



Izdevums
latviešu valodā

Informācija un paziņojumi

61. gadagājums
2018. gada 25. jūlijs

Saturs

I Rezolūcijas, ieteikumi un atzinumi

ATZINUMI

Eiropas ekonomikas un sociālo lietu komiteja

EESK 534. plenārsesija – Sastāva atjaunošanas sesija, 18.4.2018.–19.4.2018.

2018/C 262/01	Eiropas ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Eiropas sociālo tiesību pilāra finansējums” (pašiniciatīvas atzinums)	1
2018/C 262/02	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Stratēģija <i>LeaderSHIP 2020</i> kā redzējums jūrniecības tehnoloģiju nozarē – virzībā uz inovatīvu, ilgtspējīgu un konkurētspējīgu jūrniecības nozari 2020. gadā” (pašiniciatīvas atzinums)	8
2018/C 262/03	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Rietumbalkānu ekonomiskā un sociālā kohēzija un Eiropas integrācija: uzdevumi un prioritātes” (izpētes atzinums)	15
2018/C 262/04	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Labāka regulējuma programmas noslēgšana: labāki risinājumi – labāki rezultāti” [<i>COM(2017) 651 final</i>] (pašiniciatīvas atzinums)	22

III Sagatavošanā esoši tiesību akti

EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJA

EESK 534. plenārsesija – Sastāva atjaunošanas sesija, 18.4.2018.–19.4.2018.

2018/C 262/05	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei un Eiropas Centrālajai bankai "Turpmāki pasākumi ekonomiskās un monetārās savienības izveides pabeigšanai: ceļvedis" (COM(2017) 821 final), par tematu "Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei un Eiropas Centrālajai bankai "Jauni budžeta instrumenti stabilai eurozonai Savienības sistēmas ietvaros" (COM(2017) 822 final), par tematu "Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei un Eiropas Centrālajai bankai "Par Eiropas ekonomikas un finanšu ministra amatu" (COM(2017) 823 final), par tematu "Priekšlikums Padomes direktīvai, ar ko nosaka noteikumus par fiskālās atbildības un vidējā termiņa budžeta ievirzes stiprināšanu dalībvalstīs" (COM(2017) 824 final – 2017/0335 (CNS)) un par tematu "Priekšlikums Padomes regulai par Eiropas Monetārā fonda izveidi" (COM(2017) 827 final – 2017/0333 (APP)) . . .	28
2018/C 262/06	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par ieguldījumu brokeru sabiedrību prudenciālās uzraudzības prasībām un grozījumiem Regulā (ES) Nr. 575/2013, (ES) Nr. 600/2014 un (ES) Nr. 1093/2010" (COM(2017) 790 final – 2017/0359 (COD)) un par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par ieguldījumu brokeru sabiedrību prudenciālo uzraudzību un grozījumiem Direktīvās 2013/36/ES un 2014/65/ES" (COM(2017) 791 final – 2017/0358 (COD))	35
2018/C 262/07	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Priekšlikums Padomes ieteikumam par Eiropas satvaru kvalitatīvai un rezultatīvai mācekļībai" (COM(2017) 563 final – 2017/0244 (NLE))	41
2018/C 262/08	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Eiropas Parlamenta un Padomes regula, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1073/2009 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum" (COM(2017) 647 final – 2017/0288 (COD))	47
2018/C 262/09	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Padomes Direktīvu 92/106/EEK par kopīgu noteikumu ieviešanu dažiem kombinētā kravas transporta veidiem starp dalībvalstīm" (COM(2017) 648 final – 2017/0290 (COD))	52
2018/C 262/10	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par "tīro" un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu" (COM(2017) 653 final – 2017/0291(COD))	58
2018/C 262/11	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2009/73/EK par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz dabasgāzes iekšējo tirgu" (COM(2017) 660 final – 2017/0294 (COD))	64
2018/C 262/12	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Virzība uz alternatīvo degvielu visplašāko izmantošanu – Rīcības plāns par alternatīvo degvielu infrastruktūru saskaņā ar Direktīvas 2014/94/ES 10. panta 6. punktu, ietverot valstu politikas regulējumu novērtējumu saskaņā ar Direktīvas 2014/94/ES 10. panta 2. punktu" (COM(2017) 652 final)	69

2018/C 262/13	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Mazemisiju mobilitātes realizācija. Eiropas Savienība, kas sargā mūsu planētu, dod iespējas saviem patērētājiem un aizsargā savus ražotājus un darba ņēmējus” (COM(2017) 675 final)	75
2018/C 262/14	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Paziņojums par Eiropas enerģētiku nostiprināšanu” (COM(2017) 718 final)	80
2018/C 262/15	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai, Reģionu komitejai un Eiropas Investīciju bankai “Trešais ziņojums par Enerģētikas savienības stāvokli” (COM(2017) 688 final) . . .	86
2018/C 262/16	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko izveido satvaru ārvalstu tiešo ieguldījumu Eiropas Savienībā izvērtēšanai” (COM(2017) 487 final – 2017/0224 (COD))	94
2018/C 262/17	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “ES rīcības plāns 2017.–2019. gadam. Vīriešu un sieviešu darba samaksas atšķirības likvidēšana” (COM(2017) 678 final) . . .	101

I

(Rezolūcijas, ieteikumi un atzinumi)

ATZINUMI

EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJA

EESK 534. PLENĀRSESĪJA – SASTĀVA ATJAUNOŠANAS SESIJA, 18.4.2018.–19.4.2018.

Eiropas ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Eiropas sociālo tiesību pīlāra finansējums”

(pašiniciatīvas atzinums)

(2018/C 262/01)

Ziņotāja: **Anne DEMELENNE**

Pilnsapulces lēmums	15.2.2018.
Juridiskais pamats	Reglamenta 29. panta 2. punkts Pašiniciatīvas atzinums
Atbildīgā specializētā nodaļa	Ekonomikas un monetārās savienības, ekonomiskās un sociālās kohēzijas specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sa- nāksmē	26.3.2018.
Pieņemts plenārsesijā	19.4.2018.
Plenārsesija Nr.	534
Balsojuma rezultāts (par / pret / atturas)	155/3/4

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. Eiropas sociālo tiesību pīlāra (turpmāk – “sociālais pīlārs”) principiem un vajadzībai tos īstenot, kā arī Ilgtspējīgas attīstības programmas 2030. gadam īstenošanai vajadzētu būt par vienu no galvenajiem virzieniem sarunās par nākamo daudzgadu finanšu shēmu laikposmam pēc 2020. gada.

1.2. Lai īstenotu sociālo pīlāru, būs nepieciešami uzlabojumi dalībvalstīs. Sociālo rezultātu pārskatā, kas sagatavots kopā ar pīlāru, norādītas nepilnības un būtiskas atšķirības visā Eiropas Savienībā. Lai novērstu šīs nepilnības, būs nepieciešama apņemšanās visos līmeņos, ietverot dalībvalstis, sociālos partnerus un pilsoniskās sabiedrības pārstāvjus. Tam būs vajadzīga arī stabila budžeta bāze, ieguldījumi un kārtējie izdevumi. Būtu jāapsver, kā tas tiks finansēts.

1.3. Izdevumu vajadzības īpaši lielas ir valstīs ar zemākiem ienākumiem un valstīs, kas pēdējos gados cietušas no ienākumu samazināšanās. Visas valstis saskaras ar noteikta līmeņa ierobežojumiem, ko paredz ES noteikumi par budžetu un parāda līmeni. Iespēja tērēt vairāk var tikt radīta pašās dalībvalstīs un ar dažādu ES līmeņa programmu palīdzību.

1.4. Ja ir ieviesti atbilstoši reglamentējošie noteikumi, dažās jomās – piemēram, digitālās piekļuves paplašināšanā – palīdzēt var privātā sektora ieguldījumi. Tomēr ar privātā sektora ieguldījumiem nepietiks, un ar tiem nevar novērst sociāli vājāko personu atstumtību, kas sociālajā pilārā tiek uzskatīta par svarīgu jautājumu.

Publiskos ieguldījumus dalībvalstīs var stimulēt, atsaucoties uz “publisko ieguldījumu zelta likumu” ar sociālu mērķi, kas ļautu palielināt budžeta noteikumu elastību ⁽¹⁾ nolūkā sasniegt Eiropas sociālo tiesību pilāra mērķus.

1.5. Lielākus publiskos ieguldījumus var atbalstīt arī ar pašreizējiem ES instrumentiem, it īpaši Eiropas strukturālajiem un investīciju fondiem (ESI fondiem), kurus var precīzāk vērst uz sociālajā pilārā izvirzītajiem mērķiem. Publiskos ieguldījumus var atbalstīt arī Eiropas Investīciju banka, kurai palīdz Eiropas Stratēģisko investīciju fonds (ESIF), kas pēdējos gados ir ļāvis tai saglabāt savu kredītu līmeni. Šim atbalstam būtu skaidri jāaptver ar sociālo pilāru saistītie mērķi atbilstoši tā uzdevumam.

1.6. Atbilstoša nodokļu politika, tostarp efektīva cīņa pret krāpšanu nodokļu jomā, nodokļu apiešanu un agresīvu nodokļu plānošanu, ļautu dalībvalstīm un ES piesaistīt papildu līdzekļus, kurus ieguldīt sociālā pilāra finansēšanā. Lai nodrošinātu papildu finansējuma efektīvu izmantošanu, ir jāīsteno rīcības programmas un ceļveži par sociālā pilāra īstenošanu – neatņemama Eiropas pusgada daļa, it īpaši valsts reformu programmu un konverģences programmu izstrādē. Šajā saistībā Eiropas Savienībai vajadzētu arī meklēt jaunus līdzekļu avotus tās pašu resursu palielināšanai.

1.7. Lai īstenotu sociālo pilāru, visos dažādajos līmeņos – Eiropas iestādēs, dalībvalstīs, reģionālajās un vietējās pašvaldībās – ir nepieciešama attiecīgo ieinteresēto personu, kā arī sociālo partneru un citu pilsoniskās sabiedrības ieinteresēto personu aktīva ieinteresētība, atbildība un līdzdalība.

2. Vispārīga informācija

2.1. Eiropas sociālo tiesību pilārs, ko 2017. gada 17. novembrī pasludināja un parakstīja Eiropas Savienības Padome, Eiropas Parlaments un Eiropas Komisija, ir paredzēts kā pasākums ar mērķi stiprināt sociālās tiesības un radīt pozitīvu ietekmi uz cilvēku dzīvi īstermiņā un vidējā termiņā. Rezultātu sasniegšana sociālā pilāra jomā ir kopīga ES, tās dalībvalstu un sociālo partneru apņemšanās un atbildība.

2.2. Tas atspoguļo 27 dalībvalstu vadītāju apliecinājumu tam, ka ekonomiskā un sociālā nedrošība ir prioritārā kārtā risināma problēma ⁽²⁾. Iemesli sociālā pilāra īstenošanas steidzamībai ir sliktie ekonomiskie un sociālie rādītāji daudzās valstīs kopš 2008. gada, jaunas iespējas un jaunas problēmas, kas izriet no globalizācijas, klimata pārmaiņām, liela mēroga migrācijas, digitalizācijas un sabiedrības novecošanas, finanšu un ekonomikas krīzes laikā pieaugušās ekonomiskā un sociālā līmeņa atšķirības Eiropas Savienībā un politiskie notikumi daudzās valstīs, kuri rada draudus turpmākajai Eiropas vienotībai un kohēzijai. Jaunievelētais Eiropas Komisijas priekšsēdētājs 2014. gada oktobrī norādīja Eiropas Parlamentam, ka Eiropas Savienībai “sociālais triju A reitings” ir “tikpat svarīgs mērķis kā triju A reitings ekonomikas un finanšu jomā” ⁽³⁾. Ir skaidrs, ka šāda mērķa sasniegšana prasīs atbildības uzņemšanos visos ES līmeņos. Paredzams, ka, izpildot šo mērķi, tiks uzlabota kohēzija, politiskā un sociālā stabilitāte un ekonomikas sniegums, neaizmirstot par automātisko stabilizatoru nozīmi ekonomikas satricinājumu gadījumā.

2.3. Kā atzinusi EESK ⁽⁴⁾, sociālais pilārs ir politiska nodomu deklarācija, jo vēl joprojām trūkst skaidru vadlīniju tā īstenošanai. Šajā ziņā pilārs joprojām ir nepilnīgs, un nav atzītas jaunās tiesības un pienākumi. Spēcīgas ekonomikas un taisnīgas nodokļu politikas kontekstā ar Eiropas Savienības atbalstu jānodrošina pienācīgi finanšu resursi dalībvalstu līmenī. Tas būs svarīgs aspekts sociālā pilāra īstenošanai.

⁽¹⁾ “Gūtās atziņas, kā novērst taupības politikas seku smagumu Eiropas Savienībā”, 1.6. punkts, vēl nav publicēts; “Eurozonas ekonomikas politika (2018)”, 1.8. un 3.6. punkts, vēl nav publicēts (OV C 327, 12.11.2013., 11. lpp.); “2018. gada izaugsmes pētījums”, 1.4. punkts, vēl nav publicēts (OV C 226, 16.7.2014., 21. lpp.).

⁽²⁾ Buklets “Eiropas sociālo tiesību pilārs”, 6. lpp. (ISBN 978-92-79-74092-3).

⁽³⁾ http://europa.eu/rapid/press-release_SPEECH-14-1525_lv.htm

⁽⁴⁾ OV C 81, 2.3.2018., 145. lpp.

2.4. Eiropas Komisijai 2018. gada maijā jāiesniedz savi priekšlikumi nākamajai daudzgadu finanšu shēmai (DFS). Ir svarīgi, lai sociālais pilārs, tāpat kā ANO ilgtspējīgas attīstības mērķi, būtu viens no galvenajiem virzieniem Eiropas iestādēm un dalībvalstīm nākamā, no 2020. gada piemērojamā, ES ilgtermiņa budžeta sagatavošanā.

2.5. Pienācīga sociālā pilāra īstenošana būs atkarīga no atbilstošām politikas reformām dalībvalstīs, piemēram, ar mērķi radīt atbilstošus mehānismus kvalitatīvu darbvietu radīšanai, prasmju uzlabošanai un publisko resursu efektīvas izmantošanas nodrošināšanai. EESK saskaņā ar saviem iepriekšējiem atzinumiem atbalsta strukturālās reformas, kas vērstas uz sociālo un ekonomisko attīstību: vairāk un labākām darbvietām, ilgtspējīgu izaugsmi, pārvaldes un iestāžu kvalitāti, kā arī vides ilgtspēju⁽⁵⁾. Nebūtu vēlams visām dalībvalstīm piemērot vienādu pieeju; šādām reformām būtu jāatbilst konkrētās valsts vajadzībām, tām būtu jāskan ar valstu reformu programmām, kas paredzētas labklājības uzlabošanai, un tām būtu nepieciešams demokrātisks atbalsts⁽⁶⁾.

2.6. Pienācīgai sociālā pilāra īstenošanai būs nepieciešama arī pieejamo finanšu resursu stiprināšana⁽⁷⁾. Pašlaik ES izdevumi sociālajā jomā veido aptuveni tikai 0,3 % no Eiropas Savienības publiskā sektora sociālo izdevumu kopsummas, no kuras lielu daļu nodrošina dalībvalstu budžeti⁽⁸⁾. Apvienotās Karalistes aiziešanai no ES būs liela ietekme uz ES budžetu. EESK uzsver, ka sociālās politikas īstenošanai ir jāpiešķir pietiekami daudz līdzekļu. Komiteja atbalsta Eiropas Parlamenta prasību – līdz 1,3 % no NKI palielināt ES izdevumu ierobežojumu, kas patlaban noteikts 1 % apmērā⁽⁹⁾, un uzskata, ka ES pašu resursu palielināšana, piemēram, palielinot PVN, sociālajā kontekstā būtu īpaši netaisnīga. EESK arī uzsver, ka nepieciešams novirzīt vairāk resursu kohēzijas politikas atbalstam, strādājošo un iedzīvotāju atbalstam kopumā. Īpaša uzmanība tiks veltīta darba ņēmēju prasmju apguvei kā ekonomikas stiprināšanas avotam. Vienlaikus EESK piekrīt, ka finansējuma palielinājumam nevajadzētu aprobežoties tikai ar drošību, aizsardzību un ārējo robežu kontroli. Eiropas Sociālais fonds ir svarīgs konverģences virzītājspēks, un EESK atkārtoti uzsver: lai risinātu nākotnes problēmas, nākamajā daudzgadu finanšu shēmā, kas paredzēta laikposmam pēc 2020. gada, tā finansējumu nevajadzētu samazināt⁽¹⁰⁾.

2.7. Sociālo rezultātu pārskats, kas publicēts kopā ar Eiropas Komisijas sniegto sociālā pilāra izklāstu⁽¹¹⁾, ir paredzēts kā rīks, ar kuru pārraudzīt progresu virzībā uz taisnīgāku Eiropu ar spēcīgāku sociālo dimensiju. Tas ir kritizēts par dažu rādītāju izvēli, par laika posmiem, ko izmanto salīdzināšanai, un dažos gadījumos par pavadošajām interpretācijām⁽¹²⁾. EESK iepriekš ir vairākkārt aicinājusi to uzlabot⁽¹³⁾.

2.8. Dažos gadījumos ir izmantoti acīmredzami neatbilstoši rādītāji. Tas attiecas uz progresu vīriešu un sieviešu atalgojuma un nodarbinātības atšķirību samazināšanā. Abi dzimumi ir cietuši no darba laika samazināšanās, bet vīriešiem tā ir lielāka nekā sievietēm, tāpēc mazāka atšķirība (rādītājs, kas izmantots rezultātu pārskatā) neatspoguļo skaidru uzlabojumu. Turklāt laikposmi progresa novērtēšanai ir atšķirīgi, dažreiz tikai viens gads, bet dažreiz arī ilgāks laikposms, kas sākas pirms krīzes, kura izcēlās 2008. gadā. Ilgtermiņa tendenču norādīšanai garāks laikposms ir piemērotāks. Laika gaitā rādītāji ir arī elastīgi jāinterpretē un jāpielāgo, izmantojot gūto pieredzi un datus no tādiem avotiem kā *Eurofound*. Lai

⁽⁵⁾ Piemēram, darījumdarbības vides uzlabošana, finansējums uzņēmumiem un pētniecības un izstrādes izdevumiem; uzņēmumu, nozaru un tautsaimniecības produktivitātes paaugstināšana; atbalsts labas kvalitātes un augstāk atalgotu darbvietu izveidei un vienlaicīgi centieni samazināt pagaidu un nestabilu, zemāk atalgotu darbvietu skaitu; koplīgumu slēgšanas un tajā nodrošināmās sociālo partneru autonomijas, kā arī vietējā, reģionālā un Eiropas līmeņa sociālā dialoga stiprināšana; publiskās pārvaldes iestāžu reformas ar mērķi paaugstināt to efektivitāti, lai tās spētu labāk veicināt ekonomisko un sociālo attīstību un kļūtu sabiedrībai pārredzamākas; atbalsts kvalitatīvam darba ņēmēju izglītības un apmācības sistēmām ar mērķi visām sociālajām grupām nodrošināt vienlīdzīgas iespējas un pozitīvus rezultātus.

⁽⁶⁾ "Atbalsts strukturālajām reformām dalībvalstīs", 3.9. punkts, vēl nav publicēts.

⁽⁷⁾ OV C 81, 2.3.2018., 145. lpp.

⁽⁸⁾ Pārdomu dokuments par Eiropas sociālo dimensiju, 24. lpp.

⁽⁹⁾ Eiropas Parlamenta 2018. gada 14. marta rezolūcija par nākamo DFS: Parlamenta nostājas sagatavošana attiecībā uz DFS laikposmam pēc 2020. gada (2017/2052(INI)), līdzreferenti: *Jan Olbrycht, Isabelle Thomas*, 14. punkts.

⁽¹⁰⁾ OV C 81, 2.3.2018., 145. lpp.; OV C 81, 2.3.2018., 131. lpp.

⁽¹¹⁾ <https://composite-indicators.jrc.ec.europa.eu/social-scoreboard/#>

⁽¹²⁾ Galgoczi, B. et al, "The Social Scoreboard Revisited", ETUI, 2017.

⁽¹³⁾ OV C 81, 2.3.2018., 145. lpp.

rādītājus pārskatītu un atjauninātu, būtu vajadzīga atklāta diskusija, kurā tiktu iesaistīti sociālie partneri un citas pilsoniskās sabiedrības ieinteresētās personas.

2.9. Neraugoties uz iebildēm, progresa ziņojums ļauj saprast, kas vēl jāpaveic, lai izvirzītie mērķi tiktu sasniegti. Tajā parādītas neatbilstības visās dalībvalstīs un būtiskas līmeņu atšķirības starp dalībvalstīm, kas var izraisīt sociālās nevienlīdzības palielināšanos. Pieņemams ienākumu, dzīves standartu, sociālā nodrošinājuma, labklājības nodrošināšanas, iegūtās izglītības un digitālās piekļuves līmenis nav pilnībā sasniegts visās dalībvalstīs.

2.10. Skaitļi par nodarbinātības un bezdarba līmeņiem liecina par atšķirību apjomu. Nodarbinātības līmenis Grieķijā ir 56 %, bet Zviedrijā tas sasniedz 81 %. Bezdarba līmenis Grieķijā ir 23 %, bet Vācijā – 4 %, kas ir zemākais līmenis Eiropas Savienībā. Šie rezultātu pārskata skaitļi liecina par lielām atšķirībām sociālajos apstākļos visā ES, un neizmantojot potenciāla līmenis dažās valstīs ir daudz augstāks nekā citās.

2.11. Daudzi citi rādītāji norāda tajā pašā virzienā. Piemēram, izglītību priekšlaicīgi pametušo proporcija Spānijas iedzīvotāju vidū vecumā no 18 līdz 24 gadiem sasniedz 20 %, bet Horvātijā – mazāk nekā 3 %. Šis pēdējais skaitlis ir arī maldinošs rādītājs par jauniešu vispārējo stāvokli: jauniešu bezdarba līmeņa rādītājs liecina, ka Horvātijā ir viena no sliktākajām situācijām Eiropas Savienībā. Nabadzības riskam pakļauto iedzīvotāju īpatsvars Bulgārijā sasniedz 40 % salīdzinājumā ar ES vidējo rādītāju 23 %.

2.12. NEET⁽¹⁴⁾ rādītājs (15–24 gadus veci jaunieši, kas nemācās, nestrādā un neapgūst arodu) svārstās no 20 % Itālijā līdz mazāk nekā 5 % Nīderlandē. Aktivizēšanas atbalstu (kas ietver apmācību, nodarbinātības veicināšanas pasākumus un līdzīgus pasākumus) saņem 54 % no tiem, kuri vēlas strādāt Dānijā, bet mazāk nekā 3 % no tiem, kuri vēlas strādāt Bulgārijā.

2.13. No 0 līdz 3 gadus veco bērnu īpatsvars pilna laika bērnu aprūpes iestādē svārstās no 1,1 % Slovākijā līdz vairāk nekā 77 % Dānijā. Par neapmierinātām veselības aprūpes vajadzībām, kas parasti rodas finansiālo ierobežojumu dēļ, ir ziņots vairāk nekā 12 % apmērā Igaunijā un Grieķijā, savukārt Austrijā tās ir minimālas.

2.14. Visā ES kopumā 44 % iedzīvotāju nav pietiekamu digitālo prasmju, sākot no 74 % Bulgārijā līdz 14 % Luksemburgā.

2.15. Tādējādi sociālā pīlāra īstenošana daudziem iedzīvotājiem uzlabotu sociālos un darba tirgus apstākļus, līdz ar to uzlabojot arī ES ekonomisko potenciālu. Tas nozīmē augšupvērstu konverģenci valstīm, kuras pašlaik atpaliek attīstībā. Daži rādītāji liecina par uzlabojumiem pēdējo gadu laikā, taču ne visi, un pat šai gadījumā joprojām vērojamas lielas atšķirības.

2.16. Sociālā pīlāra īstenošana būs milzīgs izaicinājums, kas prasa apņemšanos no Eiropas Savienības dalībvalstīm un atbalstu no Eiropas Savienības. Tas prasīs arī sociālo partneru pilnīgu iesaistīšanos un viņu kopīgas rīcības sekmēšanu un veicināšanu – sevišķi koplīgumu slēgšanā un to tvēruma uzlabošanā –, it īpaši saistībā ar nodarbinātības drošību, darba kvalitāti un atalgojuma nosacījumiem, kā arī drošību un veselības aizsardzību darbā. Būtiski palīdzēt var arī pilsoniskās sabiedrības organizācijas ar savu pieredzi un zināšanām par problēmām. Arī privātie uzņēmumi var sniegt nozīmīgu ieguldījumu ar publiskā un privātā sektora partnerību starpniecību un ieguldījumiem prasmju un kvalifikāciju attīstībā uzņēmumos.

3. Politikas jomas

3.1. Turpmākie īstenošanas pasākumi var ietvert jaunus leģislatīvus un neleģislatīvus pasākumus, tostarp nodrošinot jau pieņemtās politikas reālu īstenošanu dalībvalstīs un izmantojot gan Eiropas pusgadu, gan no šā procesa izrietošos konkrētām valstīm adresētos ieteikumus⁽¹⁵⁾. Lai sekmīgi īstenotu šīs iniciatīvas, ļoti svarīgi ir iesaistīt sociālos partnerus visos līmeņos.

⁽¹⁴⁾ Not in education, employment or training, NEET.

⁽¹⁵⁾ OV C 81, 2.3.2018., 145. lpp.

3.2. Konkrētām valstīm 2015. gadā un/vai 2016. gadā adresētie ieteikumi aptver sociālajā pilārā minētās jomas, jo īpaši attiecībā uz pensijām, sabiedriskajiem pakalpojumiem, sociālo aprūpi, veselības aprūpi, bērnu aprūpi, mājokli, prasmju uzlabošanu, aktīvu darba tirgus politiku un izglītību.

3.3. Tomēr, lai šādiem ieteikumiem būtu nozīme, to pamatā jābūt pieņemumam, ka būs pieejams nepieciešamais finansējums. Pozitīvu lomu šeit var uzņemties ES, izmantojot savas dažādās programmas un elastīgus noteikumus par valstu budžetu un valsts parāda līmeni.

3.4. Ieguldījumu un finanšu jautājumi dažādos veidos rodas visās jomās, ko aptver sociālais pilārs. Sociālo rezultātu pārskats arī palīdz pierādīt vajadzību ieguldīt konkrētās jomās visās dalībvalstīs, jo īpaši dalībvalstīs ar zemiem ienākumiem. Tāpēc sociālā pilāra finansēšana ir saistīta ar makroekonomikas politikas jautājumiem, ar tādu ekonomikas pārvaldības politiku, kas orientēta uz sociālo konvergenci, nevis sociālajām atšķirībām, ar diskusijām par eurozonas pārvaldību un ar ieguldījumu – tostarp sociālo ieguldījumu – veicināšanas politiku.

3.5. EESK jau ir norādījusi uz daudzējādo pozitīvo ietekmi, ko rada pārdomāti plānoti, efektīvi un lietderīgi uz nākotni vērsti sociālie ieguldījumi, kuri, kā apstiprināts Eiropas Komisijas Sociālo ieguldījumu paketē, būtu jāuzskata nevis par izdevumiem, bet gan par ieguldījumiem Eiropas izaugsmē un nodarbinātības potenciālā. EESK pauž nožēlu, ka nav izdarīts nekas vairāk, lai efektīvi īstenotu šos mērķus. Sociālie ieguldījumi laika gaitā sniedz ekonomiskos un sociālos ieguvumus, palielinot nodarbinātību vai strādājošo ienākumus, uzlabojot veselības aprūpi, mazinot bezdarbu, nodrošinot labāku izglītību, samazinot nabadzību un sociālo atstumtību utt. Tie arī palielina iedzīvotāju labklājību un vienlaikus stimulē ekonomiku, nodrošinot kvalificētāku darbaspēku, lielāku ražīgumu un nodarbinātību. Šādi ieguldījumi, īpaši tie, kas veicina ilgtspējīgu izaugsmi, sekmēto arī iedzīvotāju prasmju un kvalifikāciju uzlabošanu, palielinātu viņu iespējas sabiedrībā un darba tirgū, kā arī stimulētu ekonomiku, palīdzot ES pārvarēt krīzi un kļūt spēcīgākai. Turklāt tas nodrošinātu valsts līdzekļu efektīvāku un lietderīgāku izmantošanu, tādējādi radot ietaupījumu publiskajos budžetos vidēja termiņa un ilgtermiņa⁽¹⁶⁾ finanšu ziņā. EESK ir arī norādījusi uz ilgtermiņa izmaksām, kas izriet no bezdarbības un neieguldīšanas sociālajā jomā. Šajā saistībā EESK ir arī uzsvērusi, ka ir jāiegulda stabilās sociālā nodrošinājuma sistēmās, jo tās darbojas arī kā automātiski stabilizatori⁽¹⁷⁾.

3.6. Sociālajā pilārā ir jautājumi, kurus nevar risināt bez papildu ieguldījumiem vai kārtējiem izdevumiem: tiesības uz kvalitatīvu un iekļaujošu izglītību, apmācību un mūžizglītību; atbalsts darba meklēšanā; dzimumu līdztiesības uzlabošana un vīriešu un sievietes darba samaksas atšķirību samazināšana; strādājošo nabadzības novēršana; aprūpes pakalpojumu pieejamība; agrīna pirmsskolas izglītība par pieņemamu cenu; pienācīga sociālā aizsardzība; pienācīgi bezdarbnieku pabalsti; pensijas, kas nodrošina pienācīgu ienākumu līmeni; cilvēka cienīga dzīve vecumdienās; kvalitatīva profilaktiskā un ārstnieciskā veselības aprūpe par pieņemamu cenu; cenas ziņā pieņemami ilgtermiņa aprūpes pakalpojumi; labas kvalitātes sociālais mājoklis vai palīdzība mājokļa nodrošināšanā; pieeja ūdensapgādes, sanitārijas, energoapgādes, transporta un finanšu pakalpojumiem un digitālajiem sakariem.

3.7. Galvenie ekonomiskai un sociālai izaugsmei paredzēto ES līdzekļu avoti ir Eiropas strukturālie un investīciju fondi (ESI fondi), Jaunatnes nodarbinātības iniciatīva (JNI), konkurētspējas programmas un Eiropas Stratēģisko investīciju fonds (ESIF). Ieguldījumi var tikt iegūti arī no dalībvalstu budžetiem un privātajiem avotiem.

3.8. Eiropas strukturālie un investīciju fondi ir vissvarīgākais avots ar sarežģītiem ieguldījumu pārraudzībai un novērtēšanai paredzētiem procesiem, kas vienā no iepriekšējiem EESK atzinumiem norādīts kā līdzeklis, ar kuru panākt lielākus ieguldījumus reālajā ekonomikā. Šie fondi ir palīdzējuši palielināt publiskā sektora ieguldījumus valstīs ar zemākiem ienākumiem, taču tie nav bijuši pietiekami, lai kompensētu no citiem avotiem iegūto ieguldījumu samazināšanos vai nodrošinātu strauju ekonomisko un sociālo līmeņu konvergenci. Ir svarīgi nodrošināt, ka šie līdzekļi tiek stiprināti un palielināti, lai atbalstītu centienus īstenot sociālo pilāru. EESK atkārtoti pauž atbalstu ESI fondu noteikumu pārskatīšanai un to ieguldījuma efektivitātes un lietderības novērtējuma uzlabošanai⁽¹⁸⁾.

3.9. Ir iespējams panākt, ka ieguldījuma mērķis ir saskaņā ar sociālā pilāra mērķiem gan veikto darbību, gan nosacījumu ziņā, lai nodrošinātu godīgu nodarbinātības praksi un atbalstu citādi izslēgtām grupām.

⁽¹⁶⁾ OV C 125, 21.4.2017., 10. lpp.

⁽¹⁷⁾ OV C 226, 16.7.2014., 21. lpp.

⁽¹⁸⁾ OV C 303, 19.8.2016., 94. lpp.

3.10. ESIF nodrošina garantiju Eiropas Investīciju bankai (EIB), ļaujot tai saglabāt kredītu līmeņus, kas pretējā gadījumā būtu samazināti. Tas, tāpat kā EIB projekti kopumā, var atbalstīt projektus, kas atbilst sociālajam pilāram. Dažos gadījumos tas tiek darīts (atbalstot sociālo uzņēmējdarbību un dažus veselības un sociālās aprūpes pakalpojumus). Ir vērojama nosliece uz tipiskākiem komerciāliem projektiem tā, ka sociālie pabalsti ir blakusprodukts, nevis mērķis.

3.11. EESK ir aicinājusi pastiprināt sociālo dimensiju ESIF izmantošanā, piemēram, izglītībā, apmācībā un profesionālajā apmācībā prasmju apgūšanai un mūžizglītībā, attīstot kultūras un radošās nozares, inovācijas veselības aprūpē un medicīnā, sociālos pakalpojumus, sociālos mājokļus un bērnu aprūpi, tūrismu un vides aizsardzības infrastruktūru. Ar Investīciju plānu Eiropai būtu noteikti jāatbalsta COP 21 saistības⁽¹⁹⁾.

3.12. Pārāk mazs ir uzsvars arī uz tādu projektu novērtēšanu un pārraudzību, kas attiecas uz nodarbinātības nosacījumiem, nelabvēlīgā situācijā esošu grupu iekļaušanu un ieguldījumiem sociālo pakalpojumu fiziskajā infrastruktūrā.

3.13. Sākotnēji bija apņemšanās ESIF resursu piešķiršanā izvairīties no jebkādiem ģeogrāfiskiem apsvērumiem, un vairākas valstis ar zemākiem ienākumiem saņem ļoti maz, neskatoties uz acīmredzami augstajiem vajadzību līmeņiem. Ar atbilstošām noteikumu izmaiņām var panākt, ka otrajā darbības posmā prioritāte tiek piešķirta mazāk attīstītajām valstīm.

3.14. Finansējums sociālā pilāra īstenošanai lielā mērā būs atkarīgs no dalībvalstu līmenī pieejamajiem resursiem. Turpmākajos gados tas prasīs valsts budžeta finansējumu gan ieguldījumiem, gan kārtējo izmaksu segšanai. To var ierobežot ES budžets un parāda noteikumi⁽²⁰⁾. Kā EESK jau vairākkārt uzsvērusi⁽²¹⁾, būtu jāaplūko pieļaujamās elastīguma uzlabošanas iespējas, piemēram, "zelta likuma" izmantošana, kas ļauj veikt publiskās investīcijas ar sociālu nolūku, lai sasniegtu sociālā pilāra mērķus, piemēram, palielinot ienākumu līmeni, stiprinot sociālo kohēziju un novēršot citādi nelabvēlīgā situācijā esošu grupu atstumtību, ja citādi tām nav iespēju pilnvērtīgi piedalīties sabiedrības dzīvē, un vienlaikus rosinot ilgtspējīgu ekonomikas izaugsmi.

3.15. Sociālo mērķu finansēšanā būtiska nozīme ir arī uzņēmumu un korporatīvajai atbildībai. Ar privātiem ieguldījumiem vien nevar sasniegt sociālā pilāra mērķus, taču jābūt iespējai izmantot privātos ieguldījumus papildus valsts atbildībai, lai ieguldītu daudzās saistītās jomās (tostarp, piemēram, nodarbinātībā, digitalizācijas prasmju uzlabošanā un sociālajā aprūpē), it īpaši ar atbilstošu tiesisko regulējumu un noteiktu finansiālu atbalstu no publiskā sektora avotiem, piemēram, Eiropas strukturālajiem un investīciju fondiem un/vai EIB.

3.16. Būtu jāapzina sociālā pilāra īstenošanai nepieciešamie finanšu resursi un tie jāplāno. Atbilstošas institucionālās sistēmas jau pastāv. Būtu jāprecizē Eiropas strukturālo un investīciju fondu un ESIF darba uzdevums, iekļaujot skaidru atsauci uz sociālo pilāru, un ES budžetā un dalībvalstu budžetos būtu jāparedz izmaksas, kas saistītas ar attiecīgo mērķu sasniegšanu.

3.17. Visbeidzot, saistībā ar cīņu pret krāpšanu nodokļu jomā, nodokļu oāzēm un agresīvu nodokļu plānošanu, kā arī negodīgas nodokļu konkurences starp dalībvalstīm samazināšanu⁽²²⁾, būtu jāstiprina pasākumi, ko taisnīgas nodokļu politikas kontekstā apņēmusies veikt Eiropas Komisija (attiecībā uz starptautiskiem uzņēmumiem un privātpersonām)⁽²³⁾, kā arī pasākumi, ar ko apkaro ar ES budžeta līdzekļiem saistītu nelikumīgu piesavināšanos un izkrāpšanu. Saistībā ar jaunu nodokļu ieņēmumu avotu meklējumiem sociālā pilāra finansēšanai, pilnībā ievērojot subsidiaritātes principu, būtu lietderīgi veicināt tādas nodokļu veidus, kuros ņemtas vērā katra dalībnieka iespējas piedalīties, vienlaikus nepametot novārtā stimulus ilgtspējīgai ekonomikas izaugsmei.

⁽¹⁹⁾ OV C 75, 10.3.2017., 57. lpp.

⁽²⁰⁾ OV C 177, 18.5.2016., 35. lpp.

⁽²¹⁾ "Gūtās atziņas, kā novērst taupības politikas seku smagumu Eiropas Savienībā", 1.6. punkts, vēl nav publicēts; "Eurozonas ekonomikas politika (2018)", 1.8. un 3.6. punkts, vēl nav publicēts (OV C 327, 12.11.2013., 11. lpp.); "2018. gada izaugsmes pētījums", 1.4. punkts, vēl nav publicēts (OJ C 226, 16.7.2014., 21. lpp.).

⁽²²⁾ OV C 81, 2.3.2018., 131. lpp.

⁽²³⁾ "2018. gada izaugsmes pētījums", 3.3.4. punkts, vēl nav publicēts.

3.18. Attiecībā uz ES budžeta finansējumu EESK piekrīt analīzei, ko savā ziņojumā "ES turpmākā finansēšana" izklāstījusi Augsta līmeņa grupa pašu resursu jautājumos; tajā aicināts vienoties par tādu ES budžetu, kurā pārsvarā ir autonomi, pārredzami un taisnīgi iegūti pašu resursi ⁽²⁴⁾. EESK aicina panākt arī budžeta palielinājumu.

Briselē, 2018. gada 19. aprīlī

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Luca JAHIER*

⁽²⁴⁾ OV C 81, 2.3.2018., 131. lpp.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Stratēģija *LeaderSHIP* 2020 kā redzējums jūrniecības tehnoloģiju nozarē – virzībā uz inovatīvu, ilgtspējīgu un konkurētspējīgu jūrniecības nozari 2020. gadā”

(pašiniciatīvas atzinums)

(2018/C 262/02)

Ziņotājs: **Marian KRZAKLEWSKI**

Līdzziņotājs: **Patrizio PESCI**

Pilnsapulces lēmums	1.6.2017.
Juridiskais pamats	Reglamenta 29. panta 2. punkts Pašiniciatīvas atzinums
Atbildīgā specializētā nodaļa	Rūpniecības pārmaiņu konsultatīvā komisija (CCMI)
Pieņemts CCMI sanāksmē	4.4.2018.
Pieņemts plenārsesijā	19.4.2018.
Plenārsesija Nr.	534
Balsojuma rezultāts	197/1/2
(par / pret / atturas)	

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. EESK iesaka gādāt par to, ka visi Komisijas dienesti pastiprinātu centienus, lai uzņemtos atbildību par stratēģijas *LeaderSHIP* 2020 pabeigšanu, kā arī sadarbībā ar ieinteresētajām personām sagatavotu un īstenotu jaunu nozares stratēģiju *LeaderSHIP* 2030.

1.2. Ņemot vērā to, ka stratēģija tika pieņemta 2013. gadā, dokumentā *LeaderSHIP* 2020 pieņemtos secinājumus un ieteikumus ietekmēja 2008. gada ekonomikas krīzes sekas. Tomēr pēdējo gadu laikā Eiropas jūrniecības nozarē ir notikušas daudzas pārmaiņas un ir parādījušās kā nopietnas problēmas, tā arī jaunas iespējas. Tāpēc EESK aicina Komisiju sniegt lielāku atbalstu jūrniecības nozarei, lai tā pārvarētu problēmas un izmantotu iespējas.

1.3. Ņākot klajā ar stratēģiju *LeaderSHIP* 2020, Komisija un ieinteresētās personas ir vienojušās par 19 ieteikumiem, kuru īstenošanas mērķis bija stratēģijas īstenošana. Sabiedriskās uzklauššanas laikā nozares ieinteresētās personas izvērtēja šo ieteikumu īstenošanu, veicot aptauju, kuras rezultāti ir analizēti 3. nodaļā.

1.3.1. EESK konstatē, ka četrus gadus pēc stratēģijas paziņošanas visu ieteikumu īstenošana noris nevienmērīgi un praksē ir īstenoti vidēji 25 %. Ieteikumi, kas skar pētniecības, attīstības un inovācijas pilāru, ir samērā labi īstenoti. Pozitīvi, taču ne tik sekmīgi tiek īstenots pilārs “prasmes un nodarbinātība”, izņemot ikdienējās mācīšanās jautājumu. Sliktāk veicas ar ieteikumu īstenošanu tirgus pieejamības un godīgas konkurences uzlabošanas jomā, kur progress tika novērtēts tikai 20 % apmērā. Visvājāk īstenots ir pilārs “piekļuve finansējumam” – vidēji 15 % apmērā, izņemot pasākumus saistībā ar Eiropas Investīciju bankas (EIB) finansējuma popularizēšanu. EESK aicina Komisiju un ieinteresētās personas palielināt stratēģijas īstenošanas intensitāti un pārnest svarīgāko ieteikumu īstenošanu uz jauno nozares stratēģiju *LeaderSHIP* 2030, jo to pieprasa ieinteresētās personas.

