė įstaiga ir „Bendra Europos jūrų erdvė“

4.7.1.1 EESRK remia „vieno langelio“ administravimo įstaigos, arba „vieno langelio“ principo sukūrimą, ypač įvairiarūšių logistikos srautų atžvilgiu, kai visi muitinės formalumai (ir kiti susiję formalumai) tvarkomi koordinuotai.

4.7.2 Daugiarūšiškumo skatinimas

4.7.2.1 EESRK remia 21 trumpųjų nuotolių laivybos skatinimo centro plėtrą siekiant įtraukti įvairių logistikos sprendimų skatinimą vidaus vežimo grandinėse.

4.7.3 Daugiarūšė atsakomybė

4.7.3.1 EESRK sutinka, kad, nepaisant atsakomybės sprendimo, skirto Europai, Komisija taip pat galėtų atkreipti dėmesį į papildomą naudą, kurią transporto dokumentui, skirtam daugiarūšiams vežimams, suteiktų standartizavimas.

4.8 Pakrovimo standartai

4.8.1 Komisija ėmėsi iniciatyvos pasiūlyti bendrus Europos įvairiarūšio pakrovimo įrenginių standartus, skirtus krovinių gabenimui ES viduje (*). tai priemonė pakrovimo įrenginių matmenų ir svorių sistemai suderinti, tačiau norint ją įgyvendinti būtina atsižvelgti į dabartines transporto tinklų savybes ir šias priemones naudoti nepakenkiant saugumui.

5. Ateities veikla

5.1 Krovinio transporto logistikos veiksmų plane, kuris bus parengtas 2007 m., turėtų būti atsižvelgta į įvairių transporto rūšių atstovų (kurie turi dalyvauti Komisijai rengiant bet kokias su reguliavimu susijusias iniciatyvas), pasiūlymus.

2007 m. balandžio 26 d., Briuselis.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

Pirmininkas

Dimitris DIMITRIADIS

PRIEDAS

Ši skyriaus nuomonės teksto dalis buvo atmesta dėl asamblėjos priimtų pakeitimų, tačiau už ją buvo atiduota ne mažiau kaip ¼ balsų:

4.5.8 punktas

„4.5.8 EESRK siūlo laikinus valstybių narių valdžios institucijų taikomus eismo apribojimus pakeisti Europos Sąjungos reguliuojamais apribojimais, kuriems nustatyti reikėtų patvirtinti Bendrijos taisyklės. Ši priemonė turėtų būti derinama su apribojimų netaikymu minimaliems europiniams kelių tinklams, kad kelių transportas galėtų judėti be apribojimų atsižvelgiant net tik į vežėjų, bet ir kitų besinaudojančių kelio tinklais poreikius.“

Balsavimo rezultatai:

93 nariai balsavo už šios teksto dalies išbraukimą, 49 nariai balsavo prieš ir 6 susilaikė.

(*) COM(2003) 155 galutinis, iš dalies pakeistas COM(2004) 361 galutinis.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Komisijos komunikato Tarybai, Europos Parlamentui, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui dėl trumpųjų nuotolių laivybos skatinimo programos vidurio laikotarpio apžvalgos [COM(2003) 155 galutinis]

COM(2006) 380 galutinis

(2007/C 168/14)

Europos Komisija, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 262 straipsniu, 2006 m. liepos 13 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl *Komisijos komunikato Tarybai, Europos Parlamentui, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui dėl trumpųjų nuotolių laivybos skatinimo programos vidurio laikotarpio apžvalgos* [COM(2003) 155 galutinis].

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2007 m. kovo 22 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas **Eduardo Chagas**.

435-oje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2007 m. balandžio 26 d. (balandžio 25 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 108 nariams balsavus už ir 2 susilaikius.

1. Išvados

1.1 EESRK jau keletą kartų išreiškė pritarimą priemonėms, kuriomis siekiama vystyti trumpųjų nuotolių laivybą (TNL), kadangi šis sektorius, turintis didelį vystymosi ir darbo vietų kūrimo potencialą, gali būti alternatyva kitoms aplinką labiau teršiančioms transporto rūšims. TNL vystymas galėtų padėti sumažinti eismo grūstis, eismo įvykių skaičių, akustinę ir oro taršą.

1.2 Savo nuomonėje dėl 2003 m. pristatytos programos EESRK pabrėžė, kad būtina didinti įgaliotų atstovų (angl. *focal points*), kurie palaikytų ryšius su pramonės sektoriumi ir palengvintų šios transporto rūšies integraciją į įvairiarūšio transporto logistikos sistemą, vaidmenį. EESRK ragina valstybes nares ir socialinius partnerius dėti dar daugiau pastangų įgaliotų atstovų tinklui vystyti.

1.3 Todėl Komisija ir valstybės narės turi kuo skubiau priimti jiems tenkančią atsakomybę sudaryti įvairių rūšių transportui vystyti būtinas sąlygas: ne tik sukurti infrastruktūrą, kuri suteiktų galimybę naudoti įvairiarūšį transportą, bet ir panaikinti spragą, kurios pramonė nesugebėjo užpildyti — nebuvo papildomai bendradarbiaujama siekiant ekonominio, socialinio ir aplinkos tvarumo.

1.4 Vertindamas 2003 m. priimtoje trumpųjų nuotolių laivybos skatinimo programoje siūlomus veiksmus, EESRK pažymi, kad pasiekta pažanga, ir ragina skubiai įgyvendinti kitus numatytus veiksmus, visų pirma, pašalinti nustatytas kliūtis. Sustiprintos įgalioto atstovo funkcijos ir išplėsta jo veiklos sritis įtraukiant vidaus daugiarūšį transportą ir su juo susijusią logistiką padėtų pasiekti norimų rezultatų.

1.5 EESRK mano, kad čia nagrinėjamame komunikate turėtų būti minimas ir bendros ES jūros erdvės sukūrimas, kadangi tai

labai padėtų TNL tapti svarbia Bendrijos vidaus krovinių transporto dalimi. Todėl būtų visiškai logiška laivybą tarp Bendrijos uostų laikyti vidaus, o ne tarptautiniu transportu, ir jai taikyti paprastesnes muitinės procedūras.

2. Prielaidos

2.1 Atsiliepdama į Europos transporto ministrų tarybos Komisijai ir valstybėms narėms pateiktą prašymą užtikrinti šios transporto rūšies vystymą ir ją veiksmingai integruoti į jau esančias daugiarūšio transporto grandines, 2003 m. Europos Komisija priėmė trumpųjų nuotolių laivybos (TNL) skatinimo programą ⁽¹⁾.

2.2 Šioje programoje numatyta 14 veiksmų — 5 teisiniai, 4 techniniai ir 5 eksploataciniai, kurie, savo ruožtu, suskirstyti į praktines priemones ir pateikiamas jų įgyvendinimo grafikas.

2.3 Tuo metu EESRK priimtoje nuomonėje ⁽²⁾ buvo pabrėžta, kad būtina griežtai laikytis Komisijos pasiūlytų terminų, o nepašalinus kai kurių trukdžių, trumpųjų nuotolių laivyba negalėtų būti naudojama plėtojant įvairiarūšį transportą.

3. Komisijos komunikatas

3.1 Komisijos priimtame komunikate analizuojant iki šios dienos pasiektą pažangą vertinama 2003 m. programoje pasiūlytų priemonių įgyvendinimo eiga ir siūlomos tolesnių veiksmų gairės.

3.2 Teisiniai veiksmai

— Direktyva dėl tam tikrų pranešimo formalumų, nustatytų į valstybių narių uostus įplaukiantiems ir (arba) iš jų išplaukiantiems laivams (TJO FAL ⁽³⁾): direktyvos perkėlimas į nacionalinę teisę yra beveik baigtas.

⁽¹⁾ COM(2003) 155 galutinis.

⁽²⁾ CESE 1398/2003, pranešėjas E. Chagas. OL C 32, 2004 2 5.

⁽³⁾ Tarptautinės jūrų organizacijos forma.

- „Marco Polo“ finansavimo programos (naujas konkretus veiksmas — jūrų greitkelių nustatymas, kartu apibrėžta „jūrų greitkelio“ samprata; pirmieji jūrų greitkeliai bus pradėti eksploatuoti 2010 m.) įgyvendinimas įpusėjo.
- Vis dar laukiama, kol bus priimtas Komisijos pateiktas pasiūlymas priimti direktyvą dėl įvairiarūšio krovinių gabenimo vienetų.
- Direktyvoje 2005/33/EB numatomi patobulinimai aplinkosaugos požiūriu, visų pirma susiję su išmetamais SO_x, NO_x ir kenksmingų dalelių kiekiais.

3.3 Techninė veikla

- Parengtas trumpųjų nuotolių laivybos muitinės procedūrų vadovas.
- Įpusėjo trumpųjų nuotolių laivybos pažangai išskylančių kliūčių nustatymas ir šalinimas (pavyzdžiui, administracinių kliūčių šalinimas).
- Nacionalinių programų derinimas ir Bendrijos muitinės procedūrų kompiuterizavimas: nuo 2003 m. veikia nauja kompiuterizuota tranzito sistema (angl. NCTS); šio veiksmo įgyvendinimas įpusėjo.
- Moksliniai tyrimai ir technologijų plėtra: trumpųjų nuotolių laivybos teminis tinklas REALISE savo darbą baigė 2005 m. pabaigoje. Šio veiksmo įgyvendinimas įpusėjo.

3.4 Eksploatavimas

- „Vieno langelio“ administracinės įstaigos. Įgyvendinta daugiau nei pusė šio veiksmo.
- Trumpųjų nuotolių laivybos įgalinti atstovai. Tai nacionalinių jūrų administracijų atstovai, kurie konsultuojasi su Komisija. Įgyvendinta daugiau nei pusė šio veiksmo.
- Europoje veikia Trumpųjų nuotolių laivybos skatinimo centrai. Jie siūlo neutralius ir objektyvius trumpųjų nuotolių laivybos sprendimus. Įgyvendinta daugiau nei pusė šio veiksmo. Toliau bus plečiama šių centrų veiklos geografinė apėmė, kad bent jau būtų užtikrintas jų finansinis saugumas.
- Formuojamas teigiamas trumpųjų nuotolių laivybos įvaizdis (pasinaudojama, pavyzdžiui, Europos trumpųjų nuotolių laivybos tinklu). Įgyvendinta daugiau nei pusė šio veiksmo.
- Statistinė informacija: Eurostatas jau tikrina pirmąją priemonę. Ši priemonė leis palyginti įvairias transporto rūšis ir gauti naudingų duomenų. Dabar turimos konvertavimo matricos turės būti toliau tobulinamos.

3.5 Darydama išvadą, kad buvo pasiūlyti tinkami veiksmai, Komisija mano, kad kai kuriais atvejais būtina nustatyti naujus tikslus ir naujus įvykdymo terminus. Yra atvejų, kai, jos manymu, tikslus reikia sukonkretinti arba išplėsti. Be to, atkreipiamas dėmesys, kad Bendrijos uostus būtina labiau integruoti į logistikos grandinę.

4. Bendrosios pastabos

4.1 EESRK jau keletą kartų išreiškė pritarimą priemonėms, kuriomis siekiama vystyti trumpųjų nuotolių laivybą, kadangi šis sektorius turi didelį vystimosi bei darbo vietų kūrimo potencialą ir gali būti alternatyva kitoms aplinką labiau teršiančioms transporto rūšims. TNL vystymas galėtų padėti sumažinti eismo grūstis, eismo įvykių skaičių, akustinę ir oro taršą.

4.2 Vykdomos programos ir TNL skatinimo priemonės davė svarių rezultatų: nuo 2000 m. vidutinis metinis augimas siekia 3,2 proc. (8,8 proc. — konteineriais vežamų krovinių) ir pašalinta dauguma nustatytų kliūčių, trukdančių sparčiai vystyti TNL sektorių. Iš 161 nustatytos kliūtis nepašalintos liko tik 35. Galima daryti prielaidą, kad tarp 35 nepašalintų kliūčių yra ir pačios sudėtingiausios, o tai dar kartą įrodo, kad reikia ryžtingai siekti užsibrėžtų tikslų.

4.3 2006 m. gruodžio 11 d. įvykusiame posėdyje Taryba patvirtino išvadas dėl Komisijos komunikato ir rekomendacijos dėl teisinės sistemos, TNL vystymo ir skatinimo stiprinimo, valstybių narių ir Komisijos bendradarbiavimo bei apskritai pritarė vidurio laikotarpio apžvalgoje siūlomoms priemonėms.

4.4 Vertindama programos įgyvendinimo rezultatus praėjus beveik trejiems metams nuo jos patvirtinimo, Komisija mano, kad programos „įgyvendinta daugiau nei pusė“, ir teigia, kad reikia siekti didesnės TNL integracijos į „logistikos grandinę“. Deja, akivaizdu, kad vėluojama įgyvendinti daugelį siūlomų priemonių. Vienas tokio vėlavimo pavyzdžių — 14 programos veiksmas dėl statistinių duomenų pateikimo, kuris buvo pasiūlytas jau 1992 m. komunikate. Eurostatas šiuo metu tikrina pirmąją priemonę.

4.5 Savo nuomonėje (*) dėl 2003 m. pristatytos programos EESRK pabrėžė, kad būtina didinti įgaliotų atstovų (angl. *focal points*), kurie palaikytų ryšius su pramonės sektoriumi ir palengvintų šios transporto rūšies integraciją į įvairiarūšę logistikos sistemą, vaidmenį. EESRK ragina valstybes nares ir socialinius partnerius dėti dar daugiau pastangų įgaliotų atstovų tinklui vystyti.

4.6 Nors Komisijos tekste ir naudojama įvairiarūšės tiekimo grandinės samprata, iš tiesų negalima teigti, kad tokia grandinė egzistuoja: įvairių logistikos sistemų visuma ir įvairiarūšiai tinklai patys savaime nesudaro logistikos grandinės. Koordinavimo ir įvairių transporto sektorių bendradarbiavimo trūkumas — pagrindinė kliūtis kuriant ir vystant darnią ir tvarią Bendrijos transporto politiką.

(*) Žr. 2 išnašą.

4.7 Todėl Komisija ir valstybės narės turi kuo skubiau prisiimti joms tenkančią atsakomybę sudaryti palankias sąlygas įvairių rūšių transportui vystyti: ne tik sukurti infrastruktūrą, kuri suteiktų galimybę naudoti įvairiarūšį transportą, bet ir panaikinti spragą, kurios pramonė nesugebėjo užpildyti — nebuvo papildomai bendradarbiaujama siekiant ekonominio, socialinio ir aplinkos tvarumo.

5. Konkrečios pastabos

5.1 Teisiniai veiksmai

5.1.1 Iš visų pasiūlytų priemonių nebuvo įgyvendinta tik viena — nauji Europos įvairiarūšio krovinių gabenimo vienetai. Pasiūlymu rimtai suabejojo daugelis ekonomikos subjektų, kurie išreiškė nuomonę, kad nauji gabenimo vienetų modeliai turi būti naudojami ne tik Europoje, bet ir tarptautiniu mastu. EESRK tai pat atkreipė dėmesį į kai kuriuos susirūpinimą keliančius klausimus, kuriuos reikėtų tinkamai išspręsti. Komisija neseniai pradėjo diskusiją dėl šio pasiūlymo, iš kurios matyti, kad dokumento pakeitimai, kuriais ketinama užtikrinti, kad įvedus naują konteinerių modelį, nereikės keisti esamų modelių, galėtų išspręsti kai kuriuos susirūpinimą keliančius klausimus.

5.1.2 „Marco Polo“ ir toliau turės būti svarbiausia finansavimo programa atidarant naujas arba plečiant jau esamas linijas. Į programą įtraukus naują konkretų veiksmą, skirtą jūrų greitkeliams, atsirastų galimybė tai įgyvendinti. Tačiau išlieka abejonių dėl „jūrų greitkelių“ sampratos. Jei pritariama, kad jūrų greitkelių sampratą reikia taikyti ne tik TEN-T, reikėtų, kad jos įvedimas būtų skaidrus ir neskatinų konkurencijos iškreipimo.

5.1.3 Pramonės pastangos aplinkos apsaugos veiksmingumo srityje davė teigiamų rezultatų. Nors jūrų transportas ir pranašesnis už kitas transporto rūšis, reikia ir toliau tobulinti jo aplinkos apsaugos veiksmingumą. Reikėtų didinti ir skatinti investicijas į mokslinius tyrimus ir aplinką tausojančių degalų ir variklių gamybą. Šios srities Bendrijos teisės aktai turėtų būti

persvarstyti atsižvelgiant į galimus pokyčius. Be to, reikėtų investicijų kai kuriems Bendrijos laivyno sektoriams modernizuoti.

5.1.4 EESRK nesupranta, kodėl komunikate neminimas bendros ES jūros erdvės sukūrimas, nors apie tai kalbama kituose dokumentuose: žaliojoje knygoje dėl jūrų politikos, 2001 m. baltosios knygos vidurio laikotarpio apžvalgoje ir komunikate dėl krovinio transporto logistikos. Tokia nuoroda labai padėtų TNL tapti svarbia Bendrijos vidaus krovinių transporto dalimi. Todėl būtų visiškai logiška laivybą tarp Bendrijos uostų laikyti vidaus, o ne tarptautiniu transportu, ir jai taikyti paprastesnes muitinės procedūras.

5.2 Techninė veikla

5.2.1 EESRK pažymi, kad, įgyvendinant pasiūlytas technines priemones, pasiekta didelė pažanga, ir ragina Komisiją bei valstybes nares toliau jas įgyvendinti. Ypač svarbu, kad būtų tęsiamas įvairių administracinių įstaigų ryšių grupių darbas siekiant rasti sprendimus, kaip pašalinti likusias kliūtis.