1.4. Uzklauššanas sēdē tika uzsvērts, ka Eiropas jūrniecības tehnoloģiju nozare ir stratēģiski svarīga nozare Eiropai un tā ir samērā labā stāvoklī, neraugoties uz daudzām grūtībām, ar kurām tā saskārās, jo īpaši pēc ekonomikas krīzes. Savukārt Āzijas kuģu būvētavas ir nonākušas sarežģītā situācijā, citastarp intensīvas valsts atbalsta politikas dēļ. Taču tieši pašreizējo

problēmu dēļ konkurenti Āzijā, jo īpaši Ķīna, palielinās spiedienu uz Eiropu. EESK iesaka Eiropas Komisijai pieņemt regulējumu, kas Eiropas jūrniecības tehnoloģiju nozarei globālā mērogā nodrošinātu patiesi vienlīdzīgus konkurences apstākļus.

1.5. Ķīnas valdība un bankas nodrošinās pilnīgu finansiālu atbalstu šai valstij piederošajiem uzņēmumiem, lai īstenotu nesen paziņoto stratēģiju, kuras mērķis ir pārņemt Eiropas līderes pozīciju augstas klases kuģu, piemēram, kruīza kuģu, būvniecībā, kā arī tehniski progresīvā jūrniecības aprīkojuma jomā. Šajā saistībā EESK iesaka Eiropas Komisijai izstrādāt stingru rūpniecības un ražošanas politiku, kuras pamatā būtu savstarpīguma princips, kas Eiropas jūrniecības tehnoloģiju nozarei ļautu stāties pretī konkurencei.

1.6. Jūrniecības nozare patlaban ir pakļauta regulatīvam un sabiedrības spiedienam. Attiecībā uz regulatīvajiem jautājumiem šai nozarei vajag uzlabot efektivitāti vides aizsardzības, kā arī drošības un aizsardzības jomā. Savukārt runājot par sociālo dimensiju, iespējamās revolucionārās tehnoloģijas ir digitalizācija, automatizācija, kibernetika vai lietiskais internets, kas var būtiski izmainīt jūrniecības nozares nākotni. Tajā pašā laikā šie izaicinājumi Eiropas jūrniecības tehnoloģiju nozarē rada daudzsoļošanas iespējas. Tāpēc EESK iesaka Eiropas Komisijai veicināt Eiropas jūrniecības tehnoloģiju nozares ieguldījumus pētniecības, attīstības un inovācijas jomā, piemēram, publiskā un privātā sektora partnerības (PPP) ietvaros, lai tādējādi apmierinātu nozares vajadzības. Pētniecība, attīstība un inovācija ir izšķirošs faktors, kas Eiropas jūrniecības tehnoloģiju nozarei ļauj saglabāt savu vadošo pozīciju salīdzinājumā ar starptautiskajiem konkurentiem.

1.7. Eiropas jūrniecības tehnoloģiju nozarei ir arvien svarīgāk ilgtspējīgā veidā izmantot jūru un okeānu ekonomisko potenciālu. Atkrastes vēja enerģijas ražošana, jūru un okeānu enerģijas izmantošana vai akvakultūra ir tikai daži piemēri. Lai pilnībā liktu lietā šo potenciālu un izmantotu jaunas iespējas (piemēram, enerģijas uzglabāšanu jūrā), EESK iesaka Eiropas Komisijai atbalstīt Eiropas jūrniecības tehnoloģiju nozari, zilās ekonomikas jomā izmantojot PPP.

1.8. Atšķirībā no Āzijā esošajiem konkurentiem, finansējuma pieejamība bieži vien ir nopietna problēma Eiropas kuģu būvētavām un Eiropas jūrniecības aprīkojuma ražotājiem. Pašreizējie ES finanšu instrumenti vai nu nav pietiekami pazīstami, vai nemaz nav piemēroti izmantošanai šādā kapitālietilpīgā nozarē. Tāpēc EESK aicina Eiropas Komisiju izstrādāt finanšu instrumentu, kas veicinātu ieguldījumu palielināšanu tādā riska kapitāla nozarē kā Eiropas jūrniecības tehnoloģiju nozare.

1.9. EESK uzskata, ka jūras kara flotes apakšsektora loma ir ļoti svarīga, lai uzturētu Eiropas kuģu būves nozares kritisko masu, un turklāt tas ir dzinulis pētniecībai un inovācijai jūrniecības tehnoloģiju nozarē un ar to saistītajās jomās. Tāpēc EESK aicina Komisiju nodrošināt, ka stratēģijas *LeaderSHIP* turpinājumā jūras aizsardzības rūpniecība būtu viens no minētās stratēģijas pilāriem.

1.10. Lai saglabātu konkurētspēju un inovāciju, Eiropas jūrniecības tehnoloģiju nozarei ir jāievieš jaunas tehnoloģijas un ir vajadzīgi atbilstoši kvalificēti un apmācīti darbinieki. EESK iesaka Komisijai sniegt spēcīgu atbalstu sociālajiem partneriem kuģubūves nozarē, lai tie varētu turpināt darbu Eiropas jūrniecības tehnoloģiju nozares prasmju padomē. EESK vērs Komisijas uzmanību uz nepieciešamību veicināt nozares vadības iniciatīvas un speciālās zināšanas, lai risinātu prasmju neatbilstības problēmu šajā nozarē.

1.11. EESK pieņem zināšanai konstatējumus, kas iekļauti ziņojumā *New trends in the shipbuilding and marine supply industries* ⁽¹⁾, un aicina Eiropas Komisiju sadarboties ar *SEA Europe* un *IndustriALL*, kā arī citām ieinteresētajām personām, lai īstenotu minētajā ziņojumā formulētos ieteikumus.

2. Atzinuma konteksts

Pašreizējā situācija Eiropas jūrniecības tehnoloģiju nozarē

2.1. Eiropas jūrniecības tehnoloģiju nozare aptver visus uzņēmumus, kas piedalās kuģu un citu jūrniecības struktūru projektēšanā, būvēšanā, uzturēšanā un remontēšanā, ieskaitot sistēmu, iekārtu un pakalpojumu pilnīgu piegādes ķēdi, kuru atbalsta pētniecības un izglītības iestādes. Eiropas uzņēmumi ieņem vadošās pozīcijas inovācijas jomā un katru gadu saražo pusi jūrniecības aprīkojuma visā pasaulē.

⁽¹⁾ "Jaunas tendences kuģu būves un jūrniecības apgādes nozarēs".

2.2. Eiropas kuģu būvētavas ar panākumiem būvē, remontē, apkopj un pārbūvē ļoti sarežģītus un tehniski progresīvus civilo un kara kuģu veidus, piemēram, kruīzu kuģus, prāmjus, atkrastes iekārtas un to apkalpošanas kuģus, fregates, zemūdenes utt. Tajās tiek arī ražotas un piegādātas tehnoloģijas, kas saistītas ar “zilās izaugsme” (atkrastes enerģētika, akvakultūra, dziļjūras izrakteņu ieguve utt.) izvērsšanu. Būvētavu gada apgrozījums sasniedz aptuveni 31 miljardu euro, un Eiropā pašlaik esošajās aptuveni 300 kuģu būvētavās ir tieši nodarbināti vairāk nekā 200 tūkstoši darbinieku ⁽²⁾.

2.3. Jūrniecības aprīkojuma ražotāji un piegādātāji no ES ir vadošie pasaules tirgū. Tie pārstāv aptuveni 22 tūkstošus lielo, mazo un vidējo uzņēmumu, kas piegādā dažādus materiālus, sistēmas, tehnoloģijas un iekārtas vai sniedz pakalpojumus inženierijas un konsultāciju jomā. Šo uzņēmumu gada apgrozījums ir aptuveni 60 miljardi euro, un tajos tieši nodarbināti ir vairāk nekā 350 tūkstoši cilvēku. To īpatsvars pasaules tirgū ir aptuveni 50 %.

2.4. Eiropas jūrniecības tehnoloģiju nozare no pārdošanas gūst 9 % peļņas, ko tā iegulda pētniecībā, attīstībā un inovācijā, un tas nozīmē, ka šī nozare veic Eiropā vislielākos ieguldījumus pētniecībā, attīstībā un inovācijā.

2.5. Pēdējos gados pasaules kuģu būves rūpniecībā valda viena no nopietnākajām krīzēm, un 2016. gads bija līdz šim smagākais gads; turklāt ir paredzams, ka situācija turpinās pasliktināties nākamajos divos līdz trīs gados. Tā kā Āzijā samazinājās pieprasījums pēc kravu pārvadājumiem, ievērojami kritās pasūtījumu skaits. Vienīgi Eiropai izdevās kopš 2012. gada saglabāt pasūtījumu pieauguma tendenci, pie tam neizmantojot finansiālu atbalstu vai subsīdijas. Tajā pašā laikā Eiropas jūrniecības aprīkojuma ražotāji asi izjūt negatīvās sekas, ko izraisījusi Āzijas pasūtījumu straujā samazināšanās.

2.6. Jaunu pasūtījumu vērtība Eiropas kuģu būvētavām 2016. gadā pārsniedza jau piegādāto pasūtījumu vērtību. Eiropas līgumi par jaunu kuģu iegādi sasniedza 14,7 miljardus USD, kas veido 55 % no jauno pasūtījumu vērtības pasaules tirgū.

2.7. Austrumāzijas valstu konkurētspējas pamatā lielā mērā ir protekcionistiska valsts politika, tostarp subsīdijas un citi finanšu atbalsta pasākumi, prasības attiecībā uz vietējiem resursiem utt. Turklāt minētās valstis, atšķirībā no Eiropas, jaunus kuģus vienmēr pasūta savās kuģu būvētavās. Savukārt Eiropas kuģu īpašnieki pasūtījumus kravas kuģu un atkrastes iekārtu apkalpošanas kuģu būvei pārorientēja no Eiropas uz Āzijas kuģu būvētavām. Līdz ar to Eiropas pasūtījumu struktūra pēdējā desmitgadē ir mainījusies, pārorientējoties uz tehniski sarežģītu kuģu būvi ar augstāku pievienoto vērtību. Interesanti atzīmēt, ka šīs izmaiņas notika laikā, kad Eiropas kuģniecības nozare izmantoja finansiālā vai arī fiskālā atbalsta programmas.

Pamatinformācija par stratēģiju “LeaderSHIP 2020”

2.8. Stratēģijas *LeaderSHIP 2020* ⁽³⁾ pamatā ir iniciatīva *LeaderSHIP 2015*, kas tika sākta 2003. gadā ar mērķi nodrošināt koordinētu reakciju uz problēmām, ar kurām saskārās Eiropas kuģu būves nozare. Galvenais uzsvars tika lieks uz darbībām, kas balstītas uz zināšanām, un uz lielāku peļņu no kapitāla ieguldījumiem, kurus kuģu būvētavas veica pētniecības, attīstības un inovācijas jomā.

2.9. Eiropas kuģu būves nozari 2008. gadā nopietni skāra pasaules ekonomiskā krīze. Krīzes sekas joprojām ir jūtamas šajā nozarē. Tādēļ bija vajadzīga spēcīga atbilde jaunas stratēģijas *LeaderSHIP 2020* veidā.

2.10. Dokumentu, kurā 2013. gadā tika izklāstīta stratēģija *LeaderSHIP 2020*, rūpniecības pārstāvju, Eiropas Komisijas, Parlamenta un sociālo partneru (*SEA Europe* un *IndustriALL*) vadībā izstrādāja plašs ieinteresēto personu loks.

⁽²⁾ *SEA Europe, The Voice of Maritime Civil & Naval Industries in Europe*, 2017. gada informatīvais biļetens.

⁽³⁾ http://ec.europa.eu/growth/sectors/maritime/shipbuilding/ec-support_en

2.11. Stratēģijā izvirzītas šādas nozarei raksturīgās iezīmes: tai jābūt inovatīvai, videi draudzīgai, tai jāspecializējas augsto tehnoloģiju tirgos, tai jābūt energoefektīvai un spējīgai paplašināties uz jauniem tirgiem.

2.12. Ziņojumā, kurā tika izklāstīta stratēģija *LeaderSHIP 2020*, ir formulēti šādi četri tās pilāri:

- nodarbinātība un prasmes,
- tirgus pieejamības uzlabošana un godīgi tirgus nosacījumi,
- piekļuve finansējumam,
- pētniecība, attīstība un inovācija.

3. Stratēģijā *LeaderSHIP 2020* ietvertu ieteikumu īstenošanas novērtējums

3.1. Stratēģijā *LeaderSHIP 2020* ietvertu ieteikumu īstenošanas novērtējums tika veikts, izmantojot aptauju, ko aizpildīja atklātās uzklaušanās dalībnieki. Aptaujas rezultāti ir izklāstīti turpmāk.

3.2. *LeaderSHIP 2020* pilāra “nodarbinātība un prasmes” pasākumu īstenošanas gaita ir jāvērtē kā mērena. Vislabāk (novērtējums – 30 %) tiek īstenoti ieteikumi tādās jomās kā “jūrniecības tehnoloģiju nozares apakšgrupas izveide ESCO sistēmā” un “jūrniecības tehnoloģiju nozares veicināšana”. Slikti novērtēti ir plāni attiecībā uz “pētījumu par ikdienējo mācīšanos”: novērtējums – 0! Pārējo šīs grupas ieteikumu izpilde ir novērtēta ar 15–20 %.

3.3. 2. pilāra “tirgus pieejamības uzlabošana un godīgi tirgus nosacījumi” ieteikumu īstenošana ir saņēmusi diezgan vāju novērtējumu. Triju pasākumu īstenošana ir sākusies: Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācija (ESAO) darba grupa kuģu būves jautājumos; nozares un Eiropas Komisijas ciešāka sadarbība intelektuālā īpašuma aizsardzības jomā un Starptautiskās Jūrniecības organizācijas konvencijā paredzēto noteikumu piemērošanā; tirdzniecības politikas dažādo instrumentu izmantošana un atbalsts centieniem, kas vērsti uz brīvās tirdzniecības nolīgumu slēgšanu. Minēto pasākumu īstenošanas progress tiek lēsts aptuveni 20 % apmērā. Citu šīs grupas pasākumu īstenošana ir nenozīmīga.

3.4. Runājot par pilāru “piekļuve finansējumam”, ieinteresētās personas uz progresu norādīja vienīgi jautājumā par finansēšanas iespēju izpēti un veicināšanu un EIB kredītēšanas darbību paplašināšanu, minēto progresu novērtējot ar 20–30 %. Ieteikuma “izskatīt “zilās” PPP izveides iespējas” īstenošana tiek lēsta 15 % apmērā, bet ieteikums par “Komisijas nodrošinātu ilgtermiņa finansēšanas iespēju” novērtējumu gandrīz nav īstenots (5 %).

3.5. Ieteikumu īstenošana pētniecības, attīstības un inovācijas jomā vieš mērenu optimismu. Triju ieteikumu īstenošana ir daļēji vai pat vairāk nekā daļēji pabeigta. Novērtējums šajā grupā ir šāds:

- PPP projektu īstenošanas iespēju izpēte jūrniecības tehnoloģiju nozares pētniecības, attīstības un inovācijas jomā – novērtēta ar 50 %,
- Komisijas izstrādāto pētniecības, attīstības un inovācijas noteikumu ieviešana ES regulējumā sakarā ar “Nostādņu par valsts atbalstu kuģu būvei” darbības beigām – 60 %,
- tas, cik lielā mērā izskatīta iespēja piešķirt struktūrfondus ar mērķi diversificēt jūrniecības tehnoloģiju nozari, jo īpaši reģionālo pārdomātas specializācijas stratēģiju kontekstā – 45 %,
- jūrniecības tehnoloģiju nozare izstrādā visaptverošu PPP ES līmenī ar mērķi koncentrēt jūras izpēti uz nulles emisijām un energoefektīviem kuģiem – 30 %.

4. Vispārīgas un īpašas piezīmes par stratēģijas *LeaderSHIP 2020* prioritāšu īstenošanu

Nodarbinātība un prasmes

4.1. Ir noteikti nepieciešams pārvarēt prasmju trūkumu un uzlabot darba ņēmēju prasmes, kā arī nodrošināt atbilstošu apmācību un pārkvalifikāciju, lai Eiropas jūrniecības tehnoloģiju nozarē saglabātu zināšanu un zinātniskās kritisko masu. Tāpēc ir svarīgi atbalstīt un turpināt darbu, ko sociālie partneri uzsākuši Prasmju padomes (*Skills Council*) projektā⁽⁴⁾. Vienlīdz svarīgi ir nodrošināt, ka ES iestādes, veidojot politiku, iesaista sociālos partnerus un ar viņiem apspriežas gan par attiecīgo politiku, gan par ES iniciatīvu, kas ietekmē nozari, un ka darba devējus un darba ņēmējus pārstāvošās profesionālās organizācijas joprojām tiek iesaistītas dialogā, jo īpaši sociālā dialoga kontekstā.

4.2. Darba ņēmējiem jābūt attiecīgi apmācītiem, lai varētu labāk reaģēt uz izaicinājumiem saistībā ar “Rūpniecību 4.0”, kā arī turpmākajām tehnoloģiju pārmaiņām (piemēram, digitalizāciju). Topošajam Eiropas jūrniecības tehnoloģiju nozares darbspēkam būs nepieciešamas prasmes, kas ļauj tiem darboties zilās ekonomikas iespēju un problēmjautājumu kontekstā.

4.3. Ir jāiegulda lielāki centieni, lai uzlabotu nozares tēlu. Jāapzina un jāapkopo darba ņēmēju dažādās karjeras iespējas, kā arī jāpalielina studentu mobilitāte (piemēram, “*Erasmus*” Eiropas jūrniecības tehnoloģiju nozarei). Eiropas Komisijai būtu arī turpmāk pilnībā jāatbalsta *SEA Europe* un *IndustriALL* darbība Eiropas līmenī, izmantojot nozares sociālā dialoga komiteju.

Tirgus pieejamības uzlabošana un godīgi tirgus nosacījumi

4.4. Eiropas rūpniecība joprojām saskaras ar negodīgiem konkurentiem no trešām valstīm gan kuģu būves nozarē, gan – aizvien lielākā mērā – jūrniecības aprīkojuma sektorā. Sakarā ar Āzijā radušos krīzi, kuru apjomīgo valsts dotāciju dēļ izraisīja ražošanas jaudas pārpalikums, Āzijas valstu pārvaldes iestādes plāno atbalstīt vietējās kuģu būvētavas, kā arī vietējos jūrniecības aprīkojuma ražotājus, un tas nozīmē arī eksporta pieaugumu. Tādējādi konkurences spiediens uz Eiropas kuģu būvētavām un jūrniecības aprīkojuma ražotājiem palielināsies.

4.5. Āzijas kuģu būvētavas patlaban uzmanību pievērš veiksmīgiem Eiropas tirgiem, kas paredzēti sarežģītāku kuģu veidiem, piemēram, kruīza kuģiem un pasažieru kuģiem. Turklāt nesenantos oficiālajos dokumentos *Made in China 2025* un *China Manufacturing 2025* Ķīna paziņoja, ka centīsies panākt pasaules līderes pozīciju augstas klases kuģu, tostarp kruīzu kuģu, būvē, kā arī tehnoloģiski progresīva jūrniecības aprīkojuma jomā, tādējādi tieši konkurējot ar veiksmīgajiem Eiropas tirgiem. Šī politika saņem pilnīgu valdības atbalstu valsts palīdzības veidā. Šāda politika ir drauds Eiropas jūrniecības tehnoloģiju nozarei.

4.6. ASV tirgus joprojām ir slēgts *Jones* likuma dēļ. Minētā likuma mīkstināšana un ASV tirgus atvēršana varētu radīt kuģu būves nozarei interesantas iespējas. Eiropas Savienībai vajadzētu uz to uzstāt, lai arī pašreizējais politiskais klimats ASV drīzāk sekmē protekcionismu.

4.7. Tāpat kā Ķīnā, ASV, Japānā un Dienvidkorejā arī ES līmenī un dalībvalstīs lēmumu pieņēmējiem būtu jāapzinās, ka Eiropas kuģu būves nozare un jūrniecības aprīkojuma ražošana ir Eiropas ekonomikai stratēģiski nozīmīgi sektori, kuriem vajadzīga īpaša uzmanība un īpaša pieeja gan civilajiem, gan kara flotes mērķiem.

4.8. Eiropas Komisijai būtu jācenšas parakstīt globālu ESAO nolīgumu (ar Ķīnas līdzdalību), kurā būtu izklāstīti noteikumi par subsīdijām un, iespējams, arī par cenu kontroli, kā arī būtu jāatbalsta rīcība šajā virzienā.

4.9. Savstarpīgums starp Eiropu un trešām valstīm ir būtisks, un tāpēc gan divpusējās, gan daudzpusējās tirdzniecības sarunās un tirgus pieejamības jautājumos tam vajadzētu būt vadošajam principam. Tas ir pamats, kas Eiropas rūpniecībai, tostarp jūrniecības tehnoloģiju sektoram, dod iespēju kļūt konkurētspējīgākai salīdzinājumā ar globālajiem konkurentiem. Līdz ar to, ja Eiropas uzņēmumi sastopas ar protekcionisma pasākumiem trešās valstīs, Eiropas Savienībai būtu jāpiemēro tādi paši pasākumi attiecībā pret šādu valstu uzņēmumiem, kas vēlas tirgoties ar Eiropu. Tikai tādā veidā Eiropas kuģu būvētavām un jūrniecības aprīkojuma nozarei tiks nodrošināta godīgāka konkurence;

⁽⁴⁾ Nozarē nepieciešamo prasmju padome.

Pieklūve finansējumam

4.10. Komisija bieži prezentē Eiropas Stratēģisko investīciju fondu (finanšu instrumentu *Juncker* plānā) kā finanšu instrumentu rūpniecībai, taču tā darbības joma un priekšrocības nav pilnībā zināmas (tas ir galvenokārt orientēts uz MVU). Šo instrumentu, kā arī ar to saistītās priekšrocības Eiropas jūrniecības tehnoloģiju nozarei vajag labāk izskaidrot un popularizēt.

4.11. Kuģu būves nozarei vajadzīgs liels kapitāla apjoms, taču pēdējā laikā Eiropas kuģu būvētavu pieklūve finansējumam ir kļuvusi apgrūtināta. Turpretī ārvalstu kuģu būvētavas gūst labumu no būtiskiem finanšu stimuliem, tostarp valsts atbalsta. Tāpēc Komisijai būtu jāapsver iespēja izveidot īpašu sistēmu, kas Eiropas kapitālietīpīgajai kuģu būves nozarei nodrošinātu vieglāku pieklūvi finansējumam.

4.12. Jāizmanto finanšu stimuli (piemēram, tādu Eiropas finansējuma programmu ietvaros kā Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments vai stimuli kuģu īpašniekiem ieguldīt videi draudzīgos kuģos, aprīkojumā vai tehnoloģijās), kas dos peļņu no kapitāla ieguldījuma Eiropā.

4.13. Jāizvērtē iespēja pieņemt īpašus nozaru noteikumus, kas nodrošinātu stimulus, kuri var veicināt Eiropas jūrniecības tehnoloģiju nozares globālo konkurētspēju, vienlaikus nepieļaujot situāciju, kas rada saspīlējumus starp ES dalībvalstīm. Šajā saistībā par iedvesmas avotu zināmā mērā var būt paraugprakses piemēri no citām nozarēm, jo īpaši kuģniecības nozares.

4.14. ES un Norvēģijai būtu jāapsver iespēja izveidot īpašu programmu, kas paredzēta videi draudzīgas un energoefektīvas tuvsatiksmes kuģošanas veicināšanai ar Eiropas kuģu būves un jūrniecības aprīkojuma ražošanas nozares starpniecību. EESK aicina izmantot izpētes atzinumu "Ūdenstūrisma un jūras tūrisma dažādošanas stratēģijas" ⁽⁵⁾, ko Komiteja sagatavoja Maltas prezidentūrai.

4.15. Būtu arī jāapsver iespēja izveidot finanšu programmu, kas Eiropas pārstrādes rūpniecām ļautu sagriezt lūžņos dažādus lielāka izmēra kuģus.

4.16. Runājot par tehnoloģiski progresīvu jūrniecības tehnoloģiju nozari, ES finanšu instrumenti, ar kuriem atbalsta publisko iepirkumu jūras kara flotei, ir ļoti spēcīgs dzinējspēks, kas būtiski sekmē Eiropas kuģu būves nozares kritiskās masas uzturēšanu, vienlaikus stimulējot pētniecību un inovāciju visā nozarē un ar to saistītās jomās. Šajā sakarā EESK atzinīgi vērtē Eiropas Aizsardzības rīcības plānu, ko nesen izstrādājusi Komisija.

Pētniecība, attīstība un inovācija

4.17. Eiropas Komisijai vajadzētu izveidot līgumisku publiskā un privātā sektora partnerību jūrniecības nozarē ar mērķi dot iespēju nozarei veikt turpmākus ieguldījumus kuģniecības nozares regulatīvo un sociālo problēmu risināšanā, kā arī ar "zīlo izaugsmi" saistītu darbību ekonomiskā potenciāla izmantošanā. Inovācija Eiropā būtu jāveicina, izmantojot īpašu (Eiropas) programmu inovācijas atbalstam.

4.18. Eiropas Savienībai vajadzētu nodrošināt finansiālu atbalstu Eiropas pētniecībai un attīstībai. Eiropas inovācijas vajag pienācīgi aizsargāt intelektuālā īpašuma tiesību jomā. Eiropas Patentu iestādei ir efektīvi jāuzrauga Eiropas patenti, tostarp Eiropas jūrniecības tehnoloģiju nozarē, un sankcijas jāpiemēro noteikumu pārkāpumu gadījumā.

4.19. Jaunajā pamatprogrammā (9. pamatprogrammā) būtu jāparedz jūrniecības nozarei pietiekams (finansiāls) atbalsts, kas tai ļautu nākotnē tikt galā ar būtiskiem starptautiskiem un/vai ES līmeņa regulatīvajiem un sociālajiem problēmizšķirtajumiem, kuru vidū, citastarp, jāmin ar vides aizsardzības prasībām saderīga kuģošana ⁽⁶⁾, digitalizācija, revolucionāras tehnoloģijas un satiklota vai automatizēta kuģošana.

⁽⁵⁾ EESK atzinums (OV C 209, 30.6.2017., 1. lpp.).

⁽⁶⁾ Ar vides aizsardzības prasībām saderīga jūras transporta kontekstā kuģniecība un jūrniecības tehnoloģiju nozare — būdama starptautiska nozare, kas konkurē pasaules mērogā, — priekšroku dod risinājumiem, kas pieņemti starptautiskā līmenī ar Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (Londonā) līdzdalību.

4.20. EESK uzskata, ka nākamajā 9. pamatprogrammā ir jāiekļauj arī sadaļa par Eiropas rūpniecības finansiālo atbalstu, lai varētu pilnībā izmantot “zilās ekonomikas” potenciālu Eiropā.

Briselē, 2018. gada 19. aprīlī

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Luca JAHIER*

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Rietumbalkānu ekonomiskā un sociālā kohēzija un Eiropas integrācija: uzdevumi un prioritātes”**(izpētes atzinums)**

(2018/C 262/03)

Ziņotājs: **Andrej ZORKO (SI-II)**Līdzziņotājs: **Dimitris DIMITRIADIS (EL-I)**

Apspriešanās	Prezidentvalsts Bulgārija, 5.9.2017.
Juridiskais pamats	Līguma par Eiropas Savienības darbību 304. pants EESK Reglamenta 30. pants
Atbildīgā specializētā nodaļa	Ārējo attiecību specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sanāksmē	28.3.2018.
Pieņemts plenārsesijā	19.4.2018.
Plenārsesija Nr.	534
Balsojuma rezultāts (par/pret/atturas)	189/2/1

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja (EESK) atzinīgi vērtē to, ka Rietumbalkānu valstu integrācija Eiropas Savienībā un to ekonomiskā un sociālā kohēzija ir viena no Bulgārijas prezidentūras prioritātēm.

1.2. EESK ir pārliecināta, ka Eiropas Savienības paplašināšanās, jo īpaši tās demokrātisko vērtību un tiesisko standartu izplatīšana Rietumbalkānu reģionā, ir gan Rietumbalkānu valstu, gan ES interesēs. Paplašināšanās politika ir galvenais ES globālās stratēģijas elements, kā arī Eiropas stabilitātes un labklājības stūrakmens. Tāpēc EESK ierosina noteikt Rietumbalkānu valstu integrāciju par vienu no galvenajām ES prioritātēm nākotnē, ja vien minētās valstis turpinās iesākt, lai izpildītu nepieciešamos nosacījumus saistībā ar pievienošanos Eiropas Savienībai ⁽¹⁾.

1.3. EESK atzinīgi vērtē ES un Rietumbalkānu valstu un valdību vadītāju samitu, kas notiks 17. maijā Sofijā. EESK sadarbībā ar savām partnerorganizācijām pirms samita rīkos Rietumbalkānu valstu pilsoniskās sabiedrības konferenci (15. maijā Sofijā). EESK ir apņēmusies pirms katra šāda samita rīkot kopīgu pasākumu ar Rietumbalkānu valstu un ES pilsoniskās sabiedrības organizāciju pārstāvjiem ⁽²⁾. EESK aicina ES iestādes un dalībvalstis pastāvīgi iesaistīt Rietumbalkānu valstu vadītājus ES augstākā līmeņa sanāksmēs, lai pierādītu, ka šo reģionu ES uzskata par daļu no savas nākotnes.

1.4. EESK pauž cerību, ka Sofijā paredzētais samits būs apliecinājums tam, ka ES no jauna pievēršas reģionam, un būs iedrošinājums citām nākamajām prezidentvalstīm par vienu no savām svarīgākajām prioritātēm arī turpmāk uzskatīt Rietumbalkānu valstu integrāciju. ES paplašināšanai Rietumbalkānu valstu virzienā būtu jānotiek līdztekus ES politiskā projekta un tās iestāžu nostiprināšanai.

⁽¹⁾ ES stratēģijas pamatprincipi attiecībā uz Rietumbalkānu valstīm tika izklāstīti Komisijas 2018. gada 6. februāra ziņojumā “Ticama paplašināšanās perspektīva Rietumbalkāniem un padziļināta ES iesaiste šajā reģionā”, COM(2018) 65 final.

⁽²⁾ Pamatojoties uz EESK lietoto terminoloģiju, pilsoniskās sabiedrības un pilsoniskās sabiedrības organizāciju jēdziens šajā atzinumā aptver sociālos partnerus (t. i., darba devējus un arodbiedrības), kā arī citus nevalstiskus dalībniekus.

1.5. EESK aicina valstu vadītājus Sofijā paredzētajā samītā paust nepārprotamu apņemšanos konsekventāk un tiešāk atbalstīt pilsoniskās sabiedrības organizācijas visos līmeņos. Tam būtu jāveicina arī tiešāks publiskais atbalsts neatkarīgiem plašsaziņas līdzekļiem.

1.6. EESK mudina ES valstu vadītājus Sofijā paredzētajā samītā uzņemties proaktīvu lomu divpusējos strīdos un šajā nolūkā sekmēt mērķtiecīgu sadarbību ar EDSO un Eiropas Padomi, un atbalstīt pilsoniskās sabiedrības lomu divpusēju strīdu risināšanā.

1.7. EESK ir arī pārliecināta, ka Eiropas Savienības efektīva paplašināšanās un tās vērtību popularizēšana Rietumbalkānu valstīs nodrošina drošību un stabilitāti, uzlabo sociālo un ekonomisko attīstību un labklājību, nostiprina demokrātiju un tiesiskumu, sekmē personu brīvu pārvietošanos un brīvu preču apriti, veicina ieguldījumu politiku un mobilitāti.

1.8. EESK uzskata, ka tiesiskuma un minoritāšu tiesību ievērošana ir ļoti būtiska Rietumbalkānu valstu demokrātiskajai, ekonomiskajai un sociālajai attīstībai.

1.9. Turklāt, lai varētu atrisināt pagātnes strīdus un veicināt demokrātiskās vērtības, EESK uzskata, ka ļoti būtiska nozīme ir izglītībai, kā arī brīviem un neatkarīgiem plašsaziņas līdzekļiem.

1.10. EESK norāda, ka process virzībā uz pievienošanos ES, joprojām ir galvenā reformu ieviešanas motivācija Rietumbalkānu valstīs. EESK norāda, ka nav pievērsta uzmanība īstenoto reformu ekonomiskajai un sociālajai ietekmei, ņemot vērā to, ka pastāv liela atšķirība starp iedzīvotāju ekonomisko un sociālo drošību ES dalībvalstīs un kandidātvalstīs. Tāpēc EESK iesaka novērtēt arī sociālo, ekonomisko un teritoriālo kohēziju, kad tiks vērtēts, vai ir izpildīti kritēriji attiecībā uz dalību Eiropas Savienībā.

1.11. EESK uzskata, ka sarunās ar Rietumbalkānu valstīm augsta prioritāte piešķirama tādiem jautājumiem kā infrastruktūra, transports un enerģētika. EESK uzskata, ka arī digitālās sabiedrības veidošana un digitālo prasmju pilnveidošana visās Rietumbalkānu valstīs dotu labumu gan publiskajam, gan privātajam sektoram. ES var un tai vajadzētu palīdzēt uzlabot infrastruktūru un izvērst platjoslas tīklu šajās valstīs, jo šajā ziņā tās krietni atpaliek no ES vidējā līmeņa.

1.12. EESK ierosina ES iestādēm apsvērt, vai vienam no kritērijiem attiecībā uz dalību Eiropas Savienībā nevajadzētu būt funkcionējošam sociālajam un pilsoniskajam dialogam.

1.13. Eiropas Savienībai būtu jāizstrādā īpašs ceļvedis sarunām ar Rietumbalkānu valstīm, kā arī jāparedz konkrēts grafiks un skaidras saistības katrai no Rietumbalkānu valstīm. Būtu arī nepieciešams izstrādāt komunikācijas stratēģiju ES dalībvalstīm, jo tādējādi varētu izcelt ieguvumus, ko ES paplašināšanās politika sniedz Rietumbalkānu valstīm, jo īpaši nodrošinot mieru, stabilitāti, labklājību un ekonomisko un sociālo attīstību.

1.14. EESK mudina Komisiju ES pievienošanās sarunās ar Rietumbalkānu valstīm galveno prioritāšu sarakstā iekļaut jautājumu par minoritāšu tiesību ievērošanu un dzimumu līdztiesību.

1.15. EESK atzinīgi vērtē Rietumbalkānu valstīm paredzēto jauno Komisijas stratēģiju "Ticama paplašināšanās perspektīva Rietumbalkāniem un padziļināta ES iesaiste šajā reģionā"⁽³⁾, kas publicēta 2018. gada 6. februārī, un tās sešas pamatiniciatīvas, kuras aptver vairākas jomas, sākot no tiesiskuma stiprināšanas, intensīvākas sadarbības drošības un migrācijas jomā līdz pat tādiem jautājumiem kā kopīga izmeklēšanas grupa, Eiropas Robežu un krasta apsardze, Rietumbalkānu iekļaušana ES enerģētikas savienībā, viesabonēšanas maksas pazemināšana un platjoslas izvērsšana šajā reģionā.

1.16. EESK pauž gatavību sadarboties ar pilsonisko sabiedrību no Rietumbalkāniem, lai sekmētu konkrētus pasākumus tādās jomās kā tiesiskums, drošība un migrācija, sociālā un ekonomiskā attīstība, savienojamība, digitalizācijas programma, kā arī izlīgšana un labas kaimiņattiecības, kā tas paredzēts rīcības plānā attiecībā uz atbalstu Rietumbalkānu pārveides procesam laikposmā no 2018. gada līdz 2020. gadam.

⁽³⁾ COM(2018) 65 final, 6.2.2018.

1.17. EESK ir pārliecināta, ka Komisija varētu izstrādāt īpašas programmas, kas Rietumbalkānu valstīm palīdzētu ātrāk sasniegt sociālo konvergenci. Kopumā lēnais progress attiecībā uz iekļaušanos Eiropas Savienībā ir lielā mērā izskaidrojams ar nevienmērīgu un lēno progresu minēto problēmu risināšanā. Steidzami jārod jauns stimuls eiropeizācijai.

1.18. Sociālajiem partneriem un citām pilsoniskās sabiedrības organizācijām gan ES, gan valstu līmenī ir jēgpilni jāiesaistās visā procesā, kas vērsts uz Rietumbalkānu valstu integrāciju Eiropas Savienībā. Pilsoniskās sabiedrības organizāciju spējas ir svarīgi stiprināt, nodrošinot tehnisku un ekonomisku atbalstu, veicinot to piekļuvi Eiropas finansējuma avotiem (Komisijai, Eiropas Investīciju bankai, ERAB utt.), kā arī laikus un detalizēti informējot tās par pievienošanās sarunu procesu.

1.19. EESK mudina Rietumbalkānu valstu sociālos partnerus un citas pilsoniskās sabiedrības organizācijas gan valstu, gan reģionālajā līmenī cieši sadarboties tāda procesa ietvaros, kas vērsts uz integrāciju Eiropas Savienībā.

2. Politiskā situācija

2.1. Rietumbalkāni joprojām ir politiski nestabils reģions, taču tas ir arī reģions, kam raksturīga izaugsme un ir ievērojams potenciāls.

2.2. EESK uzskata, ka Komisijai, Padomei un Eiropas Parlamentam būtu aktīvāk jāveic saziņas pasākumi, lai Eiropas iedzīvotājiem skaidrotu paplašināšanās politikas priekšrocības un ar to saistītās problēmas, un šajā procesā jāveido cieša partnerība ar pilsoniskās sabiedrības organizācijām, kas varētu izplatīt informāciju⁽⁴⁾.

2.3. Ir ļoti svarīgi, lai Rietumbalkānu valstu integrācija būtu ES prioritāte arī turpmāk, nevis tikai Bulgārijas prezidentūras laikā, un Eiropas Savienībai ir aktīvi jāveicina Rietumbalkānu stabilitāte un miers, kā arī jāpiedāvā reģiona valstīm iespēja iestāties Eiroatlantiskajās organizācijās. Turklāt dalība šādās organizācijās var veicināt reģiona stabilitāti, garantējot tā drošību un labklājību, kā arī nodrošināt izredzes atkal apvienoties, izveidojot Eiropu bez robežām.

2.4. EESK atzinīgi vērtē ES paziņojumu, ka Sofijā tiks rīkots samits, kurā piedalīsies ES un Rietumbalkānu valstu vadītāji, taču EESK uzskata par svarīgu nodrošināt, ka samitā aktīvāk iesaistās arī ES līmenī izveidoto pilsoniskās sabiedrības organizāciju pārstāvji.

2.5. EESK atzinīgi vērtē programmu “*Berlin Process Plus*” (Berlīnes process plus)⁽⁵⁾, par kuras uzsākšanu tika paziņots nesen un kas nodrošina īpašus līdzekļus darījumdarbības attīstīšanai, profesionālajai apmācībai, infrastruktūrai un tehnoloģijām, kā arī projektiem, tostarp transporta savienojumiem starp mazāk savienotajām reģiona valstīm. Paredzams, ka šis “Māršala plāns” ļaus paātrināt muitas savienības un vienota tirgus izveidi Balkānu reģionā. Tomēr šai reģionālajai sadarbībai nebūtu jāaizkavē paplašināšanās process vai tas jāaizstāj.

2.6. EESK norāda, ka Rietumbalkānu valstīs vērojama vēlme un gatavība veikt tādas reformas, kas ietvertu integrāciju Eiropas Savienībā, taču uzsver, ka panākumi ir atkarīgi no tā, kādā mērā valstu iestādes spēs šīs reformas efektīvi ieviest un īstenot, kā arī no tā, cik lielā mērā pilsoniskās sabiedrības organizācijas un iedzīvotāji kopumā jutīsies atbildīgi par minēto procesu. Ja katrai Rietumbalkānu valstij tiktu izstrādāts konkrēts ES pievienošanās sarunu plāns un precīzs grafiks, šīs valstis tiktu motivētas ātrāk īstenot vajadzīgās reformas.

2.7. EESK uzsver, ka tā ir izveidojusi ļoti labas attiecības ar Rietumbalkānu sabiedrības organizācijām un ka tā ir labi informēta par situāciju šajās valstīs. EESK ir pārliecināta, ka pilsoniskās sabiedrības izveidotām apvienotajām konsultatīvajām komitejām (AKK) būtu jātiecas aizpildīt “tukšās nišas”, ko nesedz citas sarunās iesaistītās struktūras, un tām būtu jāpievēršas tikai atsevišķām jomām. Šajā saistībā EESK rosina uzlabot informācijas apmaiņu starp apvienotajām konsultatīvajām komitejām, Komisiju, Padomi un Eiropas Parlamentu. EESK aicina stiprināt šādu AKK lomu⁽⁶⁾.

⁽⁴⁾ OJ C 133, 14.4.2016., 31. lpp.

⁽⁵⁾ <http://shtetiweb.org/berlin-process/>

⁽⁶⁾ OV C 133, 14.4.2016., 31. lpp.

2.8. Korupcija, organizētās noziedzības ietekme, kopumā vājās valstu iestādes un vājais tiesiskums, divpusējie strīdi un minoritāšu grupu diskriminācija arī ir nopietnas un pastāvīgas problēmas, kas skar dalību un integrāciju.

2.9. Kopenhāģenas kritēriji ir nosacījumi, kas ļauj noteikt, vai valsts ir tiesīga pievienoties Eiropas Savienībai⁽⁷⁾. Kritēriji paredz, ka valstī jābūt iestādēm, kas nodrošina demokrātisku pārvaldību un tiesiskumu, ka valstī jāievēro cilvēktiesības, tajā jābūt funkcionējošai tirgus ekonomikai, kā arī tai jāpieņem ar ES saistītie pienākumi un uzdevumi.

2.10. Visas sešas Rietumbalkānu valstis nevar vienlaicīgi pievienoties Eiropas Savienībai. EESK atzinīgi vērtē to, ka šobrīd Serbija un Melnkalne ir integrācijas procesa līderes. Tā arī pauž cerību, ka bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika un Albānija pēc iespējas ātrāk sāks sarunas ar ES. EESK atzinīgi vērtē to, ka Bosnija un Hercegovina iesniedza atbildes uz Komisijas anketu un Komisija pašlaik izvērtē iespēju tām piešķirt ES kandidātvalsts statusu.