5.3 Eksploatavimas

5.3.1 Viena svarbiausių Komisijos pateiktų išvadų dėl priemonių taikymo — trumpųjų nuotolių laivybos skatinimo centrų veiklos srities išplėtimas siekiant, kad ji apimtų daugiarūšio žemės transporto ir juo susijusios logistikos rėmimą. Labai svarbu plėtoti glaudesnę įvairių logistikos sektorių bendradarbiavimą ir skatinti juos bendradarbiauti tarpusavyje.

5.3.2 Kad TNL būtų našesnė, įgalinti atstovai taip pat gali padėti ieškoti sprendimų vietos ir (arba) regionų lygiu. Būtina skatinti dalyvauti socialinius partnerius ir Jūrų pramonės forumą.

5.3.3 Galiausiai, labai svarbu patikima, nuosekli ir išsami statistinė informacija. Kaip minėta pirmiau, šis poreikis jau buvo išsakytas 1992 m. komunikate. EESRK pripažįsta, kad minėtoje srityje pastaruoju metu padaryta pažanga, ir ragina Komisiją bei valstybes nares skirti dar daugiau dėmesio šiam klausimui.

2007 m. balandžio 25 d., Briuselis.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

Pirmininkas

Dimitris DIMITRIADIS

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo

COM(2006) 569 galutinis — 2006/0182 (COD)

(2007/C 168/15)

Taryba, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 71 straipsnio pirmosios dalies c punktu, 2006 m. lapkričio 10 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo.

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2007 m. kovo 22 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas Jan Simons.

435-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2007 m. balandžio 25-26 d. (balandžio 26 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę vieningai.

1. Išvados

1.1 Komitetas pritaria Komisijos iniciatyvai, kuria siekiama suformuoti trečiąjį kelių eismo saugumo politikos ramstį, t. y. kelių infrastruktūros saugumo valdymą. Siūlomos direktyvos tikslas — greta veiksmy, skirtų vairuotojams ir transporto priemonių būklės gerinimui, užtikrinti, kad saugumo klausimai taptų neatskiriami visų transeuropinių transporto tinklų (TEN-T) kelių infrastruktūros planavimo, projektavimo ir eksploatacijos sudedamąja dalimi. Visi šie aspektai kelių eismo saugumo politikoje yra vienodai svarbūs.

1.2 Nors Komitetas supranta, kad su kelių infrastruktūra susijusių priemonių poveikis tose vietose, kuriose yra sukurta gera infrastruktūra, apskritai bus mažesnis nei veiksmy, skirtų vairuotojams ir transporto priemonėms, tačiau jis įsitikinęs, kad, siekiant pagerinti kelių saugumą ir sumažinti eismo įvykių aukų skaičių, čia taip pat reikia panaudoti visas priemones.

1.3 Komiteto nuomone, trečiajam kelių eismo saugumo politikos ramsčiui siūlomos priemonės neturėtų apsiriboti vien transeuropiniais tinklais, o būtų įgyvendinamos visų valstybių narių kelių, esančių už miestų zonos ribų, atžvilgiu, nes nustatyta, kad juose įvyksta ypač daug eismo įvykių. Kadangi siekiamas tikslas — kiek įmanoma sumažinti eismo įvykių aukų skaičių, o nustatyta, kad daugiausia gyvybių potencialiai galima „išgelbėti“ (žuvusių skaičių būtų galima sumažinti ne 600, o 1 300 žmonių) kaip tik TEN-T nepriklausančiose infrastruktūrose, turime teisę tikėtis, kad Komisija skirtų daug daugiau dėmesio šiam aspektui. Komitetas mano, kad Europos bendrijos steigimo sutarties 71 straipsnio pirmosios dalies c punktas yra tinkamas pagrindas šiam tikslui.

1.4 Todėl Komitetas ragina valstybes nares pritarii direktyvos taikymo srities išplėtimui visiems keliams, esantiems už miesto zonos ribų.

1.5 Komisija savo iniciatyvai pristatyti pasirinko direktyvos formą. Komitetas mano, kad siūlomų priemonių veiksmingumo atžvilgiu direktyvos paskelbimu nebus pasiektas norimas rezultatas, nes šis dokumentas palieka valstybėms narėms pernelyg daug veiklos laisvės, todėl jis nebus taikomas visose šalyse

vienodai. Kadangi Komisijos siekia nuo 2000 iki 2010 m. perpus sumažinti žuvusiųjų Europos keliuose skaičių, Komitetas mano, kad reikalingas dokumentas, turintis didesnę privalomąją teisinę galią nei direktyva, kurio nuostatų privalo laikytis visi suinteresuoti valstybės ir privatūs subjektai.

1.6 Būtinybė laikytis subsidiarumo principo, kaip numatyta 1.3 punkte nurodytame teisiniame pagrinde, nėra kliūtis. Priešingai, kadangi šiuo atveju būtina užtikrinti vienodą taikymą, reikalingas Bendrijos įsikišimas.

1.7 Komitetas taip pat nori pabrėžti kelių eismo įvykių priežasčių tyrimo svarbą. Tik tyrimais bus galima tiksliai nustatyti, kuriais atvejais kelių infrastruktūros projektiniai matmenys tampa eismo įvykių priežastimi, ir imtis veiksmingų priemonių.

2. Įvadas

2.1 Iki praėjusio amžiaus dešimtojo dešimtmečio eismo įvykiai buvo laikomi reiškiniumi, kuris būdingas mūsų visuomenės tipui ir ekonomikos nulemtam judriam gyvenimo būdui.

2.2 Europos bendrijos vaidmuo tuomet buvo pakankamai ribotas. Ji negalėjo rezultatyviai veikti, nes nebuvo aiškiai apibrėžtos kompetencijų ribos. Daugiausia, ką ji galėjo nuveikti, — tai priimti direktyvas, ypač techninių standartų srityje, siekiant tobulinti transporto priemonių saugos įrangą (privalomi saugos diržai, greičio ribotuvai sunkvežimiuose ir pan.).

2.3 XXI amžiaus pradžioje į šią problemą imta žiūrėti iš esmės kitaip. Tyrimai rodo, kad Europos piliečiams vis labiau rūpi kelių eismo saugumas. Kelių transportas šiuo požiūriu yra ypatingai svarbus, kadangi jis pirmąją pagal žmonių aukų skaičių.

2.4 2000 m. Europos Sąjungoje, kuriai tuo metu priklausė 15 valstybių narių, eismo įvykiuose žuvo 40 000 žmonių ir per milijoną septynis šimtus tūkstančių buvo sužeisti. Su eismo įvykiais susijusių tiesioginių apskaičiuojamų sąnaudų suma išaugo iki 45 milijardų eurų per metus, o netiesioginės sąnaudos, įskaitant aukų ir jų šeimos narių fizines ir psichines traumas, kasmet sudaro 160 milijardų eurų.

2.5 Priėmus Maastrichto sutartį, Europos bendrijai buvo sudarytos geresnės teisinės sąlygos, leidžiančios jai priimti priemones kelių eismo saugumui gerinti, tačiau įgyvendinti iš tikrųjų bendrą politiką šioje srityje vis dar sunku, kadangi būtina taikyti subsidiarumo principą.

2.6 2001 m. baltojoje knygoje „Europos transporto politika iki 2010 m.: laikas spręsti“ ir 2003 m. komunikate dėl Europos kelių saugos veiksmų programos labai daug dėmesio skirta priemonėms, kuriomis galima pagerinti kelių saugumą. Kartu su veiksmais, skirtais vairuotojams ir transporto priemonėms, infrastruktūrai skirtos priemonės yra trečiasis pagrindinis šios strategijos elementas.

2.7 Šiuo metu nėra nei vienos Europos masto iniciatyvos, skirtos kelių saugumo infrastruktūroms. Tiesa, pažanga užtikrinant kelių saugumą buvo pasiekta tuose keliuose, kuriuose įrengtos informacijos ir ryšių technologijų (IRT) pagrindu veikiančios eismo valdymo ir kontrolės sistemos, tačiau šios priemonės dar nėra sistemingai įgyvendinamos.

2.8 Todėl dar reikia daug nuveikti gerinant infrastruktūrų saugumą. Tačiau pastebima, kad nacionalinės valdžios institucijos linkusios mažinti kelių infrastruktūrai skiriamas lėšas, nors eismo dalyviai vis daugiau dėmesio kreipia į kelių kokybę ir eismo saugumo lygį.

2.9 Todėl Komisija, siūlydama nagrinėjamą direktyvą, siekia užtikrinti, kad saugumo klausimai taptų neatskiriama visų transeuropinių transporto tinklų (TEN-T) kelių infrastruktūros planavimo, projektavimo ir eksploatavimo sudedamąja dalimi. Jos tikslas — greta poveikio ekonomikai ir aplinkai vertinimo, įvesti ir poveikio kelių saugumui vertinimą.

3. Bendrosios pastabos

3.1 Komitetas mano, kad Komisijos siekiamas tikslas — nuo 2000 m. iki 2010 m. perpus sumažinti eismo įvykių aukų skaičių (nuo 40 000 2000 m. iki 25 000 2010 m.) — yra gana aukštas. Tokį įvertinimą jis jau pateikė savo 2003 m. gruodžio 10 d. nuomonėje dėl Komisijos komunikato „Europos kelių saugos programa — perpus sumažinti eismo įvykių keliuose aukų skaičių Europos Sąjungoje iki 2010 m.: bendra atsakomybė“.

3.2 Reikia priminti, kad 2005 m. kelių eismo įvykių aukų skaičius vis dar buvo 41 500 asmenų, nors per minimą laikotarpį buvo įgyvendinta daug priemonių, skirtų kelių saugumui gerinti. Todėl Komitetas, kuris yra įsitikinęs, kad kiekviena eismo įvykio auka — tai auka, kurios buvo galima išvengti, tikisi, kad, siekdama nustatyto tikslo, Komisija imsis daug aktyvesnių veiksmų. Pavyzdžiui, būtų galima Europos mastu pradėti didelę kampaniją už kelių eismo saugumą ir rekomenduoti visoms valstybėms narėms įgyvendinti griežtesnes priemones siekiant sumažinti kelių eismo įvykių aukų skaičių.

3.3 Komiteto nuomone, veiksmingiausias yra tos Bendrijos priemonės kelių eismo saugumui gerinti, kurios skirtos vairuotojams ir transporto priemonėms. Jis mano, kad su kelių infrastruktūros gerinimu, t. y. trečiąja eismo saugumo valdymo sritimi, susijusios priemonės yra ne tokios veiksmingos, todėl, atsi-

žvelgiant į padėtį atitinkamoje valstybėje narėje, jų poveikis mažinant eismo įvykių aukų skaičių bus silpnesnis. Vis dėlto Komitetas mano, kad, siekiant mažinti aukų skaičių, turi būti įgyvendintos visos priemonės, pavyzdžiui, ES valstybėse narėse taikyti kelių infrastruktūros dydžio ir ženklavimo standartus.

3.4 Komiteto požiūrį į direktyvos priėmimo pasekmes patvirtina 2003 m. direktyvos pasiūlymo poveikio analizė, kurią atliko teminis tinklas ROSEBUD. Šios analizės išvados parodė, jog pagrįstai galima tikėtis, kad įgyvendinus direktyvą dėl infrastruktūros saugumo transeuropinių tinklų keliuose per vienerius metus žuvusiųjų eismo įvykiuose skaičius sumažės daugiau nei 600 žmonių, o sužeistųjų skaičius sumažės per 7 000 asmenų. Tačiau jei ši direktyva būtų taikoma visiems keliams, esantiems už miestų zonos ribų, aukų skaičius sumažėtų maždaug 1 300 asmenų per metus, taip kasmet sutaupant 5 milijardus eurų.

3.5 Komitetas mano, kad Europos bendrijos steigimo sutarties 71 straipsnio pirmosios dalies c punktas yra tinkamas pagrindas šiam tikslui. Todėl jis ragina valstybes nares pritarti direktyvos taikymo srities išplėtimui visiems keliams, esantiems už miestų zonos ribų.

3.6 Siūlomoje direktyvoje pateikti visi būtinausi elementai, kurie, Komisijos nuomone, reikalingi siekiant gerų rezultatų saugumo srityje ir kurie padės plačiu mastu įgyvendinti procedūras, savo veiksmingumą patvirtinusias praktikoje. Komisija įvardijo keturias šios srities procedūras, kurioms tenka pagrindinis vaidmuo kiekvienoje infrastruktūros saugumo valdymo sistemoje: poveikio kelių saugumui vertinimas, kelių saugumo auditai, labai pavojingų kelio ruožų (juodųjų dėmių) nustatymas ir saugumo patikrinimai atliekant įprastą kelių priežiūrą. Komitetas labai abejoja priemonių veiksmingumu, jeigu jos bus pasiūlytos direktyvos forma, nes keturios minėtos procedūros tikriausiai nebus vienodai taikomos visose Europos Sąjungose valstybėse narėse.

3.7 Komisija mano, kad kaip tik direktyva yra tinkamiausia priemonė, kuri leis vienu metu pagerinti saugumą ir apriboti administracines išlaidas, kartu išsaugant skirtingas valstybių narių tradicijas, vertybes ir jose galiojančius standartus. Komitetas nepritaria tokiai nuomonei dėl priežasčių, pateiktų šio dokumento 3.4 ir 3.5 punktuose.

3.8 Direktyva nebus galima pasiekti norimo poveikio, kadangi valstybėms narėms suteikiama pernelyg daug laisvės, todėl ji nebus vienodai įgyvendinama. Atsižvelgiant į Komisijos tikslą iki 2010 m. (lyginant su 2000 m.) perpus sumažinti žuvusiųjų keliuose skaičių, Komiteto nuomone, Komisija turi priimti už direktyvą labiau įpareigojančią teisinę priemonę, kurios nuostatų privalo laikytis visi suinteresuoti valstybės ir privatus subjektai.

3.9 Komisija laikosi nuomonės, kad priėmus siūlomoje direktyvoje pateiktus pasiūlymus, sąnaudos padidės labai nedaug ir bus greitai kompensuotos sumažėjus eismo įvykių skaičiui. Komitetui kyla klausimas, kuo pagrįstas šis Komisijos tvirtinimas.

4. Konkrečios pastabos

4.1 Komiteto nuomone, kelių infrastruktūrai — trečiajam kelių eismo saugumo politikos ramsčiui (taip pat ir kitiems dviems ramsčiams — vairuotojams ir transporto priemonėms) — siūlomos priemonės neturėtų apsiriboti vien transeuropiniais tinklais, o būtų įgyvendinamos visuose keliuose, esančiuose už miestų zonos ribų, nes nustatyta, kad juose įvyksta ypač daug eismo įvykių.

4.2 Šie duomenys yra 2006 m. balandžio 12 d.-gegužės 19 d. internetu atliktos viešos konsultacijos rezultatas. Didelė apklausos dalyvių dalis siūlė išplėsti direktyvos nuostatų taikymo sritį keliams, nepriklausantiems transeuropiniam tinklams, kadangi kaip tik šiuose keliuose būtų galima išgelbėti daugiausia žmonių gyvybių.

4.3 Siūlomoje direktyvoje nustatytos procedūros, susijusios su poveikio kelių saugumui vertinimais, saugumo didinimu kelių tinkle, kelių saugumo auditu ir saugumo patikrinimais. Kiekviena valstybė narė privalo pateikti vienoda forma išdėstytus reikalaujamus procedūrų duomenis, gautus laikantis prieduose pateiktų nurodymų. Komiteto nuomone, toks teisės aktas, kaip direktyva, palieka valstybėms narėms pernelyg daug pasirinkimo laisvės, todėl nebus įmanoma tinkamai palyginti direktyvos poveikio rezultatų.

4.4 Pavyzdžiui, direktyvos I priede esančiame punkte „Poveikio kelių eismo saugumui vertinimas“ nurodyta, kad į tam tikrus informacijos elementus valstybės narės gali tik atsižvelgti atliekant vertinimą. Ši rekomendacija valstybėms narėms palieka tokią veiksmų laisvę, kad tikrai abejotina, ar gautus rezultatus iš viso bus galima lyginti.

4.5 Analogišką pastabą galima padaryti ir direktyvos II priede pateiktų kriterijų, taikomų atliekant kelių saugumo auditą, klausimu. Ir juos taikydamos valstybės narės turi labai daug teksto aiškinimo galimybių.

4.6 Kalbant apie saugumo patikrinimus, be jau pasakytų argumentų galima pridurti ir tai, kad direktyvos III priede pateiktų kriterijų ir vertinimo elementų, kurie turi būti pateikti

tikrinimo grupės ataskaitoje, sąraše randame *eismo įvykių protokolų analizę*. Komitetas laikosi nuomonės, kad analizuoti reikia ne tiek eismo įvykių *protokolus*, kiek šių įvykių *priežastis*. Deja, kaip tik šis aspektas nėra nagrinėjamas nei siūlomos direktyvos 7 straipsnyje, nei jos IV priede, kuriame kaip tik smulkiai išvardyti duomenys, kurie turi būti nurodyti eismo įvykių protokoluose.

4.7 Kaip Komitetas pabrėžė savo 2003 m. gruodžio 10 d. nuomonėje dėl Komisijos komunikato „Europos kelių saugos veiksmų programa — perpus sumažinti eismo įvykių keliuose aukų skaičių Europos Sąjungoje iki 2010 m.: bendra atsakomybė“, žemėlapių, kuriuose būtų pažymėtos mirtinų eismo įvykių vietos, ypač nurodant juose „juodąsias dėmes“, sudarymas ir atlikta įvykių priežasčių analizė padėtų sukaupti labai daug naudingos informacijos. Be to, toje pačioje nuomonėje Komitetas ragino atkreipti dėmesį į organizacijos „Euro-Rap“ veiklą. Ji leidžia įvairių Europos šalių žemėlapius, kuriuose nurodytas skirtingų kelių pavojingumo lygis. Šie žemėlapiai rengiami remiantis eismo įvykių statistiniais duomenimis.

4.8 Komitetas pataria Komisijai į siūlomą direktyvą įtraukti valstybėms narėms skirtą rekomendaciją padidinti šalia pagrindinių kelių esančių saugomų automobilių stovėjimo aikštelių, kuriomis galėtų naudotis visi eismo dalyviai, taip pat ir asmenys su negalia, skaičių. Būtina užtikrinti tokių automobilių stovėjimo aikštelių apsaugą, nes jei jos nėra, vairuotojai tęs kelionę toliau, o tai gali būti, pavyzdžiui, reglamento dėl vairavimo ir poilsio laiko reikalavimų pažeidimo priežastis ir sukelti grėsmę eismo saugumui.

4.9 Komitetas mano, kad nepakankamai dėmesio skirta greitkelių apšvietimo klausimui. Pageidautina, kad valstybės narės suderintų savo politiką šioje srityje, siekdamos pagerinti kelių saugumą.

4.10 Galiausiai Komitetas nori atkreipti Komisijos dėmesį į tai, kad valstybėms narėms sudarius žemėlapius su pažymėtomis infrastruktūros „juodosiomis dėmėmis“, t. y. kelių ruožais, kuriuose ypač dažni eismo įvykiai, eismo dalyviai turėtų gerą priemonę, padedančią ugdyti sąmoningumą.

2007 m. balandžio 26 d., Briuselis.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

Pirmininkas

Dimitris DIMITRIADIS

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą, iš dalies keičiančią Direktyvą 97/67/EB dėl visiško Bendrijos pašto paslaugų vidaus rinkos suformavimo

COM(2006) 594 final — 2006/0196 (COD)

(2007/C 168/16)

Taryba, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 47 straipsnio 2 dalimi, 55 ir 95 straipsniais, 2006 m. gruodžio 1 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą, iš dalies keičiančią Direktyvą 97/67/EB dėl visiško Bendrijos pašto paslaugų vidaus rinkos suformavimo

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2007 m. kovo 22 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas Raymond Hencks.

435-oje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2007 m. balandžio 25-26 d. (balandžio 26 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 131 nariui balsavus už, 26 — prieš ir 8 susilaikius.

1. Rekomendacijos

1.1 Teikdama direktyvos pasiūlymą, dėl kurio parengta ši nuomonė, 2009 m. sausio 1 d. Komisija ketina pradėti paskutinį pašto rinkos atvėrimo etapą visose Europos Sąjungos valstybėse narėse išsaugant bendrą dabartinį universaliųjų paslaugų mastą ir panaikinant išimtines teises teikti rezervuotąsias paslaugas, kurios finansuoja minėtas universaliąsias paslaugas.

1.2 Pagrindinė problema, kylanti organizuojant šį paskutinį etapą — numatyti veiksmus, kurie padėtų užtikrinti sėkmingą ir konkurencingą pašto sektoriaus darbą, kad jis ir toliau piliečiams ir įmonėms Europoje teiktų aukštos kokybės universaliąsias paslaugas už prieinamą kainą, siekiant užimtumo, tvaraus vystimosi ir užtikrinant ekonomikos konkurencingumą bei tenkinant piliečių poreikius nepriklausomai nuo jų geografinės, finansinės ar kitokios padėties.

1.3 EESRK nuomone, Komisijos pasiūlyme pateiktos priemonės negali užtikrinti saugaus reikiamo ilgalaikio universaliųjų paslaugų finansavimo kiekvienoje valstybėje narėje, ypač tose valstybėse, kuriose susiklosčiusios sudėtingos geografinės ir demografinės sąlygos, todėl šiuo metu negalima nutraukti finansavimo per rezervuotųjų paslaugų sektorių, daugelyje valstybių narių įrodžiusį savo paslaugų veiksmingumą ir teisingumą.

1.4 EESRK nepitaria, kad universaliųjų paslaugų likutinės sąnaudos būtų kompensuojamos įvedant rinkliavą, didinant tarifus vartotojams arba skiriant valstybės subsidijas, tuo tarpu už dabartines paslaugas vartotojai ir mokesčių mokėtojai specifiinių išlaidų nepatiria.

1.5 EESRK kol kas abejoja sistema „play or pay“, pagal kurią visi veiklos vykdytojai privalo teikti universaliąsias paslaugas, nuo kurių gali būti atleisti tie, kurie prisideda prie universaliųjų paslaugų finansavimo, abejoja ir kompensacijų fondo nauda.

1.6 Komisija turėtų aiškiau apibrėžti pagrindą, kuriuo remiantis būtų vykdomas pašto paslaugų liberalizavimas. Tai išankstinė sąlyga, kuri turi būti įvykdyta prieš panaikinant rezer-

vuotųjų paslaugų sektorių, būtinių universaliųjų paslaugų finansavimui.

1.7 Atsižvelgiant į visas abejones ir pavojus, susijusius su visišku pašto rinkos atvėrimu, būtų nerealu nustatyti galutinį terminą 2009 m. sausio 1 d., juolab kad valstybių narių, įstojusių į ES tik 2004 metais, pašto veiklos vykdytojai neturėtų pakankamai laiko prisitaikyti prie naujų sąlygų.

1.8 EESRK prašo:

— pratęsti dabartinės direktyvos galiojimo terminą;

— numatyti galimą visišką pašto sektoriaus liberalizavimą 2012 m. sausio 1 d., jeigu iki to laiko bus pateikta patikimų finansavimo pasiūlymų, kurie, lyginant su rezervuotųjų paslaugų sektoriumi, suteiktų papildomos naudos ir būtų priimti glaudžiai bendradarbiaujant su visomis susijusiomis šalimis;

— į universaliąsias paslaugas įtraukti specifinių pašto siuntų siuntimą akliems ar silpnaregiams bei jų organizacijoms.

2. Įžanga

2.1 Socialiniu ir ekonominiu požiūriu pašto paslaugos labai svarbios ekonominei, socialinei ir teritorinei sanglaudai bei Lisabonos strategijos įgyvendinimui. Jos tiesiogiai padeda užtikrinti socialinius ryšius ir pagrindines asmens teises, tautų ir teritorijų jungimąsi į bendrą struktūrą bei solidarumą, Europos ekonomikos konkurencingumą ir tvarų vystymąsi.

2.2 Komisijos duomenimis, ES pašto tarnybos kasmet apdoroja 135 milijardus siunčiamų vienetų, bendra šių paslaugų apyvarta sudaro apie 88 milijardus eurų, t. y. apie 1 proc. Bendrijos bendrojo vidaus produkto (BVP). Du trečdalius šios apyvartos sudaro pajamos už pašto paslaugas, o likusi dalis gaunama už siuntinių siuntimą, greitojo pašto ir susijusias paslaugas.

2.3 Universaliosios pašto paslaugos, užtikrinančios galimybę visiems piliečiams nepriklausomai nuo jų geografinės, finansinės ar kitos padėties, gauti kokybiškas, patikimas paslaugas už prieinamą kainą yra pagrindinis Europos socialinio modelio ir Lisabonos strategijos siekis. Aukštos kokybės universaliosios paslaugos būtinos ir piliečiams, ir ūkio subjektams, kurie yra pagrindiniai pašto paslaugų užsakovai, pageidaujantys, kad kiekvienas laiškas ir siuntinys pasiektų adresatą nepriklausomai nuo to, kur jis gyvena ar kas jis yra.

2.4 Reformos, technologijų pažanga ir didesnis pašto sektoriaus automatizavimas padėjo gerokai pagerinti šių paslaugų kokybę, padidinti veiksmingumą ir atsižvelgti į klientų poreikius.

2.5 Tokie pokyčiai, prieštaraujantys pesimistinėms prognozėms, kad pašto paslaugų rinka — tai nuolatinį nuosmukį patirianti rinka, rodo, kad rinkos dalyviai įžvelgia augimo galimybę plėtojant naujas paslaugas, pvz., apsipirkimą neišeinant iš namų, elektroninę prekybą ir hibridinį pašta.

2.6 Atvirkščiai nei kitose tinklo pramonės šakose, pašto profesijoje, ypač pristatant pašta, reikia daug rankų darbo ir tiesioginio ryšio su klientais. Pašto sektorius svarbus užimtumo požiūriu. Manoma, kad daugiau nei 5 milijonai darbo vietų Europos Sąjungoje tiesiogiai priklauso nuo pašto sektoriaus arba glaudžiai su juo susiję. Darbo sąnaudos paprastai yra fiksuotos ir sudaro didesniąją bendros išlaidų sumos dalį (+/- 80 proc.). Todėl darbuotojai ypatingai jautriai reaguoja į racionalizavimo priemones, priimamas įgyvendinant liberalizavimą ir didinant konkurencingumą.

2.7 Galiausiai EESRK nori dar kartą pabrėžti, kad Eurobarometro reguliarių tyrimų duomenimis, dauguma naudotojų patenkinti pašto paslaugų kokybe.

3. Kontekstas

3.1 Laipsniškas ir kontroliuojamas pašto sektoriaus liberalizavimas, inicijuotas 1992 m. birželio 11 d. paskelbta žaliaja knyga dėl vienos bendros pašto paslaugų rinkos plėtros ir 1993 m. birželio 2 d. komunikatu dėl Bendrijos pašto paslaugų plėtros gairių, prasidėjo beveik prieš 10 metų, priėmus Direktyvą 97/67/EB, vadinamą Pašto direktyva.

3.2 Pašto direktyvoje, kurios galiojimo terminas baigsis 2008 m. gruodžio 31 d., buvo nustatytos pašto paslaugų vidaus rinkos plėtros bendrosios taisyklės, kuriomis reglamentuojamos:

- universaliosios paslaugos;
- rezervuotųjų paslaugų sektorius (monopolis);
- tarifų nustatymo principai ir universaliųjų paslaugų apskaitos skaidrumas;
- kokybės standartai;

- techninių standartų suderinimas;
- nepriklausomų nacionalinių reguliavimo institucijų kūrimas.

3.3 Universaliosios paslaugos

3.3.1 Pagal šią direktyvą valstybės narės privalo visiems naudotojams už prieinamą kainą, kiekvieną darbo dieną ir ne mažiau kaip penkias dienas per savaitę visoje teritorijoje užtikrinti paslaugų minimumą:

- pašto siuntų iki 2 kg ir pašto siuntinių iki 10 kg surinkimą, rūšiavimą, pervežimą ir pristatymą,
- registruotųjų ir įvertintųjų siuntų paslaugas,
- prieigą prie pašto tinklo paslaugų visoje teritorijoje.

3.3.2 Tokios Bendrijos taisyklės užtikrina kiekvienam Europos Sąjungos gyventojui teisę gauti ryšio paslaugas nepriklausomai nuo jo gyvenamosios vietos geografinių ir demografinių ypatumų.

3.3.3 Taip apibūdintos universaliosios paslaugos, apimančios nacionaliniu ir tarptautiniu mastu teikiamas paslaugas, privalo atitikti tam tikrus kokybės standartus, visų pirma taikomus pristatymo terminams, paslaugų reguliarumui ir patikimumui, kuriuos nustatė valstybės narės (vidaus paslaugoms) ir Parlamento ir Taryba (Bendrijoje teikiamoms tarptautinėms paslaugoms).

3.4 Rezervuotosios paslaugos

3.4.1 Jeigu valstybė narė mano, kad įpareigojimai teikti universaliąsias paslaugas jų teikėjui sudaro per didelę finansinę naštą, ji gali jam suteikti monopolį surinkti, rūšiuoti, pervežti ir pristatyti vidaus pašto siuntas, o jeigu tai būtina universaliosioms paslaugoms išlaikyti — ir reklaminio bei tarptautinio pašto siuntas,

- sveriančias iki 50 gramų (arba tas, kurių pašto išlaidos ne daugiau kaip 2,5 karto didesnės už greičiausiosios kategorijos pirmosios svorio pakopos korespondencijos siuntos valstybinį tarifą).

4. Komisijos pasiūlymas priimti direktyvą

4.1 Perspektyvinės studijos, kurią Komisija pavedė parengti vienai tarptautinei konsultavimo įmonei⁽¹⁾, išvadose teigiama, kad pašto paslaugų vidaus rinkos visišką suformavimą visose valstybėse narėse iki 2009 m. atitinka tikslą išlaikyti aukštos kokybės universaliąsias paslaugas. Tačiau studijoje nurodoma, kad siekiant išvengti rizikos, susijusios su universaliųjų paslaugų išlaikymu, dauguma valstybių narių turėtų imtis tam tikrų „lydimųjų“ priemonių.

⁽¹⁾ Pašto paslaugų vidaus rinkos visiško suformavimo 2009 metais poveikis universaliosioms paslaugoms, Price Waterhouse & Coopers.

4.2 Direktyvos projekte numatyta iki 2009 m. sausio 1 d. visiškai atverti pašto rinką išsaugant bendrą pagrindinių šiuo metu teikiamų universaliųjų paslaugų lygį visiems vartotojams visose ES valstybėse narėse.

4.3 Nuo 2009 m. sausio 1 d. valstybės narėms nebebus leidžiama suteikti išimtinių ar specialių teisių (rezervuotųjų paslaugų sektoriuje) kurti ar teikti pašto paslaugas.

4.4 Valstybėms narėms nebereikės būtinai iš anksto skirti universaliųjų paslaugų teikėją ar teikėjus. Nustačiusios laiko apribojimus, šias paslaugas jos galėtų patikėti rinkos jėgoms, pačios numatydamos, kokiuose regionuose ar kokias paslaugas konkrečiai rinkos jėgos negali užtikrinti, ir rengti viešuosius pirkimus, kad šios paslaugos būtų teikiamos kuo ekonomiškiau.

4.5 Tais atvejais, kai reikalingas išorinis universaliųjų paslaugų finansavimas, valstybės narės galėtų rinktis šias alternatyvas:

- sudaryti viešųjų pirkimų sutartis;
- kompensuoti iš valstybės lėšų tiesioginėmis valstybės subsidijomis;
- įsteigti kompensacijų fondą, finansuojamą iš paslaugų teikėjų ir (arba) vartotojų mokesčių;
- taikyti „play or pay“ tipo mechanizmą, pagal kurį leidimas suteikiamas tik prisiėmus įpareigojimą teikti universaliąsias paslaugas arba finansuoti kompensacijų fondą.

4.6 Nagrinėjamoje direktyvoje numatyta nauja nuostata, kuria remiantis valstybės narės privalo įvertinti būtinybę visiems veiklos vykdytojams užtikrinti galimybę skaidriomis ir nediskriminuojančiomis sąlygomis naudotis toliau išvardytais pašto infrastruktūros elementais ir paslaugomis: pašto kodų sistema, adresų duomenų baze, pašto dėžutėmis, surinkimo ir pristatymo dėžutėmis, informacija apie adresų pasikeitimą, peradresavimo ir grąžinimo siuntėjui paslaugomis. Minėtomis nuostatomis nereglamentuojamas rūšiavimas ir pristatymas.

5. Bendrosios pastabos

5.1 EESRK visuomet teigiamai vertino tai, kad pašto paslaugų, priešingai nei kitų sektorių liberalizavimas vyko be spaudimo, laipsniškai ir buvo kontroliuojamas. Komitetas džiaugiasi, kad projekte remiamos kiekvienam piliečiui užtikrinamos pagrindinės universaliosios paslaugos. Vis dėlto EESRK pageidauja, kad į universaliąsias paslaugas būtų įtrauktas nemokamas pašto siuntų, kurias siunčia ar gauna aklieji ar silpnaregiai asmenys, siuntimas.

5.2 Komisija mano, kad pagrindinė problema, kylanti organizuojant Europos Sąjungos pašto rinkos visiško atvėrimo paskutinį etapą — numatyti veiksmus, kurie padėtų užtikrinti sėkmingą ir konkurencingą pašto sektoriaus darbą, kad jis ir toliau teiktų aukštos kokybės paslaugas Europos piliečiams ir įmonėms už prieinamą kainą.

5.3 EESRK nuomone, Komisijos pasiūlyme pateiktos priemonės negali užtikrinti saugaus reikiamo ilgalaikio universaliųjų paslaugų finansavimo kiekvienoje valstybėje narėje, ypač tose valstybėse, kuriose susiklosčiusios sudėtingos geografinės ir demografinės sąlygos, todėl šiuo metu negalima nutraukti finansavimo per rezervuotųjų paslaugų sektorių, daugelyje valstybių narių įrodžiusį savo paslaugų veiksmingumą ir teisingumą.

5.4 EESRK nepritaria, kad universaliųjų paslaugų likutinės sąnaudos būtų kompensuojamos įvedant rinkliavą, didinant tarifus vartotojams arba skiriant valstybės subsidijas, tuo tarpu už dabartines paslaugas vartotojai ir mokesčių mokėtojai specifinių išlaidų nepatiria.

5.5 EESRK kol kas abejoja sistema „play or pay“, pagal kurią visi veiklos vykdytojai privalo teikti universaliąsias paslaugas, nuo kurių gali būti atleisti tie, kurie prisideda prie universaliųjų paslaugų finansavimo. Tokio pobūdžio sistema praktiškai išbandyta tik tai Suomijoje ir reikšmingų rezultatų nedavė. Be to, kompensacijų fondo steigimas taip pat neatrodo tinkama išeitis. Tokią sistemą bandyta taikyti tik vienoje valstybėje narėje — Italijoje, ir ji nepasiteisino.

5.6 Tą patį galima pasakyti apie universaliųjų paslaugų finansavimą valstybės subsidijomis. Tai apsunkina ir taip didelį spaudimą patiriantį valstybės biudžetą ir didina vartotojų ir (arba) mokesčių mokėtojų prievolių našta.

5.7 Galiausiai EESRK pabrėžia, kad nebuvo nagrinėti Komisijos pateiktų alternatyvių finansavimo pasiūlymų įgyvendinamumo galimybės ir veiksmingumas. Pasiūlymus taikant tokiomis sąlygomis valstybėms narėms kiltų pavojus atsidurti aklaivietėje: rinka būtų visiškai liberalizuota, o universaliosios paslaugos nebebūtų užtikrinamos.