2.11. Rietumbalkānu valstīs joprojām ietekmē ievainojumi, kurus radījuši kari un konflikti, etniskais naidis, irredentistu projekti un iesaldēti konflikti, kuri var atkal atsākties. Ir nepieciešams stingri mudināt nokārtot visneatliekamākos divpusējos jautājumus pirms pievienošanās Eiropas Savienībai, lai arī uzstāšana uz to, ka risinājumi jārod visiem neatrisinātajiem jautājumiem, varētu kavēt šo procesu.

2.12. Turklāt EESK uzskata, ka būtiska nozīme var būt pilsoniskajai sabiedrībai, kas varētu veidot kontaktus starp jaunākajām paaudzēm no dažādām valstīm un sākt sabiedrisko dialogu par vairākiem jautājumiem, kuri ir svarīgi reģionam. Ekonomiskā izaugsme un dzīves standartu uzlabošanās, kā arī nodarbinātība un sociālā drošība veicina mierpilnu līdzāspastāvēšanu reģionālajā līmenī.

2.13. Rietumbalkānu valstis varētu izveidot Eiropas integrācijas padomes, kurās regulāri tiktos augsta līmeņa politisko struktūru un pilsoniskās sabiedrības organizāciju pārstāvji, lai nodrošinātu, ka integrācija Eiropas Savienībā ir pārredzamāka, un lai plašāk informētu par šo procesu⁽⁸⁾.

2.14. EESK jau ir aprakstījusi pilsoniskās sabiedrības lomu pievienošanās procesā un ļoti skaidri norādījusi, ka pilsoniskās sabiedrības iesaistīšana pievienošanās procesā nozīmē to tiešu iesaistīšanu 1) notiekošajās sarunās (t. i., atbilstības pārbaudē, valsts nostāju sagatavošanā, progresā pārraudzībā), 2) sociālajā un pilsoniskajā dialogā saistībā ar politikas veidošanu un tiesību aktu saskaņošanu ar *acquis*, 3) pirmspievienošanās finansējuma plānošanā, 4) progresā un reformu procesa sociālās ietekmes neatkarīgā pārraudzībā. Lai šos uzdevumus varētu veikt, pilsoniskajai sabiedrībai ir jāsaņem atbilstošs finansiālais atbalsts no valsts valdības un ES piešķirtajiem pirmspievienošanās līdzekļiem⁽⁹⁾.

2.15. EESK norāda, ka ir mazinājusies Eiropas Savienības interese ātri un efektīvi integrēt Rietumbalkānu valstis Eiropas Savienībā, jo tai ir citas politiskās prioritātes un nav Eiropas paplašināšanās stratēģijas, turklāt dalībvalstis īsteno dažādu politisko pieeju. Pēdējos gados pieviltu cerību dēļ Rietumbalkānu valstīs ir pieaudzis eirosepticismss. Tā rezultātā pievienošanās kritēriju ietekme ir vājinājusies un reformu ieviešana ir palēninājusies. Tas jo īpaši ir pamanāms saistībā ar tiesiskuma un plašsaziņas līdzekļu brīvības nodrošināšanu un korupcijas novēršanu.

2.16. Rietumbalkānu valstīs notiek reformas, taču to īstenošanas ātrums ļoti atšķiras. Būtu jāīsteno daudz vairāk, lai apkarotu plašo korupciju, organizēto noziedzību un nelikumīgi iegūtu līdzekļu legalizāciju. Tiesu iestāžu neatkarība arī ir veselīgas demokrātijas priekšnoteikums.

2.17. EESK uzskata, ka ir svarīgi stiprināt cīņu pret terorismu Rietumbalkānu valstīs, un stingri atbalsta Rietumbalkānu terorisma apkarošanas iniciatīvu (WBCTi)⁽¹⁰⁾.

⁽⁷⁾ https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/policy/glossary/terms/accession-criteria_en

⁽⁸⁾ OV C 133, 14.4.2016., 31. lpp.

⁽⁹⁾ OV C 133, 14.4.2016., 31. lpp.

⁽¹⁰⁾ <http://wbcti.wb-iig.com/>, https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/ipa_ii_2016_039-858.13_mc_pcve.pdf

2.18. EESK uzskata: lai paātrinātu paplašināšanās procesu, būtu jāpaplašina Rietumbalkānu valstu sadarbība ar ES un tās attiecīgajām aģentūrām (piemēram, Eiropolu). Tas ir īpaši steidzami jāīsteno tādās jomās kā drošība un migrācija.

3. Ekonomiskā stabilitāte un labklājība

3.1. Rietumbalkānu valstu ekonomiskā izaugsme turpinās; paredzams, ka reģiona reālā IKP pieaugums 2017. gadā būs 2,6 %. Paredzams, ka 2018. gadā, pateicoties privātajam patēriņam un investīcijām, kā arī pakāpeniskai aizdevumu atmaksāšanai, emigrantu naudas pārvedumiem un lieliem infrastruktūras projektiem, tas palielināsies līdz 3,0 %. Salīdzinot ar situāciju 1995. gadā, visās sešās Rietumbalkānu valstīs dzīves standarti ir ievērojami uzlabojušies. Neraugoties uz to, šīs sešas valstis joprojām ir Eiropas nabadzīgāko valstu vidū. Turklāt Rietumbalkānu valstu ekonomiskā konverģence kopš krīzes zaudējusi virzītājspēku un ir mazāka nekā jaunajās dalībvalstīs no Centrālās Eiropas un Austrumeiropas, kā arī Dienvidaustrumeiropas.

3.2. Rietumbalkānu valstu ekonomiskās konverģences process ir ļoti ilgstošs. Tāpēc ir būtiski radīt tādu vidi, kurā var veikt/paātrināt ārvalstu investīcijas, kā arī pieņemt atbilstīgas ekonomikas reformas, veicināt konkurētspēju un radīt kvalitatīvas darbvietas.

3.3. EESK atzinīgi vērtē Rietumbalkānos sasniegto progresu ekonomiskās integrācijas ziņā, jo reģiona līderi solījuši padziļināt attiecības un sadarboties, lai pievienotos Eiropas Savienībai, un aicina vairāk iesaistīt sociālos partnerus un citas pilsoniskās sabiedrības organizācijas, lai izstrādātu ekonomikas reformu programmas un kopīgus secinājumus ar konkrētiem ieteikumiem katrai reģiona valstij⁽¹⁾.

3.4. EESK ir pārliecināta, ka kandidātvalstīm ir nepieciešami spēcīgāki reformu veikšanas stimuli. Proti, ir nepieciešams veicināt ciešāku reģionālo sadarbību, lai sekmētu ar dalību Eiropas Savienībā saistīto kritēriju izpildi.

3.5. EESK uzskata, ka ir vairāk jāpiesaista jauni ārvalstu tiešie ieguldījumi (ĀTI) ražošanas nozarēs un šajā nolūkā jāatbalsta vietējās piegādes ķēdes un jāuzlabo MVU prasmes un tehniskās spējas.

3.6. Enerģētika un transports būtu jāuzskata par reģiona attīstības un starpsavienojamības faktoru. Tas ļautu nodrošināt, ka Rietumbalkānu valstu iedzīvotājiem tiek sniegts skaidrs priekšstats par sociālajām, ekonomiskajām un vides priekšrocībām, ko sniedz pievienošanās Eiropas Savienībai. Piemēram, energoefektivitāte un energotaupība ir faktori, kas veicina darījumdarbību un sekmē gan "zaļo", gan arī tradicionālo darbvietu izveidi.

3.7. EESK atbalsta Transporta kopienas līgumu, ko parakstīja ES un Rietumbalkānu valstis 2017. gada 12. jūlijā, un mudina puses turpināt to attīstīt. Šajā sakarā Eiropas Komisijai, Eiropas Investīciju bankai un Rietumbalkānu valstīm vajadzētu koncentrēt savus ieguldījumus uz ES TEN-T pamattīkla un Rietumbalkānu infrastruktūras savienošanu. Tādēļ tagad ir nepieciešama kopīga programma, kurā identificēti pieejamie finanšu līdzekļi un noteikts kopīgs grafiks.

3.8. Infrastruktūras uzlabošana samazinās transporta un enerģijas izmaksas, kā arī veicinās liela apjoma investīcijas šajā teritorijā. Turklāt, veicinot Rietumbalkānu digitālo modernizāciju, tiks veicināta darījumdarbības attīstība, vairots ražīgums un uzlabota dzīves kvalitāte.

3.9. EESK arī uzskata, ka, investējot tradicionālo ekonomikas politiku papildinošās koncepcijās (aprites ekonomikā, sociālajā ekonomikā, ilgtspējīgas attīstības mērķu (IAM) respektēšanā), var nodrošināt vispārēju izaugsmi un nodarbinātību.

3.10. EESK konstatē, ka visās Rietumbalkānu valstīs joprojām īpaši liela nozīme ir valstij, bet privātais sektors ir mazāks nekā septiņās mazajās pārejas ekonomikas valstīs Eiropā⁽²⁾.

⁽¹⁾ Sestā Rietumbalkānu valstu pilsoniskās sabiedrības foruma noslēguma deklarācija.

⁽²⁾ Pasaules Bankas grupa, *The Western Balkans: Rewinding up the Engines of Growth and Prosperity*, 2017.

3.11. EESK uzskata, ka valstij jābūt efektīvākai un uzticamākai sabiedrisko pakalpojumu sniedzējai un jānodrošina labvēlīga vide privātiem uzņēmumiem.

3.12. EESK uzskata, ka mazie un vidējie uzņēmumi, proti, lielākā daļa uzņēmumu, varētu kļūt par ekonomiskās izaugsmes virzītājspēkiem visās sešās Rietumbalkānu valstīs. Lai to sasniegtu, nepieciešams samazināt birokrātiju, nodrošināt pārredzamāku valsts pārvaldi, apkarot korupciju un izveidot pilnīgi neatkarīgas tiesu iestādes.

3.13. EESK atbalsta secinājumus, kas izdarīti Sestajā Rietumbalkānu valstu pilsoniskās sabiedrības forumā, un pauž nopietnas bažas par to, ka aizvien lielākā skaitā Rietumbalkānu valstu var konstatēt pilsoniskās sabiedrības telpas samazināšanos. EESK norāda, ka ES un tās dalībvalstis apņēmās veicināt pilsoniskās sabiedrības telpu palielināt atbalstu pilsoniskās sabiedrības organizāciju spēju veidošanai, lai stiprinātu to ietekmi attīstības procesā un uzlabotu politisko, sociālo un ekonomisko dialogu.

3.14. EESK norāda, ka pilsoniskās sabiedrības organizācijas ir jēgpilni jāiesaista ekonomisko, sociālo, valstisko un leģislatīvo reformu procesā visās Rietumbalkānu valstīs. Ir jāuzlabo to spējas, nodrošinot tehnisku un finansiālu atbalstu, veicinot to piekļuvi Eiropas finansējuma avotiem, kā arī laikus informējot tās par pievienošanās procesu.

4. Sociālā stabilitāte, bezdarbs, emigrācija

4.1. Kopš ekonomikas krīzes ir palēninājusies, dažos gadījumos pat samazinājusies, ienākumu un jo īpaši sociālā konverģence nabadzīgāku un bagātāku ES valstu starpā. Tas kavē pašas ES ambīcijas un rada šaubas par tās pievilcību turpmākajām dalībvalstīm. Nabadzība, augsts bezdarba līmenis, neoficiālā ekonomika, zems darba atalgojums, korupcija, amatnoziegumi, kvalificētu darbinieku emigrācija, minoritāšu diskriminācija un intelektuālā darbaspēka emigrācija ietekmē visas Rietumbalkānu valstis.

4.2. Lai gan Rietumbalkānu valstīs vērojama konverģence virzībā uz ES 28 dalībvalstu līmeni, to izaugsmes temps ir samērā lēns un atpaliek no tā, kāds ir ES teritorijā. Dati liecina, ka būtu vajadzīgi gandrīz 40 gadi, lai pilnībā sasniegtu Eiropas Savienības dzīves līmeni.

4.3. Darba samaksas konverģence Rietumbalkānu valstīs vēl nav notikusi. Dažās valstīs darba samaksas atšķirības salīdzinājumā ar ES ir pat palielinājušās, tādējādi ietekmējot Rietumbalkānu valstu iedzīvotāju saimniecisko un sociālo drošību. Vairumā Rietumbalkānu valstu reāls darba samaksas pieaugums nav piedzīvots kopš krīzes. Lai gan visās Rietumbalkānu valstīs ir ar likumu noteikta minimālā darba samaksa, ar to bieži nepietiek ģimeņu minimālā iztikas līmeņa nodrošināšanai.

4.4. EESK arī norāda, ka augstā bezdarba līmeņa dēļ darbaspēka migrācija no visām sešām Rietumbalkānu valstīm joprojām ir svarīgākais jautājums. Tiek lēsts, ka ceturrtā daļa no visu sešu Rietumbalkānu valstu iedzīvotājiem ir pārcēlušies uz ārvalstīm. Pat ja naudas pārvedumi no migrējušiem darba ņēmējiem ir būtisks ienākumu avots un veicina iekšzemes ekonomiku īstermiņā, masveida migrācija un iedzīvotāju skaita samazināšanās smagi ietekmēs šo valstu ekonomikas attīstības potenciālu ilgtermiņā⁽¹³⁾.

4.5. Izņemot Melnkalni, Rietumbalkānu reģionā nodarbinātības līmeņa samazināšanās vairāk ietekmē mazprasmīgus jauniešus un sievietes. Svarīgi, ka 2015. gadā vairāk nekā 70 % bezdarbnieku visās sešās Rietumbalkānu valstīs bija bez darba vidēji ilgāk nekā gadu⁽¹⁴⁾.

⁽¹³⁾ "Bezdarba līmenis Rietumbalkānu reģionā ir ievērojami augstāks nekā vidēji ES 28 dalībvalstīs, lai gan pēdējos gados vērojami daži uzlabojumi. Proti, Bosnijā un Hercegovinā, bijušajā Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikā un Melnkalnē vērojams pastāvīgi augsts bezdarba līmenis, taču pat pašreizējais bezdarba līmenis Serbijā, t. i., 13,5 %, kas ir labākais rādītājs reģionā pēc nesenajiem uzlabojumiem, ir pārāk augsts salīdzinājumā ar ES dalībvalstīm. Neraugoties uz ļoti augsto bezdarba līmeni, reģionā 12 mēnešos līdz 2017. gada jūnijam tika radītas aptuveni 230 000 darbvietas (pieaugums 3,8 % apmērā); vairāk nekā puse jauno darbvieta bija privātajā sektorā. Tādējādi nodarbinātības līmenis (darbvieta skaita ziņā, nevis nostrādāto stundu skaita ziņā) visās Rietumbalkānu valstīs, izņemot Bosniju un Hercegovinu, atkal sasniedza to līmeni, kāds bija pirms 2008. gada," tā teikts Pasaules Bankas grupas ziņojumā, "Western Balkans Regular Economic Report", Nr. 12, 2017. gada rudens.

⁽¹⁴⁾ Pasaules Bankas grupa, "Western Balkans Labor Market Trends 2017".

4.6. EESK pauž pārliecību, ka ES un Rietumbalkānu valstīm vajadzētu vairāk uzmanības pievērst šo valstu iedzīvotāju dzīves kvalitātei un sociālajai drošībai. EESK ierosina apsvērt iespēju, vai ES dalības nosacījumu izpildes vērtējumā būtu jāņem vērā Eiropas sociālo tiesību pīlāra principi. Turklāt Komisija varētu izstrādāt arī īpašas programmas, kas Rietumbalkānu valstīm dotu iespēju ātrāk sasniegt sociālu konvergenci.

4.7. EESK saredz arī nepieciešamību vēl vairāk stiprināt konkurētspēju un uzlabot strukturālās reformas visās sešās Rietumbalkānu valstīs, lai nostiprinātu darba tirgu un palēninātu emigrāciju. Strukturālo reformu izstrādes procesā būtu patiešām jāapspriežas ar pilsoniskās sabiedrības organizācijām⁽¹⁵⁾.

4.8. EESK uzsver, ka šajā reģionā darba tirgus tendences liecina par ļoti augstu neaktivitātes līmeni sieviešu vidū, un mudina valsts pārvaldi sniegt atbalstu, lai nodrošinātu, ka tiek sasniegts augstāks sieviešu nodarbinātības līmenis. Turklāt EESK mudina Komisiju ES pievienošanās sarunās ar Rietumbalkānu valstīm galveno prioritāšu sarakstā iekļaut jautājumu par dzimumu līdztiesību.

4.9. EESK ir pārliecināta, ka visās Rietumbalkānu valstīs demokrātiskas pilsoniskās sabiedrības izveides pamatā ir minoritāšu tiesību ievērošana un kultūru respektēšana.

4.10. EESK uzskata, ka visās Rietumbalkānu valstīs ļoti būtiska nozīme ir izglītībai — arī vienlīdzīgai piekļuvei izglītības sistēmām —, lai veicinātu Eiropas vērtības un iecietību pret minoritātēm, sekmētu cīņu pret aizspriedumiem, kā arī stiprinātu sociālo kohēziju.

4.11. Turklāt EESK uzskata, ka sociālās kohēzijas programmai, ar ko paredzēts uzlabot izglītības sistēmu lietderību un efektivitāti, ir jānovērš prasmju trūkums un neatbilstība. Lielāks finansiālais atbalsts profesionālās izglītības programmām ļautu risināt prasmju neatbilstības problēmu darba tirgū un samazināt augsto bezdarba līmeni.

4.12. EESK atzinīgi vērtē iniciatīvas, ko valsts izglītības un kultūras iestādes, akadēmiskās aprindas vai pilsoniskās sabiedrības organizācijas īsteno saistībā ar izlīgšanu, labām kaimiņattiecībām un kritisku pieeju pagātnei.

Briselē, 2018. gada 19. aprīlī

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Luca JAHIER*

⁽¹⁵⁾ Kā norādīts EESK atzinumā "ES Paplašināšanās stratēģija", OV C 133, 14.4.2016., 31. lpp., un 2017. gada 10. un 11. jūlijā Sarajevā notikušā EESK Sestā Rietumbalkānu valstu pilsoniskās sabiedrības foruma nobeiguma deklarācijā.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Labāka regulējuma programmas noslēgšana: labāki risinājumi – labāki rezultāti””

[COM(2017) 651 final]

(pašiniciatīvas atzinums)

(2018/C 262/04)

Ziņotājs: **Bernd DITTMANN**

Pilnsapulces lēmums	15.2.2018.
Juridiskais pamats	Reglamenta 29. panta 2. punkts
Atbildīgā specializētā nodaļa	Vienotā tirgus, ražošanas un patēriņa specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas saskaņāsmē	9.3.2018.
Pieņemts plenārsesijā	19.4.2018.
Plenārsesija Nr.	534
Balsojuma rezultāts	185/0/0
(par / pret / atturas)	

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. EESK uzskata, ka labāka regulējuma programmai būtu jāklūst par pastāvīgu programmu, kas nodrošina kvalitatīvus Savienības tiesību aktus, neapdraudot svarīgākos politikas mērķus un neradot regulējuma atcelšanas spiedienu. Jaunajai Komisijai pēc 2019. gada tā būtu jāturpina, jāpilnveido un jāuzlabo.

1.2. EESK aicina Komisiju izstrādāt detalizētu ceļvedi gaidāmajai labāka regulējuma izvērtēšanai un precizēt, kādā veidā paredzēts iesaistīt EESK un ieinteresētās personas.

2. Komisijas paziņojums par labāku regulējumu

2.1. Komisija 2017. gada 24. oktobrī publicēja paziņojumu “Labāka regulējuma programmas noslēgšana: labāki risinājumi – labāki rezultāti”⁽¹⁾ (turpmāk – “paziņojums”).

2.2. Minētajā paziņojumā Komisija ir apzinājusi labāka regulējuma programmas (turpmāk – “programma”) īstenošanā gūtos panākumus kopš tās pieņemšanas 2015. gada maijā.

2.3. Komisija 2018. gadā izvērtēs labāka regulējuma sistēmu kopumā. Šis atzinums ir Komitejas atbilde uz paziņojumu, kā arī ieguldījums, gatavojoties gaidāmajai izvērtēšanai.

3. Vispārīgas piezīmes

3.1. EESK atzinīgi vērtē Komisijas pastāvīgo apņemšanos nodrošināt labāku regulējumu un pašreizējos centienus īstenot 2015. gada maija programmā izvirzītos mērķus, kā izklāstīts paziņojumā. Labāks regulējums ir process, kas tiek nemitīgi uzlabots un kurā nepieciešama visu iesaistīto dalībnieku apņēmība un ieguldījums.

⁽¹⁾ COM(2017) 651 final.

3.2. Labākam regulējumam būtu jāpalīdz radīt atbildīgus, līdzdalību veicinošus un pārredzamus politikas veidošanas procesus, kas nodrošina vienkāršus, skaidrus, saskaņotus, mērķim atbilstošus un viegli izpildāmus noteikumus. Tas ir būtisks priekšnoteikums, lai nodrošinātu sabiedrības uzticēšanos ES un tās iestādēm. Tam būtu jāpalīdz veidot efektīvu un saskaņotu tiesisko regulējumu, kas paver iespējas inovācijai un ilgtspējīgai izaugsmei un sekmē vienotā tirgus izveides pabeigšanu un netraucētu darbību.

3.3. Labāks regulējums nedrīkstētu novest pie ES politikas veidošanas pārmērīgas birokratizācijas. Politiskus lēmumus nedrīkst aizstāt ar tehniskām procedūrām.

3.4. Vienā no agrāk pieņemtiem atzinumiem ⁽²⁾ EESK uzsver, ka labāka regulējuma jautājumam “nevajadzētu būt par “vairāk” vai “mazāk” regulējuma Eiropas Savienībā vai par konkrētu politikas jomu regulējuma atcelšanu vai pakļaušanu citām prioritātēm, tādējādi apšaubot ES noteiktās vērtības – sociālo aizsardzību, vides aizsardzību un pamattiesības ⁽³⁾. Labāks regulējums pirmām kārtām ir līdzeklis, ar kuru nodrošināt, ka politiskie mērķi, pamatojoties uz faktos balstītiem pamatprincipiem un ņemot vērā iepriekš minētās vērtības, tiek efektīvi īstenoti praksē, neierobežojot vides vai patērētāju tiesības vai sociālos standartus un līdz ar struktūru izveidi neizraisot kompetences novirzīšanu institucionālajās sistēmās. Labāks regulējums nevar un nedrīkst aizstāt politiskos lēmumus”.

3.5. EESK atzīst programmas īstenošanā līdz šim gūtos panākumus. Komiteja īpaši atzinīgi vērtē ietekmes novērtējumu un *ex-post* novērtējumu metodisko izmantošanu, sistemātiskāko apspriešanos ar ieinteresētajām personām, pārskatītās labāka regulējuma pamatnostādnes un labāka regulējuma instrumentu rīkkopu, *REFIT* programmu un *REFIT* platformu, kā arī Regulējuma kontroles padomes izveidi.

3.6. EESK aktīvi iesaistās labāka regulējuma veidošanā, it īpaši, darbojoties *REFIT* platformā un izstrādājot *ex post* novērtējumus. Tā norāda uz saviem daudzajiem šajā saistībā pieņemtajiem atzinumiem ⁽⁴⁾. Tomēr ne programmā, ne paziņojumā Komiteja nav minēta. Komiteja nav arī viena no pusēm Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu. Tas liecina par to, ka Komisija un likumdevēji joprojām nepietiekami ņem vērā Līgumos nostiprinātās Komitejas funkcijas un uzdevumus, kā arī tās locekļu un tās pārstāvētās pilsoniskās sabiedrības zināšanas un pieredzi.

3.7. Lai piedalītos labāka regulējuma programmā un izmantotu tās attiecīgos instrumentus un procedūras, ir vajadzīgi finanšu līdzekļi un cilvēkresursi, kas ne vienmēr ir pilsoniskās sabiedrības organizāciju rīcībā (piemēram, datu ģenerēšana, dalība sabiedriskās apspriešanās u. c.). Tas pats attiecas uz maziem uzņēmumiem. EESK aicina Komisiju nodrošināt, ka labāka regulējuma programma arī turpmāk ir atvērta un pieejama visām organizācijām un interešu grupām neatkarīgi no to lieluma un to finanšu līdzekļiem un cilvēkresursiem.

4. Īpašas piezīmes

4.1. EESK ir Eiropas organizētas pilsoniskās sabiedrības institucionāla pārstāve un darbojas kā starpniece starp ES likumdevējiem un pilsoniskās sabiedrības organizācijām un sociālajiem partneriem. EESK ir uzkrājusi ievērojamu pieredzi un ekspertzināšanas visos jautājumos, kas attiecas uz labāku regulējumu. Tā vēlas atgādināt Komisijai dažus savus konkrētos ieteikumus attiecībā uz paziņojumā iekļautajiem aspektiem, kā arī citiem aspektiem, kurus tā uzskata par vajadzīgu uzsvērt.

4.2. EESK uzskata, ka paziņojumā sniegts labs vispārējs pārskats par programmas īstenošanā gūtajiem panākumiem attiecīgajās labāka regulējuma jomās. Tomēr paziņojums joprojām ir pārāk neskaids attiecībā uz konkrētajiem pasākumiem, kurus Komisija plāno veikt, lai turpinātu izvērst labāka regulējuma programmu. Turklāt paziņojumā nav minēts un izklāstīts, kāda būs labāka regulējuma programmas 2018. gadā gaidāmā novērtēšana, nav norādīts, kādas ir tās galvenās prioritārās jomas un kādā veidā plānots iesaistīt EESK un ieinteresētās personas.

⁽²⁾ OV C 13, 15.1.2016., 192. lpp.

⁽³⁾ COM(2015) 215 final.

⁽⁴⁾ Cita starpā skatīt: *Ad hoc* grupa “ES tiesību aktu piemērošanas uzraudzība”; OV C 487, 28.12.2016., 51. lpp.; OV C 303, 19.8.2016., 45. lpp.; OV C 13, 15.1.2016., 192. lpp.; OV C 345, 13.10.2017., 67. lpp.; OV C 13, 15.1.2016., 145. lpp.; OV C 434, 15.12.2017., 11. lpp.; OV C 291, 4.9.2015., 29. lpp.; OV C 230, 14.7.2015., 66. lpp.; OV C 43, 15.2.2012., 14. lpp.; OV C 248, 25.8.2011., 87. lpp.; OV C 18, 19.1.2011., 95. lpp.; OV C 128, 18.5.2010., 103. lpp.; OV C 277, 17.11.2009., 6. lpp.; OV C 100, 30.4.2009., 28. lpp.; OV C 204, 9.8.2008., 9. lpp.

4.3. Proporcionalitāte un subsidiaritāte

4.3.1. EESK atzinīgi vērtē Komisijas koncentrēšanos uz svarīgākajām prioritātēm un nostāju “nopietni risinājumi nopietnām problēmām”. Tā atkārtoti uzsver, ka Eiropas Savienībai jārikojas tikai tad, ja ievēroti subsidiaritātes un proporcionalitātes principi un ja kopīga rīcība dod pievienoto vērtību visiem.

4.3.2. Kā norādīts tās atzinumā ⁽⁵⁾, “EESK atbalsta subsidiaritātes un proporcionalitātes principu skaidrības uzlabošanu, jo likumdošanas iniciatīvu pretinieki tos reizēm izmanto par argumentiem, kaut arī viņu apsvērumi nav pietiekami pamatoti”.

4.3.3. EESK pieņem zināšanai **subsidiaritātes un proporcionalitātes jautājumu darba grupas** ⁽⁶⁾ izveidi. Tā aicina darba grupu pienācīgi ņemt vērā Komitejas atzinumus un ieteikumus šajā jautājumā.

4.3.4. EESK aicina uzlabot subsidiaritātes un proporcionalitātes uzraudzību un ciešāk iesaistīt dalībvalstis un to parlamentus *ex post* novērtējumu veikšanā.

4.3.5. EESK aicina Komisiju visos savos dienestos (horizontāli un vertikāli) aktīvāk veicināt labāka regulējuma rīkkopas 5. rīka (“Juridiskais pamats, subsidiaritāte un proporcionalitāte”) izmantošanu, lai, izstrādājot ietekmes novērtējumus, palielinātu atbilstību šim instrumentam.

4.4. Ietekmes novērtējumi

4.4.1. EESK norāda uz ierosinājumiem, ko tā izvirzījusi atzinumā ⁽⁷⁾ par to, kā uzlabot Eiropas ietekmes novērtējumu ekosistēmu.

4.4.2. Ietekmes novērtējumiem vajadzētu būt standarta procedūrai, kas jāpiemēro katram jaunam leģislatīvajam priekšlikumam, tostarp deleģētajiem un īstenošanas aktiem. Ja izvirzītajiem priekšlikumiem nav izstrādāts ietekmes novērtējums, Komisijai ir sīki jāpaskaidro iemesli un jāsniedz visi dati un pierādījumi, kas bijuši par iemeslu priekšlikuma izstrādei un/vai ir tā pamatā.

4.4.3. Labāka regulējuma pamatnostādnes skaidri norādīts, ka ietekmes novērtējumus var veikt un ka tie ir jāveic attiecībā uz leģislatīvām iniciatīvām, kā arī deleģētajiem aktiem un īstenošanas aktiem. Tādēļ mēs mudinām Komisiju sīkāk un ieinteresētajām personām un Komitejai pārredzamākā veidā izvērtēt nepieciešamību veikt šādu tiesību aktu ietekmes novērtējumu. Fakts, ka ietekmes novērtējums veikts leģislatīvajam tekstam, no kura izriet deleģētie un īstenošanas akti, nevar būt pietiekams pamatojums, lai attaisnotu atvasināto tiesību aktu ietekmes novērtējuma neveikšanu. Katrs atsevišķais tiesību akts ir jāvērtē individuāli, it īpaši tāpēc, ka deleģētajiem un īstenošanas aktiem var būt ļoti liela ietekme uz ieinteresētajām personām un pilsonisko sabiedrību kopumā.

4.4.4. **Labāka regulējuma pamatnostādnes un rīkkopa** ⁽⁸⁾ ir galvenā Komisijas dienestu rokasgrāmata ietekmes novērtējuma veikšanā. Tomēr EESK norāda, ka pamatnostādnes un rīkkopa ir galvenokārt izstrādātas specifiskajai izmantošanai ES dienestos un to specifikācijas nepiedāvā ieinteresētajām personām iespēju izprast, kā pareizi izmantot ietekmes analīzi nepieciešamos rīkus. Tāpēc EESK aicina Komisiju šos rīkus padarīt pieejamus plašākai sabiedrībai, izmantojot funkcionālu versiju.

4.4.5. Tomēr EESK konstatē neatbilstību minētajām pamatnostādnēm, kā rezultātā ietekmes novērtējumi ir nepilnīgi. Tas ir apstiprināts un pamatots **Regulējuma kontroles padomes** 2016. gada ziņojumā ⁽⁹⁾. Tāpēc EESK mudina Komisiju savos dienestos aktīvāk veicināt labāka regulējuma principu piemērošanu, piemēram, paredzot obligātas regulāras personāla apmācības programmas.

⁽⁵⁾ OV C 487, 28.12.2016., 51. lpp.

⁽⁶⁾ C(2017) 7810.

⁽⁷⁾ OV C 434, 15.12.2017., 11. lpp.

⁽⁸⁾ SWD (2017) 350 un https://ec.europa.eu/info/better-regulation-toolbox_lv.

⁽⁹⁾ Regulējuma kontroles padome, 2016. gada ziņojums, https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/2016-rsb-report_en.pdf. Sk. īpaši 13. lpp. un 15. lpp.

4.4.6. Regulējuma kontroles padomes 2016. gada ziņojums liecina, ka Komisijas dienesti pēc sākotnēja negatīva atzinuma saņemšanas tikai daļēji īsteno padomes ieteikumus. Tāpēc EESK ierosina Regulējuma kontroles padomei piešķirt **atliekoša veto** tiesības gadījumos, kad tā ir sniegusi dubultnegatīvu atzinumu, liekot Komisijas dienestam pārstrādāt ietekmes novērtējumu, līdz ir izpildītas nepieciešamās kvalitātes prasības. Regulējuma kontroles padomei nevajadzētu būt veto tiesībām attiecībā uz politiskiem lēmumiem.

4.4.7. EESK atbalsta **principu “vispirms domāt par mazajiem uzņēmumiem”** un mudina Komisiju ietekmes novērtējumos vairāk pievērsties MVU, tostarp mikrouzņēmumiem un ļoti maziem uzņēmumiem.

4.5. Pārredzamība, leģitimitāte un pārskatatbildība

4.5.1. Attiecībā uz Pārredzamības reģistru EESK atzinīgi vērtē Komisijas 2016. gada priekšlikumu par juridiski saistošu Iestāžu nolīgumu par obligātu pārredzamības reģistru, kurā līdztekus Komisijai un Parlamentam būtu ietverta arī Padome.

4.5.2. EESK atzinīgi vērtē to, ka svarīgu iniciatīvu sabiedriskā apspriešana tagad ir pieejama visās oficiālajās valodās, savukārt visas pārējās apspriešanas notiks vismaz franču, vācu un angļu valodā. EESK atgādina Komisijai par nepieciešamību nodrošināt ietekmes novērtējumu kopsavilkumu tulkojumus visās oficiālajās valodās ⁽¹⁰⁾.

4.5.3. Saistībā ar **ieinteresēto personu** līdzdalību EESK atsaucas uz savu atzinumu ⁽¹¹⁾ un *REFIT* platformas atzinumu ⁽¹²⁾, kuru palīdzēja izstrādāt EESK pārstāvji *REFIT* platformā. EESK atzinīgi vērtē Komisijas centienus uzlabot ieinteresēto personu apspriešanās mehānismus, bet uzskata, ka ir jāpieliek vēl lielākas pūles, lai palielinātu līdzdalību, atklātību un pārskatatbildību, kā arī šādu apspriešanu efektivitāti un saskaņotību. Šajā nolūkā EESK mudina Komisiju ņemt vērā un pilnībā īstenot abos iepriekš minētajos atzinumos izklāstītos ieteikumus.

4.5.4. Ņemot vērā tās pārstāvības funkciju, EESK ir ļoti piemērota, lai palīdzētu noteikt, kuras ieinteresētās personas ierosinātais politikas pasākums ietekmē visvairāk, un palīdzētu apkopot pieredzi, kas gūta spēkā jau esošo tiesību aktu jomā. Izstrādājot apspriešanās stratēģijas un nosakot attiecīgās mērķgrupas, Komisijai būtu vairāk jāapspriežas ar EESK gan *ex ante*, gan *ex post*.

4.6. Tiesību aktu vienkāršošana un nevajadzīgu izmaksu novēršana

4.6.1. Savā atzinumā ⁽¹³⁾ Komiteja atgādina, ka “Eiropas tiesību akti ir būtisks integrācijas faktors, kas nerada slogu vai izmaksas, kuras jāsamazina. Gluži pretēji: būdami ļoti samērīgi, šie tiesību akti garantē aizsardzību, atbalstu un tiesisko noteiktību, kas ir svarīga visiem ES dalībniekiem un iedzīvotājiem”.

4.6.2. Vienlaikus citā atzinumā ⁽¹⁴⁾ EESK norāda, ka “jāpanāk, lai regulējums neradītu nevajadzīgas izmaksas. Regulējuma izmaksām ir jābūt proporcionālām tā radītajiem ieguvumiem”.

4.6.3. EESK stingri atbalsta **“izvērtē vispirms” principu**. Kā norādīts atzinumā ⁽¹⁵⁾, “EESK uzskata, ka Komitejai var būt noderīga loma, īstenojot likumdevēju un ES tiesību aktu lietotāju starpnieka funkciju. EESK pastāvīgi pielāgo savas darba metodes, lai palīdzētu novērtēt ES tiesību aktu piemērošanas kvalitāti. Komiteja neseno nolēma aktīvi iesaistīties likumdošanas cikla novērtēšanā, sagatavojot pati savus *ex post* novērtējumus par Savienības *acquis*”.

⁽¹⁰⁾ OV C 434, 15.12.2017., 11. lpp. (4.3.1. punkts).

⁽¹¹⁾ OV C 383, 17.11.2015., 57. lpp.

⁽¹²⁾ *REFIT* platformas atzinums par *DIHK* iesniegumu XXII.4.a un par iedzīvotāja iesniegumu XXII.4.b attiecībā uz ieinteresēto personu apspriešanās mehānismiem. Pieņemšanas datums: 7.6.2017.

⁽¹³⁾ OV C 303, 19.8.2016., 45. lpp.

⁽¹⁴⁾ OV C 487, 28.12.2016., 51. lpp.

⁽¹⁵⁾ Revīzijas palātas *ad hoc* grupa “ES tiesību piemērošana praksē. Vispārējā stāvokļa apskats”. *Ad hoc* grupa “ES tiesību aktu piemērošanas pārraudzība” (OV C 81, 2.3.2018., 81. lpp.).

4.6.4. Kā minēts atzinumā⁽¹⁶⁾, Komiteja “aicina izstrādāt **kvalitatīvu pieeju**, kas būtu līdzvērtīga kvantitatīvai analīzei un kurā būtu ievēroti mērķi, kurus paredzēts sasniegt ar tiesību aktiem”. Komisijas ietekmes novērtējumos līdztekus regulējuma izmaksām būtu attiecīgā gadījumā kvantitatīvi jānosaka un sistemātiskāk jāņem vērā no regulējuma gūtais **labums**, ieskaitot neto ieguvumus.

4.6.5. EESK uzskata, ka politikas mērķu sasniegšanai noteiktas izmaksas ir nenovēršamas. Izmaksas būtu jāsamazina tikai tad, ja ir pierādīts, ka politikas mērķa sasniegšanai tās nav nepieciešamas. EESK piekrīt Komisijas viedoklim, ka nevajadzīgu izmaksu samazināšanas pamatā jābūt katra konkrētā gadījuma izvērtējumā gūtajām atziņām, nevis vienkāršiem skaitliskiem mērķiem, tā ka tiek pilnībā saglabāti iecerētie tiesību akta mērķi.

4.6.6. **REFIT** jautājumā EESK atsaucas uz saviem attiecīgajiem atzinumiem⁽¹⁷⁾. EESK piedalās **REFIT** darbā ar **REFIT platformas** starpniecību, kurā darbojas Komitejas triju grupu trīs locekļi, kas rotācijas kārtībā apmeklē platformas sanāksmes. Komitejas locekļi cieši sadarbojas, lai noteiktu EESK politiskās prioritātes un sagatavotu kopīgu nostāju platformas sanāksmēm, pamatojoties uz saskaņotām nostādnēm, kas izklāstītas agrāk pieņemtajos atzinumos.

4.6.7. EESK atkārtoti uzsver, ka **REFIT** platformas darbs koncentrējas uz *ex post* novērtējumu. Platformas uzdevums ir izskatīt ierosinājumus, kas izteikti, izmantojot tīmekļa vietni “Kā atvieglot slogu” (*Lighten the Load*), un izstrādāt ieteikumus, kā vienkāršot spēkā jau esošos ES tiesību aktus. Platformu nevajadzētu izmantot jaunu tiesību aktu ierosināšanai.

4.6.8. EESK norāda, ka **REFIT** platformā nav atsevišķi pārstāvētas MVU īpašās intereses. Tāpēc Komiteja aicina Komisiju uzaicināt piemērotu pārstāvi piedalīties **REFIT** platformas ieinteresēto personu grupā.

4.7. Alternatīvu pieeju izvērtēšana attiecībā uz vienkāršošanu un izmaksu samazināšanu

4.7.1. Attiecībā uz regulatīvā **sloga mazināšanas mērķiem** labāka regulējuma jomā EESK uzskata, ka regulatīvā sloga mazināšanas mērķi **REFIT** programmas kontekstā būtu jānosaka *ex post* un pamatojoties uz visaptverošu izvērtējumu, tostarp pilsoniskās sabiedrības un ieinteresēto personu dialogu.

4.7.2. Ņemot vērā grūtības iegūt datus, kas vajadzīgi, lai veiktu zinātniski pamatotus bāzes aprēķinus *ex ante* mērķu noteikšanai regulatīvā sloga mazināšanas jomā, EESK **neatbalsta** šādu mērķu noteikšanu ne atsevišķām nozarēm, ne ekonomikai kopumā. Tas pats attiecas uz politiski izvirzītiem skaitliskiem mērķiem, piemēram, pieņemot vienu jaunu tiesību aktu, atcelt vienu spēkā esošu tiesību aktu (“viens iekšā, viens ārā” jeb *one-in, one-out* princips).

4.8. Savienības tiesību aktu īstenošana un izpilde

4.8.1. Savienības tiesību aktu īstenošanas un izpildes jomā EESK norāda uz saviem daudzajiem atzinumiem⁽¹⁸⁾.

4.8.2. Savienības tiesību aktu **piemērojamība** ir jāņem vērā politikas veidošanas procesa agrīnā posmā kā ietekmes novērtējuma daļa. EESK mudina Komisijas dienestus stingri ievērot ietekmes novērtējuma pamatnostādnes, kas izklāstītas labāka regulējuma rīkkopas IV. nodaļā (“Priekšlikumu īstenošana, transponēšana, sagatavošana”). Īpaša uzmanība būtu jāpievērš dažādu nacionālo politisko un tiesisko sistēmu īpatnībām un atšķirīgajiem resursiem un spējām, kas ir dalībvalstu rīcībā, lai transponētu un piemērotu Eiropas tiesību aktus.

⁽¹⁶⁾ OV C 434, 15.12.2017., 11. lpp.

⁽¹⁷⁾ OV C 230, 14.7.2015., 66. lpp.; OV C 303, 19.8.2016., 45. lpp.

⁽¹⁸⁾ *Ad hoc* grupa; OV C 303, 19.8.2016., 45. lpp.; OV C 291, 4.9.2015., 29. lpp.; OV C 18, 19.1.2011., 95. lpp.; OV C 175, 28.7.2009., 26. lpp.; OV C 204, 9.8.2008., 9. lpp.; OV C 325, 30.12.2006., 3. lpp.; OV C 24, 31.1.2006., 52. lpp.; OV C 24, 31.1.2006., 39. lpp.