5.8 Todėl prieš pradėdant bet kokią naują liberalizavimo etapą, reikėtų apibrėžti aiškias ir stabilias taisykles bei pagrindą. Rezervuotosios paslaugos, prireikus, galės būti panaikintos tik nustatęs tokį pagrindą, kuris visų pirma numatytų iš tiesų veiksmingas ir ilgalaikes universaliųjų paslaugų finansavimo priemones, kurios būtų aiškiai apibrėžtos ir išanalizuotos kiekvienoje valstybėje narėje. Tai išankstinė sąlyga, kurią privaloma vykdyti prieš panaikinant vienintelį iki šiol akivaizdžiai veiksmingą finansavimo būdą — atitinkamas rezervuotąsias paslaugas.

5.9 Per pastaruosius dešimt metų pašto sektoriuje panaikintos dešimtys tūkstančių darbo vietų (Komisijos duomenimis — 0,7 proc.), daugelis kitų darbo vietų pakeistos laikinomis darbo vietomis, žmonės dirba blogomis darbo sąlygomis rūšiavimo centruose, pristatymo tarnybose ir pašto skyriuose.

5.10 Nors tokią įvykių raidą iš dalies lemia įvairūs veiksniai (naujosios technologijos, konkurencija su kitomis ryšių priemonėmis, pvz., elektroniniais ryšiais), pagrindinė jos priežastis yra rinkos atvėrimas.

5.11 Todėl dar reikia pagrįsti Komisijos teiginį, kad dėl išaugusios konkurencijos visiškai pašto paslaugų vidaus rinkos suformavimas leis skatinti darbo vietų kūrimo potencialą, padėsiantį kompensuoti prarastas darbo vietas tradicinių pašto veiklos vykdytojų struktūrose.

5.12 Projekte dėl sektoriaus augimo potencialo nepateikiamas joks kitas pasiūlymas, išskyrus pasiūlymą valdyti tradicinių pašto paslaugų nuosmukį, kuris akivaizdžiai yra negrįžtamas procesas. Šios paslaugos nesiejamos su Lisabonos strategijoje keliamais žinių visuomenės poreikiais ir nenagrinėjamas poveikis energijos efektyvumo požiūriu.

5.13 Komisijos pasiūlyme numatoma pagrindines reguliavimo funkcijas pavesti valstybėms narėms, todėl Bendrijos pašto paslaugų vidaus rinka galiausiai taps 27 nacionalinių struktūrų ir rinkų junginiu, kurio nesies Bendrijos sanglauda. EESRK dar

kartą išreiškia savo nuostatą kurti Bendrijos pašto sektorių, turintį visoje Sąjungoje taikomas konkurencijos ir universaliųjų paslaugų teikimo taisykles.

5.14 Atsižvelgdamas į visas abejones ir pavojus, susijusius su visišku pašto rinkos atvėrimu, EESRK šiuo metu negali pritarti galutinio termino — 2009 m. sausio 1 d. — nustatymui, juolab kad valstybių narių, įstojusių į ES tik 2004 metais, pašto veiklos vykdytojai neturėtų pakankamai laiko prisitaikyti prie naujų sąlygų.

5.15 EESRK prašo pratęsti dabartinės direktyvos galiojimo terminą ir numatyti galimą visišką pašto sektoriaus liberalizavimą 2012 m. sausio 1 d., jeigu iki to laiko bus pateikta patikimų finansavimo pasiūlymų, kurie, lyginant su rezervuotųjų paslaugų sektoriumi, suteiktų papildomos naudos ir būtų priimti glaudžiai bendradarbiaujant su visomis susijusiomis šalimis.

2007 m. balandžio 26 d., Briuselis.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

Pirmininkas

Dimitris DIMITRIADIS

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Transporto miestų ir didmiesčių aglomeracijose

(2007/C 168/17)

Vadovaudamasis Europos bendrijos steigimo sutarties 29 straipsnio 2 dalimi, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas 2006 m. sausio 19 d. nusprendė parengti nuomonę savo iniciatyva dėl *Viešojo keleivinio transporto ir regionų keleivinio geležinkelių transporto padėties Europoje, ypač naujosiose valstybėse narėse*

2006 m. lapkričio 7 d., prieš baigiant darbą dėl Komiteto nuomonės savo iniciatyva, Tarybai pirmininkaujanti Vokietija paprašė parengti tiriamąją nuomonę dėl Transporto miestų ir didmiesčių aglomeracijose.

EESRK biuras nusprendė, kad penkis iš dvylikos iškeltų klausimų turėtų nagrinėti TEN skyrius. Šis pareiškė nuomonę, kad būtų naudinga susieti šiuos klausimus su šiuo metu nagrinėjama tema *viešojo keleivinio transporto ir regionų keleivinio geležinkelių transporto padėties Europoje, ypač naujosiose valstybėse narėse*, ir šią temą atitinkamai išplėsti.

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2007 m. kovo 22 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas Lutz Ribbe.

435-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2007 m. balandžio 25–26 d. (2007 m. balandžio 25 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 106 nariams balsavus už, 2 — prieš ir 30 susilaikius.

1. Išvados ir rekomendacijos

todėl reikalingi suderinti Komisijos, valstybių narių ir savivaldybių veiksmai siekiant užkirsti kelią šiai tendencijai.

1.1 EESRK labai susirūpinęs atkreipia dėmesį į smarkų vietos viešojo keleivinio transporto (VVKT) dalies mažėjimą sparčiai augančio bendro miesto transporto srityje; tai vyksta ir 15 senųjų, ir — ypač sparčiai — naujosiose ES valstybėse narėse.

1.2 Didėjantys transporto, ypač lengvųjų automobilių, srutai miestams sukelia daugybę problemų. Dauguma jų neišspręsta,

1.3 40 proc. visų su transportu susijusių šiltnamio efekta sukeliančių dujų išmetama Europoje. Taigi miesto transporto politika daro poveikį, juntamą ir už miestų ribų.

1.4 EESRK mano, kad miestuose būtina gerinti gyvenimo kokybę ir aplinkosaugą, siekiant klimato apsaugos ir efektyvaus energijos naudojimo tikslų dėl dviejų priežasčių: svarbiausia kiekvieno miestų planavimo arba transporto politikos prielaida, Komiteto nuomone, — užkirsti kelią eismo didėjimui arba jį bent jau apriboti; antra, privalo kiek įmanoma užtikrinti judumą aplinkai žalos nedarančiomis priemonėmis, pvz., skatinti VVKT, dviračių arba pėsčiųjų eismą.

1.5 Miestai turi išlikti tinkami gyventi; jie negali būti „orientuoti į automobilius“. Visų transporto rūšių skatinimo tuo pačiu metu laikas praėjo, nes tam trūksta lėšų ir erdvės. Todėl EESRK ragina vietos valdžios institucijas, valstybių narių vyriausybes ir Komisiją į šį principą atsižvelgti visuose teisės aktuose ir paramos programose.

1.6 Vietos valdžios institucijų miestų ir teritorijų planavimo specialistai turės ateityje sustabdyti tolesnę nekontroliuojamą miestų plėtrą ir funkcinių suskirstymą, siekiant išvengti transporto eismo atsiradimo. Šiuo tikslu taip pat turėtų būti naudojamos aukštesnio lygmens valstybinio ir regioninio planavimo priemonės, suderinus jas su gyvenviečių plėtra tarp miestų ir juos supančių rajonų, siekiant jau iš pat pradžių užkirsti kelią transporto eismui atsirasti.

1.7 Be to, Komitetas ragina aiškiai išdėstyti pagal svarbą tikslus ir teikti pirmenybę VVKT, dviračių ir pėsčiųjų eismui, o ne lengvųjų automobilių infrastruktūrai. Tik taip galima bus pagerinti didmiesčiuose gyvenimo kokybę ir aplinkos sąlygas.

1.8 Taigi, Komiteto nuomone, pagrindinė sritis, kurioje Komisija, Europos Parlamentas, šalių vyriausybės ir vietos valdžios institucijos turėtų imtis veiksmų, yra teikiamų viešojo transporto paslaugų plėtra. To reikia dėl daugelio priežasčių: būtina imtis prevencinių priemonių, siekiant apsaugoti aplinką ir visuomenės sveikatą; būtina užtikrinti svarbiausią judumą; būtina užtikrinti pagrindinių paslaugų teikimą visiems gyventojams, ypač žmonėms su negalia.

1.9 Siekiant išvengti tolesnių neigiamų pasekmių gyvenimo kokybei ir aplinkai, įgyvendinant integruotą politiką, didesnis prioritetas turi būti skiriamas viešojo keleivių transporto sistemų vystymui. Tai pasakytina apie visus, o ypač apie maždaug 40 proc. Europos namų ūkių, neturinčių nuosavų lengvųjų automobilių. Šis Europos Komisijos pastebėjimas ir supratimas, suformuluotas beveik prieš dešimt metų komunikate „Piliečių tinklų plėtojimas“⁽¹⁾, iki šiol, deja, beveik neturėjo poveikio realiai politikai. Apskritai EESRK priverstas padaryti išvadą, kad tarp daugelio oficialių pareiškimų už VVKT ir šių pareiškimų įgyvendinimo realiomis politinėmis priemonėmis yra didelis atotrūkis.

⁽¹⁾ Piliečių tinklų plėtojimas — kodėl vietos ir regioninis viešasis transportas yra svarbus ir kaip Europos Komisija numato jį vystyti; COM(1998) 431 galutinis, 1998 7 10.

1.10 EESRK prašo Komisiją planuojamoje žaliojoje knygoje dėl miesto transporto pateikti reikiamų politinių priemonių, nustatančių aiškias gaires ir programas, kurios skatintų būtinų tikslų įgyvendinimą, paketą. Šiame pakete taip pat turėtų būti įvertintos priežastys, dėl kurių nebuvo įgyvendinta daugelis paskelbtų tinkamų „piliečių tinklų“ priemonių.

1.11 Valstybės narės turi jausti pareigą finansuoti socialines paslaugas, kurių jos reikalauja iš transporto įmonių (pvz., mažesnės važiavimo kainos mokiniams, pensininkams, asmenims su negalia ir kt.) ir remti vietos valdžios institucijų investicinius projektus. Kaip nurodyta Teminėje strategijoje dėl miestų aplinkos, savivaldybės turėtų parengti padedančius tausoti aplinką miesto transporto planus. Į juos turėtų būti įtrauktas privalomas tikslas laipsniškai pereiti prie aplinkai nekenkiančio transporto (vietos viešojo keleivinio transporto, dviračių ir pėsčiųjų eismo), atitinkančio būtiniausius Europos Sąjungos reikalavimus, kurie dar turės būti nustatyti. Be kita ko, šie planai turėtų apimti kiekybinius tikslus, susijusius su VVKT, pėsčiųjų ir dviračių eismo dalies didinimu bendro transporto srityje. Savivaldybėms, neparengusioms tokių planų, neturėtų būti teikiama finansinė parama iš Bendrijos fondų.

1.12 Norint laikytis ES siektinų verčių ir miestų oro kokybės ir smulkiųjų kietųjų dalelių koncentracijos bei triukšmo mažinimo taisyklių, svarbu suteikti pirmenybę patrauklios viešojo transporto sistemos, apimančios informacijos sistemas ir remiantis naujomis technologijomis parengtus pasiūlymus (pvz., bilietų pirkimas mobiliaisiais telefonais, autobuso arba taksi iškvietimas mobiliaisiais telefonais), kūrimui, konsultacijoms judumo klausimais ir rinkodarai. Turi būti skubiai stiprinamos aplinkai žalos nedarančio transporto jungtys (t. y. autobusų, traukinių ir dviračių eismo sąveika) ir geriau derinami tvarkaraščiai.

1.13 EESRK siūlo Komisijai, Tarybai, o ypač Regionų komitetui, ištirti, kodėl vienuose miestuose buvo sėkmingai plėtojamas aplinką tausojantis miesto transportas, o kituose padėtis ir toliau prastėjo. EESRK įsitikinęs, kad tai susiję ne tik su pinigais, bet ir — daugiausia — su politiniu sąmoningumu, transporto bei apgyvendinimo politikos srityje priimamais sprendimais. Dirbti šia kryptimi yra ne mažiau svarbu, nei kaupti ir skleisti geriausios praktikos pavyzdžius, pvz., apie tai kalbama ES CIVITAS projekte.

2. Pagrindinės nuomonės sudedamosios dalys ir jos rengimo prielaidos

2.1 Pastaraisiais metais ir miestuose, ir už jų ribų eismas labai išaugo; be to, dažnai pastebimi ryškūs vadinamųjų kokybinių skirtumų pokyčiai: vis daugiau keliaujama automobiliais ir santykinai ar absoliučiai vis mažiau — viešuoju transportu. Tai

susiję su dauguma Europos didmiesčių ir miestų aglomeracijų. „Viešasis transportas“ (VVKT) šioje nuomonėje — autobusų, tramvajų ir geležinkelių transportas, kurį planuoja arba planavimo paslaugas perka viešasis sektorius, ir kurį vykdo privačios, komunalinės arba valstybinės įmonės.

2.2 Nuo 6-ojo iki 10-ojo dešimtmečio daugelio Vakarų Europos šalių ir savivaldybių vykdoma transporto politika buvo skirta beveik vien tik kelių infrastruktūros ir motorinių transporto priemonių eismo vystymui, o viešojo transporto sektorius susidūrė su dideliais nepritekliais. Daugelis papildomų veiksmų, pvz., skirtingos miesto ir kaimo vietovių žemės sklypų kainos, netinkamas teritorinis ir regioninis planavimas, mokesčių teisės aktai bei įmonių sprendimai įsikurti verslo ir prekybos zonos priemiesčiuose lėmė transporto eismo didėjimą ir kelio tarp darbo, mokymo, paslaugų ir laisvalaikio vietų pailgėjimą.

2.3 Tokios raidos padariniai yra daugiopii ir nepriimtini tiek ekonominiu ir socialiniu, tiek sveikatos ir aplinkosaugos požiūriu: sumažėjo darbo vietų, asmenys, negalintys arba nenorintys turėti nuosavo automobilio, keliaudami patiria didesnių sunkumų, dar daugelyje Europos miestų žmonės su negalia beveik neturi galimybių naudotis viešuoju transportu, o aplinkos tarša, lėmusi visuotinę klimato kaitą, kelia grėsmę tiek aplinkai, tiek ekonomikai.

2.4 Ši padėtis ypač akivaizdi daugelyje didelių miestų ir miestų aglomeracijose, kuriuose gyvenimo sąlygos dėl didėjančio automobilių eismo blogėja: vietos gyventojai skundžiasi triukšmu ir užterštu oru, didelės teritorijos yra paaukotos automobiliams ir su jais susijusiai infrastruktūrai, o tai blogina gyvenimo kokybę. EESRK primena, kad apie 80 proc. europiečių gyvena miestuose, taigi, daugelis susiduria su šiomis problemomis. Tačiau ir vairuotojai nepatenkinti dėl to, kad kasdien tenka stovėti didelėse, transporto spūstyse ir sunku rasti automobilio stovėjimo vietų, tai tik du tipiški atvejai.

2.5 40 proc. visų su transportu susijusių šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetama Europos miestuose ⁽²⁾, daugiausia dėl automobilių eismo. Piko valandomis, t. y. kai miestuose kyla daugiausia transporto problemų, vietos viešojo keleivinio transporto efektyvumas energijos požiūriu yra dešimt kartų didesnis (taigi ir išmeta mažiau teršalų) nei lengvieji automobiliai ⁽³⁾. Perėjimas nuo lengvųjų automobilių prie VVKT, dviračių ir pėsčiųjų eismo galėtų padėti gerokai sumažinti problemų. Tik siekdamas išvengti transporto eismo ir pereidamos nuo lengvųjų automobilių prie viešojo transporto priemonių valstybės narės ir ES galės įvykdyti savo įsipareigojimus mažinti teršalų išmetimą kaip numatyta Kioto protokole ir kitose sutartyse.

⁽²⁾ GD TEN gairės 2006/TREN/029.

⁽³⁾ Žr. UITP: „Visuomeninio transporto vaidmuo mažinant šiltnamio efektą ir gerinant energijos naudojimą“, 2006 m. kovo mėn.

2.6 Pastaraisiais metais buvo pateikta daugybė oficialių dokumentų ir mokslo darbų; daugumoje jų teigiama, kad miestuose turi išlikti tinkamos gyvenimo sąlygos, todėl, nors lengvieji automobiliai yra svarbūs šiuolaikinėje visuomenėje, miestai neturi būti „orientuoti į automobilius“ ir jie nepageidautini. Pagrindinis modernaus miestų transporto planavimo ramsis turėtų būti viešasis transportas ir individualus, aplinkai nekenkiantis transportas (dviračiai ir pėsčiųjų eismas).

2.7 Gerai veikiančios Europos transporto sistemos prielaida yra tinkamas, aplinką tausojantis vietos ir regionų keleivinis transportas. Jis prisideda prie ekonominio vystymosi ir užimtumo bei sumažina transporto spūstis. Be to, naudodamas mažiau energijos, sukeldamas mažiau triukšmo ir išmesdamas nedaug teršalų, jis prisideda prie aplinkos atsinaujinimo. Jis mažina socialinę atskirtį sudarydamas galimybes žmonėms, nesinaudojantiems lengvaisiais automobiliais, pasiekti darbą, mokyklą, parduotuves, medicinos įstaigas ir laisvalaikio centrus; kartu pripažįstama, kad moterys, jaunimas, vyresnio amžiaus žmonės, bedarbiai ir žmonės su negalia yra ypač priklausomi nuo viešojo transporto. Patrauklus ir aplinką tausojantis viešasis transportas miestams yra gyvybiškai svarbus. Šios Komisijos komunikato „Piliečių tinklų plėtra“ ⁽⁴⁾ pastabos, suformuluotas beveik prieš dešimt metų, iš esmės apibendrina visa tai, kas šia tema turėtų būti pasakyta politiniu požiūriu. EESRK tada pritarė komunikatui ir dabar palaiko šiame dokumente išdėstytus argumentus bei pripažįsta vietos viešojo keleivinio transporto ir neteršiančių aplinkos transporto rūšių svarbą.

2.8 Tačiau beveik niekas nepasikeitė. Priešingai, pastaraisiais dešimtmečiais buvo orientuojamasi į kelių tiesybą ir automobilių transportą, o tai daugeliu atvejų paskatino plėtoti miestuose ir už jų ribų erdvinę ir ekonomines struktūras, optimaliai pritaikytas automobilių transportui arba nuo jo priklausomas, todėl jas būtų sunku pakeisti. Dėl šių išsialėjusių struktūrų, kurios dabar kuriamos ir naujosiose valstybėse narėse, stokojant tikros politinės valios skatinti transporto politikos struktūrinius pokyčius ⁽⁵⁾, iki šiol tebėra iš esmės neišspręsta problema dėl neigiamų transporto raidos tendencijų sustabdymo arba net pakeitimo priešinga linkme. Vis dėlto neigiamų tendencijų įveikimas kelete miestų (pvz., Freiburge ir Münsteryje, Vokietijoje, ir Delfte, Nyderlanduose), remiantis *stumk-trauk* principu paremta transporto politika, rodo, kad politinės priemonės gali paveikti raidą ir ją pakeisti.

2.9 Komunikate dėl piliečių tinklų ⁽⁶⁾ Komisija pareiškė, kad nori suteikti pirmenybę VVKT, vietos bei regionų keleivinio geležinkelių transporto plėtrai ir netgi atkreipti dėmesį į poreikį

⁽⁴⁾ COM(1998) 431, 1998 7 10.

⁽⁵⁾ *Inter alia* dėl transporto priemonių gamybos pramonės svarbos visos Europos ekonomikai.

⁽⁶⁾ Žr. COM(1998) 431 galutinis.

įgyvendinti vadinamąją *stumk-trauk* strategiją, skirtą apgalvotai iš aglomeracijų išstumti lengvuosius automobilius ir ryžtingai skatinti naudotis VVKT. Vis dėlto atsižvelgiant į dabartinę raidą reikia padaryti išvadą, kad Komisijai nelabai pavyko įgyvendinti savo reikalavimų. EESRK apgailestauja, kad politinės priemonės apėmė tik pareiškimus, mokslinių tyrimų projektų ir bandomųjų projektų įgyvendinimą.

3. Bendrosios pastabos

3.1 Dabartinė viešojo transporto padėtis naujosiose valstybėse narėse ir prisijungiančiose šalyse

3.1.1 Palyginti su Vakarų Europos šalimis, daugelyje Vidurio ir Rytų Europos (VRE) šalių padėtis, susijusi su aplinką tausojančiu ir socialiai priimtinu transporto valdymu, yra geresnė. Dėl istorinių ir politinių priežasčių VRE šalyse transporto sektorius buvo plėtojamas laikantis kitų principų nei Vakarų Europoje. Daugelį metų gerokai daugiau keleivių keliavo viešuoju transportu, o ne lengvaisiais automobiliais; tai susiję su miestų, regionų ir tolimuoju transportu.

3.1.2 Nors, žlugus „geležinei uždangai“, pastebima ypač ryški tendencija sekti Vakarų Europos vystymosi modeliu, daug aplinkos rodiklių, susijusių su teritorijų naudojimu ir transportu, rodo, kad, palyginti su Vakarų Europos šalimis, VRE šalyse padėtis vis dar išlieka geresnė.

3.1.3 Nepaisant to, VRE šalių transporto sektoriaus tendencijos šiuo metu kelia didelį susirūpinimą: daugėja lengvųjų automobilių savininkų, o nekontroliuojama miestų plėtra ir priemiesčių augimas, kurie taip pat daro neigiamą poveikį viešajam transportui ir miestų centrų gyvybingumo išlaikymui, įgauna grėsmingą mastą. EESRK mano, kad vietos valdžios institucijos, valstybės narės, Komisija bei Europos Parlamentas turi imtis veiksmų, ir užkirsti kelią šioms nepageidautinoms tendencijoms VRE šalyse.

3.1.4 VRE valstybių vyriausybių įgyvendinamoje transporto politikoje daugiausia dėmesio skiriama naujų greitkelių ir autostradų tiesybai. Kalbant apie miestų transportą, reikia pažymėti, kad daugelis valstybių vyriausybių visiškai atsitraukė nuo VVKT, kuris anksčiau buvo organizuojamas centralizuotai ir valdomas valstybės, reikalų ir jaučiasi visiškai už tai neatsakingos. Daugelyje VRE šalių nėra tokios paramos investicijoms, kuri pvz., skiriama Vokietijoje pagal vietos transporto finansavimo įstatymą iš federacijos biudžeto, kad vietos valdžios institucijos galėtų plėsti viešąjį transportą ir didinti jo patrauklumą. EESRK mano, kad tikslinga plėtoti tokias paramos sistemas. Be to, palyginti su 15 ES valstybių narių, daugelis VRE šalių smarkiai atsilieka tokiose srityse kaip klientų poreikių tenkinimas, komfortas, informavimas ir rinkodara viešajame transporte. Taigi reikia spręsti ir šiuos klausimus.

3.1.5 Skirstant ribotas ES lėšas, pvz., iš ERPF, kurios yra skirtos investicijoms į VVKT, gali iškilti daugiau problemų. Pirmiausia valstybių vyriausybės turi „savo“ prioritetus ir juos pristato Briuselyje kaip savo veiklos programų dalį; šie prioritetai nebūtinai turi būti suderinti su savivaldybių nustatytais prioritetais. Be to, tyrimo grupė buvo patikinta, kad paraiškų dėl VVKT ir regionų keleivinio geležinkelio transporto projektų finansavimo teikimo procedūros daug sudėtingesnės nei kelių tiesybos investicijų projektų. Nors vykdoma palyginti nedaug VVKT projektų, tačiau iš dalies kyla konkurencija tarp didelių projektų, tokių kaip metro sistemų statyba ir gerokai pigesnių tramvajų ir autobusų sistemų plėtimas.

3.1.6 EESRK mano, kad dėl mažėjančių viešųjų lėšų būtina atsižvelgti į išlaidų ir ekonominės naudos santykį ir viešojo transporto srityje, o už skirtas lėšas pasiūlyti kiek galima daugiau patrauklių kelevių pervežimo galimybių, įrengiant daug stotelių, sukuriant tankų maršrutų tinklą ir tinkamai sujungiant miesto ir regionų tinklus. Tramvajų sistemoms reikia — daugeliu atveju užtikrinant tą patį efektyvumą — tik apie 10 proc. metro sistemų investicijų, o ir vėlesnės išlaidos yra mažesnės. VRE šalyse neturėtų būti kartojamos daugelio Vakarų Europos miestų klaidos, kokias padarė pvz., Nantes miestas Prancūzijoje, atsisakydamas puikiausios tramvajų ir troleibusų sistemos ir dabar vėl išleidamas milijonus eurų tramvajų sistemai, kad išspręstų transporto problemas.

3.1.7 Aprašyta raida VRE šalyse vis labiau panėšėja į 15 ES valstybių narių transporto plėtrą. O ši jau daugelį metų laikoma netvaria ir neatsakinga.

3.2 Pastarųjų dešimtmečių miestų transporto raida

3.2.1 Pastaraisiais dešimtmečiais miestuose įvyko milžiniškų pokyčių. Dėl jų VVKT sektorius susidūrė su didžiule konkurencija:

- lengvasis automobilis jau seniai yra ne prabangos, o plačiai prieinama, vis patogesnė ilgalaikio naudojimo prekė; kartu EESRK norėtų atkreipti dėmesį į tai, kad 40 proc. ES namų ūkių neturi automobilio arba nenori jo turėti;
- lengvųjų automobilių ir su jais susijusiuose ekonomikos sektoriuose veikia labai įtakingos lobistų grupės;
- keliauti lengvuuoju automobiliu labai patogiu: automobilis beveik visada yra po ranka, tikslą galima pasiekti be persėdimo, kadangi vis daugiau automobilių įrengiami oro kondicionieriai, keleiviai yra apsaugoti nuo oro sąlygų pokyčių. Taigi, palyginti su VVKT, lengvieji automobiliai turi daugiau pranašumų ir yra daug patogesni;

- be abejo, augantis eismas turi didelę įtaką įvairių miesto rajonų funkciniam suskirstymui: žmonės viename miesto rajone (ar netgi priemiestyje) gyvena, kitame — dirba, trečiame — apsiperka, o dar kitame — leidžia laisvalaikį. Šią tendenciją aiškiai iliustruoja prekybos centrų atsiradimas miestų pakraščiuose;
- daugelį metų miestuose buvo skiriamos didelės investicijos norint sudaryti geriausias sąlygas lengvųjų automobilių eismui: buvo platinamos gatvės, statomos daugiaaukštės automobilių stovėjimo aikštelės, diegiamos techninės sistemos, siekiant patenkinti nuolat augančio eismo poreikius;
- kita vertus, daug didelių miestų (pvz., Hamburgas, Vakarų Berlynas arba Nantes) atsisakė tramvajų; daugelyje didmiesčių buvo nesirūpinama VVKT sistemomis ir dviratinių bei pėsčiųjų poreikiais;
- daugelyje miestų buvo pernelyg mažai investuojama į VVKT arba į dviračių ir pėsčiųjų eismo infrastruktūrą, kad būtų sukurta patraukli alternatyva automobiliams;
- dažnai miestų viešojo transporto sistemos ir regionų transporto sistemos nepakankamai sujungtos ir koordinuojamos, daugelyje didmiesčių trūksta pavienių maršrutų jungčių, todėl kelias tarp priemiesčių ir miestų dalių veda per centrą, ir, palyginti, su kelione automobiliu, tokia kelionė laiko atžvilgiu nėra patraukli.

3.2.2 Žinoma, EESRK supranta, kad nėra visiems Europos miestams tinkančių bendrų sprendimų; įvairūs miestai ir regionai vystėsi skirtingai. Pastaraisiais metais ar net dešimtmečiais kai kurie miestai skyrė daug dėmesio VVKT sistemoms ir dviratinių bei pėsčiųjų eismui plėtoti, pvz., Briuselio dviračių infrastruktūra labai skiriasi nuo Amsterdamo arba Miunsterio dviračių infrastruktūros. Tai rodo ir dviračių eismo dalis visame transporte. Naujų tramvajų linijų įrengimas Freiburge, Mulhauze arba neseniai Paryžiuje ir kituose miestuose paskatino daugelį vairuotojų pakeisti transporto priemonę.

3.2.3 Yra teigiamų pavyzdžių ir naujosiose valstybėse narėse. Antai savivaldybės sėkmingai įveikė pereinamąjį laikotarpį ir daug dėmesio skyrė VVKT. Krokva (Lenkija) neabejotinai yra toks pavyzdys⁽⁷⁾. Tai akivaizdžiai parodė atsakingos už šios nuomonės rengimą tyrimo grupės apsilankymas Krokvoje. Krokvoje nepriklausomiems transporto planuotojams ir aplinkos apsaugos grupėms pavyko įtikinti miesto savivaldybės tarybą modernizuoti ir pagerinti VVKT, net esant labai nedide-

⁽⁷⁾ ES Komisija rėmė šių priemonių įgyvendinimą pagal Caravelle programą kaip CIVITAS iniciatyvos dalį.

liam finansavimui. Nepaprastai tankaus tramvajų tinklo išlaidymas, modernizavimas ir netgi tam tikras išplėtimas, naujų tramvajų įsigijimas, autobusų parko ir stotelių atnaujinimas, pradėta diegti įranga, VVKT suteikianti pirmumo teisę, atskiros autobusų ir tramvajų eismo juostos, nuosekli VVKT valdymo bei veiklos pertvarka ir dalinis perorientavimas jau davė rezultatų. Susigrąžinta beveik 90 proc. išlaidų, o tai yra gerokai daugiau už vidutinį lygį. Sąnaudų padengimo lygį būtų galima dar labiau pagerinti, jei savivaldybės transporto įmonė neprarastų nemažai pajamų dėl to, kad vyriausybė priėmė sprendimą tam tikroms keleivių grupėms (moksleiviams, studentams, pensininkams, asmenims su negalia ir kt.) sumažinti važiavimo kainas, tačiau neskiria kompensacijų dėl negautų pajamų patirtų nuostolių.

3.2.4 Žinoma, EESRK nėra prieš tokį važiavimo kainų sumažinimą tam tikroms keleivių grupėms, tačiau mano, kad su tuo susijusios išlaidos neturi tapti našta transporto įmonėms.

3.2.5 Vis dėlto Krokvos sėkmės analizė taip pat atskleidžia ir savivaldybėms bei VVKT operatoriams kylančias problemas: dažnai nepakankamas politikų supratimas (deja, tai pasakytina apie visus valdžios lygmenis), nevienodas skirtingų transporto priemonių socialinis statusas (lengvieji automobiliai laikomi modernia transporto priemone, o VVKT — išėjusiu iš mados, skirtu žmonėms, kurių finansiniai ištekliai riboti ir negalintiems įsigyti automobilio), miestų plėtros techninių padarinių transportui nepaisymas, nepakankamas miestų transporto ir miestų apylinkių transporto suderinimas.

3.2.6 Kai kuriuose miestuose aiškiai pastebima, kad požiūris bent jau iš dalies pakito; investuojama į labiau aplinką tausojančias transporto rūšis; EESRK pritaria tokiems pokyčiams. Komitetas norėtų pabrėžti, kad atsižvelgiant į viešųjų lėšų trūkumą ir didelį neigiamą automobilių transporto poveikį miestų centrums, būtina atsisakyti tuo pačiu metu skirti paramą visoms transporto rūšims. Laikantis beveik prieš dešimt metų suformuluotų komunikato „Piliečių tinklų plėtra“ idėjų, lengvųjų automobilių reikšmė miestuose turi būti sumažinta; reikia ne tik didelių pastangų, siekiant didinti VVKT, dviračių ir pėsčiųjų eismo infrastruktūros patrauklumą, bet ir sąmoningai mažinti naudojamąsi automobiliais, nes plėtoti ir lengvųjų automobilių, ir VVKT infrastruktūrą trūksta lėšų bei erdvės.

3.2.7 Tik aiškiai pagal svarbą suskirsčius pagrindinius VVKT, dviračių ir pėsčiųjų eismo tikslus (kaip atsvarą automobilių eismui) būtų galima pagerinti didmiesčiuose gyvenimo ir aplinkos kokybę. Dėl to į su VVKT susijusius klausimus būtina

atsižvelgti prieš priimančią sprendimą dėl teritorijų naudojimo ir dėl kitų transporto rūšių įsisavinimo politikos ir planavimo procese bei nustatant finansavimą.

3.2.8 Priemonių, kurias turėtų įgyvendinti vietos valdžios institucijos, yra per daug, kad EESRK galėtų jas visas išvardyti šioje nuomonėje. Siekiant didinti VVKT patrauklumą, neužtenka vien kokybiškai ir kiekybiškai patobulinti paslaugų ypatybes, pvz., reisų dažnumą, spartą, švarą, saugumą, informaciją. Tinkamumas ir prieinamumas (ypač svarbu asmenims su negalia, motinoms su vaikais ir t. t.) turi būti svarbiausi planavimo reikalavimai. Ypač svarbu atsižvelgti į prieinamumo aspektą, siekiant sukurti patrauklias galimybes keisti transporto priemonę ir taip keleiviams užtikrinti nenutrūkstamo pervežimo iš vienos vietos į kitą sistemą. Prieinamos bilietų kainos taip pat yra svarbus transporto priemonės pasirinkimo kriterijus. Politinius sprendimus priimančioms institucijoms turėtų būti pateikta dar konkretesnių nei šiuo metu praktinių idėjų dėl kokybės gerinimo priemonių. Priemonės, susijusios su kitų transporto priemonių naudojimu, apima ketinimus rengti mažiau stovėjimo vietų (tačiau brangesnių) miestų centruose ir daugiau (kartu pigesnių) — prie geležinkelio ir tramvajų galinių stočių, ketinimus įrengti atskiras eismo juostas autobusams ir tramvajams, t. y. ketinimus natūraliai sumažinti erdvę automobiliams. (Rengiant automobilių stovėjimo vietų mažinimo planus, būtina ir ateityje užtikrinti tam tikrą specialių automobilių stovėjimo vietų skaičių labai riboto judumo žmonėms, kurie gali judėti tik specialiai įrengtais automobiliais.) Londone, Stokholme (po referendumo) pradėta imti mokesčių iš vairuotojų, važiuojančių į miesto centrą (arba tam tikromis gatvėmis). Pasiekta gerų rezultatų. Ši galimybė šiuo metu svarstoma Madride ir kituose Europos didmiesčiuose.

3.2.9 Antai didžioji Londono automobilių kamščių mokesčio dalis investuojama į miesto autobusų tinklą. Vien dėl šios priemonės itin pagerėjo viešojo transporto paslaugų kokybė, sumažėjo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis (–10 proc.), energijos suvartojimas (–20 proc.) ir azoto oksido bei smulkiųjų kietųjų dalelių kiekis (–16 proc.)⁽⁸⁾.

3.2.10 Nepaisant minėtų gerų pavyzdžių ir plačiai žinomos geriausios praktikos, kuri buvo apibrėžta ir skatinama, pvz., ES CIVITAS projekte, pavyzdžių bendra politika, deja, dar neplėtojama sutelkiant dėmesį į tikrą miesto transporto politikos atnaujinimą. Kiekvieną dieną Vakarų Europos miestai brangiai moka už transporto politikos klaidas. Dabar šias klaidas ima kartoti Vidurio ir Rytų Europos valstybės.

3.2.11 EESRK nuomone, turėtų būti nustatyti šie kiekvieno miestų planavimo ir transporto politikos prioritetai: pirma, reikia užkirsti kelią eismo didėjimui arba jį bent jau apriboti; antra, privalu kiek įmanoma užtikrinti judumą aplinkai nekenkiančiomis priemonėmis arba sudaryti tam sąlygas, pvz., skatinti VVKT, dviračių arba pėsčiųjų eismą.