4.8.3. Regulatīvais slogs lielākoties rodas valstu līmenī, dalībvalstu iestādēm transponējot un piemērojot Savienības tiesību aktus (pārmērīgs regulējums). EESK savos atzinumos⁽¹⁹⁾ ir norādījusi, ka lielākā daļa gadījumu, kad Savienības tiesību akti netiek pienācīgi piemēroti vai īstenoti, ir saistīti ar direktīvu nepareizu transponēšanu. Tāpēc, lai izvairītos no nesaskaņota tiesiskā regulējuma Eiropas Savienībā, EESK iesaka izmantot nevis direktīvas, bet gan regulas⁽²⁰⁾. Tomēr nevienā dalībvalstī nedrīkst pazemināt iedzīvotāju, patērētāju, darba ņēmēju un vides pašreizējo aizsardzības līmeni.

4.8.4. EESK uzskata, ka Savienības tiesību aktu pienācīga īstenošana nozīmē visu galveno dalībnieku, t. i., Komisijas, Eiropas Parlamenta, Padomes un dalībvalstu, **kopīgus un koordinētus centienus**, kuros pēc iespējas plašāk iesaistīts reģionālais un vietējais līmenis, kā arī pilsoniskā sabiedrība un ieinteresētās personas. EESK uzskata, ka Komisijai jāuzņemas vadība šo centienu koordinēšanā, kā norādīts atzinumā⁽²¹⁾, proti, “uzticības veicināšanā starp izpildiestādēm, valsts pārvaldes iestāžu tīklu atbalstīšanā, to darbības sistemātiskā novērtēšanā, kā arī labākās pieredzes noteikšanā un izplatīšanā”.

4.8.5. Savā paziņojumā Komisija ierosina vairākus pasākumus, ar ko uzlabot Savienības tiesību aktu īstenošanu. Piemēram, izveidot sistemātiskāku pieeju spēkā esošo tiesību aktu izpildes uzraudzībai un izvērtēšanai saskaņā ar Iestāžu nolīgumu par labāku likumdošanas procesu, atbalstīt dalībvalstis, nodrošinot īstenošanas plānus, un izstrādāt ziņojumus par valstīm, kuros norādītas valstu stiprās un vājās puses īstenošanas jomā. EESK atzinīgi vērtē to, ka Komisija šim jautājumam ir pievērsusi īpašu uzmanību, kā arī ierosinātos pasākumus, bet pauž nožēlu, ka nevienā no tiem nav paredzēts iesaistīt EESK.

4.8.6. Komiteja savā atzinumā⁽²²⁾ jau ir teikusi, ka “[n]oteiktu direktīvu transponēšanas gadījumā Komiteja vēlas sniegt konkrētu ieguldījumu Eiropas Parlamenta patstāvīgajā ziņojumā par ES tiesību aktu īstenošanu dalībvalstīs, mērķtiecīgi pievēršoties papildinājumiem, kurus transponēšanas procesā ir ieviesušas dalībvalstis”.

4.8.7. Visbeidzot, EESK atzinīgi vērtē stratēģisko pieeju attiecībā uz **politiku tiesību aktu pārkāpumu gadījumos**, kas izklāstīta tās paziņojumā “ES tiesību akti: labāki rezultāti līdz ar labāku piemērošanu”⁽²³⁾. Komiteja mudina Komisiju **ātrāk un stingrāk** izmeklēt gadījumus, kuros dalībvalstis nepareizi transponē ES tiesību aktus vai to nedara vispār.

4.9. Sadarbība ar pārējām iestādēm

4.9.1. EESK pārstāv organizētus Savienības tiesību aktu galalietotājus, un arī Padomei, Eiropas Parlamentam un Komisijai tā būtu jāatzīst par partneri un resursu, kas ļauj novērtēt leģislatīvu projektu praktisko iespējamību praktiskā un empīriskā perspektīvā.

4.9.2. Nemot vērā iepriekš izklāstīto aktīvo lomu, ko EESK pilda labāka regulējuma un likumdošanas jomā, Komiteja stingri mudina Komisiju, Eiropas Parlamentu un Padomi formāli iekļaut Komiteju Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.

Briselē, 2018. gada 19. aprīlī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Luca JAHIER

⁽¹⁹⁾ Ad hoc grupa; OV C 13, 15.1.2016., 192. lpp.

⁽²⁰⁾ OV C 18, 19.1.2011., 95. lpp.

⁽²¹⁾ OV C 24, 31.1.2006., 52. lpp.

⁽²²⁾ OV C 303, 19.8.2016., 45. lpp.

⁽²³⁾ C(2016) 8600 (OV C 18, 19.1.2017., 10. lpp.).

III

(Sagatavošanā esoši tiesību akti)

EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJA

EESK 534. PLENĀRSESIJA – SASTĀVA ATJAUNOŠANAS SESIJA, 18.4.2018.–19.4.2018.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu

**“Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei un Eiropas Centrālajai bankai
“Turpmāki pasākumi ekonomiskās un monetārās savienības izveides pabeigšanai: ceļvedis””**

(COM(2017) 821 final)

par tematu

**“Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei un Eiropas Centrālajai bankai
“Jauni budžeta instrumenti stabilai eurozonai Savienības sistēmas ietvaros””**

(COM(2017) 822 final)

par tematu

**“Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei un Eiropas Centrālajai bankai
“Par Eiropas ekonomikas un finanšu ministra amatu””**

(COM(2017) 823 final)

par tematu

**“Priekšlikums Padomes direktīvai, ar ko nosaka noteikumus par fiskālās atbildības un vidējā termiņa
budžeta ievirzes stiprināšanu dalībvalstīs”**

(COM(2017) 824 final – 2017/0335 (CNS))

un par tematu

“Priekšlikums Padomes regulai par Eiropas Monetārā fonda izveidi”

(COM(2017) 827 final – 2017/0333 (APP))

(2018/C 262/05)

Ziņotājs: **Mihai IVAȘCU**

Līdzziņotājs: **Stefano PALMIERI**

Apspriešanās	Eiropas Komisija, 12.2.2018. un 28.2.2018.
Juridiskais pamats	Līguma par Eiropas Savienības darbību 304. pants
Atbildīgā specializētā nodaļa	Ekonomikas un monetārās savienības, ekonomiskās un sociālās kohēzijas specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sa- nāksmē	26.3.2018.
Pieņemts plenārsesijā	19.4.2018.
Plenārsesija Nr.	534

Balsojuma rezultāts
(par / pret / atturas)

152/3/2

1. Secinājumi un priekšlikumi

1.1. EESK atzinīgi vērtē ierosināto ceļvedi par Eiropas ekonomiskās un monetārās savienības (EMS) izveides pabeigšanu, bet Komitejas atbalsts nav neierobežots un entuziasma pilns, jo nav ņemti vērā vairāki sociālie, politiskie un ar ekonomiku saistītie jautājumi, kas uzsvērti jau pieņemtos EESK atzinumos. Centienos pabeigt EMS izveidi galvenokārt ir vajadzīga spēcīga politiskā apņēmība, efektīva pārvaldība un pieejamā finansējuma labāka izmantošana, lai patiešām panāktu gan riska samazināšanu, gan riska dalīšanu starp dalībvalstīm. Šo iemeslu dēļ EESK uzsver, ka atbildības principam un solidaritātes principam ES līmenī ir jāiet roku rokā.

1.2. EESK pauž ļoti dziļu vilšanos par to, ka paziņojumā nav minētas abas ES iestāžu padomdevējas komitejas, proti, EESK un Reģionu komiteja, un ka Eiropas Parlamenta loma joprojām ir samērā ierobežota. Nav minēta arī sociālo partneru un organizētas pilsoniskās sabiedrības plašāka iesaistīšana Eiropas pusgadā notiekošajā novērtēšanā.

1.3. EESK vairākkārt norādījusi, ka noteikti trūkst stratēģiska nākotnes redzējuma un spējas atbilstīgi reaģēt uz citām ekonomikas un finanšu krīzēm. EMS tiesību aktu kopums būtu jāvērtē un jāīsteno, paturot prātā, ka Eiropas iedzīvotājiem vajag vairāk Eiropas un labāku Eiropu.

1.4. To savienību sarakstā, kas veido EMS, nav EESK atbalstītās sociālās savienības, un nav pausta apņemšanās integrēt Eiropas sociālo tiesību pilāru.

1.5. EESK jau atkal nākas brīdināt: jo ilgāk turpināsies pašreizējā taupības politika bez efektīva ieguldījumu plāna, jo vairāk tiks apdraudēta Eiropas labklājība.

1.6. Ļoti svarīgi ir “salabot jumtu, kamēr saulains laiks”, un tas jādara ātri un pēc nesen veikta izvērtējuma par iemesliem, kāpēc “jumts ir bojāts”, un par to, kas par šiem bojājumiem ir atbildīgs. EESK uzsver nepieciešamību izstrādāt jaunus finanšu instrumentus, kas paver iespēju novērst krīzes un mazināt prociklisku pasākumu ietekmi.

1.7. Darba kārtības prioritātei arī turpmāk vajadzētu būt banku savienības un kapitāla tirgu savienības izveides pabeigšanai. Pašreizējā priekšlikumā nekas nav teikts par Eiropas noguldījumu apdrošināšanas sistēmu, kaut arī EESK jau ir pieņēmusi atzinumu par šo tematu⁽¹⁾. Turklāt ir jāīsteno pasākumi, lai nekavējoties un efektīvi risinātu ieņēmumus nenesošu kredītu problēmu.

1.8. Eiropas Monetārais fonds (EMF)

1.8.1. Ierosinātais jaunā EMF uzdevums, proti, nodrošināt kopīgu finansiālā atbalsta mehānismu vienotajam neregulējamam fondam, ir ārkārtīgi svarīgs un tiek pilnībā atbalstīts. Tomēr EESK uzsver: jānodrošina, ka šis pasākums nekļūst par “zelta izpletni”, kas mudinātu bankas uzņemties nevajadzīgu un bīstamu risku.

1.8.2. Ir ļoti svarīgi, ka EMF tiek uzticēta aktīvāka loma Eiropas Savienībā, tāpat kā Starptautiskajam Valūtas fondam starptautiskajā līmenī, proti, tam būtu ne tikai jānovērš banku krīzes, bet arī jāatbalsta ekonomikas attīstība un jāabsorbē satricinājumi.

⁽¹⁾ Atzinums par tematu “Eiropas noguldījumu apdrošināšanas sistēma” (OV C 177, 18.5.2016., 21. lpp.).

1.9. Līgums par stabilitāti, koordināciju un pārvaldību (LSKP)

1.9.1. LSKP būtu jāintegrē ES tiesību aktos, un vienlaikus Eiropas Stabilizācijas mehānisms ir jāpārveido par EMF, liedzot dalībvalstīm "krējuma nosmelšanas" iespējas.

1.9.2. EESK atzīmē, ka paredzēta iespēja Stabilitātes un izaugsmes pakta (SIP) interpretēt elastīgi, taču tā uzskata, ka ar to nepietiek, un iesaka ES līmenī sākt debates par stratēģisku publisko ieguldījumu, kas nodrošina pievienoto vērtību, izslēgšanu no SIP piemērošanas jomas. Kā norādīts iepriekšējos EESK atzinumos⁽²⁾ un Apvienoto Nāciju Organizācijas ilgtspējīgas attīstības mērķos (IAM)⁽³⁾, šādi ieguldījumi nebūtu jāuzskata par izmaksām, bet drīzāk par nākotnes ieņēmumu avotu, kas nodrošina vienmērīgu uzņēmējdarbības ciklu, kvalitatīvu darbvietu radīšanu un nevienlīdzības mazināšanu.

1.9.3. Publiskie ieguldījumi, tostarp sociālajā jomā, īstermiņā patiešām nodrošinātu pieprasījuma pieaugumu un ilgtermiņā palielinātu izaugsmes potenciālu, tādējādi risinot tādu jautājumu kā publisko parādu atmaksājamība.

1.10. Jauni budžeta instrumenti

1.10.1. EESK pilnībā atbalsta priekšlikumu ieviest īpašu konverģences mehānismu dalībvalstīm, kas vēlas pievienoties eurozonai. Tehniskajam atbalstam ir jābūt vērstam uz reālas konverģences panākšanu.

1.10.2. Lai varētu mazināt pašlaik vērojamas ES tautsaimniecību atšķirības, makroekonomikas stabilizācijas funkcija ir īpaši svarīga, jo ekonomiskajā un monetārajā savienībā noteikto ierobežojumu dēļ dalībvalstu iespējas rīkoties neatkarīgi arvien samazinās.

1.11. Ekonomikas un finanšu ministrs

1.11.1. EESK atbalsta ierosmi izveidot EMS ekonomikas un finanšu ministra amatu, jo tas ir pirmais solis centienos nodrošināt pašlaik sadrumstaloto politikas pasākumu saskaņotību. Šai personai eurozona jāpārstāv starptautiskās struktūrās, pilnīgi pārrēdzami jāpārvalda ierosinātais īpašais eurozonas budžets un jānosaka vēlamā kopējā fiskālā nostāja eurozonā un tas, kā tā tiks panākta.

1.11.2. Tomēr Komisijas priekšlikums rada draudus, kas saistīti ar izpildvaras pārmērīgu konsolidāciju vienas personas rokās. Tādēļ EESK aicina turpināt pārdomas un palielināt ierosinātā ministra demokrātisko pārskatbaidību.

2. Ievads un vispārīgas piezīmes

2.1. Tā kā vairākus gadus krīzes pārvaldībā priekšroka tika dota starpvaldību metodei, lai novērstu nepabeigtās ekonomiskās un monetārās savienības (EMS) institucionālos trūkumus, EESK atzinīgi vērtē šo atjaunoto pieeju, kas paredz izmantot kopienas metodi, jo tikai šī metode spēj nodrošināt ES līmeņa lēmumu pieņemšanas procesa un ES integrācijas padziļināšanas demokrātisko leģitimitāti. Šajā satvarā EMS izveides pabeigšanai ir vajadzīga spēcīga politiskā apņēmība, efektīva pārvaldība un pieejamo finanšu resursu labāka izmantošana.

2.2. EESK atzinīgi vērtē gan ierosinātā ceļveža vērīnīgumu tvēruma un laika ziņā, gan arī tā pareizo virzību, kā jau norādīts tās iepriekšējos atzinumos⁽⁴⁾. Tomēr EESK atbalsts nav neierobežots un entuziasma pilns, jo šajā tiesību aktu kopumā nav ņemti vērā vairāki sociālie, politiskie un ar ekonomiku saistītie jautājumi, kas arī tika uzsvērti iepriekšējos atzinumos.

⁽²⁾ "Eurozonas ekonomikas politika (2016)" (OV C 177, 18.5.2016., 41. lpp.), "Eurozonas ekonomikas politika (2017)" (OV C 173, 31.5.2017., 33. lpp.) un "Eurozonas ekonomikas politika (2017)" (atzinuma papildinājums) (OV C 81, 2.3.2018., 216. lpp.).

⁽³⁾ Ilgtspējīgas attīstības mērķi.

⁽⁴⁾ "KKI/Svarīgākās ekonomikas politikas reformas" (OV C 271, 19.9.2013., 45. lpp.), "EMS pabeigšana – priekšlikumi nākamajam Eiropas Savienības likumdošanas periodam" (OV C 451, 16.12.2014., 10. lpp.) un "Ekonomiskās un monetārās savienības (EMS) izveides pabeigšana: politiskais pīlārs" (OV C 332, 8.10.2015., 8. lpp.).

2.3. Pirmkārt, Eiropas Parlamenta (EP) loma joprojām ir pārāk ierobežota, un abas ES iestāžu padomdevējas komitejas – EESK un RK – netiek minētas. Nav minēts uzlabots sociālais un pilsoniskais dialogs par Eiropas pusgadu, aktīvāk iesaistot sociālos partnerus un pilsonisko sabiedrību. Iepriekšējā atzinumā EESK ierosināja, ka “ar demokrātisko pārskatatbildību un līdzatbildību saistītu apsvērumu dēļ Eiropas pusgada procesā būtu jāiesaista Eiropas Parlaments, valstu parlamentī, sociālie partneri un pilsoniskā sabiedrība. Sociālajiem aspektiem jāvelti tikpat liela vērība kā ekonomiskajai dimensijai.”⁽⁵⁾

2.4. Lai Eiropā nodrošinātu konkurētspējīgu uzņēmējdarbības vidi un patiešām izveidotu vienotu Eiropas valūtu, ļoti svarīgi ir ātri un efektīvi pabeigt banku savienības izveidi.

2.5. Turklāt to savienību sarakstā, kas veido EMS, nav EESK atbalstītās sociālās savienības. Nav pausta apņemšanās eurozonas pārvaldībā integrēt Eiropas sociālo tiesību pilāru, par ko 2017. gada novembrī tika paziņots Gēteborgā⁽⁶⁾. Lai panāktu, ka tiek īstenota Līgumā nostiprinātā “sociālās tirgus ekonomikas” koncepcija, sociālajām tiesībām jābūt tikpat nozīmīgām kā ekonomiskajām brīvībām.

2.6. Rodas arī iespaids, ka Komisija nevēlas vai baidās izmantot jēdzienu “politiskā savienība”, tā vietā to aizstājot ar vājākiem un nenoteiktākiem jēdzieniem, piemēram, “demokrātiskā pārskatatbildība” un “nostiprināta pārvaldība”. Tas nav pamatoti, ja tiek nepārprotami paskaidrots, ka “politiskā savienība” nebūt nenozīmē vienotu politisko struktūru, bet drīzāk virkni mazu soļu, ar kuriem tiek atzīta kopīgas ES līmeņa politiskās pārvaldības nepieciešamība noteiktās jomās. EESK atzinumos šis jēdziens ir nepārprotami izskaidrots⁽⁷⁾.

2.7. Ekonomiskās un monetārās savienības tiesību aktu kopums būtu jāvērtē un jāīsteno, paturot prātā, ka eiropiešiem vajag vairāk Eiropas un labāku Eiropu. EESK vairākkārt norādījusi, ka trūkst stratēģiska nākotnes redzējuma un spējas atbilstīgi reaģēt uz ekonomikas un finanšu krīzēm. ES ekonomikas pārvaldības pamatprincipam vajadzētu būt šādam: lielāka pievienotā vērtība jāpanāk ES līmenī, nevis ar dalībvalstu individuālu rīcību⁽⁸⁾.

2.8. Neraugoties uz to, ka turpinās atveseļošanās, iedzīvotāju ikdienā un dalībvalstu pašreizējā politikā joprojām ir jūtamas ekonomikas krīzes sekas. EESK ir brīdinājusi: “jo ilgāk turpinās pašreizējā taupības politika, kas pirmām kārtām ir vērsta uz izdevumu samazināšanu un kurā trūkst efektīvas investīciju programmas ienākumu radīšanai ar izaugsmi, kā arī sociālās kohēzijas un solidaritātes nodrošināšanai, jo skaidrāk kļūst redzams, ka augošā sociālā nevienlīdzība apdraud Eiropas ekonomisko integrāciju un labklājību”⁽⁹⁾.

2.9. Turklāt kapitāla tirgi ne tuvu nav integrēti un vēl nespēj absorbēt simetriskus un asimetriskus satricinājumus, kā tas bija ASV gadījumā. Tā kā norit sarunas par *Brexit* un viens no lielākajiem pasaules kapitāla tirgiem pametīs Eiropas vienoto tirgu, paredzams, ka sadrumstalotība palielināsies. Jāīsteno pasākumi, lai to nepieļautu.

3. Eiropas Monetārā fonda (EMF) izveide

3.1. EESK atzinīgi vērtē Eiropas Stabilizācijas mehānisma (ESM) pārveidi par Eiropas Monetāro fondu (EMF) un uzskata, ka ierosinātā institucionālā piesaiste vēl vairāk palielinās ticību ES spējai nākotnē reaģēt uz finanšu un ekonomikas krīzēm.

3.2. EESK uzsver, ka jāizstrādā jauni finanšu instrumentus, kas paver iespēju novērst krīzes un pilnveidot procikliskus pasākumus. Metafora par “junta salabošanu, kamēr saulains laiks” attiecas uz šo jautājumu tāpat kā uz visu tiesību aktu kopumu. Tā kā EMF aizstās Eiropas Stabilizācijas mehānismu un ar to saistītās finanšu struktūras un institucionālās

⁽⁵⁾ Atzinums “EMS padziļināšana līdz 2025. gadam”, 1.5. punkts (OV C 81, 2.3.2018., 124. lpp.).

⁽⁶⁾ Eiropas sociālo tiesību pilārs

⁽⁷⁾ “Ekonomiskās un monetārās savienības (EMS) izveides pabeigšana: politiskais pilārs” (OV C 332, 8.10.2015., 8. lpp.); “EMS padziļināšana līdz 2025. gadam” (OV C 81, 2.3.2018., 124. lpp.).

⁽⁸⁾ Atzinums “ES finanses līdz 2025. gadam”, 1.2. un 1.3. punkts (OV C 81, 2.3.2018., 131. lpp.).

⁽⁹⁾ “Kopienas metode demokrātiskai un sociālai ekonomiskai un monetārai savienībai”, 1.2. punkts (OV C 13, 15.1.2016., 33. lpp.).

struktūras, ir ļoti svarīgi EMF spējas attīstīt Komisijas, Padomes un Eiropas Parlamenta tiešā uzraudzībā un ciešā sadarbībā ar Eiropas Centrālo banku.

3.3. Ļoti svarīgs Komisijas priekšlikumā minēts jaunums ir Eiropas Monetārā fonda spēja nodrošināt kopīgu finansiālā atbalsta mehānismu vienotajam noregulējuma fondam, par ko dalībvalstis vienojās 2013. gadā. Atzīstot, ka finansiālā atbalsta mehānisms nodrošinās lielāku ticamību banku nozarei, EESK uzsver vajadzību nodrošināt, ka ierosinātais pasākums nekļūst par “zelta izpletni”, kas mudinātu bankas uzņemties nevajadzīgus un bīstamus riskus.

3.4. ES nav jācenšas pastiprināt dalībvalstu kontroli finanšu jomā, bet gan jāpanāk, ka esošie finanšu instrumenti kļūst efektīvāki un ilgtspējīgāki. Būtu jaunajam Eiropas Monetārajam fondam jāuztic aktīvāka loma Eiropas Savienībā, tāpat kā Starptautiskajam Valūtas fondam starptautiskajā līmenī, proti, tam būtu ne tikai jānovērš banku krīzes, bet arī jāatbalsta ekonomikas attīstība Eiropas Savienībā un jāabsorbē simetriski un asimetriski satricinājumi.

3.5. EMF it īpaši būtu jāspēj ātri iejaukties un pārvarēt asimetriskus satricinājumus, ar kuriem nevar tikt galā dalībvalstu līmenī un kuri varētu izplatīties citās ES valstīs, tādējādi apdraudot eurozonas un vienotā tirgus integritāti. Arī dalībvalstīm, kuru valūta nav euro, bet kuras ir banku savienības dalībnieces, vajadzētu būt iespējai gūt labumu no Eiropas Monetārā fonda atbilstīgi to parakstītajam kapitālam un iemaksām reģistrētajā kapitālā.

3.6. Ieņēmumus nenesošu kredītu pieaugošais apjoms turpina apgrūtināt banku bilances un ir milzīgs slogs turpmākajai ES ekonomikas finansēšanai. Šādi kredīti samazina kredītu piedāvājumu, izkropļo kredītu piešķiršanu, pasliktina uzticēšanos tirgum un palēnina ekonomikas izaugsmi. Ir vajadzīgi tūlītēji pasākumi, kas samazina ieņēmumus nenesošu kredītu apjomu, un šādiem pasākumiem arī turpmāk vajadzētu būt Eiropas iestāžu darba kārtības galvenajai prioritātei.

3.7. Vajadzība vairot jaunā EMF ticamību būtu jāapvieno ar pasākumiem, kuru mērķis ir krīžu novēršana un nodokļu maksātāju aizsardzība, lai viņiem nebūtu jāuzņemas atbildība par maksātnespējīgu banku parādsaistībām.

3.8. Eiropas Monetārajam fondam būtu jāsadarbjas ar Eiropas Centrālo banku (ECB), jo EMF varētu palīdzēt novērst spekulatīvus uzbrukumus dalībvalstīm, savukārt ECB spēj vienīgi aktivizēt finanšu resursus, lai novērstu uzbrukumus lielām ekonomikas sistēmām. Šajā saistībā EESK pauž nožēlu par to, ka tiesību aktu kopumā Komisija nav ierosinājusi sākt debates par ECB Statūtu pilnveidošanu, lai noteiktu, ka līdztekus cenu stabilitātei otrs monetārās politikas mērķis ir izaugsme un pilnīga nodarbinātība.

3.9. EESK atbalsta to, ka Eiropas Parlamentam uzticēta padomdevēja loma EMF rīkotājdirektora iecelšanas procesā un ka Eiropas Monetārajam fondam uzlikts pienākums katru gadu sniegt ziņojumu Parlamentam, Padomei un Komisijai.

3.10. Pašreizējā priekšlikumā nekas nav teikts par Eiropas noguldījumu apdrošināšanas sistēmu; Komisija 2015. gada novembrī gan iesniedza priekšlikumu par šo tematu, bet likumdevēji līdz šim nav spējuši par to vienoties, kaut arī EESK jau ir sniegusi atzinumu ⁽¹⁰⁾.

4. Līguma par stabilitāti, koordināciju un pārvaldību (LSKP) integrēšana ES tiesiskajā regulējumā

4.1. EESK ir visnotaļ pārliecināta, ka gan LSKP, gan ESM tika izveidoti krīzes kulminācijas laikā kā starpvaldību risinājumi, kuros patiesām izpaužas atbildības princips un solidaritātes princips ES līmenī. Komiteja uzskata, ka šie principi nav nodalāmi un ka nav iespējams gūt panākumus, ievērojot tikai vienu no tiem. Tādēļ tie abi ir jāintegrē kopā, un abiem jābūt vienlīdz nozīmīgiem ES tiesību aktos, liedzot dalībvalstīm “krējuma nosmelšanas” iespējas. Atbildībai un solidaritātei ir jābūt vienotam veselumam.

4.2. Kaut arī ierosinātajā direktīvā par LSKP integrēšanu ES tiesību aktos ir ņemta vērā Komisijas nodrošinātā iespēja elastīgi interpretēt Stabilitātes un izaugsmes pakta (SIP) noteikumus, EESK jau norādījusi, ka ar šo elastību nepietiek un ka ES līmenī būtu jāuzsāk debates par visaptverošu noteikumu, kuru parasti dēvē par “līdzsvarota budžeta normu” un ar kuru no SIP piemērošanas jomas izslēdz publiskos ieguldījumus, kas nodrošina pievienoto vērtību.

⁽¹⁰⁾ Atzinums par tematu “Eiropas noguldījumu apdrošināšanas sistēma” (OV C 177, 18.5.2016., 21. lpp.).

4.3. Tāpēc EESK uzskata, ka priekšlikums integrēt LSKP un it sevišķi fiskālo pakto ES tiesiskajā regulējumā, neparedzot nekādu papildu elastību, it īpaši saistībā ar publiskajiem ieguldījumiem vai sociālajiem apsvērumiem, ir problemātisks. Vajadzības gadījumā šādi ieguldījumi būtu jāorientē uz produktivitātes un konkurētspējas uzlabošanu, finansējot ar pētniecību un izstrādi, fizisko un sociālo infrastruktūru, ekonomikas digitalizāciju un prasmju nepārtrauktu attīstību saistītus projektus, lai varētu tikt galā ar tehnoloģiskajām pārmaiņām un globālo atvērtību.

4.4. Līdzsvaroti budžeti, kas nepieļauj ar aizņēmumiem finansētus publiskos ieguldījumus, negatīvi ietekmēs ekonomikas attīstību (jo tiek paaugstināti nodokļi un samazināti publiskie izdevumi). Publiskos ieguldījumus, kuru apjoms pašlaik ir to zemākajā līmenī pēdējos 20 gados, nevajadzētu uzskatīt par izmaksām un tādējādi par publiskā budžeta deficīta daļu, bet gan drīzāk par nākotnes ieņēmumu avotu, kas nodrošina vienmērīgu uzņēmējdarbības ciklu, izaugsmi un darbvieta radīšanu.

4.5. EESK atbalsta *Romano Prodi* un *Christian Sautter* vadītās Augsta līmeņa darba grupas ziņojumu par nepieciešamību palielināt ieguldījumus Eiropas sociālajā infrastruktūrā, lai paātrinātu darbvieta radīšanu un uzlabotu cilvēku labklājību, veselību, mājokļus un prasmes ⁽¹¹⁾.

4.6. Ja tiks panākta vienošanās par to, ka uz nākotni vēršiem produktīviem publiskajiem ieguldījumiem piemēros labvēlīgāku režīmu, LSKP un Eiropas Monetārā fonda integrēšana ES tiesiskajā regulējumā varētu nostiprināt mūsu fiskālo instrumentu kopumu un veicināt EMS efektīvāku, leģitīmāku un demokrātiskāku pārvaldību.

5. Jauni budžeta instrumenti stabilai eurozonai

5.1. Īpaša nozīme ir makroekonomikas stabilizācijas funkcijai, jo tās trūkums bija viens no stratēģiskās krīzes cēloņiem Eiropas Savienībā. Dalībvalstīm ir mazāk iespēju rīkoties neatkarīgi un ietekmēt darba tirgu un labklājības sistēmu, taču Eiropas līmenī nav izveidots sociālas drošības tīkls, kas ļautu visiem iedzīvotājiem gūt labumu no izaugsmes un globālās konkurences ⁽¹²⁾.

5.2. EESK pilnībā atbalsta priekšlikumu ieviest īpašu konverģences mehānismu dalībvalstīm, kas vēlas pievienoties eurozonai. Tas stiprinātu eurozonas nozīmi pasaulē un paplašinātu euro kā valūtas izmantošanu. Tehniskajam atbalstam ir jābūt vēršam uz reālas konverģences panākšanu, lai novērstu un mazinātu riskus, kas apdraud eurozonas kandidatvalstu iedzīvotāju labklājību un tautsaimniecību.

5.3. Stabilai fiskālajai politikai un uz ieguldījumiem vēršiem izdevumiem ir jābūt turpmākajam virzienam, paturot prātā, ka publiskā parāda attiecība pret IKP nereti ir augsta tādēļ, ka valsts saskārusies ar ekonomikas krīzi un lejupslīdi. Tāpēc EESK aicina izveidot raitu mehānismu, ko lejupslīdes gadījumā varētu ātri aktivizēt, un uzskata, ka ierosinātais 1 % no IKP ir atbilstīgs apmērs.

5.4. EESK atbalsta nodomu izveidot eurozonas budžetu, kas būtu daļa no ES budžeta. Tad nebūtu jāveido jaunas iestādes, kas varētu radīt politiskas domstarpības starp eurozonas valstīm un valstīm ārpus eurozonas. ES budžets jebkurā gadījumā ir būtiski jāreformē.

5.5. Kā EESK jau norādījusi ⁽¹³⁾, autonomi un ievērojami eurozonas budžets ar tam paredzētiem nodokļu ieņēmumiem nodrošinātu iespēju īslaicīgi, bet būtiskā apjomā pārskaitīt līdzekļus, ja vērojami reģionāli satricinājumi, jāierobežo nopietna lejupslīde visā eurozonā un jānodrošina nepieciešama finanšu stabilitāte, un šāds budžets pildītu makroekonomikas stabilizēšanas funkciju, lai aizsargātu ieguldījumus un novērstu bezdarbu un nestabilitāti.

⁽¹¹⁾ L. Fransen, G. del Bufalo un E. Reviglio, "Boosting Investment in Social Infrastructure in Europe. Report of the High-Level Task Force on Investing in Social Infrastructure in Europe", *European Economy Discussion Paper*, Nr. 74, 2018. gada janvāris.

⁽¹²⁾ Atzinums "ES finanses līdz 2025. gadam", 3.3.1. punkts (OV C 81, 2.3.2018., 131. lpp.).

⁽¹³⁾ Atzinums "ES finanses līdz 2025. gadam", 3.3. punkts (OV C 81, 2.3.2018., 131. lpp.).

6. Eiropas ekonomikas un finanšu ministrs

6.1. EESK vairākkārt norādījusi ⁽¹⁴⁾, ka vajadzīgs EMS ekonomikas un finanšu ministrs, jo šāds amats būtu pirmais solis centienos nodrošināt pašlaik sadrumstaloto politikas pasākumu saskaņotību. Šai personai būtu ekonomiskā un monetārā savienība jāpārstāv starptautiskajās struktūrās. Viņam vai viņai, ievērojot vienkāršības, pārredzamības, vienlīdzības un demokrātiskās pārskatatbildības principus, būtu jāpārvalda savs īpašais budžets. Ministram būtu arī jānosaka vēlamā kopējā fiskālā nostāja eurozonā un tas, kā tā tiks panākta.

6.2. Komisijas paziņojumā aprakstītās funkcijas un elementi ir piemērotāki eurozonas finanšu ministram nekā visas ES ministram. Taču Komisijas priekšlikumā paredzētais amats nav patiesa un efektīva finanšu ministra amats, un šis nepareizais formulējums varētu viest aplamas cerības un radīt apjukumu.

6.3. EESK uzskata, ka amatu, kam uzticēta eurozonas pārstāvība ES līmenī, apvienojot ar Eurogrupas priekšsēdētāja, jaunā Eiropas Monetārā fonda valdes priekšsēdētāja un Eiropas Komisijas priekšsēdētāja vietnieka pienākumiem, izpildvara tiktu pārmērīgi konsolidēta vienas personas rokās. EESK arī uzskata, ka nav demokrātiski ierosināt, ka Eurogrupas priekšsēdētājam būtu automātiski jāsaņem divi mandāti, lai viņa pilnvaras Eurogrupā saskaņotu ar viņa pilnvarām Eiropas Komisijā.

6.4. EESK pauž bažas par to, ka ierosinātā struktūra pašreizējā redakcijā radītu nepareizu izpratni par Komisijas lomu un par Padomes lomu, kaitējot Kopienas interešu un valstu interešu trauslajam līdzsvaram, uz ko balstās Eiropas Savienība. Tādēļ EESK aicina turpināt pārdomas un palielināt ierosinātā ministra demokrātisko pārskatatbildību.

6.5. Paziņojumā arī nav skaidri noteikts, vai tiks izveidoti vairāki ministru amati vai arī šis ir tikai viens individuāls gadījums. Šim amatam būs jēga tikai tādā gadījumā, ja Eiropas Savienībai būs pašai savs budžets un savi ieņēmumi no nodokļiem un šo budžetu papildinās tā pārvaldībai paredzēti instrumenti un politikas pasākumi un ja ES tādējādi spēs veicināt ekonomikas izaugsmi un sociālo vienlīdzību.

Briselē, 2018. gada 19. aprīlī

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Luca JAHIER*

⁽¹⁴⁾ Atzinums par tematu "Atjaunot izaugsmi", 3.2. punkts (OV C 143, 22.5.2012., 10. lpp.); atzinums par tematu "Ekonomiskās un monetārās savienības (EMS) izveides pabeigšana: politiskais pīlārs", 4.3.1. un 4.3.4. punkts (OV C 332, 8.10.2015., 8. lpp.); atzinums par tematu "Eurozonas ekonomikas politika (2016)", 3.5. punkts (OV C 177, 18.5.2016., 41. lpp.); atzinums par tematu "Eurozonas ekonomikas politika (2017)", 1.13. punkts (OV C 173, 31.5.2017., 33. lpp.); atzinums par tematu "EMS padziļināšana līdz 2025. gadam", 1.11. punkts (OV C 81, 2.3.2018., 124. lpp.).

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu

“Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par ieguldījumu brokeru sabiedrību prudenciālās uzraudzības prasībām un grozījumiem Regulā (ES) Nr. 575/2013, (ES) Nr. 600/2014 un (ES) Nr. 1093/2010”

(COM(2017) 790 final – 2017/0359 (COD))

un par tematu

“Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par ieguldījumu brokeru sabiedrību prudenciālo uzraudzību un grozījumiem Direktīvās 2013/36/ES un 2014/65/ES”

(COM(2017) 791 final – 2017/0358 (COD))

(2018/C 262/06)

Ziņotājs: **Jarosław MULEWICZ**

Apspriešanās	Eiropas Parlaments: COM(2017) 790 final (18.1.2018.) un COM(2017) 791 final (18.1.2018.) Eiropas Savienības Padome: COM(2017) 790 final (14.2.2018.) un COM(2017) 791 final (14.2.2018.)
Juridiskais pamats	Līguma par Eiropas Savienības darbību 114. un 304. pants
Atbildīgā specializētā nodaļa	Ekonomikas un monetārās savienības, ekonomiskās un sociālās kohēzijas specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sāksmē	26.3.2018.
Pieņemts plenārsesijā	19.4.2018.
Plenārsesija Nr.	534
Balsojuma rezultāts	193/2/3
(par / pret / atturas)	

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. EESK atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikumus un cer, ka tie efektīvi palīdzēs sasniegt Komisijas izvirzītos mērķus.

1.1.1. Eiropas Savienībai ir nepieciešami stiprāki kapitāla tirgi, lai veicinātu ieguldījumus, piesaistītu pašreizējos un nodrošinātu jaunus finansējuma avotus uzņēmumiem, piedāvātu labākas finansiālas iespējas mājsaimniecībām un stiprinātu ekonomisko un monetāro savienību. Komisija ir apņēmusies ieviest visus nepieciešamos elementus, lai līdz 2019. gadam pabeigtu kapitāla tirgu savienības izveidi.

1.1.2. Komisijas otrais mērķis ir saistīts ar *Brexit* un nepieciešamību Eiropas Savienībai piesaistīt ieguldījumu brokeru sabiedrības. Apvienotās Karalistes lēmums izstāties no Eiropas Savienības ir radījis nepieciešamību atjaunināt ES tiesisko regulējumu ar mērķi piesaistīt finanšu uzņēmumus Eiropas Savienībai. Apvienotajā Karalistē, kas ir svarīgs kapitāla tirgu un ieguldījumu darbību centrs, atrodas Eiropas Ekonomikas zonā (EEZ) vislielākais ieguldījumu brokeru sabiedrību skaits (aptuveni puse no kopējā daudzuma). Tai seko Vācija, Francija, Nīderlande un Spānija. Eiropas Ekonomikas zonā lielākā daļa ieguldījumu brokeru sabiedrību ir mazie vai vidējie uzņēmumi. Eiropas Banku iestāde (EBI) lēš, ka vairāk vai mazāk astoņas ieguldījumu brokeru sabiedrības, kas galvenokārt atrodas Apvienotajā Karalistē, pārvalda aptuveni 80 % no visu EEZ ieguldījumu brokeru sabiedrību kopējiem aktīviem.

1.1.3. Trešais mērķis ir radīt īpašu tiesisko regulējumu ieguldījumu brokeru sabiedrībām. Pašreizējais prudenciālās uzraudzības regulējums ir vērst uz kredītiestādēm un ar tām saistīto risku. Ieguldījumu brokeru sabiedrības nepieņem noguldījumus un neizsiedz aizdevumus. Tas nozīmē, ka tās ir krietni mazāk pakļautas kredīriskam un riskam, ka noguldītāji īsā laikā izņem savu naudu. To pakalpojumi ir vērsti galvenokārt uz finanšu instrumentiem, kas – atšķirībā no

noguldījumiem – nav jāizmaksā nominālvērtībā, bet gan ir pakļauti svārstībām atbilstoši tirgus dinamikai. Tomēr šie dalībnieki konkurē ar kredītiestādēm ieguldījumu pakalpojumu sniegšanā, ko kredītiestādes var piedāvāt saviem klientiem saskaņā ar bankas licenci. Ņemot vērā iepriekš minēto, kredītiestādes un ieguldījumu brokeru sabiedrības ir atšķirīgas iestādes. Tomēr arī uz sistēmiski nozīmīgām ieguldījumu brokeru sabiedrībām attiecas CRD IV/CRR dokumentu kopums⁽¹⁾, jo tās tiek uzskatītas par finanšu iestādēm. Tādēļ, minētajiem uzņēmumiem kļūstot par kredītiestādēm, tiem ir jāturpina piemērot Regulas (ES) Nr. 575/2013 un Direktīvas 2013/36/ES noteikumus un jābūt pakļautiem uzraudzībai, ko vienotā uzraudzības mehānisma ietvaros veic kompetentās iestādes, tostarp Eiropas Centrālā banka, kura atbild par kredītiestādēm.

1.1.4. Komisijas ceturtais mērķis ir izveidot vienotu un integrētu ES tiesisko regulējumu ieguldījumu brokeru sabiedrībām. Ņemot vērā ieguldījumu brokeru sabiedrību dažādos darbības profilu veidus, dažādās valstīs uz tām attiecas daudzi atbrīvojumi no juridiskajām prasībām, un tas nozīmē ievērojamu regulējuma sarežģītību daudziem uzņēmumiem, jo īpaši tiem, kas darbojas vairākās valstīs. Šī situācija rada papildu risku. Pašreizējā tiesiskā regulējuma īstenošana dalībvalstīs rada ieguldījumu brokeru sabiedrību tiesiskā regulējuma kopuma sadrumstalotību, dodot iespēju pastāvēt kaitējošai regulējuma arbitražai. Tas varētu apdraudēt vienotā tirgus integritāti un darbību. Komisijas ierosinātās prudenciālās uzraudzības prasības ieguldījumu brokeru sabiedrībām ir piemērojamas lielākajai daļai mazo un vidējo ieguldījumu brokeru sabiedrību visās ES dalībvalstīs.

1.2. EESK norāda: lai gan tas nav pašmērķis, ieguldījumu brokeru sabiedrības, kas atrodas Apvienotajā Karalistē, savu darbību pārnestu uz dalībvalstīm, kuras ir banku savienībā vai eurozonā, jo īpaši uz tādiem finanšu centriem eurozonas valstīs kā Vācija, Francija, Luksemburga, Nīderlande un Īrija. ES valstis, kas nav eurozonas dalībnieces, netiktu ņemtas vērā.

1.3. EESK atzinīgi vērtē to, ka saskaņā ar prognozēm galvenie ieguvēji no direktīvas un regulas būs ieguldījumu brokeru sabiedrības, kas ir mazie un vidējie uzņēmumi (MVU). Samērīgākam un atbilstošākam to prudenciālajam regulējumam būtu jāpalīdz uzlabot darbības veikšanas apstākļus un jāmazina šķēršļi ieiešanai tirgū. Jo īpaši tas attiecas uz kapitāla prasībām un administratīvo slogu. EESK norāda, ka noteikumi var pamudināt inovatīvus uzņēmumus attīstīties, izmantojot digitālos līdzekļus. Šie priekšlikumi, citastarp, paredz atvieglot piekļuvi finansējumam MVU, kas nav bankas vai ieguldījumu brokeru sabiedrības. Atbilstīgākam prudenciālajam regulējumam vajadzētu sekmēt kapitāla atbrīvošanu no neproduktīvām regulatīvām procedūrām un ļaut mazām ieguldījumu brokeru sabiedrībām piedāvāt klientiem, tostarp citiem MVU, labākus pakalpojumus. Tam vajadzētu veicināt atbalstu ieguldījumu brokeru sabiedrībām, kuras pilda starpnieka lomu, aicinot noguldītājus veikt ieguldījumus ES, lai tādējādi nodrošinātu Eiropas uzņēmumiem nebanku finansējuma avotus.

1.4. Priekšlikumā direktīvai un regulai par prudenciālajām prasībām un ieguldījumu brokeru sabiedrību uzraudzību ir noteikti vajadzīgie standarti un prasības attiecībā uz sākotnējo kapitālu un pašreizējo kapitālu, uzraudzības pilnvarām, informācijas atklāšanu un atalgojumu. Tas ļauj mazināt risku, kas nesaraunami saistīts ar ieguldījumu brokeru sabiedrību finanšu darījumiem. Joprojām aktuāls paliek jautājums par to, cik lielā mērā ieguldījumu brokeru sabiedrību risks tiks novērsts uz klientiem, kas ir individuālie ieguldītāji un uzņēmumi. Ja sabiedrību darbība aprobežosies tikai ar starpniecību klientu interesēs, bet pakalpojumi – ar konsultācijām par ieguldījumiem vai portfeļa pārvaldību, ar finanšu instrumentiem saistītais risks galvenokārt gulsies uz klientiem.

1.5. Atklāts paliek jautājums par to, vai ieguldītāji nepametīs Eiropu, ja īpašs tiesiskais regulējums ES ieguldījumu brokeru sabiedrībām tiks vienpusēji ieviests Savienībā, neņemot vērā, piemēram, ASV, Japānas, Ķīnas, Indijas tirgu un globalizācijas un tiešsaistes tirgus kontekstu. FITD II tiesiskā regulējuma sarežģītība un nepieciešamība reģistrēt finanšu produktus izraisīja to, ka 20–50 % produktu vairs netiek piedāvāti. Tāpēc saistībā ar īpašu tiesisko regulējumu ieguldījumu brokeru sabiedrībām jauni noteikumi jāuzrauga un elastīgi jāgroza, ja finanšu tirgu reakcija būtu negatīva. EESK piekrīt bažām, ka finanšu darījumi, kas sasniedz 54 % no pasaules IKP, rada būtisku risku. Tomēr vienlaikus tie ir lieliska iespēja

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 575/2013 (2013. gada 26. jūnijs) par prudenciālajām prasībām attiecībā uz kredītiestādēm un ieguldījumu brokeru sabiedrībām, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 648/2012 (OV L 176, 27.6.2013., 1. lpp.). Līdztekus Direktīvai 2013/36/ES (Kapitāla prasību direktīva, CRD IV) (OV L 176, 27.6.2013., 338. lpp.) regula nodrošina ieguldījumu brokeru sabiedrībām pašreizējo prudenciālās uzraudzības regulējumu.

attīstības finansēšanai. Ja tiesiskais regulējums netiks elastīgi grozīts, neraugoties uz labajiem nodomiem, ieguldījumu brokeru sabiedrības no Apvienotās Karalistes pārcelsies nevis uz ES, bet gan uz ASV.

2. Konteksts

2.1. Eiropas Savienībā ir daudz dažāda veida ieguldījumu brokeru sabiedrību, kas piedāvā dažādus pakalpojumus un kurām ir dažādi klienti. EBI dati liecina, ka 2015. gada beigās Eiropas Ekonomikas zonā (EEZ) darbojās 6 051 ieguldījumu brokeru sabiedrība. Lielākā daļa ieguldījumu brokeru sabiedrību ir MVU. EBI lēš, ka aptuveni astoņas ieguldījumu brokeru sabiedrības pārvalda ap 80 % no visu ieguldījumu brokeru sabiedrību kopējiem aktīviem EEZ. Tās ir sabiedrības, kas ir reģistrētas Lielbritānijā. Saskaņā ar EBI datiem aptuveni 40 % ieguldījumu brokeru sabiedrību EEZ ir tiesīgas sniegt tikai ieguldījumu konsultācijas. EEZ teritorijā 80 % ieguldījumu brokeru sabiedrību savā darbībā aprobežojas ar ieguldījumu konsultācijām, rīkojumu saņemšanu un nosūtīšanu, portfeļu pārvaldību un rīkojumu izpildi. Aptuveni 20 % ieguldījumu brokeru sabiedrību ir tiesīgas veikt darījumus savā vārdā un parakstīt finanšu instrumentus; šiem pakalpojumiem šobrīd piemēro visstingrākās prudenčiālās prasības.

2.2. Apvienotajā Karalistē, kas ir svarīgs kapitāla tirgu un ieguldījumu darbību centrs, atrodas EEZ vislielākais ieguldījumu brokeru sabiedrību skaits (aptuveni puse no kopējā daudzuma); tai seko Vācija, Francija, Nīderlande un Spānija. EEZ lielākā daļa ieguldījumu brokeru sabiedrību ir mazie vai vidējie uzņēmumi. Patlaban ieguldījumu brokeru sabiedrības, kas ir noteiktas kā sistēmiski nozīmīgas, parasti ir ASV, Šveices vai Japānas banku grupu vai brokeru un dīleru meitasuzņēmumi.

2.3. Līdz šim EBI ieguldījumu brokeru sabiedrības iedalīja 11 kategorijās, galvenokārt ņemot vērā ieguldījumu pakalpojumus, kurus tās ir tiesīgas sniegt, pamatojoties uz Finanšu instrumentu tirgu direktīvu⁽²⁾ un uz turētās klienta naudas vai vērtspapīru kritēriju. Ieguldījumu brokeru sabiedrības, kas sniedz plašu pakalpojumu klāstu, ir pakļautas tām pašām prasībām kā kredītiestādes attiecībā uz kapitāla prasībām kredītriska, tirgus riska un darbības riska segšanai, kā arī potenciāli attiecībā uz noteikumiem likviditātes, atalgojuma un pārvaldības jomā, savukārt sabiedrības ar ierobežotām pilnvarām (parasti tiek uzskatīts, ka tās ir mazāk riskantas, t. i., ieguldījumu konsultācijas, rīkojumu pieņemšana un nosūtīšana) ir atbrīvotas no lielākās daļas šo prasību. EBI ierosina jaunu kategorizāciju ieguldījumu brokeru sabiedrībām, pašreizējo vienpadsmit kategoriju vietā piedāvājot trīs galvenās kategorijas. Saskaņā ar sākotnējiem ieteikumiem sistēmiski nozīmīgās ieguldījumu brokeru sabiedrības ietilpst 1. grupā, un arī turpmāk uz tām attiektos CRD IV/CRR dokumentu kopuma prasības. 2. grupā ietilpst uzņēmumi, kas veic darījumus savā vārdā un ir pakļauti tirgus riskam un darījumu partneru kredītriskam, glabā klienta aktīvus un pārvalda tos, glabā klienta naudu vai pārsniedz noteiktās robežvērtības (pārvaldīšanā ir aktīvi gan saskaņā ar diskrecionāru portfeļa pārvaldību, gan nediskrecionāriem (konsultāciju) darījumiem, kas pārsniedz 1,2 miljardus euro; pakalpojuma sniegšanu ikdienā klienta rīkojumiem, kuru vērtība ir vismaz 100 miljonu euro attiecībā uz skaidras naudas darījumiem vai 1 miljards euro attiecībā uz atvasinātajiem instrumentiem; bilance ir mazāka par 100 miljoniem euro, bet kopējie bruto ieņēmumi no ieguldījumu darbībām pārsniedz 30 miljonus euro). Šiem uzņēmumiem ir pienākums aprēķināt savas kapitāla prasības, pamatojoties uz jauniem riska faktoriem (K faktori). Pie 3. grupas pieder uzņēmumi, kuri neveic iepriekš minētās darbības un nepārsniedz norādītās robežvērtības. 3. grupas uzņēmumiem nav pienākuma izpildīt kapitāla prasības, kas noteiktas, pamatojoties uz K faktoriem.

2.4. ES tiesiskais regulējums ieguldījumu brokeru sabiedrībām ietver divas daļas: pirmkārt, Finanšu instrumentu tirgu direktīvu (FITD) un no 2018. gada janvāra – FITD II/FITR⁽³⁾, kurā izklāstīti nosacījumi atļauju saņemšanai un organizatoriskās un darījumdarbības prakses prasības. Otrkārt, līdzīgi kā kredītiestādēm šīm sabiedrībām piemēro prudenciālos noteikumus saskaņā ar Kapitāla prasību regulu un Kapitāla prasību direktīvu CRD IV/CRR. Tas saistīts ar to, ka šie dalībnieki var konkurēt ar kredītiestādēm ieguldījumu pakalpojumu sniegšanā, ko kredītiestādes var piedāvāt saviem

⁽²⁾ Tirgi finanšu instrumentu tirgu direktīvā: Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/39/EK (2004. gada 21. aprīlis), kas attiecas uz finanšu instrumentu tirgiem un ar ko groza Padomes Direktīvas 85/611/EEK un 93/6/EEK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2000/12/EK un atceļ Padomes Direktīvu 93/22/EEK (OV L 145, 30.4.2004., 1. lpp.).

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/65/ES (2014. gada 15. maijs) par finanšu instrumentu tirgiem un ar ko groza Direktīvu 2002/92/ES un Direktīvu 2011/61/ES (OV L 173, 12.6.2014., 349. lpp.) un Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 600/2014 (2014. gada 15. maijs) par finanšu instrumentu tirgiem un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 648/2012 (OV L 173, 12.6.2014., 84. lpp.).

klientiem saskaņā ar bankas licenci. Savukārt uz kredītiestādēm attiecas būtiskākās prasības, kas minētas FITD, kura ļauj pielāgot ieguldījumu brokeru sabiedrību un kredītiestāžu sniegto ieguldījumu pakalpojumu nosacījumus attiecībā gan uz ieguldītāju aizsardzību un darbības veikšanu saskaņā FITD noteikumiem, gan uz galvenajām prudenciālajām prasībām, kas noteiktas CRD IV/CRR.

2.5. Kā paredzēts Kapitāla prasību regulas noteikumos, prudenciālais regulējums attiecībā uz ieguldījumu brokeru sabiedrībām tika pārskatīts, apspriežoties ar EBI, Eiropas Vērtspapīru un tirgu iestādi (EVTI) un valstu kompetentajām iestādēm. Pēc Komisijas 2014. gada decembra pieprasījuma sniegt atzinumu EBI 2015. gada decembrī publicēja ziņojumu par spēkā esošo prudenciālo regulējumu, kas attiecas uz ieguldījumu brokeru sabiedrībām, un aicināja mainīt pašreizējo pieeju. Pēc Komisijas 2016. gada jūnijā pausta otrā pieprasījuma sniegt atzinumu EBI 2016. gada novembrī publicēja diskusiju dokumentu par jauna prudenciālā režīma iespējamajām aprisēm attiecībā uz ieguldījumu brokeru sabiedrību ievērojamo vairākumu. Piezīmes par šo dokumentu varēja sniegt 3 mēnešus. Ņemot vērā atsauksmes un papildu datus, kurus EBI bija ieguvusi no ieguldījumu brokeru sabiedrībām un valstu kompetentajām iestādēm, EBI 2017. gada septembrī publicēja galīgos ieteikumus un aicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes. Jauno kapitāla prasību ieteikumus precīzi kalibrēt palīdzēja detalizētu datu vākšana no ieguldījumu brokeru sabiedrībām. Šo darbu EBI vārdā divos posmos – 2016. un 2017. gadā – veica valstu kompetentās iestādes.

2.6. EBI ziņojumā sniegta visaptveroša un publiski pieejama pašreizējās situācijas analīze, ieskaitot datus par dalībvalstīs darbojošos ieguldījumu brokeru sabiedrību skaitu un veidiem. Ziņojumā ir ietverta arī jauna pieeja attiecībā uz lielāko daļu ieguldījumu brokeru sabiedrību, paredzot tās pilnībā izslēgt no CRD IV/CRR regulējuma un šo regulējumu turpināt piemērot tikai sistēmiski nozīmīgām ieguldījumu brokeru sabiedrībām saskaņā ar priekšlikumā sniegto pārskatīto pieeju to identificēšanai. Priekšlikums saskan arī ar FITD un FITD II/FITR. Nosakot prudenciālās prasības, kuras ir pielāgotas ieguldījumu brokeru sabiedrību darījumdarbībai un riskiem, tajā precizēts, kad un kāpēc šīs prasības piemēro. Tādā veidā tas ļauj dažos gadījumos novērst prudenciālo prasību patvaļīgu piemērošanu, kas, pamatojoties uz pašreizējo regulējumu, notiek tāpēc, ka prasības ir noteiktas attiecībā uz ieguldījumu pakalpojumiem, kuri uzskaitīti FITD, nevis attiecībā uz ieguldījumu brokeru sabiedrību darījumdarbības veidu.

2.7. EIB pārskatīšanas rezultāti⁽⁴⁾ tika apspriesti ar dalībvalstīm Finanšu pakalpojumu komitejas 2017. gada marta un oktobra sanāksmē, kā arī ekspertu grupas banku, maksājumu un apdrošināšanas jomā 2017. gada jūnija un septembra sanāksmē. Vērā tika ņemts arī no ieinteresētajām personām saņemtās piezīmes par Komisijas sākotnējo ietekmes novērtējumu, kas tika publicēts 2017. gada martā. Turklāt Komisija apsvēra arī atsauksmes, kas iepriekš tika saņemtas saistībā ar plaša tvēruma aicinājumu sniegt komentārus par to, cik efektīvs, konsekvents un saskaņots ir vispārējais ES tiesiskais regulējums finanšu pakalpojumu jomā. Ņemot vērā EBI veikto detalizēto sabiedrisko apspriešanu un datu vākšanu, Komisija uzskatīja, ka nav vajadzības paralēli veikt vispārīgu sabiedrisko apspriešanu. Tā vietā Komisijas dienesti mērķtiecīgi apspriedās ar ieinteresētajām personām. Šīs apspriedes ietvēra šādus pasākumus:

- apaļā galda apspriedes ar nozari pārstāvošajām ieinteresētajām personām (ieguldījumu brokeru sabiedrībām, ieguldītājiem, juristu birojiem, konsultantiem) 2017. gada 27. janvārī par EBI priekšlikumu projektiem par turpmāko režīmu,
- 2017. gada 30. maija semināru par pašreizējā režīma izmaksām,
- 2017. gada 17. jūlija semināru par EBI galīgo ieteikumu projektu.

2.8. EBI lēš, ka jaunie tiesību akti kopumā palielinātu kapitāla prasības par 10 % visām sistēmiski nenozīmīgajām ieguldījumu brokeru sabiedrībām salīdzinājumā ar šobrīd noteiktajām prasībām, kā arī samazinātu tās par 16 % salīdzinājumā ar kopējām prasībām, kas izriet no papildu kapitāla prasībām atbilstoši 1. pīlāram. Tas, kāda būs konkrētā ietekme uz katru ieguldījumu brokeru sabiedrību, būs atkarīgs no to lieluma, to sniegtajiem ieguldījumu pakalpojumiem un tā, kā uz tām attieksies jaunās kapitāla prasības. Attiecībā uz pieejamo pašu kapitālu EBI konstatē, ka tikai dažām brokeru sabiedrībām nepietīktu kapitāla, lai panāktu atbilstību jaunajām prasībām; tas attiecas tikai uz dažām ieguldījumu konsultantu sabiedrībām, tirdzniecības sabiedrībām un daudzpakalpojumu sabiedrībām. Tomēr tām šīs grupas sabiedrībām,

⁽⁴⁾ EBI ziņojums par ieguldījumu brokeru sabiedrībām. Atbilde uz Komisijas 2014. gada decembra aicinājumu sniegt atzinumu (EBA/Op/2015/20). Saskaņā ar atbilstīgajiem CRR pantiem pārskatīšana tika veikta, apspriežoties ar EBI, Eiropas Vērtspapīru un tirgu iestādi (EVTI) un valstu kompetentajām iestādēm, kas ir pārstāvētas Eiropas Uzraudzības iestādēs.

kurām izvirzītās prasības vairāk nekā divas reizes pārsniegtu pašreizējās prasības, uz vairākiem gadiem varētu tikt noteikta maksimālā robežvērtība.

2.9. Līgumā par Eiropas Savienības darbību ES ir piešķirta kompetence pieņemt attiecīgus noteikumus iekšējā tirgus izveides un darbības jomā (LESD 114. pants). Lai Eiropas Savienībā varētu vieglāk sākt un izvērst darbības savā vārdā, tiek pieņemtas direktīvas (LESD 53. pants). Minētā kompetence ietver arī tiesību aktus par prudenciālo uzraudzību attiecībā uz finanšu pakalpojumu sniedzējiem, šajā gadījumā – ieguldījumu brokeru sabiedrībām. Attiecībā uz ieguldījumu brokeru sabiedrībām priekšlikumā ierosinātie direktīvas noteikumi aizstāj tos, kas ietverti CRD IV dokumentu kopumā un kuru pamatā arī ir LESD 53. pants. Regulas priekšlikuma noteikumi aizstāj Regulas (ES) Nr. 575/2013 noteikumus, kuru pamatā arī ir LESD 114. pants, jo tie attiecas uz ieguldījumu brokeru sabiedrībām.

2.10. Jaunie tiesību akti finansiāli neietekmēs ES budžetu.

3. Piezīmes un komentāri

3.1. EESK atzinīgi vērtē to, ka priekšlikumā ir izklāstītas prasības attiecībā uz prudenciālās uzraudzības iestāžu norīkošanu, ieguldījumu brokeru sabiedrību pašreizējo sākotnējo kapitālu, likviditāti, koncentrācijas risku, uzraudzības pilnvarām un instrumentiem ieguldījumu brokeru sabiedrību prudenciālajai uzraudzībai, ko īsteno kompetentās iestādes, kā arī uz ziņošanu un informācijas publisku atklāšanu, uzraudzības pārbaudi un novērtējumu, korporatīvo pārvaldību un atalgojumu. Ņemot vērā iepriekš minēto, direktīvā ir paredzēti ieguldījumu brokeru sabiedrību uzraudzības un kontroles noteikumi un ierobežots risks saistībā ar šo sabiedrību komercdarbību. No 2018. gada janvāra direktīva tiek piemērota visām ieguldījumu brokeru sabiedrībām, uz kurām attiecas FITD II.

3.2. EESK vērs uzmanību uz to, ka saskaņā ar priekšlikuma prasībām dalībvalstīm ir pienākums norādīt iestādi, kas īsteno direktīvā noteiktās prudenciālās uzraudzības pilnvaras. Dalībvalstis var uzticēt šīs pilnvaras jau esošai iestādei saskaņā ar CRD IV vai izraudzīties jaunu iestādi to īstenošanai. Kompetentajām iestādēm vajadzētu būt pilnvarām pārskatīt un novērtēt ieguldījumu brokeru sabiedrību prudenciālo stāvokli un vajadzības gadījumā ierosināt ieviest izmaiņas tādās jomās kā iekšējā pārvaldība un kontrole, riska pārvaldības procesi un procedūras, kā arī attiecīgajos gadījumos vajadzētu būt pilnvarām noteikt papildu prasības, tostarp, piemēram, kapitāla un likviditātes prasības.

3.3. EESK uzskata, ka svarīgi ir, lai kompetentās iestādes cieši sadarbotos ar publiskā sektora iestādēm vai struktūrām, kas konkrētajā dalībvalstī ir atbildīgas par kredītiestāžu un finanšu iestāžu uzraudzību. Dalībvalstīm jānodrošina, ka kompetentās iestādes, būdamas Eiropas finanšu uzraudzības sistēmas (EFUS) dalībnieces, sadarbojas gan savstarpēji, gan ar citiem EFUS dalībniekiem atbilstīgas un ticamas informācijas plūsmas nodrošināšanai. Konkrēti runājot, šīm iestādēm jānodrošina tādas informācijas apmaiņa, kas skar vadības un īpašumtiesību struktūru, atbilstību kapitāla prasībām, ieguldījumu brokeru sabiedrības koncentrācijas risku un likviditāti, ieguldījumu brokeru sabiedrības administratīvās un grāmatvedības procedūras un iekšējās kontroles mehānismus, kā arī jebkādus citus nozīmīgus faktoros, kas var ietekmēt ieguldījumu brokeru sabiedrības radīto risku. EESK uzskata, ka tādējādi Eiropas ieguldījumu tirgus kļūs pārredzamāks.

3.4. Kompetentās iestādes konfidenciālu informāciju drīkst sniegt EBI, EVTI, Eiropas Sistēmisko risku kolēģijai (ESRK), dalībvalstu centrālajām bankām, Eiropas Centrālo banku sistēmai (ECBS) un Eiropas Centrālajai bankai monetāro iestāžu statusā un attiecīgā gadījumā publiskā sektora iestādēm, kas atbildīgas par maksājumu un norēķinu sistēmu pārraudzību, ja minētā informācija ir nepieciešama to uzdevumu izpildei. EESK uzskata, ka tādējādi tiks izveidota Eiropas informācijas sistēma par ieguldījumu brokeru sabiedrībām; šāda sistēma teorētiski neļautu negodīgiem uzņēmumiem veikt finanšu darījumus.

3.5. Sākotnējā kapitāla prasības jo īpaši MVU un ieguldījumu brokeru sabiedrībām, kas neglabā klientu naudu vai klientiem piederošus vērtspapīrus, nedaudz palielinās, proti, no 50 000 līdz 75 000 euro. Prasības attiecībā uz sākotnējo kapitālu sistēmiski nozīmīgām ieguldījumu brokeru sabiedrībām ir noteiktas CRD IV/CRR direktīvās. EESK atkārtoti norāda, ka priekšlikums direktīvai par ieguldījumu brokeru sabiedrību prudenciālo uzraudzību dod iespējas MVU, jo īpaši MVU, kas attīstās, izmantojot digitālos līdzekļus.

3.6. Dati, kas iegūti no vairāk nekā 1 200 uzņēmumu, liecina, ka 80 % uzņēmumu atbilst ierosinātajām likviditātes prasībām. Aptuveni 70 % uzņēmumu ir pieejams trīs reizes lielāks likvīdo aktīvu apjoms. Tādēļ EESK uzskata, ka jaunie tiesību akti neizstums no tirgus lielāko daļu no pašlaik esošajām ieguldījumu brokeru sabiedrībām.

3.7. Ieguldījumu brokeru sabiedrību atalgojuma politikai jābūt pārredzamai un saistītai ar riska uzņemšanos un gūto peļņu. Atalgojuma sistēmas ir jākontrolē, un uzraudzības iestādēm tās jāapstiprina. Dalībvalstīm vajadzētu uzlikt pienākumu ieguldījumu brokeru sabiedrībām publiskot atalgojuma politiku, kā arī nodrošināt, ka šie uzņēmumi kompetentajām iestādēm sniegtu informāciju par to fizisko personu skaitu, kas attiecīgajā finanšu gadā saņēmuši atalgojumu vismaz 1 miliona euro apmērā. Šādos gadījumos iestādēm ir jānosūta informācija par darba pienākumiem, darbības veidu, atalgojuma, prēmiju, ilgtermiņa stimulu un pensiju iemaksu galvenajām sastāvdaļām. Informācija tiktu nosūtīta EBI un publicēta. EESK uzskata, ka tā ir piemērota rīcība, kuras mērķis ir atrast sakarību starp atalgojumu un ieguldījumu brokeru sabiedrību ekonomiskās darbības rezultātiem.

3.8. EESK ar gandarījumu atzīmē, ka uz ārvalstu ieguldījumu brokeru sabiedrību filiāles tiek kontrolētas un to pienākums ir katru gadu iesniegt informāciju par meitasuzņēmumu un filiāļu nosaukumu, darbības veidu un atrašanās vietu, apgrozījumu, darbinieku skaitu, kas izteikts pilnslodzes ekvivalenta vienībās, peļņu vai zaudējumiem pirms nodokļu nomaksas, peļņai vai zaudējumiem piemēroto nodokli, kā arī par saņemtajām publiskajām subsīdijām.

3.9. EESK atbalsta arī to, ka saskaņā ar direktīvas priekšlikuma 33. pantu kompetentajām iestādēm būtu pienākums veikt attiecīgus pasākumus, ja minētā panta 1. punkta e) apakšpunktā minētā pārbaude un novērtējums liecina, ka ieguldījumu brokeru sabiedrības pašu kapitāla ekonomiskā vērtība samazinātos apmērā, kas pārsniedz 15 % no tās kapitāla. Kopumā tas nozīmētu, ka ieguldījumu brokeru sabiedrībai būtu jāpalielina pašu kapitāls.

4. Īpašas piezīmes

4.1. EESK uzskata, ka, paplašinot 2007. gadā FITD darbības jomu uz visiem atvasināto finanšu instrumentu tirgiem, dažas specializētas sabiedrības, kas tirgo preču atvasinātos instrumentus, tika pilnībā izslēgtas no FITD un prudenciālajām prasībām. Daudzu šādu uzņēmumu darbība finanšu instrumentu jomā parasti ir vērsta uz saistīto mātesuzņēmumu riska ierobežošanu saistībā ar pamatpreču fizisku ražošanu, nosūtīšanu, glabāšanu vai iegādi. Atkarībā no nozares (piemēram, enerģētika, lauksaimniecība) to ierobežošanas darbības apjoms var būt ievērojams, un tas pašreizējā regulējuma ietvaros rada būtiskas sekas attiecībā uz kapitāla prasībām. Turpmāk šīs sabiedrības darbosies saskaņā ar ierosināto direktīvu par ieguldījumu brokeru sabiedrību prudenciālo uzraudzību.

4.2. EESK uzskata par svarīgu to, ka priekšlikumos direktīvai un regulai tiek iekļauti jauni riska rādītāji (K faktori), kā arī iespējas pakāpeniski ieviest un ierobežot augstākas prasības. K faktori aptver ar patērētājiem saistītos riskus, bet attiecībā uz brokeru sabiedrībām, kas veic darījumus savā vārdā un izpilda klientu rīkojumus savā vārdā, – ar tirgu saistītos riskus un ar brokeru sabiedrību saistītos riskus.

4.3. EESK norāda, ka savos atzinumos par *banku sistēmas reformu un kapitāla prasību un noregulējuma satvara grozījumiem (ECO/424)* ⁽⁵⁾ un par *FITD un FITR (INT/790)* ⁽⁶⁾, kā arī iepriekšējos atzinumos par CRD IV/CRR kopumu tā vienmēr ir atbalstījusi prudenciālās prasības ES kapitāla tirgiem.

Briselē, 2018. gada 19. aprīlī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Luca JAHIER

⁽⁵⁾ OV C 209, 30.6.2017., 36. lpp.

⁽⁶⁾ OV C 303, 19.8.2016., 91. lpp.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Priekšlikums Padomes ieteikumam par Eiropas satvaru kvalitatīvai un rezultatīvai mācekļībai"

(COM(2017) 563 final – 2017/0244 (NLE))

(2018/C 262/07)

Ziņotāja: **Imse SPRAGG NILSSON**Līdzziņotāja: **Vladimíra DRBALOVÁ**

Apspriešanās	Eiropas Komisija, 17.11.2017.
Juridiskais pamats	LESD 29. panta 1. punkts
Pilnsapulces lēmums	17.10.2017.
Atbildīgā specializētā nodaļa	Nodarbinātības, sociālo lietu un pilsoniskuma specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sa- nāksmē	27.3.2018.
Pieņemts plenārsesijā	19.4.2018.
Plenārsesija Nr.	534
Balsojuma rezultāts	194/0/4
(par / pret / atturas)	

1. Secinājumi un priekšlikumi

1.1. EESK atzinīgi vērtē šā ieteikuma savlaicīgo iesniegšanu, jo lielākajā daļā dalībvalstu notiek ievērojamas reformas mācekļības jomā, un uzteic Eiropas Komisijas vēlmi nodrošināt kopīgu Eiropas izpratni par to, kas ir kvalitatīva un efektīva mācekļība.

1.2. Komiteja piekrīt, ka Eiropas Komisijas izvēlētais juridiskais instruments sekmē kopīgu centienu koordināciju, lai pilnveidotu mācekļības kvalitāti un rezultativitāti. Vienlaikus ir saglabāta elastība valsts līmenī.

1.3. EESK pieņem zināšanai, ka Eiropas Komisijas izstrādātajā definīcijā un kritērijos priekšlikumā Padomes ieteikumam ir ņemta vērā valstu shēmu daudzveidība attiecībā uz mācekļību.

1.4. EESK atzinīgi vērtē to, ka priekšlikumā ieteikumam dalībvalstis tiek aicinātas veicināt sociālo partneru aktīvu iesaistīšanos mācekļības shēmu izstrādē, pārvaldībā un īstenošanā atbilstīgi valstu darba attiecību sistēmām un izglītības un apmācības praksei.

1.5. Komiteja uzskata, ka mācekļības shēmu izstrādē, pārvaldībā un īstenošanā būtu aktīvi jāiesaistās arī tiem, kurus parasti neuzskata par šajā jomā pašsaprotami ieinteresētām personām, bet kuriem ir tikpat liela nozīme šajā procesā, piemēram, jauniešu un vecāku organizācijām, studentu apvienībām un pašiem mācekļiem.

1.6. EESK atzīst mācekļību potenciālo pozitīvo nozīmi prasmju un nodarbināmības palielināšanā, sevišķi attiecībā uz jauniešiem, taču uzsver, ka bezdarbs ir sarežģīta parādība un ka ir vajadzīga holistiska pieeja, lai likvidētu tā pamatcēloņus, kas neaprobežojas tikai ar prasmju neatbilstību.

1.7. EESK uzskata, ka priekšlikumā ieteikumam lielāks uzsvars būtu jāliek uz to, kā mācekļiem aktīvāk iesaistīties savas mācekļības virzienu izstrādē un pārvaldībā. Ja mācekļiem būtu iespēja ietekmēt savu mācību pieredzi, tā būtu produktīvāka, un tas dotu labumu arī prakses vietas nodrošinātājam.

1.8. Komiteja aicina nodrošināt nepārprotamas saiknes un efektīvu koordināciju un sinerģiju ar iniciatīvām, kuras jau īsteno EQAVET⁽¹⁾ tīkls un kuras saistītas ar EURES⁽²⁾.

1.9. EESK aicina izstrādāt iniciatīvas, kuru mērķis būtu izpētīt mācekļu pārrobežu mobilitātes potenciālu Eiropas Savienībā. Šeit būtu jāņem vērā dalībvalstu sekmes, it īpaši to problēmu pārvarēšanā, kas saistītas ar nepieciešamo nosacījumu radīšanu mācekļu mobilitātes atbalstam.

1.10. EESK atzinīgi vērtē ierosmi uzraudzīt ieteikuma īstenošanu ar Arod mācību padomdevējas komitejas (ACVT) palīdzību, kā arī saistībā ar Eiropas pusgadu, un ierosina izstrādāt rādītājus, ar ko novērtēt ietekmi valsts līmenī. Komiteja ir gatava novērtēt ieteikuma īstenošanu dalībvalstīs no organizētas pilsoniskās sabiedrības perspektīvas.

2. Priekšlikuma Padomes ieteikumam konteksts

2.1. Priekšlikums Eiropas satvaram kvalitatīvai un efektīvai mācekļībai turpina 2016. gada Jauno prasmju programmu Eiropai⁽³⁾ un sniedz ieguldījumu ES nodarbinātības, izaugsmes un ieguldījumu prioritātes īstenošanā. Priekšlikums papildina Eiropas sociālo tiesību pilāru un atbalsta tā īstenošanu valstu līmenī. Kvalitatīvai un efektīvai mācekļībai ir arī izšķiroša nozīme shēmas “Garantija jauniešiem” sekmīgā īstenošanā, un priekšlikums ir atbildes reakcija uz aizvien skaļāko aicinājumu nodrošināt kvalitatīvāku praksi iniciatīvas “Garantija jauniešiem” ietvaros.

2.2. ES sociālā dialoga integrēto projektu programmas 2014.–2016. gadam ietvaros Eiropas sociālie partneri ir īstenojuši atsevišķus mācekļības projektus: Eiropas Arod biedrību konfederācija (ETUC) pievēršas mācekļības kvalitātei, savukārt BusinessEurope, Eiropas Amatniecības, mazo un vidējo uzņēmumu asociācija (UEAPME) un Eiropas Darba devēju un sabiedrisko pakalpojumu uzņēmumu centrs (CEEP) pievēršas izmaksu lietderībai. Šo partneru darba rezultātā tika izstrādāts kopīgs paziņojums “*Ceļā uz kopīgu mācekļības redzējumu*”⁽⁴⁾, kurā uzsvērtā gan mācekļības kvalitātes, gan izmaksu rentabilitātes nozīme.

2.3. 2013. gada jūlijā tika izveidota Eiropas Mācekļību alianse (EAfA) – unikāla platforma, kas apvieno dalībvalstu valdības un ieinteresētās personas (uzņēmumus, sociālos partnerus, kameras, profesionālās izglītības un apmācības (PIA) sniedzējus, reģionus, jauniešu pārstāvjus un ideju laboratorijas), lai Eiropā stiprinātu mācekļības kvalitāti, piedāvājumu un pievilcību⁽⁵⁾.

2.4. Šajā ierosinātajā instrumentā, proti, Padomes ieteikumā, ir ņemti vērā subsidiaritātes un proporcionālātes principi. Kā juridisks instruments tas liecina par dalībvalstu apņemšanos īstenot ieteikumā aprakstītos pasākumus un nodrošina stingru politisko pamatu Eiropas līmeņa sadarbībai šajā jomā. Tā kā mācekļības pamatā parasti ir darba līgums vai cita veida līgumiskas attiecības, mācekļus vienlaikus uzskata gan par darbavietā apmācāmiem stažieriem, gan par darbiniekiem. Tāpēc šīs iniciatīvas juridiskais pamats ir LESD 153., 166. un 292. pants.

2.5. Ieteikuma vispārīgais mērķis ir “*uzlabot mācekļu nodarbināmību un personisko izaugsmi un sekmēt tāda prasmīga un augsti kvalificēta darbaspēka izveidi, kas atbilst darba tirgus vajadzībām*”⁽⁶⁾. Konkrētais mērķis ir “*sniegt saskaņotu satvaru mācekļībai, kura pamatā ir vienota izpratne par to, kas nosaka kvalitāti un rezultativitāti, un kurā ņemta vērā profesionālās izglītības un apmācības (PIA) sistēmu daudzveidība dalībvalstīs*”.

⁽¹⁾ EQAVET – Eiropas kvalitātes nodrošināšanas pamatprincipu ietvarstruktūra profesionālajai izglītībai un apmācībām.

⁽²⁾ EURES – Eiropas darbvieta mobilitātes portāls.

⁽³⁾ COM(2016) 381 final.

⁽⁴⁾ Eiropas sociālie partneri, kopīgs paziņojums *Towards a Shared Vision of Apprenticeships* (Ceļā uz kopīgu mācekļības redzējumu), 2016. gada 30. maijs.

⁽⁵⁾ Eiropas Mācekļību alianse.

⁽⁶⁾ COM(2017) 563 final.

2.6. Ieteikumā mācekļību definē kā “formālas profesionālās izglītības un apmācības shēmas, kurās apjomīga mācīšanās darbavietā uzņēmumos un citās darbavietās ir apvienota ar mācīšanos, kas bāzēta izglītības un mācību iestādēs, un kura ļauj iegūt valsts līmenī atzītu kvalifikāciju. Tās raksturo līgumiskas attiecības starp mācekli, darba devēju un/vai profesionālās izglītības vai apmācības iestādi, un māceklis saņem darba samaksu vai kompensāciju”.

2.7. Lai nodrošinātu, ka mācekļības shēmas ir pielāgotas darba tirgus vajadzībām un rada ieguvumus gan izglītojamajiem, gan darba devējiem, priekšlikumā ir noteikti un ieteikti kvalitatīvas un rezultatīvas mācekļības kritēriji divās papildinošās jomās. Pirmajā jomā – “mācīšanās un darba nosacījumi” – ir šādi konkrēti kritēriji: rakstisks līgums, mācīšanās rezultāti, pedagoģiskais atbalsts, darbavietas komponents, darba samaksa un/vai kompensācija, sociālā aizsardzība un veselības un drošības nosacījumi. Otrajā jomā – “pamatnosacījumi” – ir šādi konkrēti kritēriji: tiesiskais regulējums, sociālo partneru iesaistīšanās, atbalsts uzņēmumiem, elastīgi mācīšanās veidi un mobilitāte, profesionāla orientācija un informētības uzlabošana, pārredzamība, kvalitātes nodrošināšana un absolventu gaitu apzināšana.

3. Vispārīgas piezīmes

3.1. EESK atzinīgi vērtē un atbalsta ierosināto ieteikumu, kas ir turpinājums un papildinājums nesen visos līmeņos pieņemtajām iniciatīvām, kuras vērstas uz kvalitatīvas un efektīvas mācekļības atjaunošanu Eiropas Savienībā.

3.2. Valstu un to valdību vadītāji 2017. gadā Romas deklarācijā pauda apņemšanos strādāt, lai “izveidotu Savienību, kurā jaunieši gūst labāko izglītību un apmācību un var studēt un atrast darbu visā Eiropā”. Būtiska daļa no apņemšanās bija solījums jauniešiem nodrošināt prasmes, kas var atvieglot viņu piekļuvi darba tirgum. Efektīvs veids, kā to panākt, ir mācekļība.

3.3. Ir skaidrs, ka mācekļība nevar būt risinājums bezdarbam. Mācekļība var būt noderīga jebkura vecuma bezdarbnieku prasmju uzlabošanai / pārkvalificēšanai, lai viņi varētu no jauna integrēties darba tirgū. Mācekļības iespēja būtu jāpiedāvā arī migrantu izcelsmes personām; tā būtu efektīvas politikas pieeja, kas veicinātu sociālo iekļaušanu un darbaspēka integrāciju. Taču nevajadzētu pieļaut, ka mācekļība tiek orientēta uz nekvalificētu darbu un zema līmeņa apmācību, – tas var kaitēt mācekļības reputācijai.

3.4. Būdamā viens no mācīšanās darbavietā veidiem, mācekļība ļauj cilvēkiem iegūt oficiālu kvalifikāciju un apgūt attiecīgās jomas prasmes un kompetences, kas atbilst darba tirgus vajadzībām, tādējādi uzlabojot savu nodarbināmību un nodarbinātības perspektīvas⁽⁷⁾. Mācību pieredzes rezultātā būtu jāizveidojas noturīgām prasmēm un kompetencēm, ko var izmantot ne tikai konkrētajā mācekļības prakses vietā. Tas ir veids, kā atbalstīt cilvēku personisko izaugsmi un palīdzēt viņiem integrēti apgūt tehniskās, digitālās, vispārīgās un sociālās prasmes.

3.5. Mācekļība var būt īpaši rezultatīvs instruments, kas atvieglo pāreju no izglītības un apmācības uz darbu⁽⁸⁾. Šis pārejas periods daudziem jauniešiem kļūst aizvien ilgāks, un būtu jāpievērš lielāka uzmanība tā saīsināšanai. Tādēļ tādas apmācības iespējas kā mācekļība būtu vēl vairāk jāaktualizē, nosakot kvalitātes standartus un ieviešot efektīvas shēmas.

3.6. Lielākā daļa mācekļu ir gados jauni izglītojamie, taču Komiteja vēlas uzsvērt, ka mācekļības shēmas ir jāveido tā, lai padarītu tās pievilcīgas arī pieaugušajiem. Mācekļība ļauj pieaugušajiem izglītojamajiem iegūt kvalifikāciju, kas uzlabo nodarbināmību un rada jaunas iespējas profesionālajai izaugsmei.

⁽⁷⁾ EESK atzinums par tematu “Valstu duālās apmācības sistēmu snieguma uzlabošana” (OV C 13, 15.1.2016., 57. lpp.).

⁽⁸⁾ Ir dati, kas liecina, ka 60–70 % mācekļu pēc mācekļības pāriet tieši uz darbu, un dažos gadījumos šis rādītājs ir pat 90 %. (EK lapa par mācekļību).

3.7. Darba devēji saskaras ar aizvien lielāku tādu darba ņēmēju trūkumu, kuriem būtu atbilstīgas prasmes, lai nodrošinātu darba devēju vajadzības un saglabātu konkurētspēju. Mācekļība var mācekļiem nodrošināt prasmes, kas uzlabo viņu nodarbināmību un vienlaikus ir vajadzīgas arī darba tirgū. Ja ir nodrošināta gan mācekļiem, gan darba devējiem vajadzīgo prasmju atbilstība, mācekļības shēmas varētu būt pievilcīgas abām pusēm. Turklāt mācekļības shēmas dod darba devējiem iespēju apmācīt cilvēkus un ieguldīt viņos, laika gaitā iegūstot kvalificētus un motivētus darbiniekus⁽⁹⁾.