3.2.12 Dėl to reikia diegti įvairių planavimo ir organizavimo priemonių derinį ir kartu priimti atitinkamus sprendimus dėl investicijų. Europos miestuose esama daug pavyzdžių, rodančių, kad tvarus transporto planavimas gali duoti rezultatų ir leidžia pagerinti gyvenimo sąlygas miestuose, nepakenkiant ekonomikos našumui. Vis dėlto aišku, kad daugelis miestų dėl kompetencijos stokos arba kitų politikos prioritetų iki šiol nesugebėjo įgyvendinti šių priemonių.

3.2.13 EESRK rekomenduoja Komisijai, Tarybai ir ypač Regionų komitetui ištirti priežastis, kodėl vieniems miestams pavyko įgyvendinti tvaraus miesto transporto sektoriaus kūrimo priemones, o kituose padėtis ir toliau blogėja. EESRK supranta, kad tai susiję ne vien su pinigais, o daugiausia su politiniu sąmoningumu ir transporto bei apgyvendinimo politikos sprendimais. Tobulinti šią sritį tiek pat svarbu, kaip ir kaupti bei skleisti geriausios praktikos pavyzdžius.

3.3 Tarybai pirmininkaujančios Vokietijos iškelti klausimai

3.3.1 Transporto ir gyvenviečių kūrimo sričių planavimo koordinavimas (Kaip būtų galima suderinti gyvenviečių ir VVKT tinklų kūrimą?)

3.3.1.1 Be jokios abejonės, daugeliu atvejų reikėtų tinkamiau koordinuoti planavimą. Aišku, transporto ir gyvenviečių kūrimo sritys viena nuo kitos priklausomos ir ši sąsaja jau seniai žinoma. Taigi teritorijų naudojimo ir statybos darbų planavimas, iš esmės priklausantis savivaldybių kompetencijai, yra vienas pagrindinių veiksnių, nuo kurio priklausys ateities eismo rūšis ir apimtis. Geriau suderintomis valstybinio ir regioninio planavimo priemonėmis ateityje reikėtų skatinti taip plėtoti gyvenvietes, kad būtų galima išvengti transporto eismo ir užkirsti kelią chaotiškai miestų plėtrai bei verslo ir prekybos zonų kūrimumiui priemiesčiuose, miesto centro nenaudai.

3.3.1.2 Dėl transporto infrastruktūros, pvz., naudojant našius VVKT tinklus, itin padidėtų naujų bei esamų gyvenamųjų rajonų ir pramonės rajonų patrauklumas. Tai galima gana lengvai įrodyti remiantis žemės sklypų kainų pokyčiais. Ji taip pat yra išankstinė sąlyga, kad aplinkai nebūtų daroma papildoma žala.

⁽⁸⁾ Žr. UITP (FN2).

3.3.1.3 EESRK neabejoja, kad ne tik didmiesčių sritys, bet ir visi miestai turi daugiau dėmesio nei iki šiol skirti „vidaus plėtrai“, t. y., prieš pradėdami naudoti pakraščių arba užmiesčių plotus, visų pirma turėtų išnaudoti plotus miesto centre. Ši koncepcija atitinka ES dirvožemio apsaugos strategijos tikslus.

3.3.1.4 Siekiant susigrąžinti miestų gyvenamąsias erdves, svarbu kurti mažai transporto reikalaujančias, sutankintas, įvairios naudojimo paskirties gyvenviečių struktūras su atitinkamais prekybai ir verslui numatytais plotais, taip pat pripažinti ir plėtoti gerokai lėtesnį ir kitiems eismo dalyviams pritaikytą automobilių eismą. Šiam tikslui reikia visur mažinti greitį ir plėsti „gyvenamąsias zonas“, kuriose pėstieji ir dviratininkai turi pirmumo teisę motorinių transporto priemonių atžvilgiu, taip pat pėsčiųjų zonas. Socialiniu ir kultūriniu požiūriu aukštesnio lygio miestų rajonuose, turinčiuose decentralizuotą parduotuvių ir laisvalaikio paslaugų struktūrą, eismas yra ypač nedidelis.

3.3.2 Veiksmingo, patrauklaus vietos viešojo kelevinio transporto užtikrinimas, siekiant mažinti dėl privataus transporto kylančias problemas aglomeracijoms (rinkos reguliavimas, finansavimas, klientų poreikių tenkinimas)

3.3.2.1 Vienintelis būdas sumažinti aglomeracijoms privataus transporto keliamas problemas yra kurti veiksmingas, keleviams patrauklias VVKT sistemas. Šiuo atveju veiksmingos ir patrauklios reikštų tai, kad bus užtikrinta paslaugų kiekybė ir kokybė, t. y. kelionės taps kiek įmanoma paprastesnės ir malonesnės.

3.3.2.2 Komitetas negali šioje nuomonėje išvardyti visų reikalingų priemonių, susijusių su rinkos reguliavimu, finansavimu, klientų poreikių tenkinimu. Tačiau aišku, kad transporto rūšies patrauklumas priklauso ne tik nuo paslaugų kiekybės ir kokybės, bet ir nuo jų kainos. Politikai dažnai skelbė ketinimus įtraukti transporto išorės išlaidas. Be abejo, šitai padidėtų VVKT konkurencingumas.

3.3.2.3 Klientai dažniau pirmenybę teiks VVKT, o ne automobiliui tik tada, jei bus sudarytos galimybės nebrangiai keliauti, t. y. jei bus suteiktos aukštos kokybės paslaugos už deramą kainą. To bus galima pasiekti tik nuolat didinant VVKT veiksmingumą. Pasiekus aukščiausią veiksmingumo lygį bus galima padidinti ir sąnaudų padengimo lygį. Tačiau politiniu lygiu neturi būti siekiama iš mokesčio už važiavimą visiškai padengti VVKT investicines ir veiklos sąnaudas, nes toks vienašalis įmonės valdymo sąnaudų skaičiavimas neatspindi miesto transporto išorės išlaidų įtraukimo. EESRK mano, kad ypač svarbu, jog politikai ir transporto srityje pagaliau įteisintų faktines sąnaudas atitinkančias kainas, į kurias, žinoma, labai svarbu įtraukti išorės išlaidas. Politikų pakankamai dažnai planuotas transporto išorės išlaidų įtraukimas vienareikšmiškai padėtų gerinti VVKT konkurencingumą.

3.3.2.4 Šalių lygmeniu priimti sprendimai dėl infrastruktūros (pvz., dėl greitkelių, skirtų vietos ir regionų transportui, konkuruojančiam su VVKT), nustatytos mokesstinės priemonės (nustatyto dydžio mokesčio lengvata už atstumą vykstant į darbą ir atgal automobiliu, degalų apmokestinimas, aplinkosaugos mokesčiai, skirti finansuoti viešąjį transportą ir t. t.) ir ES paramos politikos kryptys (pvz., dėl transeuropinių tinklų) yra pagrindiniai veiksniai, darantys didelę įtaką transporto priemonių pasirinkimui ir sudarantys sąlygas sukurti tokią VVKT sistemą, kurią galima finansuoti ir pritaikytą vartotojų poreikiams (tankus tinklas ir tinkamas tvarkaraštis).

3.3.2.5 Siekiant sukurti veiksmingo, patrauklaus VVKT sistemą, sumažinti individualių motorinių transporto priemonių ir krovinio transporto (reikia atskirti nuo individualaus dviračių arba pėsčiųjų eismo, juos reikėtų skatinti) našta, slegiančią miestų aglomeracijas, reikia parengti darnų teritorijų ir eismo planą. Jame turėtų būti atsižvelgta į įvairių rūšių ir paskirties transporto reikmes, pateiktas regioninių sąsajų su užmiesčio sritimis įvertinimas. Tinkamai pagal svarbą suskirsčius pagrindinius tikslus ir parengus reikiamas strategijas, turėtų būti įgyvendintos, priimant politinius sprendimus ir bendradarbiaujant, įvairios reikalingos priemonės. Dėl to svarbu susieti planavimo ir finansavimo gebėjimus. Kitos miestų gyvenamųjų erdvių susigrąžinimo prielaidos — mažai transporto reikalaujančios, sutankintos, įvairios naudojimo paskirties gyvenviečių struktūros su tam tikrais prekybai ir verslui numatytais plotais, taip pat lėto eismo pripažinimas ir plėtojimas.

3.3.2.6 Siekiant patraukliai ir praktiškai sujungti iš kaimo vietovių ir iš toliau atvykstančių individualų transportą su miesto viešojo transporto tinklais, turėtų būti sudarytos galimybės (žr. 3.2.8 punktą) nebrangiai ir patogiai statyti automobilius pritaikytose automobilių stovėjimo aikštelėse, įrengtose tinkamuose priemiesčių transporto mazguose (angl. park and ride).

3.3.2.7 EESRK nuomone, siekiant mažinti eismą ir skatinti kitų transporto rūšių naudojimą, reikėtų Europos Sąjungoje aukštu lygiu laipsniškai suvienodinti degalų mokesčius, kad būtų užtikrintos vienodos konkurencijos sąlygos ir sukurti VVKT finansavimo šaltiniai.

3.3.3 Dviračių ir pėsčiųjų eismo skatinimas

3.3.3.1 Įvertinus kelionių skaičių (ne pagal atstumą) kas trečiu atveju keliaujama tik pėsčiomis arba dviračiu. Tai aiškiai rodo dviračių arba pėsčiųjų eismo svarbą Europos miestuose. Kita vertus, įveikiant daugiau nei pusę visų trumpesnių nei 5 km atstumų naudojamos automobiliu, nors daugeliu atvejų šį atstumą būtų galima daug greičiau nuvažiuoti dviračiu. Įrengus

lengviau prieinamas VVKT stoteles, pagerinus dviračių stovėjimo vietų ir jų vežimo su savimi sąlygas, galėtų būti sudarytos prielaidos miestų centruose važiuoti net ir didesnius atstumus keletu aplinkai nekenkiančių transporto priemonių ir taip būtų galima pakeisti transporto priemonės pasirinkimą. (Klausimas, kaip Europos lygiu būtų galima skatinti tarptautinį dviračių eismą, bus atskirai svarstomas tiriamojoje nuomonėje „Tarptautinio dviračių eismo skatinimas“ TEN/277, R/CESE 148/2007).

3.3.3.2 Viešojo transporto priemonė miesto dviračiai (angl. Citybike) suteikia galimybę važinėti dviračiu visame mieste. Šiuos miesto dviračius galima pasiskolinti mieste įrengtose viešosiose dviračių stotelėse ir grąžinti bet kurioje stotelėje. Reikia tik užsiregistruoti, pvz., kreditine kortele. Mokestis už naudojimąsi turi būti labai nedidelis.

3.3.3.3 Kelionės dviračiu ir pėsčiomis ne tik nekenkia aplinkai, bet ir yra naudingos sveikatai. Kadangi mūsų visuomenėje dėl nepakankamo judėjimo didelės išlaidos tenka sveikatos priežiūrai, todėl ir dėl sveikatos politikos priežasčių turėtų būti skatinamas dviračių ir pėsčiųjų eismas.

3.3.3.4 Akivaizdu, kad tam reikalinga atitinkama aukštos kokybės infrastruktūra. Dviračių infrastruktūra apima ne tik miestų dviračių takus, bet ir saugias dviračių laikymo aikštes bei kitas paslaugas (pvz., galimybę vežtis dviratį VVKT priemonėmis ir traukiniais). Geriausias dviračių infrastruktūros kūrimo Europoje pavyzdys — Nyderlandai. Tad reikėtų užduoti klausimą ne dėl savivaldybių galimybių šioje srityje, o dėl to, kodėl jos iki šiol nesugebėjo įgyvendinti palyginti pigių priemonių, užtikrinančių kelionių dviračiu ir pėsčiomis patrauklumą.

3.3.3.5 Dviračių ir pėsčiųjų eismą ypač reikėtų skatinti aglomeracijose, kuriose turėtų būti gerinamos gyvenimo bei buvimo sąlygos ir kuriuose jau seniai turėjo būti įgyvendintos ES direktyvos dėl oro kokybės ir triukšmo mažinimo. Lyginant perėjimą prie kitų transporto priemonių naudojimo įvairiuose Europos didmiesčiuose ir aglomeracijose paaiškėja, kad dviračių bei pėsčiųjų eismo infrastruktūros būklė ir tokių kelionių skatinimo bei jų įvaizdžio gerinimo priemonės ypač svarbios siekiant užtikrinti, kad tokios kelionės sudarytų didžiąją kasdienių kelionių dalį. Šios priemonės apima apriboto eismo ir uždrausto eismo zonas, tankų tinklą, dviratininkų ir pėsčiųjų pirmumo teisę nereguliuojamose ir šviesoforų reguliuojamose sankryžose, platesnių šaligatvių, kelio ženklų, sustojimo ir poilsio vietų, dviračių laikymo vietų ir „dviračių stočių“ įrengimą, visuomenės informavimo kampanijas („Pėsčiomis į mokyklą“ dienos, konkursas „Dviračiu į darbą“, dienos be automobilio, galimybė vežti dviračius VVKT). Taip pat reikėtų paskirti vietos valdžios pareigūną, kuris būtų atsakingas už dviračių ir pėsčiųjų eismo klausimus.

3.3.4 Šiuolaikinių informacijos, ryšių ir valdymo technologijų taikymas

3.3.4.1 Transporto telematika gali padėti pereiti prie VVKT ir geriau išnaudoti esamus pajėgumus. Taip transportas taptų saugesnis ir darytų mažesnę poveikį aplinkai. Tačiau anksčiau aplinkosaugos problemos ir perėjimas prie kitų transporto priemonių naudojimo nebuvo laikomos transporto telematikos kūrimo ir taikymo prioritetais. EESRK išreiškia susirūpinimą, kad milijonai eurų, skirtų moksliniams tyrimams ir technologijų vystymui subsidijuoti ir parama šioje srityje veikiau padėjo užtikrinti tolygesnius motorinių transporto priemonių judėjimo srautus, tačiau nesumažino eismo poveikio aplinkai. Be to, pajėgumų didinimas esant tolygesniems eismo srautams, nepaskatino atsisakyti naujų kelių tiesybos arba esamo kelių tinklo plėtros. Bandymai skatinti per spūstis vietoj automobilių naudotis VVKT neleidžia tolygiai išnaudoti viešojo transporto sistemų, todėl VVKT atžvilgiu duoda priešingus rezultatus.

3.3.4.2 EESRK yra už tai, kad būtų apibrėžti su VVKT susiję transporto telematikos prioritetai ir taip sudarytos sąlygos įrengti visapuses transporto ir keleivių informavimo sistemas. Komitetas taip pat mano, kad transporto telematika galėtų padėti valdyti transporto priemonių parkus ir gerinti miestų logistiką (užtikrinti, kad transporto priemonės nevažiuotų tuščios, taip pat susieti atskiras keliones). Be to, integruoto transporto planavimo procese turėtų būti naudojamos telematikos sistemos, padedančios pasiekti didesnę sistemų našumą ir taip išvengti esamos infrastruktūros plėtojimo ir naujos kūrimo. Iš esmės telematikos taikymas transporto srityje būtų tikslingas tik tada, jei leistų sumažinti kelionių lengvaisiais automobiliais ir kitomis motorinėmis transporto priemonėmis skaičių.

3.3.5 Poveikio miestų aplinkai mažinimas

3.3.5.1 Judančių arba stovinčių automobilių eismo poveikį miestų aplinkai (pvz., tarša smulkiosiomis kietosiomis dalelėmis, triukšmas, žemės naudojimas) galima sumažinti tik siūlomomis priemonėmis, skatinančiomis pasirinkti aplinkai žalos nedarančias transporto priemones, t. y., dviračių, pėsčiųjų ir VVKT eismą ir įgyvendinus ES direktyvas dėl sveikatos ir miestų patrauklumo didinimo. Dažniausiai svarbių ir naudingų techninių priemonių, pvz., suodžių filtrų, nepakanka, norint sumažinti poveikį miestų aplinkai. Vietos valdžios institucijoms teks imtis struktūrinių transporto politikos pakeitimų.

4. Komiteto pasiūlymai

Tinkamas VVKT plėtojimas įmanomas tik tada, jei Europos Komisija, valstybės narės ir vietos valdžios institucijos imsis suderintų veiksmų, kad būtų parengta veiksminga viešojo transporto politika, kurioje būtų kritiškai įvertintas automobilių eismo dominavimas.

Reikalingi ES lygmens veiksmai

4.1 Komisija turėtų dar kartą apsvarstyti lėšų regioninės plėtros priemonėms skirstymo taisykles. EESRK siūlo numatyti, kad tam tikra, didelė ERPF lėšų dalis (kaip ir Sanglaudos fondo atveju) turi būti skirta investicijoms į viešojo transporto projektus.

4.2 Kol su individualių motorinių transporto priemonių naudojimu susijusias išlaidas neviseiškai padengia kelių ir kiti mokesčiai, ketinimas susigrąžinti visas geležinkelio transporto techninės priežiūros išlaidas neturi pagrindo.

4.3 Transporto sektoriuje svarbiausia įtraukti išorės išlaidas ir kartu taikyti skatinančias rinktis tinkamas transporto rūšis priemones, t. y. reikiamą kainų sistemą (transporto priemonių, degalų, stovėjimo vietų, kelių mokesčiai), kad būtų sustabdytas viešojo transporto sektoriaus smukimas ir pasiektas lūžis didinant šio sektoriaus paslaugų pasiūlą, tinklo aprėptį, paslaugų paklausą ir gerinant investuotų lėšų susigrąžinimo sąlygas. EESRK ne kartą pabrėžė savo požiūrį, kad turėtų būti įtrauktos ir išorės išlaidos. Komisija šiuo klausimu taip pat yra ne kartą padariusi oficialių pareiškimų. Tačiau nebuvo imtasi jokių priemonių. Be kita ko, numatytoje parengti žaliojoje knygoje dėl miestų transporto Komisija turėtų pagaliau pateikti atinkamą poziciją ir nedelsdama imtis reikiamų veiksmų.