3.8. EESK atzīst, ka uzņēmumi analizē, kādā veidā iesaistīties mācekļības shēmās, lai padarītu tās pievilcīgākas un noderīgākas. Komiteja arī uzsver, ka mācekļības efektivitāte ir daudzpusīgs jēdziens, nevis tikai izmaksu un ieguvumu analīze. No vienas puses, efektivitāte nozīmē apzināšanos, ka mācekļības sniedzēji iegulda darbu mācību pieredzes veidošanā un "laika gaitā sagaida atdevi no ieguldījuma, proti, viņi sagaida prasmju labāku atbilstību, kas rosina un veicina mācekļības vietu nodrošināšanu"⁽¹⁰⁾. No otras puses, efektivitāte nozīmē cilvēku kvalitatīvu pāreju uz darba tirgu.

4. Mācekļības shēmu izveide un īstenošana – partnerības pieeja

4.1. Daudzās valstīs ir jāuzlabo mācekļības sistēmas un to pievilcība. Ir jārisina tādas problēmas kā sabiedrības viedoklis par mācekļību, mācīšanās vērtība, pievilcības trūkums darba devēju skatījumā un ierobežota partnerība ar organizētu pilsonisko sabiedrību shēmu izstrādē, īstenošanā un izvērtēšanā vai šādas partnerības trūkums.

4.2. Mācekļība pirmkārt un galvenokārt ir izglītības iespēja, tādēļ tās pamatā vajadzētu būt uz izglītojamajiem vēršamībai un izglītojamo interesēm, spējām un iespējām, vienlaikus ņemot vērā darba tirgus vajadzības. Tas nozīmē, ka būtu jānodrošina, lai mācekļi varētu pilnībā realizēt savas iespējas un sasniegt mācību mērķus, kas sniegtu ieguvumus arī darba devējiem.

4.3. Pieņemot lēmumus, kas var tieši ietekmēt mācekļus un viņu tiesības pirms prakses, prakses laikā un pēc prakses, būtu jāņem vērā mācekļu viedoklis. Viņiem jābūt iespējai piedalīties savā prakses vietā notiekošo mācību mērķu izvirzīšanā un sniegt atsauksmes par mācekļības kvalitāti un efektivitāti. Pārstāvības struktūru trūkums kavē mācekļu iespēju izteikt savu viedokli.

4.4. Mācekļībai jābūt tādai, kas palīdz gan jauniešiem, gan pieaugušajiem apgūt visas kompetences un iemaņas kādā arodā vai profesijā un uzlabot savu nodarbināmību. Tomēr daudzos gadījumos šis potenciāls netiek izmantots, jo mācekļība nav pietiekami kvalitatīva, tās vērtība mācīšanās ziņā nav prioritāra, un netiek atbilstīgi ievērotas mācekļu tiesības.

4.5. Turklāt EESK uzskata, ka dinamiskā darba tirgū kompetences ir nepieciešamas vairāk nekā prasmes. Tādēļ mācīšanās rezultāti būtu jāvērtē uz noturīgām kompetencēm, nevis īstermiņa prasmēm.

4.6. Mācekļībai vajadzētu ietvert spēcīgu mācīšanās darbavietā dimensiju, kas paredz, ka vismaz puse izglītošanas laika tiek pavadīta, praktiski apgūstot amata specifiku, un ka to apvieno ar starptautisku pieredzi, kad vien tas iespējams.

4.7. Darba prakses pasniedzējiem, darbaudzinātājiem un pārraugiem jābūt pienācīgi sertificētiem un ar prasmēm – gan pedagoģiskām, gan profesionālām –, kas nepieciešamas mācekļu apmācīšanai. Turklāt saskaņā ar mūžizglītības principu viņiem vajadzīga piekļuve ilgtermiņa apmācībai.

4.8. Mācekļības kvalitātes, rezultativitātes un pievilcības sinerģiju var nodrošināt, tikai panākot ciešu sadarbību starp visām attiecīgajām ieinteresētajām personām – apmācības sniedzējiem, sociālajiem partneriem un citām pilsoniskās sabiedrības organizācijām, kā arī mācekļiem, valsts, reģionālā un vietējā līmenī.

4.9. Visos valdības līmeņos būtu jāizveido struktūras, iesaistot visas attiecīgās sociālekonomiskās ieinteresētās personas (piemēram, mācekļības sniedzējus, darba devēju organizācijas, arodbiedrības, kameras, jauniešu organizācijas, studentu apvienības, mācekļus) un paredzot skaidrus procesus un uzdevumus, kas vērsti uz ietekmi un līdzdalību tādos lēmumos, kuri saistīti ar mācekļības shēmu izstrādi, īstenošanu un uzraudzību.

⁽⁹⁾ Cedefop, 2015. gads, *Briefing note – Making apprenticeships work for small and medium enterprises* (Informatīvs paziņojums — mācekļības pielāgošana maziem un vidējiem uzņēmumiem).

⁽¹⁰⁾ ACVT atzinums *A shared vision for quality and effective apprenticeships and work-based learning* (Kopīgs redzējums par mācekļību un apmācību darbavietā kvalitāti un efektivitāti), 2016. gada 2. decembris.

5. Mācekļības popularizēšana

5.1. Lai cīnītos pret to, ka mācekļība tiek uzskatīta par mazāk pievilcīgu vai ne sevišķi prestižu izglītības veidu, it sevišķi no jauniešu viedokļa, mācekļība ir jāpopularizē kā vērtīga izvēle un vienlīdz kvalitatīva mācīšanās iespēja, nevis aktīvs darba tirgus instruments.

5.2. Mācekļības popularizēšanu vajadzētu papildināt ar centieniem risināt ar dzimumu saistītus stereotipus, kuru pamatā ir sociālā loma, kas joprojām negatīvi ietekmē mācekļības praksi, apguvi un popularizēšanu, kā arī reklāmu.

5.3. Visām attiecīgajām ieinteresētajām personām – no politikas veidotājiem līdz sociālajiem partneriem, pilsoniskās sabiedrības organizācijām un izglītības iestādēm – ir izšķiroša nozīme mācekļības pievilcības vairošanā, un šīm ieinteresētajām personām ir jāsadarbojas. Labāka mācekļības apraksta veicināšanai jāiet roku rokā ar shēmu kvalitātes un efektivitātes uzlabošanu, kas ir tās priekšnoteikums.

5.4. Valsts iestādēm būtu jāiegulda vairāk resursu tādu pasākumu īstenošanā, kuri vietējā līmenī popularizē mācekļību potenciālo mācekļu aprindās un mudina darba devējus sniegt mācekļības iespējas.

5.5. EESK uzskata, ka ir iespējams izmantot ESF, lai palīdzētu izveidot vai pilnveidot kvalitatīvas un efektīvas mācekļības shēmas tajās dalībvalstīs, kurām vajadzīga lielāka finansiālā un tehniskā palīdzība sistēmas noteikto mērķu sasniegšanā.

5.6. Ir svarīgi sniegt darba devējiem un it sevišķi MVU un mikrouzņēmumiem finansiālu un cita veida atbalstu, kas tiem vajadzīgs, lai izstrādātu kvalitatīvu un efektīvu mācekļības praksi un shēmas.

5.7. Jauna mācekļības tēla veidošanas procesa pamatā vajadzētu būt taisnīgai, iekļaujošai, nediskriminējošai un inovatīvai pieejai. Tiem mūsu sabiedrības pārstāvjiem, kuri atrodas visnelabvēlīgākajā situācijā, būtu jāspēj piekļūt atbalstam un orientācijai ceļā uz kvalitatīvu izglītību un mācīšanos darbavietā, kas atbilst viņu interesēm un mērķiem. Visos līmeņos būtu jāieievieš pasākumi tādas diskriminācijas novēršanai, kas balstās uz migranta statusu, sociālekonomisko izcelsmi, etnisko piederību, reliģisko pārliecību, vecumu, dzimumu vai citu statusu un liedz vienlīdzīgu piekļuvi mācekļības iespējām.

6. Mācīšanās un darba apstākļi

6.1. EESK uzskata, ka mācekļības pamatā jābūt rakstiskam un juridiski saistošam dokumentam – vai nu mācību līgumam, vai rakstiskam līgumam starp darba devēju, mācekli un izglītības vai apmācības iestādi. Šajā dokumentā būtu skaidri jāizklāsta visu pušu tiesības un pienākumi un jāietver mācību mērķu un uzdevumu apraksts, kā arī cita būtiska informācija par praksi (tostarp, bet ne tikai, par prakses ilgumu, darba stundām, atlīdzību utt.).

6.2. EESK ir cieši pārliecināta, ka mācekļiem ir tiesības uz pienācīgu atlīdzību un/vai kompensāciju, par kuru jāvienojas koplīgumos vai saskaņā ar valsts vai nozares prasībām. Pienācīga samaksa vai kompensācija var dot iespēju mācekļībā iesaistīties lielākam cilvēku skaitam – īpaši tiem, kuru ienākumi ir zemi, – un gādāt, lai mācekļība netiktu ļaunprātīgi izmantota kā neapmaksāts, pārlieku elastīgs darbs.

6.3. EESK atkārtoti norāda, ka ir svarīgi nodrošināt, lai mācekļi tiktu pienācīgi un ātri informēti par jebkādiem riskiem veselībai un drošībai, ar kuriem viņi var saskarties, iesaistoties mācekļībā, un ka veselības un drošības noteikumi ir pilnībā piemērojami arī mācekļiem.

7. Mācekļības shēmu uzraudzība un novērtēšana

7.1. Visiem mācekļības sniedzējiem būtu jāapņemas ievērot kvalitātes standartus. Pirms mācekļības, tās laikā un pēc mācekļības mācekļiem vienmēr būtu jānodrošina kompetentu uzraugu mentorings, lai nodrošinātu, ka tiek sasniegti mācību mērķi, ievērotas mācekļu tiesības un garantēta kvalitāte.

7.2. Būtu jāievieš uzraudzības sistēma, lai novērotu mācekļu progresu mācību mērķu sasniegšanā, kā arī mācību pieredzes kvalitāti un efektivitāti. Ar šāda novērtēšanas procesa rezultātiem būtu jāiepazīstina arī mācekļi un mācekļības sniedzēji, lai viņi varētu īstenot vajadzīgos uzlabojumus. Iespēju robežās šo uzraudzības sistēmu varētu izmantot kā mērīšanas metodi, lai noteiktu, cik daudzos gadījumos mācekļība ļāvusi māceklim vēlāk iegūt darbu.

8. Kvalifikāciju atzīšana

8.1. Pabeidzot mācekļību shēmas, mācekļiem būtu jāiegūst oficiālas kvalifikācijas, ko atzīst valsts, Eiropas un starptautiskā līmenī atbilstīgi Eiropas kvalifikāciju ietvarstrukturai. Atzītas kvalifikācijas uzlabotu mācekļu nodarbināmību un mobilitāti valstī un ES teritorijā. Tām vajadzētu nodrošināt caurlaidību un ļaut mācekļiem iesaistīties augstākajā izglītībā pēc mācekļības pabeigšanas.

Briselē, 2018. gada 19. aprīlī

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Luca JAHIER*

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Eiropas Parlamenta un Padomes regula, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1073/2009 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum”

(COM(2017) 647 final – 2017/0288 (COD))

(2018/C 262/08)

Ziņotājs: **Raymond HENCKS**

Apspriešanās	Eiropas Parlaments, 29.11.2017. Padome, 22.11.2017.
Juridiskais pamats	Līguma par Eiropas Savienības darbību 91. panta 1. punkts
Komitejas Biroja lēmums	17.10.2017.
Atbildīgā specializētā nodaļa	Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sa- nāksmē	5.4.2018.
Pieņemts plenārsesijā	19.4.2018.
Plenārsesija Nr.	534
Balsojuma rezultāts	200/0/4
(par / pret / atturas)	

1. Secinājumi un priekšlikumi

1.1. EESK atbalsta Komisijas mērķi uzlabot mobilitāti iedzīvotājiem, kuri lielā attālumā pārvietojas ar autobusu, veicināt ilgtspējīgu transporta veidu izmantošanu un nodrošināt iedzīvotāju, tostarp cilvēku ar zemākajiem ienākumiem, vajadzībām atbilstošus pakalpojumus.

1.2. Tomēr ierosinājums paplašināt kopīgo noteikumu attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum darbības jomu, iekļaujot tajā visus regulāros komercpārvadājumus, to skaitā iekšzemes pārvadājumus, ko nodrošina ārvalstu pārvadātāji, dažās dalībvalstīs tiek uzskatīts par problemātisku.

1.3. Saskaņā ar šo valstu nostāju, jauno noteikumu par piekļuvi starptautiskajam un iekšzemes autobusu regulāro pārvadājumu tirgum attālumā, kas nepārsniedz 100 kilometrus vai 120 kilometrus taisnā līnijā, piemērošana pilsētas un piepilsētas pārvadājumiem var būtiski apdraudēt sabiedriskā pakalpojuma ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi sniegšanu un pienākumu izpildi.

1.4. Regulas priekšlikumā nav ņemtas vērā dalībvalstu būtiskās atšķirības autobusu pārvadājumu organizēšanas jomā un tarifu noteikšanā, jo īpaši attiecībā uz pilsētas vai piepilsētas pārvadājumiem, kas nereti tiek piedāvāti bez maksas vai ar vispārējām vai atsevišķām pasažieru kategorijām paredzētām tarifu atlaidēm, ņemot vērā sociālās un vides vajadzības un ierobežojumus, kuriem vajadzīgs īpašs un daudzveidīgs regulējums. Tomēr ir arī dalībvalstis, kurās ir liberalizēta piekļuve sabiedriskā transporta tirgiem.

1.5. Ierosināto priekšlikumu, kurā paredzēts, ka starptautiskajiem un iekšzemes pārvadājumiem (tostarp pilsētas un piepilsētas transportam) attālumā, kas taisnā līnijā nepārsniedz 100 kilometrus, var atteikt piekļuvi tirgum tikai tad, ja attiecīgais pakalpojums varētu apdraudēt sabiedrisko pakalpojumu līguma ekonomisko līdzsvaru, dažos gadījumos varētu būt grūti savienot ar vispārējās nozīmes pakalpojumu, kam jābūt visiem finansiāli pieejamam un ar pienācīgu kvalitāti. Ievērojot tiesību aktus attiecībā uz godīgu konkurenci, tirgus var tikai ierosināt cenu, kas noteikta atkarībā no izmaksām. Tomēr dažām dalībvalstīm ir pilnībā vai daļēji liberalizēts tirgus, kas nodrošina samērā labus rezultātus. Ierosinātais priekšlikums šādos gadījumos riskē nozīmēt soli atpakaļ.

1.6. EESK apšaubā regulas priekšlikuma atbilstību Līguma par Eiropas Savienību (LES) 5. panta 3. punktam par subsidiaritātes principu, jo Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 26. protokolā valstu, reģionālajām un vietējām iestādēm piešķirta plaša rīcības brīvība sniegt, pasūtīt un organizēt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi, lai nodrošinātu augstu kvalitātes, drošības un finansiālās pieejamības līmeni, vienlīdzīgu attieksmi un vispārējas piekļuves un lietotāju tiesību veicināšanu. Tomēr, tā kā dažās dalībvalstīs tālsatiksmes autobusu iekšzemes pārvadājumi, kas pārsniedz 100 km, jau ir liberalizēti, nevar pašu par sevi apšaubīt brīvu piekļuvi tirgum attiecībā uz autobusu pārvadājumiem.

1.7. EESK uzsver, ka saskaņā ar šādu subsidiaritātes principa interpretāciju dalībvalstīm ir atļauts saglabāt ar Līgumu piešķirto plašo rīcības brīvību organizēt vispārējas nozīmes pakalpojumus atbilstoši iedzīvotāju vajadzībām; tas, protams, nozīmēs, ka arī dalībvalstīs ar liberalizētu autobusu pārvadājumu tirgu varēs to turpināt un ka Komisijas mērķis, proti, vienotais tirgus šādiem pakalpojumiem, netiks sasniegts.

1.8. Visbeidzot EESK uzsver, ka jaunu autobusu maršrutu atklāšana var apdraudēt sabiedriskos pakalpojumus, kuros izmanto ilgtspējīgākus transporta veidus. Tāpēc EESK uzskata par pamatotu, ka iestādēm ir iespēja nodrošināt, ka šādiem pakalpojumiem tiek izmantoti efektīvi mazoglekļa transportlīdzekļi, kas nepalielina emisijas, it īpaši dzelzceļa pārvadājumi. Tāpēc EESK mudina Komisiju autotransporta tirgus liberalizāciju sasaitīt ar nepārprotamāku principa "piesārņotājs maksā" piemērošanu visiem transporta veidiem.

2. Ievads

2.1. Saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 4. panta 2. punkta g) apakšpunktu Savienībai transporta jomā ir dalīta kompetence ar dalībvalstīm un saskaņā ar LESD 91. pantu tā arī nosaka:

- a) kopīgus noteikumus, ko piemēro starptautiskiem pārvadājumiem uz kādu dalībvalsti vai no tās, vai cauri vienai vai vairākām dalībvalstīm;
- b) nosacījumus, ar kādiem pārvadātāji, kas nav attiecīgās dalībvalsts rezidenti, tajā drīkst sniegt pārvadāšanas pakalpojumus; (..)

2. Paredzot 1. punktā minētos pasākumus, ņem vērā gadījumus, kuros to piemērošana varētu nopietni ietekmēt dzīves līmeni un nodarbinātību atsevišķos reģionos, kā arī transportlīdzekļu ekspluatāciju."

2.2. Komisija norāda, ka ar grozījumiem Regulā (EK) Nr. 1073/2009 par piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum, tā iecerējusi uzlabot mobilitāti iedzīvotājiem, kuri pārvietojas lielā attālumā, un veicināt ilgtspējīgu transporta veidu izmantošanu, kā arī nodrošināt iedzīvotāju vajadzībām piemērotākus pakalpojumus, tostarp cilvēkiem ar zemākajiem ienākumiem.

2.3. Dažās Eiropas valodās nav nošķiruma starp tālsatiksmes un vietējiem autobusiem (*autocar* vs. *autobus*). Attālums bieži ir viens no galvenajiem kritērijiem tālsatiksmes autobusu pārvadājumu regulējumā, piemēram, Apvienotajā Karalistē tam ir jābūt lielākam par 50 jūdžiem un Francijā un Zviedrijā – vairāk par 100 kilometriem.

2.4. Dažās dalībvalstīs tālsatiksmes autobusu pārvadājumu tirgus jau vismaz daļēji ir liberalizēts. Piemēram, Vācijas tirgus liberalizācija tika veikta ar diviem nosacījumiem: maršrutu attālumam ir jābūt vismaz 50 km un tie nedrīkst konkurēt ar dzelzceļu. Francijā prezidenta Makrona pieņemtais likums ļauj visiem pārvadātājiem veikt regulārus pārvadājumus maršrutos, kuru attālums pārsniedz 100 km.

3. Pašlaik spēkā esošie Kopiesas noteikumi

3.1. 2009. gada 21. oktobra Regula (EK) Nr. 1073/2009 attiecas uz vairāk nekā deviņu cilvēku pārvadāšanu ar autobusu regulāru starptautisko pasažieru pārvadājumu veidā, kā arī uz ārvalstu pārvadātāju piekļuvi pasažieru iekšzemes autopārvadājumiem kādā dalībvalstī, ar konkrētiem nosacījumiem un ja šie pārvadājumi nav regulāri.

3.2. Uz pārvadājumiem no dalībvalstīm uz trešām valstīm lielākoties attiecas divpusēji nolīgumi starp dalībvalstīm un attiecīgajām trešām valstīm. Taču ES noteikumus piemēro to dalībvalstu teritorijā, kuras tiek šķērsotas tranzītā.

3.3. ES noteikumus nepiemēro pilsētas un piepilsētas pārvadājumiem ar autobusu. Kabotāžas pārvadājumi, ko kādā dalībvalstī veic ārvalstu pārvadātājs, ir atļauti, izņemot pārvadājumus, kas nodrošina pilsētas vai aglomerācijas vajadzības, vai pārvadājumus no šādas pilsētas vai aglomerācijas uz piepilsētas zonām. Kabotāžas pārvadājumus nevar veikt neatkarīgi no starptautiskajiem pārvadājumiem.

3.4. Savukārt noteikumus par darba ņēmēju norīkošanu saistībā ar pakalpojuma sniegšanu piemēro autobusu pārvadājumu uzņēmumiem, kuri veic kabotāžas pārvadājumus.

3.5. Katru gadu dalībvalstis informē Komisiju par to pārvadātāju skaitu, kam iepriekšējā gada 31. decembrī ir bijušas Kopienas licences, un sniedz ziņas par apliecināto kopiju skaitu, kas atbilst šajā datumā apgrozībā esošo transportlīdzekļu skaitam. Eiropas Savienībā 2016. gada 31. decembrī bija 34 390 pasažieru autopārvadājumu licences un 300 155 autobusi, no tiem aptuveni 46 000 izmantoti galvenokārt tālsatiksmes pasažieru pārvadājumiem.

4. Komisijas ierosinātie jaunie pasākumi

4.1. Darbības joma ir būtiski paplašināta, attiecinot to uz visiem regulārajiem pārvadājumiem (starptautiskiem un iekšzemes) ar autobusu visā Eiropas Savienībā, ko regulāru pārvadājumu ietvaros veic ārvalstu pārvadātājs.

4.2. Pašreizējais regulējums, kurā kabotāžas pārvadājumi definēti kā "pasažieru iekšzemes autopārvadājumi, ko pārvadātājs komercdarbības nolūkā pagaidu kārtā veic uzņēmējā dalībvalstī", tiek grozīts, svītrojot nosacījumu "pagaidu kārtā". Tādējādi kabotāžas darbības ir daļa no regulārajiem pārvadājumiem.

4.3. Regulārie kabotāžas pārvadājumi turpmāk ir atļauti, ja ir saņemta Kopienas licence. Pagaidu kabotāžas pārvadājumi ir atļauti tikai tad, ja tas paredzēts organizētāja un pārvadātāja noslēgtajā līgumā un ja šie pārvadājumi nav regulāri.

4.4. Attiecībā uz regulārajiem pārvadājumiem jaunajā regulā ir nošķirti starptautiskie un iekšzemes pasažieru pārvadājumi attālumā, kas nepārsniedz 100 km taisnā līnijā, no vienas puses, un minētie pārvadājumi 100 km vai lielākā attālumā taisnā līnijā, no otras puses.

4.5. Piekļuve tirgum ir pilnībā liberalizēta regulāriem starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem un regulāriem iekšzemes pārvadājumiem attālumā, kas taisnā līnijā sasniedz 100 km vai vairāk.

4.6. Attiecībā uz starptautiskajiem un iekšzemes regulārajiem pārvadājumiem (tostarp pilsētas un piepilsētas transportu) attālumā, kas taisnā līnijā ir mazāks par 100 kilometriem, piekļuve tirgum var atteikt, ja piedāvātais pakalpojums var apdraudēt sabiedrisko pakalpojumu līguma ekonomisko līdzsvaru. Attālumu, kas mazāks par 100 kilometriem, drīkst pagarināt līdz 120 kilometriem, ja regulārais pārvadājums tiks ieviests, lai apkalpotu izbraukšanas vietu un galapunktu, ko jau apkalpo saskaņā ar vairāk nekā vienu sabiedrisko pakalpojumu līgumu.

4.7. Eksprešu pakalpojumus, t. i., pakalpojumus, ar kuriem nodrošina pasažieru pārvadājumus noteiktos laika intervālos un noteiktos maršrutos bez pieturvietām pa ceļam, turpmāk uzskata par "regulāriem pārvadājumiem" tāpat kā pārvadājumus, kuros pasažieri iekāpj un izkāpj iepriekš noteiktās pieturvietās.

4.8. Saistībā ar pasažieru pārvadājumiem ar autobusu ir izveidota neatkarīga regulatīvā iestāde, kuras uzdevums ir:

— sagatavot ekonomisko analīzi par to, vai jaunais pakalpojums varētu apdraudēt sabiedrisko pakalpojumu līguma ekonomisko līdzsvaru. Regulatīvās iestādes secinājumi ir saistoši kompetentajām iestādēm starptautiskā un iekšzemes tirgus piekļuves tiesību jomā, un regulatīvās iestādes lēmumi ir pakļauti pārskatīšanai tiesā,

— apkopot un sniegt informāciju par piekļuvei autoostām,

— lemt par autoostas apsaimniekotāju lēmumu pārsūdzībām.

4.9. Tehniskos pielāgojumus attiecībā uz Kopienas atļaujām, tirgus piekļuves atļaujām un citiem sertifikātiem veic ar Komisijas deleģētā akta palīdzību.

4.10. Pārvadātājiem ir tiesības piekļūt autobusu stāvlaukumiem (autoostām), pamatojoties uz taisnīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem nosacījumiem.

5. Vispārīgas piezīmes

5.1. Izskatāmās regulas darbības jomas paplašināšana, iekļaujot tajā visus regulāros komercpārvadājumus, ko veic ārvalstu pārvadātājs, nozīmē, ka ārvalstu pārvadātājs var izmantot iekšzemes regulāros pārvadājumus ar tādiem pašiem nosacījumiem kā vietējie pārvadātāji un ka kabotāžas darbība, ja tā ir nepārtraukta un pastāvīga, ir uzskatāma par regulāru pārvadājumu. Tādējādi izskatāmā regula attiecas uz visiem regulārajiem starptautiskajiem un iekšzemes pārvadājumiem ar autobusu.

5.2. Tāpat starptautisko un iekšzemes pārvadājumu, kuru attālums taisnā līnijā ir 100 km vai vairāk, tirgus ir pilnībā liberalizēts un iespējamie sabiedrisko pakalpojumu līgumi vairs nevar būt par iemeslu, lai atteiktu piekļuvi tirgum.

5.3. Regulāriem starptautiskajiem un iekšzemes pārvadājumiem ar autobusu attālumā, kas taisnā līnijā ir mazāks par 100 vai 120 km, piekļuvi tirgum var atteikt, ja ir apdraudēts sabiedrisko pakalpojumu līguma ekonomiskais līdzsvars un ja neatkarīga regulatīvā iestāde, kuras uzdevums ir veikt attiecīgu ekonomisko analīzi, tam piekrīt.

5.4. Atšķirībā no pašlaik spēkā esošās regulas jaunajā Komisijas priekšlikumā vairs nav skaidri izslēgti pilsētas un piepilsētas pārvadājumi ar autobusu, un tiem piemēros jaunus noteikumus.

5.5. Turklāt kompetentās iestādes lēmumos par piekļuvi tirgum nevar noraidīt pieprasījumu, pamatojoties tikai uz to, ka pārvadātājs piedāvā zemākas cenas nekā citi pārvadātāji, lai arī ir labi zināms, ka privātā sektora pārvadātāji, kuriem sabiedrisko pakalpojumu pienākumi nav obligāti, piedāvā cenas (piemēram, 1 euro tālsatiksmes maršrutā), kas neapšaubāmi liecina par dempingu. Attiecīgā noteikuma vispārīgais formulējums, kurā nav nekādu ierobežojumu, var tikt uzskatīts par “zaļo gaismu” negodīgai konkurencei.

5.6. Regulas priekšlikumā nav ņemtas vērā dalībvalstu būtiskās atšķirības autobusu pārvadājumu organizēšanas jomā un tarifu noteikšanā, tostarp attiecībā uz pilsētas vai piepilsētas pārvadājumiem, kas bieži vien tiek piedāvāti bez maksas vai ar vispārējām vai atsevišķām pasažieru kategorijām paredzētām tarifu atlaidēm, ņemot vērā sociālās un vides vajadzības un ierobežojumus, kuriem vajadzīgs īpašs un daudzveidīgs regulējums. Tomēr ir arī dalībvalstis, kurās ir liberalizēta piekļuve sabiedriskā transporta tirgiem.

5.7. EESK apšaubā regulas priekšlikuma atbilstību Līguma par Eiropas Savienību (LES) 5. panta 3. punktam par subsidiaritātes principu un uzskata, ka pamatojuma dokumentā (kas paredzēts 2. protokola par subsidiaritātes un proporcionalitātes principu piemērošanu 5. pantā) minētie argumenti nav pilnībā pārliecinoši. Tomēr, tā kā dažās dalībvalstīs tālsatiksmes autobusu iekšzemes pārvadājumi, kas pārsniedz 100 km, jau ir liberalizēti, nevar pašu par sevi apšaubīt brīvu piekļuvi tirgum attiecībā uz autobusu pārvadājumiem.

5.8. Tomēr pasažieru pārvadājumi ir arī pakalpojums ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi, kas paredzēts Līgumā, un uz to attiecas LESD 106. panta 2. punkts, kurā noteikts, ka “uz uzņēmumiem, kam uzticēti sabiedriski pakalpojumi vai kas darbojas kā dalībvalstu fiskāli monopoli, attiecas Līgumos ietvertie noteikumi un jo īpaši noteikumi par konkurenci, ja šo noteikumu piemērojums *de iure* vai *de facto* netraucē veikt tiem uzticētos konkrētos uzdevumus”.

5.9. Tas virzīts uz pakalpojumu saistību izpildes prioritātes principu, kas nav saistīts ar pieeju, kuras pamatā ir ekonomiskais līdzsvars.

5.10. Kopējās vērtības, kas piemērojamas pakalpojumiem ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi un uzskaitītas 26. protokolā par vispārējas nozīmes pakalpojumiem (jeb sabiedriskie pakalpojumi, atsaucoties uz LESD 14. pantu), cita starpā ir šādas: valstu, reģionālo un vietējo iestāžu būtiskā loma un plašā rīcības brīvība sniegt, pasūtīt un organizēt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi; augsts kvalitātes un drošības līmenis un pieņemama cena, vienlīdzīga attieksme un vispārējas piekļuves un lietotāju tiesību veicināšana.

5.11. No tā izriet, ka ekonomiskais līdzsvars nav to vērtību vidū, kuras noteikti ir piemērojamas pakalpojumiem ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi. Turklāt ekonomiskais līdzsvars dažos gadījumos varētu būt grūti savienojams ar pakalpojumu, kam jābūt finansiāli visiem pieejamam. Tirgus var tikai piedāvāt cenu, kas noteikta atkarībā no izmaksām un tādējādi tas nevar nodrošināt vispārēju piekļuvi pakalpojumam par pieņemamu cenu. Tomēr jāatzīmē arī, ka dažām dalībvalstīm ir pilnībā vai daļēji liberalizēts tirgus, kas nodrošina samērā labus rezultātus. Ierosinātais priekšlikums šādos gadījumos riskē nozīmēt soli atpakaļ.

5.12. Tādējādi regulatīvā iestāde, kuras izveide paredzēta izskatāmajā regulā, varētu vienīgi novērtēt, vai ir vai nav ievēroti LESD 106. panta 2. punkta un 26. protokola nosacījumi, un šādas pilnvaras (acīmredzamas kļūdas konstatēšana) līdz šim ir bijušas tikai Komisijai pēc prasības iesniegšanas ES Tiesā.

5.13. Atšķirībā no Komisijas jaunā priekšlikuma pašreizējās Regulas (EK) Nr. 1073/2009 noteikums atbilst Līgumam, jo tās 8. panta 4. punkta d) apakšpunktā (ko Komisija ierosina svītrot) noteikts: "dalībvalsts, pamatojoties uz detalizētas analīzes datiem, nolemj, ka attiecīgais pakalpojums varētu nopietni apdraudēt līdzīgu pakalpojumu, uz ko attiecas viens vai vairāki sabiedrisko pakalpojumu līgumi, kas atbilst Kopienas tiesību aktiem, izdzīvošanas iespējas attiecīgos tiešās satiksmes iecirkņos".

5.14. Tāpēc EESK uzskata, ka citēto 8. panta noteikumu grozīt nav pamatoti un dalībvalstīm saskaņā ar subsidiaritātes principu ir jāsauglabā plašā rīcības brīvība, kas Līgumā tām ir piešķirta attiecībā uz savu vispārējās nozīmes pakalpojumu organizēšanu atbilstoši iedzīvotāju vajadzībām, izņemot gadījumus, kad Komisija konstatē acīmredzamu kļūdu.

5.15. EESK uzsver, ka jaunu autobusu maršrutu atklāšana varētu apdraudēt sabiedriskos pakalpojumus, kuros izmanto ilgtspējīgākus transporta veidus, it īpaši dzelzceļa pārvadājumus. Tāpēc nav pieļaujams, ka vienā un tajā pašā maršrutā tikai un vienīgi ekonomisku apsvērumu dēļ tiek atstāti novārtā dzelzceļa pārvadājumi.

5.16. EESK šajā saistībā norāda, ka vienotas Eiropas dzelzceļa telpas regulējuma mērķis ir izveidot tādu Eiropas dzelzceļa telpu, kas spētu ilglaicīgi konkurēt ar citiem transporta veidiem.

5.17. Taču ir skaidrs, ka konkurence starp dzelzceļa transportu un autotransportu joprojām ir lielā mērā negodīga, jo maksa par dzelzceļa izmantošanas tiesībām, ko sedz dzelzceļa pārvadātāji, un ekspluatācijas izmaksas ir aptuveni trīsreiz augstākas par izmaksām, ko sedz autobusu pārvadājumu pakalpojumu sniedzēji. Līdz šim bez vērā ņemamām sekām ir palicis Komisijas paziņojums veikt "pasākumus transporta ārējo izmaksu koordinētai un līdzsvarotai internalizēšanai starp transporta veidiem tā, lai maksa atspoguļotu ārējo izmaksu līmeni sabiedrībai kopumā".

5.18. Tāpēc EESK mudina Komisiju autotransporta tirgus liberalizāciju sasaistīt ar nepārprotamāku principa "piesārņotājs maksā" piemērošanu visiem transporta veidiem.

Briselē, 2018. gada 19. aprīlī

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Luca JAHIER*

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Padomes Direktīvu 92/106/EEK par kopīgu noteikumu ieviešanu dažiem kombinētā kravas transporta veidiem starp dalībvalstīm”

(COM(2017) 648 *final* – 2017/0290 (COD))

(2018/C 262/09)

Ziņotājs: **Stefan BACK**

Apspriešanās	Eiropas Parlaments, 29.11.2017. Eiropadome, 4.12.2017.
Juridiskais pamats	LESD 91. panta 1. punkts
Atbildīgā specializētā nodaļa	Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas saskaņāsmē	5.4.2018.
Pieņemts plenārsesijā	19.4.2018.
Plenārsesija Nr.	534
Balsojuma rezultāts (par/pret/atturas)	159/1/3

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. EESK atbalsta iniciatīvu atjaunināt Direktīvu 92/106/EEK (“direktīva”), lai padarītu kombinētā transporta koncepciju efektīvāku un pievilcīgāku, kā arī lai padarītu transportu ilgtspējīgāku saskaņā ar 2011. gada Baltajā grāmatā par transporta politiku noteiktajiem mērķiem un saistībām Parīzes nolīguma ietvaros.

1.2. EESK atbalsta direktīvas darbības jomas paplašināšanu, iekļaujot iekšzemes pārvadājumus, lai vēl vairāk samazinātu autotransportu.

1.3. EESK arī atzinīgi vērtē centienus direktīvu vienkāršot, lai šo koncepciju padarītu pievilcīgāku un uzlabotu juridisko noteiktību.

1.4. EESK par jo īpaši lietderīgu uzskata autopārvadājumu posmu norobežošanas vienkāršošanu, paredzot dalībvalstīm elastības iespēju, kas ļauj pielāgoties vietējiem apstākļiem. Tomēr EESK norāda, ka 20 % ierobežojums attālumam starp sākotnējo iekraušanas un pēdējo izkraušanas punktu varētu radīt situāciju, kurā autopārvadājumu attālumi krietni pārsniedz 300 kilometrus, sākot no kuriem 2011. gada Baltajā grāmatā par transportu ir ieteikta pāreja no autotransporta uz citiem transporta veidiem.

1.5. Lai atvieglotu piekļuvi informācijai par direktīvas īstenošanu katrā dalībvalstī un atvieglotu kombinēto pārvadājumu plānošanu, EESK ierosina noteikt katrai dalībvalstij pienākumu padarīt visu ar direktīvas īstenošanu saistīto informāciju pieejamu īpašā tīmekļa vietnē.

1.6. EESK atbalsta precizēšanu un vienkāršošanu, ko nodrošina izsmeļošais tās dokumentācijas uzskaitījums, kurai būtu jābūt pieejamai atbilstības kontroles nolūkā, kā arī noteikums, ka minētos dokumentus var sagatavot elektroniski. EESK ierosina visos attiecīgajos gadījumos starp sagatavojamajiem dokumentiem iekļaut arī jebkādus valsts lēmumus, ar kuriem atļauj garāku autopārvadājumu posmu.

1.7. EESK atzinīgi vērtē ierosināto pienākumu dalībvalstīm attiecībā uz ieguldījumiem pārkraušanas termināļos un jo īpaši pienākumu koordinēt ieguldījumus ar kaimiņos esošajām dalībvalstīm. Tomēr EESK pauž šaubas par to, vai mērķis, kas paredz 150 kilometru maksimālo attālumu no jebkuras vietas Eiropas Savienībā līdz tuvākajam terminālim, ir reālistisks, ņemot vērā situāciju apgabalos ar zemu apdzīvotības blīvumu un bez blīviem dzelzceļa un ostu tīkliem, un tāpēc ierosina nodrošināt skaidru elastības iespēju.

1.8. Lai palielinātu noteiktību un paātrinātu stimulu ietekmi attiecībā uz šo transportu, pēc EESK domām, atbalsta pasākumi kombinētajam transportam ir jāuzskata par saderīgiem ar iekšējo tirgu un jāatbrīvo no paziņošanas prasības saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem, ja atbalsta apjoms ir mazāks par iepriekš noteiktu augšējo robežvērtību.

1.9. EESK apšaubā, cik lietderīgs ir 1. panta 2. punkta otrajā daļā ierosinātais nosacījums, kurš izslēdz, ka noteikti iekšzemes ūdensceļu un jūras transporta posmi tiek ņemti vērā attiecībā uz kombinētajiem pārvadājumiem. EESK uzskata, ka minētais priekšlikums ir neskaids un pieļauj atšķirīgas interpretācijas, un arī apšaubā tā lietderību, jo nekādi līdzīgi atlases kritēriji, kuru pamatā nepārprotami ir ideja izslēgt izvēles, kurām nav nepieciešams atbalsts, nav uzskatīti par vajadzīgiem attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumiem.

1.10. EESK arī neizprot, kāpēc joprojām nav mainīts direktīvas 4. pantā paredzētais izņēmums attiecībā uz kabotāžu. Transporta politikas kontekstā EESK šajā aspektā vispirms atsaucas uz pašlaik vēl neapstiprinātajiem priekšlikumiem par tirgus piekļuvi starptautiskajos kravas pārvadājumos pa autoceļiem attiecībā uz kabotāžu un uz notiekošajām debatēm par tirgus piekļuvi un konkurenci, tostarp sociālajiem aspektiem. EESK arī norāda uz vispārējo principu, ka pakalpojuma sniegšanai valstī, kas nav pakalpojuma sniedzēja darbības valsts, būtu jābūt īslaicīgai. EESK skatījumā nekas nekavē noteikt, ka kravu autopārvadājumu posmi kombinēto pārvadājumu ietvaros ir atsevišķi pārvadājumi, izņemot gadījumus, kad viss pārvadājums tiek veikts ar vienu kravas automobili vai ar vienu transportlīdzekļu kombināciju, kas ietver vilcēju, un ka Regula (EK) Nr. 1072/2009 ir piemērojama visiem pārvadājumiem. Attiecīgi ir jāgroza direktīvas 4. pants.

1.11. EESK pauž izbrīnu par to, ka direktīvas grozījumu priekšlikumos nav iekļauts direktīvas 2. panta noteikums, saskaņā ar kuru dalībvalstīm kopš 1993. gada 1. jūlija ir jāatbrīvo 1. pantā minētie kombinētie pārvadājumi no visām kvotu sistēmām un atļaujas sistēmām. Pašreizējā versijā un direktīvas paplašinātās darbības jomas kontekstā šo pantu var interpretēt kā tādu, kura ietekme ir plašāka, nekā, iespējams, bija plānots, jo īpaši attiecībā uz piekļuvi tirgum. Tāpēc EESK ierosina mainīt šī panta formulējumu vai pantu svītrot.

1.12. EESK norāda, ka direktīvas grozījumu priekšlikumā nekas nav minēts par Direktīvas 96/71/EK par darba ņēmēju norīkošanu piemērojamību kombinētajam transportam. EESK pieņem, ka minētā direktīva būs piemērojama arī attiecībā uz kombinētajiem pārvadājumiem un ka tas attiecas arī uz Komisijas ierosināto *lex specialis* par norīkošanu darbā autotransporta nozarē (COM(2017) 278).

1.13. EESK arī vēlas uzsvērt digitalizācijas ievērojamo potenciālu kombinētā transporta atvieglošanā un veicināšanā. Daži piemēri iespējami attīstībai ir minēti iepriekš. Attīstības potenciāls šajā jomā ir ievērojams transportam kopumā, tostarp kombinētajam transportam.

1.14. EESK iesaka Komisijai izskatīt iespēju risinājumam saistībā ar transporta izmaksām, kas būtu līdzīgs Padomes Regulā (EK) Nr. 1405/2006 noteiktajam, arī attiecībā uz Kipru un Maltu.

2. Konteksts

2.1. Eiropas Komisija 2017. gada 8. novembrī nāca klajā ar otro daļu savam mobilitātes tiesību aktu kopumam, ko ievada tās galvenais paziņojums "Mazemās mobilitātes realizācija" (COM(2017) 675).

2.2. Tiesību aktu kopuma otrā daļa ietver šādus priekšlikumus:

— priekšlikums par jauniem CO₂ emisijas standartiem vieglajiem automobiļiem un furgoniem pēc 2020. gada ar priekšlikumu pārskatīt Regulu (EK) Nr. 715/2007 ar uzlabotiem emisijas standartiem,

- priekšlikums pārskatīt Tiro transportlīdzekļu direktīvu 2009/33/EK, lai pastiprinātu noteikumus, ar kuriem veicina šādu transportlīdzekļu publisko iepirkumu,
- priekšlikums grozīt Direktīvu 92/106/EEK par kombinēto transportu, lai vēl vairāk sekmētu šādu transportu nolūkā atbalstīt tādas transporta koncepcijas, kas samazina autotransportu,
- priekšlikums grozīt Regulu (EK) Nr. 1073/2009 par piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum, lai vēl vairāk atvērtu šo tirgu un tādējādi veicinātu lētāku sabiedrisko autobusu transportu nolūkā samazināt braucienus ar vieglajiem automobiļiem,
- priekšlikums ietver arī rīcības plānu attiecībā uz alternatīvas degvielas infrastruktūru, lai palielinātu ieguldījumus šādas infrastruktūras veidošanā un tādējādi atvieglotu pārrobežu mobilitāti Eiropas Savienībā, izmantojot šādu degvielu.

2.3. Šajā tiesību aktu kopumā ir iekļauta uz piedāvājumu un pieprasījumu vērstu pasākumu kombinācija, ar ko Eiropa virzīsies uz mazemisju mobilitāti un stiprinās ES autobūves un mobilitātes ekosistēmas konkurētspēju. Tā mērķis ir sniegt lielāku politikas un regulatīvo noteiktību un radīt vienlīdzīgus konkurences apstākļus.

2.4. Ar šajā atzinumā aplūkoto priekšlikumu tiek grozīta Direktīva 92/106/EEK par kopīgu noteikumu ieviešanu dažiem kombinētā kravas transporta veidiem starp dalībvalstīm (direktīva) (COM(2017) 648) (priekšlikums). Tas ietver šādus galvenos elementus:

- kombinētajam transportam pēc būtības vairs nav jābūt ar pārrobežu raksturu. Komisija lēš, ka dalībvalstīs ir ievērojams iekšzemes kombinētā transporta potenciāls,
- ir atcelta minimālā attāluma prasība pārvadājumiem, kas nav autopārvadājumi. Taču jauns noteikums paredz, ka jūras vai iekšzemes ūdensceļu transportu var neņemt vērā, ja nav alternatīvas,
- katru kravas vienību, kas atbilst ISO6346 vai ENI 13044 noteiktajiem kritērijiem, vai autotransporta līdzekli, ko pārvadā pa dzelzceļa, iekšzemes ūdensceļu vai jūras ceļiem, var izmantot kombinētajā transportā,
- pašreizējais noteikums par autopārvadājumu ierobežojumu tiek grozīts, lai nodrošinātu, ka pirmais un/vai pēdējais autopārvadājumu posms Eiropas Savienībā nepārsniedz 150 km taisnā līnijā vai 20 % attāluma taisnā līnijā starp pirmo iekraušanas un pēdējo izkraušanas punktu. Šis ierobežojums neattiecas uz tukšas kravas vienības transportu vai braucienus uz iekraušanas vai piegādes punktu vai prom no tiem,
- dalībvalstis var atļaut garākus attālumus, nekā minēts iepriekšējā punktā, lai ļautu sasniegt tuvāko termināli, kurā ir pietiekams aprīkojums un jauda,
- lai autopārvadājums tiktu pieņemts kā daļa no kombinēta pārvadājuma, pārvadātājam ir jāapliecina, ka pārvadājums ir daļa no kombinēta pārvadājuma. Priekšlikumā norādīts, kāda informācija jāsniedz attiecībā uz pārvadājumu kopumā un attiecībā uz tā atšķirīgajām daļām. Papildu informāciju pieprasīt nedrīkst. Informāciju var sniegt ar dažādiem transporta dokumentiem, tostarp elektroniski. Ir jābūt iespējai sagatavot informāciju, veicot pārbaudi uz ceļa,
- pienācīgi pamatotas novirzes no plānotā maršruta ir jāakceptē,
- dalībvalstīm ir pienākums saskaņoti ar kaimiņos esošajām dalībvalstīm veikt vajadzīgos pasākumus, lai atbalstītu nepieciešamos ieguldījumus pārkraušanas termināļos,
- katrai dalībvalstij ir jānozīmē viena vai vairākas iestādes, kas atbild par direktīvas īstenošanu un darbojas kā kontaktpunkts ar īstenošanu saistītajos jautājumos,
- saskaņā ar priekšlikumu dalībvalstīm ir arī jāievēro ziņošanas pienākums attiecībā uz kombinēta transporta attīstību,

- pašreizējais atbrīvojums no kabotāžas noteikumiem paliek spēkā attiecībā uz autopārvadājumiem (autopārvadājumu posmiem), kas ir daļa no pārrobežu autopārvadājumiem starp dalībvalstīm un pilnībā tiek veikti vienas dalībvalsts teritorijā. Komisija pamato šādu atbrīvojumu ar veikto apspriešanos, kas liecina, ka šāds noteikums palīdz veicināt interesi par kombinētā transporta risinājumiem. Komisija arī atsaucas uz Tiesas spriedumu lietā 2/84 (Komisija pret Itāliju), kurā pausts, ka kombinētais transports ir uzskatāms par vienu savstarpēji savienotu starptautisko pārvadājumu,
- priekšlikuma pamatojumā Komisija arī norāda, ka noteikumi par darba ņēmēju norīkošanu darbā ir piemērojami gan iekšzemes kombinētajiem pārvadājumiem, gan kabotāžai. Taču nav nekas skaidri minēts attiecībā uz noteikumiem par darba ņēmēju norīkošanu darbā un starptautiskajiem kombinētajiem pārvadājumiem.

3. Vispārīgas piezīmes

3.1. EESK atbalsta iniciatīvu atjaunināt direktīvu par kombinēto transportu, lai padarītu kombinētā transporta ideju efektīvāku un pievilcīgāku. Tas padarīs transportu ilgtspējīgāku, samazinās autopārvadājumus un siltumnīcefekta gāzu emisijas, kā arī palīdzēs sasniegt 2011. gada Baltajā grāmatā par transporta politiku minētos mērķus un nodrošināt ES un tās dalībvalstu saistību izpildi saskaņā ar Parīzes nolikumu.

3.2. EESK atbalsta centienus paplašināt direktīvas darbības jomu, iekļaujot iekšzemes pārvadājumus, kuru potenciāls pašlaik nav izmantots, lai attīstītu kombinēto transportu un tādējādi samazinātu autopārvadājumus.

3.3. EESK arī atzinīgi vērtē tiesiskā regulējuma vienkāršošanu kombinētajam transportam nolūkā padarīt šo koncepciju pieejamāku un uzlabot juridisko noteiktību, abos gadījumos padarot kombinētā transporta koncepciju pievilcīgāku.

3.4. Šajā saistībā skaidrāki kritēriji, kas raksturo autopārvadājumu posmu norobežošanu, ir īpaši lietderīgi – kritēriji ir vienkārši, skaidri un nerada iespējas atšķirīgām interpretācijām. Tomēr EESK secina, ka 20 % ierobežojums attālumam taisnā līnijā starp sākotnējo iekraušanas un pēdējo izkraušanas punktu varētu radīt situāciju, kad autopārvadājumu attālumi pārsniedz 300 kilometrus, sākot no kuriem 2011. gada Baltajā grāmatā par transportu ir ieteikta pāreja no autotransporta uz citiem transporta veidiem, jo īpaši reģionos bez blīviem tīkliem vai ar lieliem attālumiem starp termināļiem. Taču EESK uzskata, ka kopējā ieinteresētība padarīt kombinētā transporta ideju interesantu lietotājiem un pievienotā vērtība, ko rada skaidra un vienkārša definīcija, ir prioritāra, tāpēc EESK apstiprina ierosināto risinājumu.

3.5. EESK arī atzinīgi vērtē dalībvalstīm sniegtās elastības elementu, kas ļauj pēc vajadzības paplašināt autopārvadājumu posmus, lai būtu iespējams sasniegt ģeogrāfiski tuvāko transporta termināli ar iekraušanu un izkraušanu vajadzīgo darbības jaudu pārkraušanas iekārtu, termināļa jaudas un attiecīgu dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu ziņā.

3.5.1. EESK konstatē, ka lēmums par to, vai šāda atļauja būtu jāpiešķir ar vispārēji piemērojamu noteikumu vai katrā gadījumā atsevišķi, acīmredzot ir atstāts dalībvalstu ziņā. EESK uzsver, ka ir svarīga pārredzamība, un tāpēc uzskata, ka valstu noteikumi šajā jautājumā, kā arī – attiecīgā gadījumā – lēmumi konkrētās situācijās būtu jādara pieejami īpašā tīmekļa vietnē saskaņā ar jaunā 9.a panta otro daļu, uz ko norādīts priekšlikuma 1. panta 7. punktā.

3.6. Lai atvieglotu kombinēto pārvadājumu plānošanu un padarītu šo ideju pievilcīgāku, EESK ierosinātu visu attiecīgo informāciju saistībā ar direktīvas īstenošanu katrā dalībvalstī darīt pieejamu īpašā tīmekļa vietnē katrā dalībvalstī un šajā nolūkā priekšlikuma 9.a panta otrajā daļā iekļaut attiecīgu noteikumu.

3.7. EESK apstiprina priekšlikuma 3. pantā veikto precizējumu par dokumentiem, kas jāiesniedz atbilstības pārbaudes nolūkā, aizliegumu prasīt papildu dokumentāciju un iespēju vajadzīgos dokumentus iesniegt elektroniski. Šis noteikums atvieglo pārvadājumus un uzlabo juridisko noteiktību. Tomēr EESK jautā, vai gadījumos, kad dalībvalsts saskaņā ar 1. panta 3. punkta trešo daļu ir atļāvusi garāku autopārvadājuma posmu un šāda atļauja ir sniegta ar īpašu lēmumu, nebūtu jābūt pieejamai arī pieņemtā lēmuma kopijai.

3.8. EESK atzinīgi vērtē uzsvāru uz ieguldījumiem pārkraušanas termināļos un pienākumu šādus ieguldījumus koordinēt ar kaimiņos esošajām dalībvalstīm un Komisiju, lai nodrošinātu līdzsvarotu un pietiekamu ģeogrāfisko sadalījumu, jo īpaši TEN-T tīklā, un piešķirt prioritāti tam, lai nodrošinātu, ka neviena vieta Eiropas Savienībā neatrodas vairāk nekā 150 km attālumā no šāda termināļa. Taču EESK pauž šaubas par to, vai šāds mērķis ir reālistisks apgabalos ar zemu iedzīvotāju blīvumu un bez blīviem dzelzceļa un ostu tīkliem.

3.9. Atbalsts kombinētajam transportam ir jāpaziņo Eiropas Komisijai un pirms izmaksāšanas jāapstiprina saskaņā ar valsts atbalsta noteikumiem. Ņemot vērā ilgstošās procedūras, atbalsta saņēmējs vairumā gadījumu saņem atbalstu pēc trijiem gadiem no brīža, kad valsts publiskā iestāde ir pieņēmusi lēmumu, un dažkārt, kad atbalsta shēmas ir jāgroza, saņēmējs riskē zaudēt visus atbalsta maksājumus. Lai mazinātu nenoteiktību un paātrinātu procesu, pēc EESK domām, atbalsts, kurš ir mazāks par noteiktu robežvērtību, piemēram, 35 % no kopējām izmaksām, būtu automātiski jāuzskata par atbilstošu Līgumam un jāatbrīvo no paziņošanas prasības.

3.10. EESK arī vēlas vērst uzmanību uz iespējām, ko kombinētā transporta turpmākai attīstībai sniedz digitalizācija. Priekšlikums ir solis šajā virzienā, atļaujot izmantot elektroniskus dokumentus un izveidot īpašas tīmekļa vietnes visās dalībvalstīs.

4. Īpašas piezīmes

4.1. EESK norāda, ka priekšlikuma 1. panta otrā daļa no kombinētā transporta koncepcijas izslēdz jebkuru iekšzemes ūdensceļu vai jūras transportu, kam nav līdzvērtīgas autotransporta alternatīvas vai ja no tiem nevar izvairīties komerciālu apsvērumu dēļ. Šis noteikums šķiet saistīts ar minimālā attāluma prasības atcelšanu iekšzemes ūdensceļu un jūras transportam un izpilda preambulas 9. apsvērumā minēto, ka "tādēļ būtu lietderīgi atcelt minēto minimālo attālumu, vienlaikus saglabājot izņēmumus attiecībā uz tādiem pārvadājumiem, kuri ietver dziļjūras kuģošanu vai īsu pārcelšanos ar prāmi." EESK pauž šaubas gan par šī noteikuma saturu, gan formulējumu.

4.1.1. Šķiet, ka viena no sekām, ko rada 100 km prasība attiecībā uz iekšzemes ūdensceļu un jūras transportu, direktīvas pašreizējā versijā ir izslēgt īsu pārcelšanos ar prāmi un dziļjūras kuģošanu, kas nošķirta no tuvsatiksmes kuģošanas. Tas izriet no tā, ka 100 km prasība ir piemērojama Eiropas Savienības teritorijā veiktajiem pārvadājumiem. Priekšlikums 2. panta otrajā daļā nepārprotami ir ierosināts šajā pašā nolūkā.

4.1.2. Taču šķiet, ka pašlaik ierosinātais priekšlikums var radīt nenoteiktību par to, kad tas ir piemērojams, iespējams, pat tādā mērā, ka rodas regulatīvs šķērslis kombinētā transporta projektu īstenošanai.

Piemēram, līdzvērtīgas transporta alternatīvas neesamības kritērijs nenosaka, vai līdzvērtība būtu jāvērtē pēc vajadzīgā laika, attāluma kilometros vai izmaksām. Tāpat arī kritērijs "nevar izvairīties komerciālu apsvērumu dēļ" pieļauj plašas interpretācijas iespējas.

4.1.3. Tāpēc EESK apšaubā ierosinātā noteikuma lietderību, jo īpaši ņemot vērā, ka nekādi līdzīgi atlases kritēriji, kuru pamatā nepārprotami ir ideja izslēgt izvēles, kurām nav nepieciešams atbalsts, nav uzskatīti par vajadzīgiem attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumiem.

4.2. EESK arī pauž neizpratni, kāpēc joprojām ir palicis nemainīgs direktīvas 4. pantā paredzētais izņēmums attiecībā uz kabotāžu. Transporta politikas kontekstā EESK šajā aspektā vispirms atsauktos uz pašlaik vēl neapstiprinātajiem priekšlikumiem par tirgus piekļuvi starptautiskajos kravas pārvadājumos pa autoceļiem attiecībā uz kabotāžu un pašreizējo koncentrēšanos uz tirgus piekļuvi un konkurenci, tostarp sociālajiem aspektiem. EESK arī neaizmirst vispārējo principu, ka pakalpojuma sniegšanai valstī, kas nav pakalpojuma sniedzēja darbības valsts, būtu jābūt īslaicīgai.

4.2.1. EESK ņem vērā abus Komisijas minētos argumentus izvēlēta risinājuma pamatošanai. Viens no tiem ir tāds, ka uzņēmumu sniegtās atbildes apspriešanās laikā liecina, ka pašreizējais risinājums tiek uzskatīts par tādu, kas veicina interesi par kombinēto transportu. Saskaņā ar otru argumentu kombinētie pārvadājumi, atbilstoši pašreizējai direktīvā minētajai definīcijai, ir uzskatāmi par vienotu starptautisko pārvadājumu. Komisija, pamatojot šo argumentu, atsauca uz ES Tiesas judikatūru, konkrēti uz lietu 2/84 (Komisija pret Itāliju).

4.2.2. EESK skatījumā uz Tiesas judikatūru balstītā argumenta pamatā vienkārši ir fakts, ka Tiesai bija saistoša likumdevēja izvēle definēt kombinēto transportu veidā, kas to ļauj uzskatīt par vienu pārvadājumu vai braucienu. Tāpēc jautājums ir tikai par to, vai likumdevējs nolēmj uztvert kombinēto pārvadājumu kā vienotu veselumu vai kā vairākus atsevišķus pārvadājumus, kas veikti transporta koncepcijas ietvaros. Jebkurā gadījumā EESK norāda, ka laikā, kad direktīva tika pieņemta, likumdevējs uzskatīja par nepieciešamu nodrošināt pārvadātājiem brīvu piekļuvi tirgum "attiecībā uz sākotnējo un/vai pēdējo autopārvadājuma posmu, kas ir neatņemama kombinētā transporta daļa un var ietvert vai neietvert robežas šķērsošanu".

4.2.3. EESK skatījumā nekas nekavē noteikt, ka kravas autopārvadājumu posmi kombinēto pārvadājumu ietvaros ir atsevišķi pārvadājumi un ka Regula (EK) Nr. 1072/2009 ir piemērojama visiem autopārvadājumiem. Attiecīgi ir jāgroza direktīvas 4. pants.

4.3. Šajā kontekstā ir arī pārsteidzoši konstatēt, ka priekšlikumā nav iekļauts direktīvas 2. panta noteikums, saskaņā ar kuru dalībvalstīm kopš 1993. gada 1. jūlija ir jāatbrīvo 1. pantā minētie kombinētie pārvadājumi no visām kvotu sistēmām un atļaujas sistēmām, jo īpaši ņemot vērā, ka direktīvas darbības jomu ir plānots paplašināt, iekļaujot valstu kombinēto transportu.

4.3.1. Paplašinot direktīvas darbības jomu, lai ietvertu iekšzemes kombinētos pārvadājumus, šis noteikums būs piemērojams arī šādiem pārvadājumiem. Noteikuma formulējums ir diezgan plašs un var tikt interpretēts kā tāds, kas atbrīvo kombinēto transportu no Regulas (EK) Nr. 1071/2009 noteikumiem par iespēju veikt profesionālo darbību un no jebkādiem tirgus piekļuves ierobežojumiem, ciktāl tas attiecas uz kombinēto transportu.

4.3.2. EESK pieņem, ka šāda ietekme nav plānota, tāpēc iesaka minēto pantu vai nu svītrot, vai pārformulēt, lai skaidri noteiktu, ka atbrīvojums no kvotu sistēmām un atļaujām ir piemērojams, neskarot noteikumus par iespēju veikt profesionālo darbību vai par piekļuvi tirgum, ņemot vērā katru attiecīgo veidu.

4.4. EESK arī norāda, ka priekšlikumā nekas nav minēts par direktīvas par darba ņēmēju norīkošanu darbā piemērojamību kombinētajiem pārvadājumiem, izņemot paskaidrojuma rakstā minēto atsauci uz ierosinātā *lex specialis* piemērojamību darba ņēmēju norīkošanai darbā autotransporta nozarē. Tas nozīmētu, ka Direktīvas 96/71/EK noteikumi par darba ņēmēju norīkošanu darbā ir piemērojami autotransporta nozarē iekšzemes kombinēto pārvadājumu kontekstā.

4.4.1. EESK pieņem, ka noteikumi par darba ņēmēju norīkošanu darbā ir piemērojami arī jebkādi citai norīkošanai darbā kombinēto pārvadājumu ietvaros, kas atbilst Direktīvas 96/71/EK 1. pantā un ierosinātajā *lex specialis* minētajiem kritērijiem, kad un ja tas tiks apstiprināts.

4.5. EESK pieņem zināšanai bažas par izmaksām attiecībā uz garajiem jūras savienojumiem ar tādām nomaļām salām kā Kipra un Malta un par to, cik atbilstošs šajā ziņā ir atbalsta režīms, kas izveidots ar Padomes Regulu (EK) Nr. 1405/2006, lai kompensētu transporta izmaksas saistībā ar lauksaimniecību dažās mazākās Egejas jūras salās, kā norādījusi EESK. EESK ierosina, lai Komisija izskatītu līdzīga risinājuma iespēju arī attiecībā uz Kipru un Malta.

Briselē, 2018. gada 19. aprīlī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Luca JAHIER

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu”

(COM(2017) 653 final – 2017/0291(COD))

(2018/C 262/10)

Ziņotājs: **Ulrich SAMM**

Apspriešanās	Eiropas Parlaments, 30.11.2017. Eiropas Savienības Padome, 4.12.2017.
Juridiskais pamats	Līguma par Eiropas Savienības darbību 192. pants
Atbildīgā specializētā nodaļa	Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sākumā	5.4.2018.
Pieņemts plenārsesijā	19.4.2018.
Plenārsesija Nr.	534
Balsojuma rezultāts (par/pre/atturas)	206/0/2

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. EESK atbalsta loģisko pamatojumu “Tīro” transportlīdzekļu direktīvai, kas ietilpst “tīras” mobilitātes tiesību aktu kopumā, lai gan minētajai direktīvai būs neliela ietekme salīdzinājumā ar vispārējiem centieniem, kādi vajadzīgi, lai sasniegtu ES mērķus klimata jomā un jo īpaši, lai panāktu transporta dekarbonizāciju, tā kā šīs direktīvas darbības joma attiecas tikai uz **publisko iepirkumu**. Direktīvas mērķis ir veicināt konkrētas transportlīdzekļu kategorijas (ar izpūtēja nulles emisiju), kurās izmanto nevis vienkārši tīras, bet gan vistīrākās tehnoloģijas, nosakot minimālos mērķrādītājus publiskā iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanā attiecībā uz šādiem transportlīdzekļiem.

1.2. EESK kritiski vērtē precizitātes trūkumu šajā direktīvā, jo īpaši **izklaidēto informāciju**, dažādās definīcijas un sarežģītās ekoloģiski tīro transportlīdzekļu uzskaites metodes divos atšķirīgos laika posmos, kuru laikā emisijas robežvērtību definīcijas, ļoti iespējams, atkal mainīsies. Šī sarežģītība radīs nopietnas **neskaidrības** ieinteresētajām personām.

1.3. EESK, ņemot vērā neskaidrības par emisijas robežvērtībām, šaubās, ka **pārejas periods** līdz 2025. gadam tiešām palīdzēs novērst trūkumus tehnoloģijās, lai panāktu, ka transportlīdzekļi ar izpūtēja nulles emisijām kļūst plaši pieejami, un uzskata, ka tas vēl vairāk aizkaitinās lēmumu pieņēmējus publiskā iepirkuma jomā. Tā rezultātā iepirkumi var vai nu būtiski aizkavēties vai pat pieaugt, bet izmantojot vecu tehnoloģiju, kas pēc tam bloķētu iespējamus turpmākos ieguldījumus jaunās nulles emisijas tehnoloģijās.

1.4. Vislielākās neskaidrības ir attiecībā uz **lielas noslodzes transportlīdzekļiem**. Nav pieejamu emisijas standartu, ko izmantot pārejas periodā, un izpūtēja nulles emisiju tehnoloģija ir mazāk attīstīta salīdzinājumā ar vieglajiem transportlīdzekļiem. Attiecībā uz pārejas perioda pirmo posmu ir akceptēta dabasgāze, tostarp biometāns, bet ar zemāku svēruma koeficientu, bet attiecībā uz nākamo posmu nav noteiktas nekādas robežvērtības un nav arī definīciju, kā arī nav sniegta nekāda informācija par to, kā iegūt jaunās emisijas robežvērtības. Pamatojoties uz iepriekšminēto, EESK secina, ka minētā direktīva ir **pāragra** attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem, un ierosina nodalīt šo daļu no iesniegtā priekšlikuma un izskatīt to vēlākā posmā.

1.5. EESK atzinīgi vērtē vispārējo **tehnoloģiski neitrālo** pieeju, kas atvērta jauniem attīstības pavērsieniem, kuri sagaidāmi, ņemot vērā pašreizējos intensīvos pētniecības un izstrādes centienus, ko atbalsta ES. EESK tomēr vēlētos norādīt, ka direktīvā minētā pieeja nav ievērota pilnībā. Dzinēju tehnoloģijas, kas paredzētas transportlīdzekļiem, kuri nav elektrotransportlīdzekļi ar akumulatoru, arī rada lielas iespējas sasniegt “tīru” mobilitāti. EESK pauž nožēlu, ka direktīvā tas nav pietiekami atzīts, piemēram, 100 % nefosilās degvielas vai varbūt nākotnē sintētiskās degvielas no atkritumiem vai CO₂, kuras ir ražotas ar elektroenerģijas pārpalikumu.

1.6. Ņemot vērā notiekošās pārmaiņas moderno transporta tehnoloģiju jomā, EESK turpmākajos gados iesaka piemērot **elastīgāku pieeju**, nevis, piemēram, nemainīgas emisiju robežvērtības un iepirkuma mērķrādītājus. Lai vēlākā posmā varētu izdarīt pielāgojumus, būtu jāveic, piemēram, vismaz minimālo mērķrādītāju vidusposma pārskatīšana.

1.7. Lielākā daļa publiskā iepirkuma ir saistīta ar **vietējām sabiedriskā transporta** organizācijām, ko pārzina pilsētas un pašvaldības, kuru finanšu tvērumi ir visai ierobežoti. EESK vēlētos paust nopietnas bažas par šādas pieejas **samērīgumu**, jo tā neatspoguļo visu papildu finanšu slogu minētajām publiskajām struktūrām un nesalīdzina priekšlikumu ar citām iespējām rūpniecības politikas jomā. Tāpēc nav saprotams, ka papildu slogs publiskajam iepirkumam galvenokārt pilsētās un pašvaldībās ir visefektīvākais veids, kā veicināt nozares darbību un tirgus attīstību.

1.8. EESK uzsver, ka jebkādas papildu izmaksas var radīt ievērojamu **slogu iedzīvotājiem**, kas izpaudīsies kā augstākas biļešu cenas, augstāki vietējie nodokļi vai sabiedriskā transporta piedāvājuma samazinājums. Turklāt būtu jāatzīst lielās pūles, ko pieliek pilsētas un pašvaldības virzībā uz tīru gaisu, tostarp paplašinot sabiedriskā transporta izmantošanu, un to nevajadzētu kavēt ar jauniem iepirkuma noteikumiem, kuros noteikti minimālie mērķrādītāji dalībvalstīm kopumā, bet kurus ir grūti izpildīt un kontrolēt pašvaldību līmenī, jo tajās ir ļoti daudz mazu un lielu sabiedriskā transporta struktūru.

1.9. Tā kā Komisijas priekšlikums attiecas arī uz apakšuzņēmuma līgumu slēgšanu, EESK pauž bažas par sekām, kādas minētajam priekšlikumam var būt attiecībā uz **mazajiem un vidējiem uzņēmumiem**; daudzi mazi vietējie autobusu uzņēmumi, būdami vietējo sabiedriskā transporta operatoru apakšuzņēmēji, faktiski sekmē pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu lielākās pilsētu teritorijās; šādiem uzņēmumiem var nebūt pieejami direktīvā noteiktie transportlīdzekļi un tie vairs nevarēs kvalificēties kā apakšuzņēmēji.

1.10. EESK secina, ka galvenais šķērslis sabiedriskā transporta modernizēšanai un "tīro" transportlīdzekļu publiskajam iepirkumam ir **finansialā atbalsta trūkums**, un aicina Komisiju pārskatīt pašreizējo priekšlikumu, liekot uzsvāru uz finansēšanu, jo īpaši ņemot vērā spēkā esošos instrumentus. Lai īstenotu vispārējo mērķi saskaņot "tīro" transportlīdzekļu iepirkumu visās dalībvalstīs, īpašajā finanšu atbalstā jāņem vērā valstu, pilsētu un reģionu ekonomiskā potenciāla un pilsētu teritorijās dzīvojošo iedzīvotāju īpatsvara dažādība.

1.11. EESK norāda, ka papildus tam, ka ir vajadzīgs lielāks skaits ekoloģiski tīru transportlīdzekļu sabiedriskā transporta jomā, ļoti svarīgi ir pārliecināt vairāk iedzīvotāju izmantot šo transportu, padarot to daudz pievilcīgāku (savienojumi, komforts), nevis koncentrējoties uz zemām biļešu cenām.

2. Ievads

2.1. ES ir apņēmusies izveidot **dekarbonizētu energosistēmu**, kā izklāstīts **tīras enerģijas tiesību aktu kopumā**, kura mērķis ir paātrināt, pārveidot un konsolidēt ES ekonomikas pāreju uz tīru enerģiju saskaņā ar ES COP 21 saistībām, vienlaikus saglabājot svarīgos ekonomikas izaugsmes un darbvieta radīšanas mērķus.

2.2. ES jau ir daudz ko paveikusi. Laikposmā no 1990. līdz 2016. gadam **siltumnīcefekta gāzu emisijas** ES tika samazinātas par 23 %, un ekonomikas izaugsme šajā laikposmā sasniedza 53 %. Šādas sekmes ir gūtas daudzās nozarēs, izņemot **transporta** nozari, kura rada aptuveni 24 % Eiropas siltumnīcefekta gāzu emisiju (2015. gadā) un kurā emisijas ir pat palielinājušās līdz ar ekonomikas atveseļošanu Eiropā. Turklāt vajadzība steidzami ierobežot gaisa piesārņošanu pilsētās rada vēl lielāku nepieciešamību ieviest ekoloģiski tīru transportu.

2.3. Tādēļ EESK atbalstīja **Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģiju** ⁽¹⁾ ⁽²⁾, tostarp tās mērķus un metodes, kas atbilst 2011. gada **ES Baltajai grāmatai par transporta politiku** ⁽³⁾. Turklāt EESK atzinīgi novērtēja 2016. gada novembra tiesību aktu kopumā **"Tīru enerģiju ikvienam Eiropā"** un 2017. gada stratēģijā **"Eiropa kustībā"** ietverto pasākumu "tīru" transportlīdzekļu ieviešanas paātrināšanai ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ COM(2016) 501 final.

⁽²⁾ OV C 173, 31.5.2017., 55. lpp.

⁽³⁾ COM(2011) 144 final.

⁽⁴⁾ OV C 246, 28.7.2017., 64. lpp.

⁽⁵⁾ OV C 81, 2.3.2018., 195. lpp.

2.4. Nesen izstrādātajā **tīrās mobilitātes pasākumu kopumā**⁽⁶⁾ pašreiz ir ietvertas īpašas likumdošanas iniciatīvas, piemēram, **“Tīro” transportlīdzekļu direktīva** (uz ko attiecas šis atzinums), jauni CO₂ standarti transportlīdzekļiem, rīcības plāns alternatīvo degvielu infrastruktūras izveidei Eiropā, Kombinēto pārvadājumu direktīvas pārskatīšana, regula par pasažieru pārvadājumiem ar autobusiem un akumulatoru iniciatīva, kam ir liela nozīme ES integrētajā rūpniecības politikā.

2.5. “Tīru” transportlīdzekļu **publiskais iepirkums** ir instruments daudzo transporta dekarbonizācijai paredzēto instrumentu vidū, kuram var būt izšķirīga nozīme kā pieprasījumu stimulējošam faktoram. Publiskais iepirkums var veicināt tirgus attīstību, piemēram, pilsētas autobusu tirgus segmentā. “Tīro” transportlīdzekļu publiskā autoparka iepirkums var ietekmēt arī privātus “tīro” transportlīdzekļu pirkumus.

3. Pašreizējās (vecās) direktīvas nepilnības

3.1. Lai veicinātu ekoloģiski tīru transportlīdzekļu publisko iepirkumu, Komisija 2009. gadā izstrādāja **Direktīvu 2009/33/EK** par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu, ko atzinīgi novērtēja EESK⁽⁷⁾ ⁽⁸⁾.

3.2. Eiropas publiskās iestādes tomēr ir iepirkušas samērā nelielu skaitu mazemisiju un nulles emisiju transportlīdzekļu un citus ar alternatīvu degvielu darbināmus transportlīdzekļus, uz ko attiecas “Tīro” transportlīdzekļu direktīvas darbības joma. Piemēram, laikposmā no 2009. līdz 2015. gadam tikai aptuveni 1,7 % no visiem jaunajiem autobusiem bija elektrotransportlīdzekļi ar akumulatoru, elektrotransportlīdzekļi ar degvielas elementu, no elektrotīkla uzlādējami hibrīdtransportlīdzekļi vai ar dabasgāzi darbināmi transportlīdzekļi.

3.3. Dažas dalībvalstis vai atsevišķi reģioni vai pilsētas jau ir ieviešušas vārienīgas publiskā iepirkuma sistēmas, kurās noteiktas minimālās iepirkuma prasības attiecībā uz “tīriem”, proti, mazas un nulles emisijas transportlīdzekļiem, vai citiem ar alternatīvu degvielu darbināmiem transportlīdzekļiem. Tomēr ar to nepietiek, lai visā Savienībā noteiktu pietiekamus tirgus stimulus.

3.4. 2015. gadā veiktais *ex post* novērtējums liecināja, ka direktīvā ir būtiskas nepilnības. Direktīvai bija maza ietekme uz “tīru” transportlīdzekļu ieviešanu ES tirgū, jo tā līdz šim nav stimulējusi “tīro” transportlīdzekļu publisko iepirkumu. Galvenās konstatētās nepilnības:

- direktīvā nav skaidri definēti “tīri transportlīdzekļi”,
- direktīva neattiecas uz darbībām, kas nav publisku iestāžu tieši veikti iepirkumi, un tā neattiecas uz transportlīdzekļu nomu, īri vai pirkšanu uz nomaksu, kā arī uz transporta pakalpojumu līgumiem, kuri nav saistīti ar sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem,
- direktīvā izklāstīto metodoloģiju ārējās ietekmes izteikšanai naudas izteiksmē publiskās iestādes ir izmantojušas reti, jo tā ir pārāk sarežģīta.

3.5. Ietekmes novērtējuma ietvaros 2016. un 2017. gadā notika apspriešanās ar ieinteresētajām personām par dažādām ierosinātajām direktīvas uzlabošanas iespējām. Iznākumā tika ierosināts grozījumu kopums, lai sniegtu “tīro” transportlīdzekļu definīciju un minimālos iepirkuma mērķrādītājus attiecībā uz mazas noslodzes transportlīdzekļiem, kā arī lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Šādi saskaņoti kritēriji, ko piemēro ES līmenī, vēl nav ieviesti.

4. Priekšlikumi pārskatītajai direktīvai

4.1. Direktīvas pārskatīšanas iznākumā jaunajā direktīvā ir ietverta “tīru” transportlīdzekļu definīcija, un pašreiz tā attiecas uz visām attiecīgajām iepirkuma darbībām, paredzot vienkāršākas un efektīvākas procedūras. Svarīgākie jaunie elementi ir šādi:

- “tīru” transportlīdzekļu definīcija, pamatojoties uz izpūtēja nulles emisijas pieeju mazas noslodzes transportlīdzekļiem un alternatīvo degvielu lielas noslodzes transportlīdzekļiem,

⁽⁶⁾ COM(2017) 675 final.

⁽⁷⁾ OV C 51, 17.2.2011., 37. lpp.

⁽⁸⁾ OV C 424, 26.11.2014., 58. lpp.

- pārejas posms līdz 2025. gadam, kurā mazemisiju transportlīdzekļi tiek arī uzskatīti par “tīriem” transportlīdzekļiem, lai gan uzskaitē tos ietver tikai ar svēruma koeficientu 0,5,
- noteikums, kurā paredzēts saskaņā ar šo direktīvu pieņemt deleģēto aktu, lai piemērotu lielas noslodzes transportlīdzekļiem tādu pašu pieeju kā mazas noslodzes transportlīdzekļiem pēc tam, kad ES līmenī būs pieņemti tiesību akti par emisiju standartiem šādiem transportlīdzekļiem,
- darbības jomas paplašināšana, iekļaujot iepirkumā nevis tikai pirkumu, bet arī transportlīdzekļa nomu, pakalpojumu valsts līgumus par sabiedriskā autotransporta pakalpojumiem, neregulāriem pasažieru pārvadājumiem un autobusu ar vadītāju īri,
- minimālo iepirkuma mērķrādītāju noteikšana dalībvalstu līmenī sadalījumā pa dalībvalstīm un transportlīdzekļu segmentu kategorijām,
- ārējās ietekmes izteikšanai naudas izteiksmē paredzētās metodoloģijas svītrosāna,
- tādas ziņošanas sistēmas ieviešana, kurā dalībvalstis ziņo par direktīvas īstenošanu reizi trijos gados, sākot ar starpposma ziņojumu 2023. gadā un pilnīgu ziņojumu 2026. gadā par 2025. gadam noteikto mērķrādītāju sasniegšanu.

5. Īpašas piezīmes

5.1. EESK atbalsta “Tīro” transportlīdzekļu direktīvas loģisko pamatojumu, lai gan minētajai direktīvai būs tikai neliela ietekme salīdzinājumā ar vispārējiem centieniem, kādi vajadzīgi, lai sasniegtu ES mērķus klimata jomā, tā kā šīs direktīvas darbības joma attiecas tikai uz publisko iepirkumu, bet ne uz transportlīdzekļu privāto vai komerciālo iegādi. Tomēr direktīvai varētu būt nozīmīga loma, jo publiskās investīcijas var sniegt paraugu un palīdzēt izveidot infrastruktūru, kuru varētu izmantot arī privātais sektors, tādējādi stimulējot arī privātās investīcijas. Publiskajām investīcijām “tīros” transportlīdzekļos ir tieša ietekme arī uz tīra gaisa nodrošināšanu iedzīvotājiem, jo īpaši pilsētu centros (piemēram, autoostu tuvumā).

5.2. EESK kritiski vērtē **precizitātes trūkumu** šajā direktīvā⁽⁹⁾, jo īpaši izklaidēto informāciju, dažādās definīcijas un sarežģītās ekoloģiski tīro transportlīdzekļu uzskaites metodes divos atšķirīgos laika posmos (līdz 2025. gadam un laikposmā no 2025. līdz 2030. gadam), kuru laikā emisijas robežvērtību definīcijas, ļoti iespējams, atkal mainīsies. Šī sarežģītība radīs nopietnas neskaidrības ieinteresētajām personām.

5.3. Vienīgais vienkāršais noteikums direktīvā ir transportlīdzekļu ar **izpūtēja nulles emisijām** definīcija un uzskaitē. Tas galvenokārt attiecas uz 100 % elektrotransportlīdzekļiem; tomēr tiek pieļauta arī atkāpe no šā principa, uzskatot ar gāzi darbināmus lielas noslodzes transportlīdzekļus par “tīriem” ar nosacījumu, ka tos pilnībā darbina ar biometānu. Visi pārējie noteikumi ir sarežģītāki, piemēram, atsevišķu transportlīdzekļu uzskatīšana tikai par pusi no transportlīdzekļa un degvielu dažādie veidi atkarībā no transportlīdzekļa kategorijas, kā arī emisijas standarti, kuri tuvākajā nākotnē tiks izmainīti.

5.4. **Pārejas posmā** (līdz 2025. gadam) **mazas noslodzes transportlīdzekļi**, kuru izpūtēja emisijas ir mazākas par noteikto robežvērtību, arī ir uzskatāmi par “tīriem” transportlīdzekļiem; tomēr uzskaitē tos ietver tikai ar svēruma koeficientu 0,5. Robežvērtības ir 40 CO₂ g/km furgoniem un 25 CO₂ g/km vieglajiem pasažieru automobiļiem, kas šobrīd ir sasniedzamas tikai no tīkla uzlādējamiem hibrīda modeļiem. Minētās robežvērtības tiks izmainītas, tiklīdz tiks ieviesta jaunā vieglajiem transportlīdzekļiem paredzētā pasaules mēroga testa procedūra (WLTP), un tas notiks līdz 2025. gadam. Tādēļ pārejas periods ir sadalīts divās daļās. Pamatojoties uz informāciju, kas sniegta direktīvā, šādu pārmaiņu sekas ieinteresētajām personām ir neparedzamas. EESK, ņemot vērā minētās neskaidrības, šaubās, ka pārejas periods līdz 2025. gadam tiešām palīdzēs novērst trūkumus tehnoloģijās, lai panāktu, ka transportlīdzekļi ar izpūtēja nulles emisijām kļūst plaši pieejami, un uzskata, ka tas vēl vairāk aizkavētās lēmumu pieņemējus publiskā iepirkuma jomā. Tā rezultātā iepirkumi var vai nu būtiski aizkavēties vai pat pieaugt, bet izmantojot vecu tehnoloģiju, kas pēc tam bloķētu iespējamus turpmākos ieguldījumus jaunās nulles emisijas tehnoloģijās.

⁽⁹⁾ COM(2017) 653 final, 1. pielikums.

5.5. Vēl lielākās neskaidrības ir attiecībā uz **lielas noslodzes transportlīdzekļiem**. Nav pieejamu emisijas standartu, ko izmantot pārejas periodā, un izpūtēja nulles emisiju tehnoloģija ir mazāk attīstīta salīdzinājumā ar vieglajiem transportlīdzekļiem. Attiecībā uz pārejas perioda pirmo posmu ir akceptēta dabasgāze, tostarp biometāns, bet ar zemāku svēruma koeficientu, bet attiecībā uz nākamo posmu nav noteiktas nekādas robežvērtības un nav arī nekādu definīciju. Komisija vēlas ieviest minētās robežvērtības, izmantojot deleģēto aktu, tiklīdz tās būs noteiktas, taču nav informācijas par kritērijiem, kas vajadzīgi, lai iegūtu šīs jaunās emisiju robežvērtības. Pamatojoties uz iepriekšminēto, EESK secina, ka minētā direktīva ir **pāragra** attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem, un ierosina nodalīt šo daļu no iesniegtā priekšlikuma un izskatīt to vēlākā posmā.

5.6. EESK atzinīgi vērtē vispārējo **tehnoloģiski neitrālo** pieeju, kas atvērta jauniem attīstības pavērsieniem, kuri sagaidāmi, ņemot vērā pašreizējos intensīvos pētniecības un izstrādes centienus, ko atbalsta ES. EESK tomēr vēlētos norādīt, ka direktīvā minētā pieeja nav ievērota pilnībā, tā kā nav iekļautas, piemēram, šķidrās degvielas, kuru sastāvā nav fosilā kurināmā.

5.7. Daudzās valstīs visā pasaulē tiek pastiprināti popularizēti **elektrotransportlīdzekļi** ar akumulatoru, un tos piedāvā aizvien vairāk automobiļu ražotāju. Elektrotransportlīdzekļu tirgus paplašināšanās tomēr ir atkarīga no daudziem faktoriem, kurus automobiļu rūpniecība var ietekmēt tikai daļēji, piemēram, akumulatoru izmaksas, akumulatoru pārstrāde, uzlādes infrastruktūra, degvielas cenas un publiskā sektora iepirkums, ko veicina šī direktīva.