4.4 EESRK ragina Komisiją parengti į Marco Polo programą panašią konkrečią ES paramos programą, kurios tikslas būtų skatinti mažinti individualių motorinių transporto priemonių eismą ir didinti viešojo transporto eismą. Be kitų dalykų, šios paramos programos lėšomis galėtų būti finansuojami ypač pažangūs vietos ir regionų viešojo keleivinio transporto bandomieji projektai (ypač VRE valstybėse). Šie bandomieji projektai turėtų būti susiję su maršrutais, turinčiais didelių, iki šiol neišnaudotų galimybių vežti keleivius. Jie turėtų apimti šiuos tikslus: modernizuoti infrastruktūrą (įskaitant naują statybą), atnaujinti transporto priemones, parengti patrauklius kelionių tvarkaraščius ir tinkamai suderinti šio sektoriaus darbą su kitomis vietos ir regionų viešojo transporto paslaugomis. Taip pat ir miestuose turėtų būti teikiama parama pavyzdinėms iniciatyvoms.

4.5 Vertėtų parengti konkrečią ES paramos programą, kurios tikslas būtų skatinti judumą bei miestų ir (arba) regionų vystymo planavimą. Šios paramos programos lėšomis galėtų būti finansuojami bandomieji projektai, kurie neleistų atsirasti chaotiškoms gyvenviečių statyboms, o skatintų esamų gyvenviečių centrų ir pakopomis suskirstytų centrinių sričių vystymą bei apibrėžtų gyvenviečių ašis, kurias iš tikrųjų būtų galima sujungti su patraukliu VKGT arba VVKT tinklu.

4.6 Be to, siekiant pagerinti statistinių duomenų rinkimą, EESRK rekomenduoja įtvirtinti nuostatą dėl privalomo prane-

šimo apie kiekvienos valstybės narės pasirinktus viešojo transporto parametrus ir nuolatinio geriausios viešojo transporto sektoriaus praktikos skleidimo. Tinkamas pagrindas šioms pasiūlymams įgyvendinti yra Komisijos iniciatyva įkurta Europos vietos transporto informacijos tarnyba (ELTIS) ir jos interneto tinklalapis (www.eltis.org). ELTIS pateiktą atskirų priemonių pavyzdžių sąrašą reikėtų reguliariai papildyti pavyzdžiais iš naujųjų valstybių narių ir valstybių kandidačių.

4.7 Europos Komisija ir Taryba turėtų apsvarstyti galimybę įpareigoti vietos valdžios institucijas parengti tvaraus miestų transporto planus. Šiuose planuose turėtų būti nustatytas privalomas tikslas — pereiti prie mažiau aplinkai kenkiančių transporto rūšių naudojimo (vietinis viešasis keleivinis transportas, dviračiai, ėjimas pėsčiomis). Šie planai turėtų atitikti Europos Sąjungos būtiniausius reikalavimus, kurie dar turi būti nustatyti. Jei savivaldybės tokių planų neparengtų, joms nebūtų teikiama parama iš Bendrijos fondų.

Reikalingi valstybių narių lygmens veiksmai

4.8 EESRK prašo naujųjų valstybių narių prisiimti atsakomybę už vietos keleivinį geležinkelio transportą bei VVKT ir jį remti, pvz., pasinaudojant savivaldybių transporto finansavimo teisės aktais. Jos neturi atsisakyti teikti savivaldybėms finansinę ir organizacinę paramą.

4.9 Nepriimtina yra transporto bendrovėms užkrauta finansinė našta, susijusi su (nors ir tinkamais) socialinės politikos sprendimais (pvz., važiavimo kainų lengvatos socialiai silpnėms gyventojų grupėms). EESRK mano, kad tai rodo neatsakingą vyriausybės požiūrį į VVKT.

4.10 Valstybės narės turėtų jausti pareigą padengti transporto įmonių išlaidas socialinėms paslaugoms, kurias valstybės narės reikalauja teikti (pvz., lengvatos mokiniams, pensininkams, asmenims su negalia ir t. t.).

4.11 Valstybės narės turėtų paspartinti individualių motorizuotų transporto priemonių išorės išlaidų įtraukimą, kad už gautas lėšas būtų galima gerokai išplėsti viešojo transporto paslaugų pasiūlą ir pagreitinti perėjimą prie kitų transporto rūšių naudojimo.

4.12 Valstybės narės, prireikus, kartu su Europos Komisija, turėtų pabandyti kuo plačiau skleisti geriausią VVKT vystymo praktiką. Viena VVKT sektoriaus problemų — pinigų trūkumas, tačiau jei nebus keliamas sąmoningumas, ieškoma naujų idėjų ar nustatyti tam tikri kriterijai, ne visuomet padės net ir didelės pinigų sumos.

Reikalingi savivaldybių lygmenų veiksmai

4.13 Siekiant sukurti veiksmingo, patrauklaus VVKT sistemą, sumažinti individualių motorinių transporto priemonių ir krovininio transporto našta, slegiančią aglomeracijas, reikalingas darnus teritorijų ir eismo planavimas. Viena vertus, reikia siekti išvengti transporto eismo, kita vertus, skatinti aplinką tausojančias transporto priemones. Be to, pirmiausia turi būti atsižvelgta į įvairių rūšių bei paskirties transporto reikmes ir pateiktas regioninių sąsajų su užmiesčio sritimis įvertinimas.

4.14 Laikydamosi pagal svarbą suskirstytų tikslų ir atitinkamai parengtų strategijų, priimdamos politinius sprendimus ir bendradarbiaudamos, savivaldybės turėtų įgyvendinti įvairiausias priemones.

4.15 Vietos valdžios institucijos turėtų pačios užsibrėžti aiškius tikslus, kaip ir kiek jos numato padidinti VVKT ir

aplinkai nekenkiantį dviračių bei pėsčiųjų eismą ir kiek bus sumažinta absoliuti individualių motorinių transporto priemonių eismo dalis. Dėl to svarbu susieti planavimo ir finansavimo gebėjimus.

4.16 Rengiant perspektyvinius viešojo transporto, kuris yra komunalinių visuotinės svarbos paslaugų dalis, planus būtina atsižvelgti ir į žemės įsigijimo, pvz., viešojo transporto maršrutams ir stotelėms, politiką.

4.17 Piliečių ir naudotojų draugijų dalyvavimas planavimo procese yra labai svarbus viešojo transporto sistemų sėkmei užtikrinti. Todėl EESRK vietos valdžios institucijoms rekomenduoja kuriant vietos viešojo transporto sistemas įtraukti kuo daugiau piliečių.

2007 m. balandžio 25 d., Briuselis.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

Pirmininkas

Dimitris DIMITRIADIS

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Dviračių transporto per sieną skatinimo

(2007/C 168/18)

Vokietijos federacinė susisiekimo ministerija, atsižvelgdama į būsimą Vokietijos pirmininkavimą ES, vadovaudamasi Europos bendrijos sutarties 262 straipsniu, 2006 m. lapkričio 7 d. paprašė Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto parengti tiriamąją nuomonę dėl *Dviračių transporto per sieną skatinimo*

2006 m. lapkričio 21 d. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas pavedė Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyriui organizuoti Komiteto darbą šiuo klausimu.

Kadangi darbas skubus, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas 435-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2007 m. balandžio 25-26 d. (2007 m. balandžio 25 d. posėdis), pagrindiniu pranešėju paskyrė Jan Simons ir priėmė šią nuomonę 128 nariams balsavus už, 2 — prieš ir 8 susilaikius.

1. Išvados

1.1 Europos dviračių transporto politikos vis dar nėra. Europos Komisija, skatindama aplinką tausojančią ir tvarų judumą ir energijos naudojimą, per subsidijų programas remia tokių projektų mokslinius tyrimus, vystymą ir įgyvendinimą.

1.2 EESRK rekomenduoja dviračių transportą įtraukti į transporto ir infrastruktūros politiką ir būsimoje žaliwoje knygoje dėl miesto transporto skirti joms deramą dėmesį.

1.3 Europoje kiekviename traukinyje, įskaitant ir tarptautinius greituosius traukinius, turėtų būti skirta vieta, be kitų daiktų, ir dviračiams vežti.

1.4 Naudojantis Europos subsidijomis, turėtų būti įdiegti *būtiniausi* dviračių transporto infrastruktūros kokybės standartai.

1.5 EESRK rekomenduoja numatyti ir ES subsidijas dviračių transporto infrastruktūrai kurti ir vystyti. Kai kuriuose Europos miestuose ir šalyse jau sukurta kokybiška infrastruktūra.

1.6 Europos Komisija turėtų ir toliau subsidijuoti keitimąsi informacija ir geriausia praktika, visuomenės informavimo kampanijas, skatinančias važinėti dviračiais, ir reikalauti, kad dviračių transporto politiką (pvz., dviračių ir viešojo transporto suderinamumą) būtų integruota į visus jos subsidijuojamus transporto projektus.

1.7 Reikia skatinti, kad ir Europos lygmeniu būtų parengtos ir įgyvendintos atitinkamos dviračių (dviratininkų) saugaus eismo taisyklės, taip pat skirtos dviračių transporto infrastruktūrai ir kitiems eismo dalyviams.

1.8 Dviračių transporto politika turi būti įtraukta toliau vystant Europos teritorijų planavimo (ir ypač miestų plėtros), aplinkos, ekonomikos, sveikatos, mokymo ir švietimo politiką.

1.9 Europos Komisija turi tinkamai organizuoti duomenų dėl dviračių transporto Europoje stebėseną ir rinkimą bei skatinti, kad tyrimo metodai būtų suderinti.

1.10 Europos Komisija turi toliau subsidijuoti *EuroVelo* trasų įrengimą, kad būtų įgyvendintas Europos dviračių maršrutų tinklas TEN (transeuropinis tinklas).

1.11 Rekomenduojama, kad kuri nors Europos organizacija, kurią subsidijuotų Europos Komisija, imtųsi *EuroVelo* projektų administravimo bei sekretoriato vaidmens, perimtų įvairias esamas *EuroVelo* trasas. Taip siekiama užtikrinti nuolatinę infrastruktūros priežiūrą ir centralizuotą informacijos teikimą dviratininkams.

2. Išanga

2.1 Vokietijos federacinė susisiekimo ministerija, atsižvelgdama į būsimą Vokietijos pirmininkavimą ES, paprašė EESRK pateikti tiriamąją nuomonę dėl dviračių transporto per sieną. Ministerija iškelia tris klausimus.

2.2 Šioje tiriamojoje nuomonėje pirmiausia nagrinėjama dabartinė ES dviračių transporto politikos padėtis (trečiasis ministerijos klausimas), akcentuojant dviračių transportą kaip kasdien naudojamą susisiekimo priemonę. Toliau aptariamos galimybės, kaip patobulinti dviračių transporto per sieną infrastruktūrą antrasis ministerijos klausimas) ir Europos bendradarbiavimą išplėčiant trasų tinklą (pirmasis ministerijos klausimas). Dviračių turizmas aptariamas atsižvelgiant į du pastaruosius klausimus.

3. Šiuo metu vykdoma veikla ES dviračių transporto politikos srityje

3.1 Iki šiol dviračių transporto politika beveik nebuvo laikoma atskira sritimi. Europos lygiu apie dviračių transportą pradėta diskutuoti nagrinėjant aplinkos apsaugos klausimus, kai tam tikras aplinkosaugos judėjimas, atsižvelgdamas į žalingą

intensyvėjančio transporto srauto poveikį, pareikalavo tinkamesnės dviračių transporto politikos. ES aplinkos komisarė Ritt Bjerregaard 12 punktų programoje ⁽¹⁾ Europos vietos valdžios institucijas paragino priimti dviračių transportui palankią politiką.

3.2 2001 m. Transporto baltojoje knygoje ir jos 2006 m. vidurio laikotarpio įvertinime dėmesys skiriamas kitoms transporto rūšims. Tačiau Europos Parlamentas atsiliepė į baltąją knygą ⁽²⁾ ragindamas Europos Komisiją daugiau investuoti, kad dviratininkams būtų sudarytos geresnės galimybės važti su savimi dviračius viešuoju transportu.

3.3 2005 m. Dubline vykusioje *EuroVelo-miestas* konferencijoje už transportą atsakingas Komisijos narys Jacques Barrot pabrėžė, kad, nepaisydama taikomo subsidiarumo principo, Europos Komisija turėjo skatinti važinėti dviračiais Europoje. Dviračių transportas galėtų turėti didesnę įtaką siekiant naujos transporto rūšių pusiausvyros. Jis laikosi nuomonės, kad Europos Komisija turi daug nuveikti šioje srityje: parengti finansavimo programas, gerinti eismo saugumą keliuose, veiksmingiau teikti informaciją sprendimus priimančioms institucijoms ir skatinti bendradarbiavimą.

3.4 Europos Komisija remia iniciatyvą CIVITAS (miestagyvybingumas-darnumas, angl. *City VITALity Sustainability*) mokslinių tyrimų ir technologijų plėtros srityje. Iki šiol 17 valstybių 36 miestuose buvo įgyvendinti projektai, skirti labiau aplinką tausojančiai miesto transporto sistemai įdiegti. Iš aštuonių priimtų kompleksinių sprendimų grupių viena susijusi su skatinimu mažiau naudotis automobiliais, o daugiau — dviračiais ⁽³⁾. Pažangios energetikos Europai programa Europos Komisija remia STEER projektus, kuriais skatinamas aplinką tausojančios energijos naudojimas transportui. Du projektai skirti keistis informacija dviračių transporto politikos srityje ⁽⁴⁾.

3.5 Žaliojoje knygoje „**Sveikos mitybos ir fizinio aktyvumo skatinimas: atsvario, nutukimo ir chroniškų ligų prevencija Europos Sąjungoje**“ ⁽⁵⁾ Europos Komisija ragina ieškoti atsakymų į klausimus, kaip viešojo politika gali padėti užtikrinti, kad fizinis aktyvumas būtų integruojamas į kasdienę veiklą. Taip pat keliamas klausimas, kokiomis priemonėmis, pvz., planuojant gyvenamųjų rajonų teritoriją, reikėtų skatinti kurti fizinei veiklai palankią aplinką.

3.6 Daug atsakymų į šiuos klausimus jau buvo rasta „dviračių transporto pasulyje“. Ekspertai vis dažniau važinėjamą dviračiu sieja su sveikata, o ne vien dėl to, kad tai gali prisidėti prie sveikatai naudingo kasdienio fizinio aktyvumo. Aplinkosaugos politikos aspektu dviračių transportas gali padėti sumažinti miesto

⁽¹⁾ Europos Komisija, DG XI „Važinėjimas dviračiais: kelias pirmyn miestams ir miesteliams“, Liuksemburgas, 1999.

⁽²⁾ 2003 m. vasario 12 d. rezoliucija — EP Regionų politikos, transporto ir turizmo komitetas, pranešėjas Juan de Dios Izquierdo Collado, 2002 m. gruodžio 9 d., Pranešimas dėl Komisijos baltosios knygos „Europos transporto politika 2010 metais: laikas nuspręsti“ FINAL A5-0444/2002; <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A5-2002-0444+0+DOC+WORD+V0//EN&language=EN>.

⁽³⁾ Žr. www.civitas-initiative.org.

⁽⁴⁾ Žr. [www.http//ec.europa/energy/intelligent/projects/steer_en.htm#policy](http://ec.europa/energy/intelligent/projects/steer_en.htm#policy).

⁽⁵⁾ COM(2005) 637 galutinis.

oro užterštumą kietosiomis smulkiomis dalelėmis, tačiau dėl prastos miesto teritorijų oro kokybės žmonės iš tiesų nenori važinėti dviračiais.

3.7 Judumo valdymui tampant vis labiau integruotam, daugiau dėmesio skiriama dviračio teikiams privalumams sprendžiant transporto spūsių problemas. Paaiškėjo, kad transporto spūstis lemia ne tik kasdienės kelionės iš namų į darbą ir atgal, bet ir vykstant praleisti laisvalaikį ar atostogas. Kiti veiksniai — tai masto ekonomija (pvz., ligoninių susijungimai ir dideli užmiesčio prekybos centrai) ir dėl to atsirandantys dideli atstumai. Tad dviračių transportas tampa galbūt ne tokiu patraukliu.

3.8 Dažna problema — nauja ar išplėsta infrastruktūra susikerta su esamomis ar planuojamomis įrengti dviračių trasomis. Tai lemia neįveikiamas kliūtis dviratininkams, taip pat tiems laisvalaikio keliaujantiems dviratininkams, kurie dėl pagrindinės transporto infrastruktūros gali keliauti tik savo gyvenamojoje vietovėje ar mieste. Šiai problemai reikia skirti dėmesio ir ieškoti sprendimų, kai kuriama nauja infrastruktūra, ypač skirta keliams ar geležinkeliams. Įrengiant naujas infrastruktūras, visada reikėtų įrengti ir dviračių takus, jeigu tai techniškai įmanoma.

3.9 Atsižvelgiant į tai, kas buvo paminėta anksčiau, pabrėžtina, kad tokios priemonės kaip būtinausi kokybės standartai turėtų būti įdiegtos kuriant Europos subsidijomis remiamą dviračių takų infrastruktūrą. Siekiant sukurti jaukią gyvenamąją aplinką, miestai kaip paskatomis gali pasinaudoti tinkama, patogia ir saugia dviračių transporto infrastruktūra, tarp jų dviračių trasomis ir jų stovėjimo vietomis miestų centruose.

3.10 Nyderlandai Europoje laikomi pirmaujančia valstybe dviračių srityje ir todėl laikytina pavyzdžiu kitoms valstybėms. Nyderlandai šią reputaciją įgijo ne vien dėl didžiausio keliautojų dviračiais procento Europoje, bet taip pat dėl Bendrojo (generalinio) dviračių plano (1990-1997). Kitos Europos valstybės pasekė Nyderlandų pavyzdžiu ir matydamos Nyderlandų vyriausybės skiriamą dėmesį ir išpareigojimus (įskaitant finansinę pagalbą) parengė tinkamą dviračių transporto politiką.

3.11 Bendrasis olandų dviračių planas, kalbant apie keliones dviračiais, aiškiai parodė, kad tinkama dviračių transporto politika turi ne tik užtikrinti gerus (patogius, greitus ir saugius) dviračių takus, bet ir sudaryti galimybę statyti dviračius saugiai ir patogiai namuose arba šalia namų, stotyse, viešojo transporto sankirtose, autobusų stotelėse ir galutinio kelionės tikslo vietose.

3.12 Prieš keletą metų Europos transporto ministrų konferencija (ETMK) užsakė atlikti tyrimą dėl nacionalinės transporto

politikos ETMK valstybėse narėse ⁽⁶⁾. Iš šio tyrimo aiškėja, kad tik kelete šalių nėra jokios dviračių transporto politikos ⁽⁷⁾. Žinoma, kiekvienoje šalyje skiriasi nacionalinės politikos mastas, padėtis ir įtaka. ETMK duomenimis, kelionė dviračiais Europoje vidutiniškai sudaro 5 proc. visų kelionių. Tačiau Danijos (18 proc.) ir Nyderlandų (27 proc.) padėtis rodo, kad ši dalis gali būti gerokai didesnė ⁽⁸⁾.

3.13 Šie skirtumai nacionaliniu lygiu, atsižvelgiant ir į skirtumus vietos lygiu, parodo, kad vyriausybės vykdoma politika gali daryti poveikį dviračių naudojimui. Pirmiausia dviračiai gali būti dažniau naudojami vietoj privačių automobilių kelionėms nuo 5 iki 8 km. Europoje daugiau nei pusei tokių trumpų kelionių naudojami automobiliai. Net 30 proc. kelionių iki 2 km naudojami automobiliai ⁽⁹⁾.

3.14 Pagrindinis dviračių transporto politikos tikslas — skatinti žmones trumpoms kelionėms naudoti dviračiais. Tačiau dabar dėmesys skiriamas ir ilgesnių atstumų kelionėms; atkreipiamas dėmesys ir į greičiausiai įveikiamus, tiesius didesnių nuotolių dviračių takus didmiesčių rajonuose.

3.15 Galimybė daugiau naudoti dviračius vykstant į trumpas keliones — tai pagrindas skaičiavimams, kaip gera dviračių transporto politika gali prisidėti sprendžiant klimato kaitos problemą. Pavyzdžiui, pastarojo meto skaičiavimų duomenimis, važiuojant trumpus nuotolius mašina (iki 7,5 km) išmetama iki 6 proc. visų automobilių išmetamųjų dujų ⁽¹⁰⁾.

3.16 Važinėdami nuosavu, skolintu ar išsinuomotu dviračiu, žmonės gali prisidėti prie dažnesnio naudojimosi viešuoju transportu. Keliautojas dviračiu savo tikslą, esantį toliau nuo stoties, autobuso stotelės arba savo gyvenamosios vietos, nesinaudodamas mašina gali pasiekti per kelias minutes.

3.17 Kai kurių kelionės dviračiu skirtumų įvairiose Europos valstybėse negalima paaiškinti vien socialinėmis, geografinėmis, klimato ar kultūros sąlygomis, nors jos daro tam įtaką ⁽¹¹⁾. Reikšmingas veiksnys šalyse, kuriose važinėjama dviračiais, yra svarus asociacijų, padedančių skatinti tinkamą dviračių transporto politiką, vaidmuo. Jos dažnai pateikia iniciatyvas, kurių pagrindu sukuriama nacionalinės strategijos.

⁽⁶⁾ ETMK, Nacionalinė strategija, skirta dviračiams propaguoti (strategijos dėl aplinką tausojančio keliavimo mieste įgyvendinimas: kelias pirmyn), OECD Publications Service, 2004.

⁽⁷⁾ ETMK, Nacionalinė strategija, skirta dviračiams propaguoti, p. 43.

⁽⁸⁾ ETMK, Nacionalinė strategija, skirta dviračiams propaguoti, p. 20.

⁽⁹⁾ ETMK, Nacionalinė strategija, skirta dviračiams propaguoti, p. 24.

⁽¹⁰⁾ Žr. <http://www.fietsersbond.nl/urlsearchresults.asp?itemnumber=1>.

⁽¹¹⁾ Pastaraisiais metais Nyderlanduose atliktas tyrimas rodo, kad imigrantai (įskaitant ir antros kartos imigrantus), pvz., iš Maroko, vidutiniškai mažiau važinėja dviračiais nei olandai. Žr. „Het fietsgebruik van allochtonen nader belicht“, *Fietsberaad*, Leidinio numeris 11a, 2006 lapkričio mėn. Žr. <http://www.fietsberaad.nl>.

3.18 Dviračių transporto politikos stebėsenai ir įvertinimui Europos lygiu trukdo naudingų ir prieinamų statistikos duomenų stygius. Ne vien asociacijos, bet ir ETMK ragina atidžiau rinkti duomenis apie dviračių transporto politiką ir jų naudojimą⁽¹²⁾ (žr. 9 išnašą). Sprendimas nebeįtraukti svarbių statistinių duomenų apie dviračių naudojimą į statistinę knygutę „ES energetika ir transportas skaičiais“ buvo įvertintas nepalankiai.

3.19 Nors automobilių sistema (globalinė padėties nustatymo sistema) jau gana įprasta, navigacijos sistemos, kurios aprėptų visas dviračių trasas, sukurti daug sudėtingiau, nes skaitmeniniuose žemėlapiuose paprastai nenurodomos dviračių trasos, kurios nebuvo išvardytos ar perkeltos į skaitmeninį pavidalą. Tačiau šioje srityje pasiekta didelė pažanga tose valstybėse, kuriose daug keliaujama dviračiais, pvz., suteikiant galimybę planuoti keliones dviračių trasomis internetu⁽¹³⁾.

3.20 Europos dviračių gamybos ir atsarginių dalių pramonės metinė apyvarta siekia 8 500 000 000 eurų, joje (tiesiogiai arba netiesiogiai) dirba apie 130 000 žmonių. Prie šio skaičiaus reikėtų pridėti daugiau nei 25 000 dviračiais prekiaujančių parduotuvių ir įgaliotųjų atstovų bei jų darbuotojus⁽¹⁴⁾. Be to, šie duomenys neapima aukštųjų technologijų mokslinių tyrimų. Ekonominė dviračių turizmo svarba auga, ypač nepalankiose ekonominėse sąlygose atsidūrusiuose regionuose, kur nedidelės įmonės, įkurtos prie ilgų trasų, pelnosi iš dviračių turizmo⁽¹⁵⁾.

3.21 Europos dviračių transporto politikos vis dar nėra. Europos Komisijos rengiamoje Žaliojoje knygoje dėl miesto transporto, kaip teigiama, bus aptartas ir dviračių transportas. Tai suteikia puikią galimybę kompensuoti Europos dviračių transporto politikos ir jos įtraukimo į kitas politikos sritis stoką, ateityje pripažįstant dviratį svarbia miesto transporto rūšimi.

3.22 Tiriamojoje nuomonėje dėl *Transporto miestų ir didmiesčių aglomeracijose* (TEN/276, CESE 273/2007), be dviračių ir pėsčiųjų eismo skatinimo (3.3.3 punktas), svarstomas ir transporto bei būstų planavimo koordinavimas (3.3.1 punktas). Dviračių transporto politika turi būti įtraukta į gyvenviečių planavimą

4. Dviračių transporto infrastruktūros per sieną gerinimas

4.1 Europoje kyla sunkumų dviračių transportui per sieną, ypač kai dviratininkas nori savo dviratį pasiimti keliaudamas į užsienį tarptautiniais greitaisiais traukiniais, nes jie yra svarbus infrastruktūros elementas *dviračiais keliaujantiems turistams*. Tačiau Europoje tokiomis traukiniais dviračių vežti paprastai būna neįmanoma.

⁽¹²⁾ ETMK, Dviračių transportą skatinanti nacionalinė politika, 24 p.

⁽¹³⁾ Žr., pvz., www.radroutenplaner.nrw.de ir <http://www.fietserbond.nl/fietsrouteplanner>.

⁽¹⁴⁾ Pagal 2003 m. duomenis, kuriuos pateikė COLIBI (Europos dviračių pramonės asociacija) ir COLIPED (Europos dviejų ratų dalių ir priedų pramonės asociacija).

⁽¹⁵⁾ Šaltinis Les Lumsdon 2006 m. lapkričio 9 d. pranešimas baigiamojoje Šiaurės jūros dviračių trasos konferencijoje apie turizmą, ekonominį atgimimą ir Europos subsidijas; žr. <http://www.northsea-cycle.com> ir http://www.uclan.ac.uk/facs/lbs/research/institutes_and_centres/transport/docs/Northseacycleconf.doc.

4.2 Nors dviračių turizmas auga ir jį konkrečiai skatina Europos Komisija, taip pat nacionalinės ir regioninės valdžios institucijos kaip aplinką tausojančią bei svarbią (ypač ekonomiškai silpnesniems regionams) turizmo rūšį, dviratininkai, norintys keliauti traukiniu į savo atostogų ar tarptautinės kelionės dviračiu paskirties vietą, tikėtina, susidurs su rimtomis kliūtimis. Nepaisant to, kad oro linijų bendrovės mielai skraidina dviračius, ir keltuose yra tinkami įrenginiai dviračiams vežti (nors dviratininkų takai iki uostų ar iš jų bei jų ženklimas ne visada tinkami), geležinkelius valdančios įmonės atsisako leisti vežti dviračius tarptautiniais greitaisiais traukiniais.

4.3 Tačiau šios problemos sprendimo jau ieškoma — Europos Parlamentas didele balsų persvara 2007 m. sausio mėn. pareikalavo⁽¹⁶⁾, kad visi traukiniai Europoje turėtų įrengtą įvairios paskirties vietą, pvz., neigaliųjų vežimėliams, slidėms ir *dviračiams* vežti. Rekomenduojama, kad kiekviename Europos traukinyje, įskaitant ir tarptautinius greituosius traukinius, būtų numatytos vietos dviračiams vežti.

4.4 Dviračių eismo saugumas Europos valstybėse užtikrinamas labai skirtingai. Pirmiausia taip yra dėl to, kad kai kuriose valstybėse trūksta dviračių takų, ir dviratininkai turi važiuoti tuo pačiu keliu kaip ir automobiliai bei sunkvežimiai, važiuojantys 50 km/val., 80 km/val. ar dar greičiau. Tai neskatina žmonių važinėti dviračiais. Reikia skatinti, kad ir Europos lygmeniu būtų parengtos ir įgyvendintos atitinkamos saugaus eismo taisyklės, skirtos dviratininkams, jų transporto priemonėms, dviračių transporto infrastruktūrai ir kitiems eismo dalyviams.

4.5 Skiriasi ir esamos dviračių transporto infrastruktūros kokybė. Turistai dviratininkai nenorės keliauti į valstybes, kurias jie laiko nesaugiomis, jei jie įpratę prie saugesnės infrastruktūros savo šalyje. Rekomenduojama būtiniausias kokybės standartus (pvz., dviračių takų plotį, pritaikytą ir kitoms pedalinėms transporto priemonėms⁽¹⁷⁾, ženklimą) nustatyti tai dviračių transporto infrastruktūrai, kuri įrengiama naudojantis Europos subsidijomis, ir skirti subsidijas tokiais dviračių transporto infrastruktūrai vystyti, kuri jau pasiteisino kai kuriuose Europos miestuose ir valstybėse.

4.6 Nors kai kuriuos kelionių dviračiais skirtumus įvairiose Europos valstybėse ir miestuose lemia socialiniai, geografiniai, klimato ir kultūros ypatumai, pagrindinė skirtumų priežastis — transporto politika. Todėl labai svarbu keistis informacija, gera praktika ir rengti visuomenės informavimo kampanijas, skatinančias važinėti dviračiais. Rekomenduojama, kad Europos

⁽¹⁶⁾ Žr. <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2007-0005+0+DOC+XML+V0//EN>.

⁽¹⁷⁾ Pvz., dviviečiai dviračiai, sportiniai triračiai, aerodinaminiai dviračiai, kuriais važinėjama atsisolus ir dengti triračiai.

Komisija ir toliau subsidijuotų keitimąsi informacija ir gera praktika, taip pat siektų, kad dviračių transporto politiką (pvz., dviračių ir viešojo transporto suderinamumą) būtų privaloma integruoti į visus jos subsidijuojamus transporto projektus.

4.7 Važinėjimas dviračiu — tai populiarus užsiėmimas, kuris gali būti skatinamas kaip sveiko ir aplinką tausojančio gyvenimo būdo dalis, dviračių transporto politiką įtraukiant ir į kitas politikos sritis nei transportas. Dviračių transporto politiką rekomenduojama įtraukti vystant ne vien Europos transporto ir infrastruktūros politiką, bet ir teritorijų planavimo (ir ypač miestų plėtros), aplinkos, ekonomikos, sveikatos, mokymo ir švietimo politikos kryptis. Europos Komisija turėtų tinkamai organizuoti duomenų apie važinėjimą dviračiais Europoje stebėseną ir rinkimą bei skatinti mokslinių tyrimų metodų suderinimą.

5. Europos bendradarbiavimas plečiant *EuroVelo* trasų tinklą

5.1 *EuroVelo* — tai projektas, kurį 1995 m. inicijavo Europos dviratininkų federacija (EDF⁽¹⁸⁾). Siekiama išplėtoti 12 tarptautinių dviračių ilgųjų trasų Europoje — ir ES valstybėse narėse, ir už jų ribų. Bendras siūlomų trasų ilgis — 66 000 km. Trasoms daugiausia naudojamos esamos vietinės ir regioninės trasos. Visą žemyną apimančio projekto perspektyva ir Europos dviračių trasų tinklo vizija — tai svarbiausi privalumai, išryškėję pradėjus rengti projektą.

5.2 Tai paskatino vietos, regionines ir nacionalines valdžios institucijas bendradarbiauti kuriant tarptautines ilgąsias dviračių trasas. Praėjusiais metais buvo atidaryta *EuroVelo 6*, besitęsianti nuo Atlanto vandenyno iki Juodosios jūros. INTERREG fondai suvaidino esminį vaidmenį kuriant šias trasas. Tą patį galima pasakyti ir apie Šiaurės jūros dviračių trasą, kuri buvo baigta įrengti kaip INTERREG projektas 2006 m. pabaigoje, ją EDF laiko *EuroVelo 12*.

5.3 Pagrindinė *EuroVelo* idėja — išvystyti ir palaikyti pripažintą Europos dviračių trasų tinklą kaip TEN (transeuropinis tinklas), panašų į geležinkelių ir kelių tinklą. Aišku, šito siekiama ne tiek kaip Europos transporto politikos tikslo, bet labiau dėl turizmo ir regioninės plėtros Europoje. Be ilgalaikio vadova-

vimo, trasų koordinavimo ir informavimo, kitas svarbus tikslas yra tolesnė tinklo plėtra. 2002 m. buvo paskelbtos gairės visais esminiais *EuroVelo* trasų kūrimo aspektais, ir tai pasirodė esant labai naudinga užkertant kelią netinkamoms investicijoms. Europos Komisija turėtų toliau subsidijuoti *EuroVelo* trasų kūrimą, siekiant užbaigti Europos dviračių trasų tinklą (TEN).

5.4 Šiaurės jūros dviračių grupės partneriai dar nepadarė galutinių išvadų, kaip užtikrinti trasos tęstinumą ateityje, jos valdymą ir daugelio projekto dalyvių (maždaug 70 regionų aštuoniuose valstybėse) bendradarbiavimą. Šis klausimas taip pat svarbus, atsižvelgiant į kitas tarptautines ilgąsias dviračių trasas, kurios buvo įrengtos projektų lėšomis (dažnai 50 proc. lėšų skirdavo ES), dėl kurių bendradarbiavimo ir bendros rinkodaros dar nepriimtas joks sprendimas.

5.5 Vienas iš plačiai svarstytų galimų problemos sprendimų, sekant nacionalinių organizacijų pavyzdžiu, — pavesti Europos organizacijai, pvz., Europos dviratininkų federacijai vadovauti, koordinuoti trasas ir administruoti jas, kai bus baigti infrastruktūros ir ženklavimo darbai. Pasak EDF, ilgalaikė trasų kokybės priežiūra, kai jos jau bus sukurtos, yra esminis klausimas, kurį reikia spręsti tarptautiniu, Europos lygmeniu. Europos Komisijai remiant, reikėtų kuriai nors Europos organizacijai pavesti *EuroVelo* projektų administravimą bei sekretoriato darbą ir perimti įvairias esamas Europos dviračių trasas. Taip siekiama užtikrinti infrastruktūros (įskaitant ženklimą) nuolatinę priežiūrą ir centralizuotą informacijos (įskaitant tą, kur galima gauti pagalbą, jei dviratis sugenda ar susiklosto kritiška padėtis) teikimą dviratininkams. Kaip ir daugeliui kitų Europos iniciatyvų ir bendradarbiavimo projektų, bus reikalinga ES finansinė parama.

5.6 Nors Europos dviratininkų federacijos ištekliai riboti, ji aktyviau dalyvavo *EuroVelo* projekte, kad rastų šios problemos sprendimą ir jį įgyvendintų. Tai apima bendradarbiavimą toliau vystant ženklavimo sistemą *EuroVelo 6* projektui, kad ši būtų nedviprasmiška ir galėtų būti pritaikoma visose valstybėse, taip pat pastangas, kad šią ženklavimo sistemą pripažintų UNECE⁽¹⁹⁾. Ženklavimo sistema, kurią nustatė EDF *EuroVelo 6* partnerių grupei, turi būti pripažinta oficialiai ir skatinamas jos įdiegimas.

2007 m. balandžio 25 d., Briuselis.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

Pirmininkas

Dimitris DIMITRIADIS

(18) Žr. http://www.ecf.com/14_1.

(19) Žr. <http://www.unece.org/trans/main/welcwp1.html>.