5.8. Dzinēju tehnoloģijas, kas paredzētas transportlīdzekļiem, kuri nav elektrotransportlīdzekļi ar akumulatoru, arī rada lielas iespējas sasniegt "tīru" mobilitāti. EESK pauž nožēlu, ka direktīvā tas nav pietiekami atzīts. Piemēram, **100 % nefosilās degvielas** (piemēram, biodīzeļdegviela HVO100, ko plaši izmanto Zviedrijā un citās valstīs) vai, iespējams, nākotnē **sintētiskās degvielas** no atkritumiem vai CO₂, kuras ir ražotas ar elektroenerģijas pārpalikumu, kas, pastāvīgi palielinoties atjaunojamo energoresursu enerģijas ražošanas svārstībām, ir pieejams aizvien lielākā apjomā.

5.9. Ņemot vērā notiekošās pārmaiņas moderno transporta tehnoloģiju jomā, EESK iesaka turpmākajos gados piemērot **elastīgāku pieeju**, nevis, piemēram, nemainīgas emisiju robežvērtības un iepirkuma mērķrādītājus. Lai vēlākā posmā varētu izdarīt pielāgojumus, būtu jāveic, piemēram, vismaz minimālo mērķrādītāju vidusposma pārskats.

6. Klimata aizsardzība vai rūpniecības politika

6.1. Ir acīmredzams, ka šī direktīva, neraugoties uz tās nosaukumu, nav attiecināma pirmām kārtām uz "tīrajiem" transportlīdzekļiem, klimata aizsardzību un tīru gaisu; tās mērķis drīzāk ir publiskais iepirkums un rūpniecības politika nolūkā sekmēt tādu transportlīdzekļu kategoriju iegādi, kuru ražošanā izmantotas vistīrākās (nevis vienkārši "tīras") tehnoloģijas. Rūpīgāka pievēršanās "tīro" transportlīdzekļu dažādajiem veidiem un alternatīvajām degvielām, kas definētas direktīvā, atklāj šo neatbilstību. Daži degvielas veidi var palīdzēt uzlabot gaisa kvalitāti pilsētās, bet tie nav labvēlīgi klimatam, piemēram, ja elektrību vai ūdeņradi elektrotransportlīdzekļiem ražo ogļu elektrostacijās. Savukārt mazemisiņu transportlīdzekļi, ko darbina ar dabasgāzi, kuru iegūst no biometāna, ir klimatam labvēlīgi, bet tie var palielināt apkārtējā gaisa piesārņojumu. Līdz direktīvā aptvertā perioda beigām, proti, 2030. gadam, izšķiroša loma ES mērķu klimata jomā īstenošanā būs pilnībā nefosilām biodegvielām, kuras gan nav atzītas šajā direktīvā. Turklāt izpūtēja nulles emisiju pieeja nemaz neatspoguļo transportlīdzekļa oglekļa dioksīda pēdu visā tā ekspluatācijas laikā.

6.2. Galvenais uzsvars direktīvā ir uz **rūpniecības politiku, izmantojot "tīro" transportlīdzekļu publisko iepirkumu** kā pieprasījumu stimulējošu faktoru, lai veicinātu tirgus attīstību, piemēram, pilsētas autobusu tirgus segmentā. Komisija uzskata, ka "tīro" transportlīdzekļu publiskā autoparka iepirkums var ietekmēt arī privātus "tīro" vieglo transportlīdzekļu pirkumus, jo patērētājus ietekmēs lielāka iedzīvotāju pārliecība par tehnoloģiju pilnīgumu un uzticamību un – pats svarīgākais – uzlabota publiskā uzlādes un degvielas uzpildes infrastruktūra (viedā uzlāde), kas pieejama privātiem lietotājiem, īpaši personām, kurām nav privātas garāžas.

6.3. EESK tomēr vēlas paust nopietnas bažas par **šīs pieejas samērīgumu**. Priekšlikumā apgalvots, ka tas ir saskaņā ar proporcionalitātes principu. Tajā tomēr nemaz nav atspoguļots **papildu finansiālais slogs** valsts iestādēm un tajā nav nekāda salīdzinājuma ar citām iespējamām rūpniecības politikas jomā. Tādējādi nav acīmredzams, ka papildu slogs publiskajā iepirkumā galvenokārt pilsētām un pašvaldībām ir visefektīvākais veids, kā veicināt nozares darbību un tirgus attīstību.

Vietējo sabiedriskā transporta organizāciju pārstāvji, kā arī pilsētu un pašvaldību pārstāvji ir pauduši nopietnas bažas par Komisijas priekšlikumu. Ieinteresēto personu galvenie izvirzītie jautājumi ir šādi:

- ir vajadzīgi ievērojami papildu līdzekļi ieguldījumiem, kas ievērojami pārsniedz to spējas,
- daudzas pilsētas jau ir paveikušas lielu darbu attiecībā uz “tīro” transportu, bet direktīvā visi šie centieni nav ņemti vērā,
- tiek ignorēti modernie Euro VI dīzeļdegvielas autobusi, lai gan tie 2011. gadā ir noteikti kā jauns standarts⁽¹⁰⁾ un var dot iespēju rentabli samazināt sabiedriskā transporta radītās emisijas,
- Pēc 2025. gada netiek akceptēti no elektrotīkla lādējami hibrīdi elektrotransportlīdzekļi,
- elektrotransportlīdzekļu uzlādes infrastruktūra autobusiem un kravas automobiļiem ir diezgan atšķirīga no vieglajiem transportlīdzekļiem, piemēram, personiskajām automašīnām, paredzētās infrastruktūras, tāpēc sinerģija ir samērā ierobežota,
- jānosaka atbrīvojumi attiecībā uz ugunsdzēsēju, policijas, neatliekamās medicīniskās palīdzības transportlīdzekļiem,
- dažās pašvaldībās publiskais iepirkums ir diezgan mazs (mazāk nekā 10 automašīnas), līdz ar to minimālos mērķrādītājus, visticamāk, nav iespējams sasniegt,
- ierosinājumu sagatavot ziņojumus var realizēt ar pieļaujamu administratīvo pasākumu starpniecību tikai tad, ja “tīro” transportlīdzekļu kategoriju iekļaus oficiālajos transportlīdzekļu reģistros.

6.4. Lielākā daļa publiskā iepirkuma ir saistīta ar **vietējām sabiedriskā transporta** organizācijām, ko pārzina pilsētas un pašvaldības, kuru finanšu tvērums ir visai ierobežots. Jebkādi papildu ieguldījumi vismodernākajā tehnoloģijā ar augstākām izmaksām (un riskiem) var radīt ievērojamu slogu iedzīvotājiem, kas izpaužīsies kā augstākas biļešu cenas, augstāki vietējie nodokļi vai pat sabiedriskā transporta piedāvājuma samazinājums. Turklāt būtu jāatzīst lielās pūles, ko pieliek pilsētas un pašvaldības virzībā uz tīru gaisu, tostarp paplašinot sabiedriskā transporta izmantošanu, un to nevajadzētu kavēt ar jauniem iepirkuma noteikumiem, kuros noteikti minimālie mērķrādītāji dalībvalstīm kopumā, bet kurus ir grūti izpildīt un kontrolēt pašvaldību līmenī, jo tajās ir ļoti daudz mazu un lielu sabiedriskā transporta struktūru.

6.5. Tā kā Komisijas priekšlikums attiecas arī uz apakšuzņēmuma līgumu slēgšanu, EESK pauž bažas par sekām, kādas minētajam priekšlikumam var būt attiecībā uz **mazajiem un vidējiem uzņēmumiem**; daudzi mazi vietējie autobusu uzņēmumi, būdami vietējo sabiedriskā transporta operatoru apakšuzņēmēji, faktiski sekmē pārvaldījumu pakalpojumu sniegšanu lielākās pilsētu teritorijās; šādiem uzņēmumiem var nebūt pieejami direktīvā noteiktie transportlīdzekļi un tie vairs nevarēs kvalificēties kā apakšuzņēmēji.

6.6. EESK secina, ka galvenais šķērslis sabiedriskā transporta modernizēšanai un “tīro” transportlīdzekļu publiskajam iepirkumam ir **finansiālā atbalsta trūkums**, un aicina Komisiju pārskatīt pašreizējo priekšlikumu, liekot uzsvāru uz finansēšanu, jo īpaši ņemot vērā spēkā esošos instrumentus, piemēram, stratēģiskos un strukturālos fondus (ESIF, ESI fondus), un Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu (EISI), un, kas ir vissvarīgākais – definēt pareizās prioritātes nākamajai DFS. Lai īstenotu vispārējo mērķi saskaņot “tīro” transportlīdzekļu iepirkumu visās dalībvalstīs, šajā īpašajā finanšu atbalstā jāņem vērā valstu, pilsētu un reģionu ekonomiskā potenciāla un pilsētu teritorijās dzīvojošo iedzīvotāju īpatsvara dažādība. EESK arī norāda, ka papildus tam, ka ir vajadzīgs lielāks skaits ekoloģiski tīru transportlīdzekļu sabiedriskā transporta jomā, ļoti svarīgi ir pārliecināt vairāk iedzīvotāju izmantot šo transportu, padarot to pievilcīgāku (savienojumi, komforts), nevis koncentrējoties uz zemām biļešu cenām.

Briselē, 2018. gada 19. aprīlī

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Luca JAHIER*

⁽¹⁰⁾ Komisijas Regula (ES) Nr. 582/2011.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2009/73/EK par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz dabasgāzes iekšējo tirgu”

(COM(2017) 660 final – 2017/0294 (COD))

(2018/C 262/11)

Ziņotāja: **Baiba MILTOVIČA**

Apspriešanās	Eiropas Parlaments, 29.11.2017. Eiropas Savienības Padome, 22.11.2017.
Juridiskais pamats	Līguma par Eiropas Savienības darbību 194. pants
Atbildīgā specializētā nodaļa	Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sa- nāksmē	5.4.2018.
Pieņemts plenārsesijā	19.4.2018.
Plenārsesija Nr.	534
Balsojuma rezultāts	149/1/3
(par/pret/atturas)	

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. Pilsoniskā sabiedrība kā veselums var attīstīties tikai konsekventa tiesiskuma apstākļos. Tāpēc Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja – dažos aspektos nebūdamā vienprātis ar Komisiju un pauzdamā nožēlu par sākotnējo neprecizitāti, kuras dēļ radās tiesiskā regulējuma trūkums, kura novēršana ir izskatāmās direktīvas mērķis, – tomēr atbalsta nolūku, ar kādu ir ierosināti grozījumi 2009. gada Gāzes direktīvā, kas, domājams, ļaus uzlabot tirgus integrāciju un piegādes drošību.

1.2. Ierosinātie Gāzes direktīvas⁽¹⁾ grozījumi ir izraisījuši plašas debates un nesaprašanos dalībvalstu līmenī. Komiteja ir pārliecināta, ka ir skarti būtiski principiāli un solidaritātes jautājumi, kas ir jāatrisina nepārprotami.

1.3. Ir pilnībā jāapzinās politiskā un ekonomiskā sensitivitāte – šobrīd tas vēl nav izdarīts –, taču Eiropas Savienībai būs arī jālemj, vai pašreizējā politiskajā klimatā ir iespējams izveidot saskaņotu, ilgtspējīgu un taisnīgu enerģijas tirgu visām dalībvalstīm. Īstermiņā problēmu rada dažu dalībvalstu grūtības atteikties no tā, ko tās izjūt kā savas valsts intereses, un dot priekšroku skaidriem un saskaņotiem regulējuma principiem, kas enerģijas piegādes un drošības kontekstā piemērojami vienotajam tirgum. Ilgtermiņā problēma ir cita, un pastāv risks iestīgt dārgas fosilā kurināmā infrastruktūras izmantošanā, kas, veicinādama atkarību, var mazināt ES spēju pildīt savas saistības klimata jomā.

1.4. Komiteja norāda, ka ārējās atkarības likvidēšana ir ilgtermiņa plāns un, lai to īstenotu, dalībvalstīm ir jāpilnveido savstarpējā gāzes piegādes savienojamība, jāpalielina uzglabāšanas jauda un jāuzlabo jauda attiecībā uz alternatīvām piegādes iespējām, piemēram, sašķidrīnāto dabasgāzi (LNG), kā arī jāatzīst atjaunojamo energoresursu enerģijas pieaugošā loma.

1.5. Komiteja uzskata, ka viena no regulatīvās nenoteiktības jomām (saistībā ar gaidāmajām būvniecības programmām, trūkstot skaidrībai par ierosināto atkāpes procedūru) var apdraudēt ieguldījumu drošību un attiecībā uz ieguldījumu piesaisti bloķēt brīvā tirgus konkurenci starp valsts pārvaldi un reģionālajām pašvaldībām. Tas ir jāizvērtē, ņemot vērā arī ievērojamos uzlabojumus gāzes tirgus regulatīvajās procedūrās, kas ieviestas divās pagājušajās desmitgadēs.

⁽¹⁾ OV L 211, 14.8.2009., 94. lpp.

1.6. Iepriekšējos viedokļos, ko Komiteja pēdējos gados paudusi vairākos atzinumos par enerģētiku un klimata politiku⁽²⁾, uzsvērts, ka tikai ar skaidru un efektīvu pārvaldību, augstu politiskā pragmatisma pakāpi un apņēmību ir iespējams atrisināt šos enerģijas piegādei raksturīgos sensitīvos jautājumus. Izskatāmais Komisijas priekšlikums saskan ar minētajām nostādnēm un būtu raiti virzāms tālāk.

1.7. Komiteja tomēr norāda, ka saistībā ar grozījumiem var rasties vairākas juridiskas problēmas un ka noteikti izraisīsies asi politiski strīdi, turklāt dažām nozares ieinteresētajām personām būs komerciāla rakstura bažas. Šādos apstākļos nākas paust nožēlu par to, ka nav veikts ietekmes novērtējums.

1.8. Komiteja atbalsta ierosinātos Gāzes direktīvas grozījumus, kuru mērķis ir nodrošināt, ka attiecībā uz ES gāzes starpsavienojumiem ar trešām valstīm ES jurisdikcijā tiek piemēroti ES enerģētikas tiesību aktu pamatprincipi, tādi kā trešo personu piekļuve, tarifu regulēšana, īpašumtiesību nošķiršana un pārskatāmība. Šajā sakarā Komiteja uzskata, ka Gāzes direktīvā nepieciešamie grozījumi būtu jāpieņem nekavējoties un ar tiem būtu jānovērš jebkāda juridiskā nenoteiktība saistībā ar ES tiesību aktu pilnīgu piemērošanu esošajiem un plānotajiem starpsavienojumiem.

1.9. Komiteja uzskata, ka iespējamām atbrīvojumiem no direktīvas galveno noteikumu piemērošanas vajadzētu būt stingri ierobežotiem un ar ierobežotu darbības laiku (piemēram, ne vairāk kā desmit gadi), un tie jānosaka tikai izņēmuma gadījumos pēc Komisijas veikta visaptveroša novērtējuma, lai nodrošinātu, ka nekādi atbrīvojumi nav pretrunā Enerģētikas savienības mērķiem un negatīvi neietekmē ne konkurenci, ne Savienības iekšējā gāzes tirgus efektīvu darbību, ne gāzes piegādes drošību Savienībā.

2. Ievads

2.1. Eiropas Savienībā gāze joprojām ir viens no galvenajiem primārajiem energoavotiem, un gāzes iekšējā tirgus efektīvai darbībai ir izšķirīga nozīme daudzu ES dalībvalstu tautsaimniecībā un energoapgādes drošībā. Tāpat ir zināms, ka pēdējo 25 gadu laikā ir nepārtraukti palielinājusies ES atkarība no visu veidu enerģijas importa – no 44 % 1990. gadā līdz 53 % 2015. gadā. Eiropas Savienībai jāimportē gandrīz 70 % no ES izmantotās dabasgāzes, un 90 % šīs dabasgāzes piegādā pa cauruļvadiem no trešām valstīm. Lielākais piegādātājs ir Krievija – kopumā ap 40 %, lai gan dažās Austrumeiropas valstīs šis īpatsvars ir ievērojami lielāks.

2.2. Atzīstot, ka šāda atkarība var radīt arī neaizsargātību, viens no Gāzes direktīvas galvenajiem mērķiem bija uzlabot gāzes piegādes savstarpējo savienojamību starp dalībvalstīm, palielināt uzglabāšanas jaudu un radīt papildu iespējas alternatīvai piegādei, piemēram, LNG. Enerģētikas savienības pastāvīgais mērķis ir iekšējās noturības palielināšana, taču vienlaikus tiek atzīts, ka ilgtermiņa uzdevums ir ārējās atkarības novēršana.

2.3. Gāzes direktīvā ir paredzēti kopīgi noteikumi dabasgāzes pārvadei, sadalei, piegādei un uzglabāšanai starp ES dalībvalstīm, taču tie neattiecas uz cauruļvadiem, kas savieno dalībvalstis ar trešām valstīm. Šajā direktīvā ierosināto grozījumu mērķis ir Gāzes direktīvā ietvertos principus attiecināt uz esošajiem un jaunajiem cauruļvadiem līdz ES robežām. Dažiem no šiem cauruļvadiem, piemēram, tiem, kuri ienāk no Enerģētikas kopienas teritorijas, jau piemēro Gāzes direktīvas noteikumus, taču izskatāmais priekšlikums skars arī tādus gāzes cauruļvadus, kas Eiropas Savienībā ienāk no Norvēģijas, Alžīrijas, Lībijas, Tunisijas, Marokas un Krievijas, un laikposmā pēc *Brexit* tas var ietekmēt arī tos cauruļvadus, kuri savieno Apvienoto Karalisti ar ES dalībvalstīm.

2.4. Saprotams, ka ES tiesību akti attiecas tikai uz ES jurisdikcijā esošajām valstīm, bet ne uz trešām valstīm, taču grozījumi nodrošinās to, ka šie tiesību akti attieksies uz jebkuru juridisku un līgumisku vienošanos starp dalībvalstīm un trešām valstīm vietā, kurā cauruļvads šķērso ES jurisdikcijas robežu. Tomēr atsevišķām dalībvalstīm, kas slēdz šādas vienošanās ar piegādātājiem no trešām valstīm, būtu iespēja jau ierīkoto cauruļvadu gadījumā atkāpties no daudziem Gāzes direktīvas pamatprincipiem. Jaunajiem cauruļvadiem, kuru būve tiek plānota vai veikta šīs direktīvas spēkā stāšanās dienā, būtu jāpiemēro visas iekšējā dabasgāzes tirgus prasības. Ja valsts iestādes un Komisija atbrīvojuma pieprasījumu uzskatītu par pamatotu, varētu tomēr noteikt attiecīgajam projektam pielāgotu, īpašu regulējumu. Tādējādi Eiropas Komisijai tiktu

⁽²⁾ OV C 487, 28.12.2016., 70. lpp.; OV C 487, 28.12.2016., 81. lpp.; OV C 246, 28.7.2017., 34. lpp.

dota būtiska, ja ne izšķiroša ietekme saistībā ar jebkura jauna cauruļvada regulējuma vai tirgus piekļuves noteikumiem. Šis pilnvaras var uzskatīt par būtisku atbilstības mehānismu visaptveroša enerģijas piegādes tirgus veidošanas procesā un līdzsvara nodrošināšanā starp pieejamību, drošību un ilgtspēju. Komiteja ir atzinusi šo pieeju par atbilstošu enerģētikas savienības pārvaldības satvaram un tās vispārējiem mērķiem.

3. Komisijas priekšlikuma kopsavilkums

3.1. Paplašināta Gāzes direktīvas principu piemērošana ir uzskatāma par svarīgu, jo dabasgāzes iekšējā tirgus izveides procesā Eiropas Savienībai jāņem vērā realitāte, proti, ka gāzes pārvades sistēmas līdzinās dabiskiem monopoliem. Lielie ieguldījumi, kas vajadzīgi šādu milzīgu infrastruktūras projektu īstenošanai, rada ārkārtīgi augstu piekļuves šķērslī citiem tirgus dalībniekiem. Tādēļ jāveic pasākumi, ar kuriem nosaka prasību piešķirt trešām personām piekļuvi, gāzes ražošanas un piegādes darbības nošķir no gāzes pārvades darbībām, šajā nolūkā nodalot pārvades sistēmu operatorus, un paredz valsts regulatīvajām iestādēm adresētu prasību noteikt vai apstiprināt nediskriminējošus un izmaksas atspoguļojošus tarifus pārvades sistēmu izmantošanai.

3.2. Priekšlikumā ir iekļauti vairāki Gāzes direktīvas grozījumi, ko var iedalīt šādās četrās lielās grupās:

- **plašākas darbības jomas noteikšana:** “starpvienojuma” definīcija ir attiecināta arī uz cauruļvadiem no/uz trešām valstīm,
- **nošķiršanas noteikumi:** tiek sekmēti alternatīvi nošķiršanas modeļi,
- **apspriešanās prasības:** ES regulatīvajām iestādēm jāapspriežas ar attiecīgajām trešo valstu iestādēm par Gāzes direktīvas piemērošanu līdz ES robežām,
- **atkāpe:** dalībvalsts var piešķirt atkāpi no dažu Gāzes direktīvas pantu piemērošanas jau ierīkotajiem gāzes cauruļvadiem uz un no trešām valstīm.

4. Vispārīgas piezīmes

4.1. Jānorāda: lai gan priekšlikuma galvenais mērķis ir uzlabot iekšējā enerģijas tirgus darbības efektivitāti vidējā termiņā un ilgtermiņā, var apgalvot, ka realitātē šie grozījumi varētu īstermiņā radīt zināmu regulējuma nenoteiktību. Tā iemesls ir tas, ka jau ierīkotajiem cauruļvadiem dalībvalstis var censties panākt atkāpju noteikšanu no dažām Gāzes direktīvas prasībām. Tomēr jāņem vērā, ka šādu nenoteiktību varētu novērst, pilnībā un konsekventi piemērojot Gāzes direktīvas prasības, tostarp šīs direktīvas galvenos principus, proti, nodalīšanu, trešo personu piekļuvi un tarifus, kas balstīti uz visām izbūves un darbības izmaksām.

4.2. Virkne jaunu cauruļvadu projektu patlaban ir izstrādes stadijā; viens no tiem ir *Nord Stream 2*, pret kuru dažām ES dalībvalstīm ir būtiski iebildumi. Jaunais regulējuma nenoteiktības aspekts var ietekmēt būvniecības programmas un radīt kavējumus. Tiek apgalvots arī, ka grozījumi bloķēs brīvu tirgus konkurenci starp valsts un reģionālajām pārvaldes iestādēm ārvalstu ieguldījumu piesaistes ziņā. Tomēr vienotā tirgus attīstības gaitā daudzkārt ir bijuši gadījumi, kad, ievērojot daudzus ieguvumus, ko dod rīcības solidaritāte, ES iedzīvotāju kopuma interesēs ir notikusi atteikšanās no valsts kontroles.

4.3. Maģistrālie augstspiediena cauruļvadi nozīmē sarežģītu un dārgu infrastruktūru, kuras izmaksas var atpelnīt tikai daudzu gadu laikā. Pat tad, ja šādu aktīvu izmantošanai novatoriskā mazoglekļa gāzes (bio/ūdeņraža) piegādē būtu zināms potenciāls, pastāv liels risks iestīgt dārgas fosilā kurināmā infrastruktūras izmantošanā, kas, veicinādama atkarību, var mazināt ES spēju pildīt savas saistības klimata jomā.

4.4. Iespējams, ka dažas dalībvalstis varētu uzskatīt grozījumus par zināmu suverenitātes ierobežojumu, jo tās nevarēs atkāpties no ES tiesību aktiem, pamatojoties uz divpusēju starpvaldību nolīgumu jomā, uz kuru attiecas Gāzes direktīva, t. i., jomā, kam līdz šim netika piemērots ES regulējums. Komiteja piekrīt, ka ir loģiski un piemēroti šo regulējuma trūkumu novērst.

4.5. Attiecībā uz iepriekš minētajiem punktiem Komiteja pauž bažas, ka Komisija ir uzskatījusi ietekmes novērtējumu par nevajadzīgu. Ir acīmredzams, ka šajā politiski sensitīvajā jomā, kur sava nozīme ir ekonomiskiem faktoriem, ir jāiesniedz pierādījumi, ar kuriem argumentēt ierosinātos grozījumus. Var teikt, ka daži šādi pierādījumi ir atrodami dienestu darba dokumentā un Komisijas veiktajā padziļinātajā analizē, piemēram, Gāzes direktīvas ietekmes novērtējumā.

4.6. Komisijai vajadzētu arī plašāk paskaidrot, kādos veidos tiek radītas priekšrocības iekšējam tirgum. Vairākas dalībvalstis joprojām nav pilnībā īstenojušas trešo enerģētikas paketi, tomēr nav saprotams, kā šie grozījumi ietekmēs īstenošanu.

4.7. Tomēr skaidrs ir arī tas, ka ar šo priekšlikumu tiek mēģināts radīt iespēju vajadzības gadījumā un saskaņotā ES politikas līmenī īstenot spēcīgus pasākumus, kuri varētu ierobežot atkarības palielināšanos no Krievijas gāzes un tādējādi stimulēt piedāvājuma daudzveidību. Komiteja uzskata, ka šāds mērķis ir ES ilgtermiņa interesēs.

5. Īpašas piezīmes

5.1. Aplūkojamais priekšlikums ir uzskatāms par daļu no programmas, kuras mērķis ir palielināt saskaņotību, solidaritāti, drošību, konkurētspēju un tirgus darbības pareizību ES enerģētikas politikā, ko apliecina enerģētikas savienība. Šajā saistībā ir izvirzīts vidēja termiņa mērķis – samazināt atkarību no dominējoša gāzes piegādātāja, pastiprināti izmantojot Eiropas Ekonomikas zonā (EEZ) esošos gāzes avotus un sašķidrinātas dabasgāzes termināļus, uzlabojot energoefektivitāti un palielinot atjaunojamo energoresursu nozīmi. Īstermiņā ir zināma iespēja aizstāt dabasgāzi dažās enerģijas ražošanas jomās, piemēram, atsevišķās koģenerācijas stacijās. Tas ir īpaši svarīgi attiecībā uz centralizētām siltumapgādes sistēmām. Gāzes elektrostacijas un koģenerācijas stacijas, ko var ātri kontrolēt, tiek arī izmantotas, lai amortizētu atjaunojamās enerģijas ieguvē vērojamās dabiskās svārstības, un tādā veidā šīs stacijas sniedz būtisku ieguldījumu elektroenerģijas apgādes drošības un siltumapgādes drošības jomā. Mājsaimniecībām un komercuzņēmumiem ir maz iespēju aizstāt dabasgāzi, jo nav reālu iespēju alternatīvām iekārtām/infrastrukturai.

5.2. Jānorāda arī uz vairākkārtējiem dalībvalstu valdību paziņojumiem, ka savstarpējā savienojamība (integrācija ar kaimiņvalstīm, kopēja dabasgāzes tirgus izveide un reģionālās dabasgāzes infrastruktūras izveide, piemēram, *Baltic Connector* utt.) nodrošinās gan godīgu konkurenci starp gāzes piegādātājiem, gan kvalitatīvākus pakalpojumus, gan arī plašāku izvēli visiem dabasgāzes patērētājiem. Tirgū, kurā dabasgāzes patēriņš katru gadu samazinās, tikai daži piegādātāji ir ieinteresēti sniegt pakalpojumus patērētājiem mājsaimniecībām.

5.3. Debatēs, kas pašreiz norit par dabasgāzes piegādi Eiropas Savienībai, jēdziens “energoapgādes drošība” tiek skaidrots divos atšķirīgos veidos. No vienas puses, tiek apgalvots, ka, būtiski palielinot to cauruļvadu jaudu, pa kuriem gāze tiek piegādāta Eiropai, tiks palielināta enerģētikas noturība, ļaujot papildu dabasgāzes piegādēm kompensēt jebkuru deficītu, kurš Eiropā rodas, nepārtraukti samazinoties visu veidu fosilā kurināmā (ogļu, naftas un gāzes) ražošanai. Tā var palīdzēt mazināt arī deficītu, ko rada atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas piegādes nepastāvība, un tam var būt izšķirīga nozīme enerģētikas pārkārtošanā. Tā kā starp fosilā kurināmā veidiem dabasgāzei oglekļa dioksīda pēda ir vismazākā, tai noteikti ir priekšroka, ja atjaunojamā enerģija vai kodolenerģija nav piemērota vai nav pieejama.

5.4. No otras puses, tiek apgalvots, ka Eiropa varētu kļūt vēl neaizsargātāka, ja dabasgāzes jaudas palielināšana veicinātu atkarību no piegādes, ko veic viena valsts (Krievija), kuras intereses var būtiski atšķirties no ES interesēm un kura var izmantot gāzes piegādi kā līdzekli spiediena izdarīšanai ekonomikā un ārpolitikā. Dalībvalstu ekonomiskās un politiskās intereses šajā jautājumā ir zināmā mērā pretrunīgas, un ir grūti iedomāties, kā īstermiņā un vidējā termiņā varētu izlīdzināt domstarpības starp šīm divām interpretācijām.

5.5. Ņemot vērā visus minētos faktorus, Komitejas viedoklis, ko tā pēdējos gados ir paudusi daudzos atzinumos – it sevišķi atzinumos par enerģētikas savienības izveidi un darbību –, ir tāds, ka paredzētos ES klimata un enerģētikas drošības mērķus būs iespējams sasniegt tikai tad, ja tiks izmantots efektīvs un saskaņots pārvaldības mehānisms. Tas nozīmē arī mazināt risku nonākt pārmērīgā atkarībā no viena enerģijas piegādātāja.

5.6. Šīs direktīvas mērķis ir likvidēt likumdošanas “pelēko” zonu un nodrošināt vienotā tirgus noteikumu un principu piemērošanu, kā arī gādāt, lai neregulētā zona tiktu ietverta ES tiesību aktu piemērošanas jomā, Eiropas Komisijai vairāk iesaistoties kopīgo interešu jautājumu izpētē.

5.7. Gāzes direktīvas grozījumu mērķis ir nodrošināt, ka attiecībā uz ES gāzes starpsavienojumiem ar trešām valstīm ES jurisdikcijā tiek piemēroti ES enerģētikas tiesību aktu pamatprincipi, tādi kā trešo personu piekļuve, tarifu regulēšana, īpašumtiesību nošķiršana un pārskatāmība. Šajā sakarā Komiteja uzskata, ka Gāzes direktīvā nepieciešamie grozījumi būtu jāpieņem nekavējoties un ar tiem būtu jānovērš jebkāda juridiskā nenoteiktība saistībā ar ES tiesību aktu pilnīgu piemērošanu esošajiem un plānotajiem starpsavienojumiem.

5.8. Komiteja uzskata, ka iespējamiem atbrīvojumiem no direktīvas galveno noteikumu piemērošanas vajadzētu būt stingri ierobežotiem un ar ierobežotu darbības laiku (piemēram, ne vairāk kā desmit gadi), un tie jānosaka tikai izņēmuma gadījumos pēc Komisijas veikta visaptveroša novērtējuma, lai nodrošinātu, ka nekādi atbrīvojumi nav pretrunā Enerģētikas savienības mērķiem un negatīvi neietekmē ne konkurenci, ne Savienības iekšējā gāzes tirgus efektīvu darbību, ne gāzes piegādes drošību Savienībā.

Briselē, 2018. gada 19. aprīlī

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Luca JAHIER*

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Virzība uz alternatīvo degvielu visplašāko izmantošanu – Rīcības plāns par alternatīvo degvielu infrastruktūru saskaņā ar Direktīvas 2014/94/ES 10. panta 6. punktu, ietverot valstu politikas regulējumu novērtējumu saskaņā ar Direktīvas 2014/94/ES 10. panta 2. punktu””

(COM(2017) 652 final)

(2018/C 262/12)

Ziņotājs: **Séamus BOLAND**

Apspriešanās	Eiropas Komisija, 18.1.2018.
Juridiskais pamats	Līguma par Eiropas Savienības darbību 304. pants
Atbildīgā specializētā nodaļa	Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sa- nāksmē	5.4.2018.
Datums, kad pieņemts plenārsesijā	19.4.2018.
Plenārsesija Nr.	534
Balsojuma rezultāts	170/1/3
(par/pre/atturas)	

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. Šis atzinums galvenokārt attiecas uz alternatīvo degvielu infrastruktūras nodrošināšanu ES, ņemot vērā ES saistības saskaņā ar Parīzes nolīgumu. Tādējādi tas papildina daudzos iepriekšējos EESK atzinumus transporta jomā. EESK visnotaļ iesaka ES un visām ieinteresētajām personām piešķirt prioritāti Rīcības plāna par alternatīvo degvielu infrastruktūru īstenošanai.

1.2. EESK ļoti atzinīgi vērtē Eiropas Komisijas transporta nozares dekarbonizācijas iniciatīvas un jo īpaši tās pārliecību, ka alternatīvo degvielu infrastruktūras izveide būtu jāpaātrina, lai līdz 2050. gadam siltumnīcefekta gāzu un gaisu piesārņojošo vielu emisijas sasniegtu nulles līmeni.

1.3. Tomēr EESK pauž bažas, ka valsts politikas regulējumi (VPR), kurus katra dalībvalsts pieņēmusi kā instrumentus, ar ko panākt dekarbonizāciju, pašlaik lielā mērā neatbilst to noteiktajiem uzdevumiem un mērķiem. Tāpēc Rīcības plāns par alternatīvo degvielu infrastruktūru šķiet lemts neveiksmei. EESK visnotaļ iesaka Komisijai un dalībvalstīm to atzīt par steidzami risināmu problēmu.

1.4. Tāpēc EESK iesaka Komisijai steidzami pārskatīt valsts politikas regulējumu, lai ar to būtu iespējams sasniegt noteiktos mērķus.

1.5. EESK iesaka, ka katrai no dalībvalstīm būtu jāapzina un jānovērš visi šķēršļi, tostarp ar fosilajiem degvielas veidiem saistīto nodokļu ieņēmumu zaudējumi.

1.6. EESK ņem vērā būtiskās finansiālās saistības, ko ES uzņēmusies alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanas nolūkā. Tomēr tā pauž bažas, ka ir aprēķināts nepietiekams nepieciešamais finansējums un ka atpaliek finansējuma piesaiste no privātā sektora. EESK iesaka steidzami pārskatīt finansējumu, ko ir paredzēts piesaistīt, un vajadzības gadījumā veikt pasākumus, lai novērstu situāciju, kurā netiek sasniegti nepieciešamie finansējuma mērķi.

1.7. EESK ņem vērā saistības, ko uzņēmusies kuģniecības nozare un aviācijas nozare nolūkā sasniegt dekarbonizācijas mērķus, par kuriem vienojušās visas ieinteresētās personas. Tomēr tā iesaka īstermiņā stiprināt nepieciešamo dialogu starp Komisiju, dalībvalstīm un abām šīm nozarēm.

1.8. EESK pauž ļoti lielas bažas par patērētāju iesaistes un attiecīgo ieinteresēto personu mijiedarbības zemo līmeni. Tāpēc tā visnotaļ iesaka paredzēt patērētājiem daudz lielāku lomu visos alternatīvo degvielu izvēšanas aspektos.

1.9. EESK iesaka veikt izpēti, lai apzinātu jaunus retzemju metālu avotus. Komiteja arī iesaka Komisijai sadarbībā ar dalībvalstīm sekot līdzi jaunākajai informācijai par jaunākajām transporta tehnoloģijām.

1.10. EESK iesaka piešķirt prioritāti pasākumiem pilsētu teritorijās, taču pastāv nepieciešamība izstrādāt arī lauku apvidu transportam piemērotas programmas. Tāpēc EESK iesaka, ka šādas programmas varētu ietvert tādas infrastruktūras izveidi, kas būtu balstīta uz tādu biodegvielu izmantošanu, kura pārsvarā tiktu ražota no lauksaimniecības atkritumiem, kā arī atkritumiem no citiem avotiem, un izmantojot uz bioreaktoriem balstītu tehnoloģiju. Šādas programmas varētu iekļaut tādas infrastruktūras izveidi, kas balstīta uz progresīvu biodegvielu, kuras iegūtas no lauksaimniecības atkritumiem, mežsaimniecības atkritumiem vai citiem atkritumiem, izmantošanu.

2. Ievads

2.1. Šis atzinums ir koncentrēts uz rīcības plānu, jo tas attiecas uz alternatīvo degvielu infrastruktūras nodrošinājumu ES. EESK jau ir pieņēmusi atzinumus par plašāko mobilitātes paketi, kā arī citiem transporta aspektiem. Tādēļ šajā atzinumā nav aplūkota transporta joma plašākā kontekstā saistībā ar klimata pārmaiņām. To, cik svarīgi ir nodrošināt infrastruktūru, kas atvieglos pāreju no tradicionālajām degvielām uz ilgtspējīgām degvielām saskaņā ar Eiropas Komisijas stratēģiju, lai panāktu atbilstību Parīzes nolīgumam, nevar novērtēt par augstu.

2.2. Komisija 2017. gada novembrī spēra izšķirošus soļus, lai īstenotu Parīzes nolīgumā paredzētās ES saistības, saskaņā ar kurām līdz 2030. gadam iekšējā mērogā ir vismaz par 40 % jāsamazina CO₂ emisijas. Tīras mobilitātes tiesību aktu kopumā ir iekļauts rīcības plāns un ieguldījumu risinājumi alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanai visas Eiropas mērogā. Tā mērķis ir, veicinot ieguldījumus transporta tīklā (Eiropas transporta tīkls vai TEN-T) pilsētu zonās, atbalstīt valsts politikas regulējumus. Tādējādi tiks nodrošināta alternatīvo degvielu infrastruktūras pieejamība ceļu lietotājiem.

2.3. Rīcības plānā dalībvalstis tiek mudinātas paredzēt kuģniecības un aviācijas radīto emisiju samazināšanas mērķus.

2.4. Vismaz 15 nesenantos atzinumos EESK ir skatījusi jautājumus, kas saistīti ar transporta dekarbonizāciju, COP21 un vides ilgtspēju, un pastāvīgi ir atbalstījusi centienus uzlabot sabiedrības piekļuvi alternatīvo degvielu infrastruktūrai.

2.5. Tā kā ES ir paziņojusi par apņemšanos kļūt par pasaules dekarbonizācijas līderi, Eiropas Komisija ir izvirzījusi priekšlikumus ar mērķi transporta nozarē līdz 2025. gadam panākt strauju pāreju no degvielām ar augstu emisiju līmeni uz mazemisiju vai bezemisiju degvielām.

2.6. Rīcības plānu par alternatīvo degvielu infrastruktūru veido priekšlikumu kopums, kuri izstrādāti, lai nodrošinātu emisiju raitu samazināšanu un to pilnīgu izskaušanu transporta nozarē pēc grafika, ko strukturē šādi gadaskaitļi: 2020., 2025. un 2030.

2.7. Pašreizējie ES aprēķini liecina, ka 95 % autotransporta līdzekļu un kuģu tiek darbināti ar tradicionālajām degvielām, lai gan ir pieejami vairāki ES finansējuma instrumenti (fosilajām degvielām vai biodegvielām), kas nav iekļauti rīcības plānā.

2.8. Tomēr, pateicoties ES finansējuma pieejamībai, alternatīvo degvielu infrastruktūras izveides jomā zināmas pārmaiņas ir notikušas. Saskaņā ar Eiropas Alternatīvo degvielu novērošanas centra datiem elektrotransportlīdzekļiem ir pieejami publiski 118 000 uzlādes punkti; 2017. gada septembra beigās pastāvēja 3 458 saspiestas dabasgāzes uzpildes punkti un 82 uzpildes punkti ūdeņraža transportlīdzekļiem. Tomēr tikai divās dalībvalstīs ir vairāk nekā 100 uzlādes punktu elektrotransportlīdzekļiem uz katriem 100 000 pilsētas iedzīvotājiem.

2.9. Visu dalībvalstu pienākums bija līdz 2017. gada beigām ziņot par sasniegto. To nav izdarījušas divas valstis (Malta un Rumānija). Lielākā daļa pārējo dalībvalstu ir parādījušas, ka tās atpaliiek virzībā uz noteiktajiem mērķiem un, kā liecina pašreizējās prognozes, šo mērķu sasniegšanā cietīs pilnīgu neveiksmi.

3. Valsts politikas regulējums

3.1. Atbilstoši Direktīvai 2014/94/ES dalībvalstis ir ieviesušas valsts politikas regulējumu, kura mērķis bija ieviest minimālo infrastruktūras pārklājumu līdz 2020., 2025. un 2030. gadam atkarībā no attiecīgā degvielas veida. Katrā valsts politikas regulējumā ir noteikti uzdevumi un mērķi, kā arī līdz 2017. gadam dalībvalstīm bija jāsniedz ziņojums Komisijai.

3.2. Direktīvas uzmanības centrā ir degvielas, piemēram, elektroenerģija, ūdeņradis un dabasgāze (LNG un CNG), attiecībā uz kurām pastāv izteiktas tirgus koordinācijas nepilnības. Arī biodegvielas tiek uzskatītas par svarīgu alternatīvu, un īstermiņā vai vidējā termiņā tās kļūs par galvenajām tirgū pieejamām alternatīvām degvielām. Galvenie komponenti, kas nepieciešami, lai izveidotu infrastruktūru, kura aizsargātu biodegvielas izmantošanu, jau pastāv.

3.3. Valsts politikas regulējums (VPR) ir paredzēts minimālā alternatīvo degvielu infrastruktūras pārklājuma ieviešanai līdz 2020., 2025. un 2030. gadam katrā no dalībvalstīm. Galvenie šīs infrastruktūras elementi ir elektroenerģija, saspiesta dabasgāze (CNG), sašķidrināta dabasgāze (LNG) un ūdeņradis.

Veiktie aprēķini liecina, ka saskaņā ar Direktīvu 2014/94/ES dalībvalstīm būs nepieciešams veikt šādus ieguldījumus infrastruktūrā:

— *elektroenerģija*: līdz 904 miljoniem euro līdz 2020. gadam (VPR ir jānosaka uzdevumi tikai 2020. gadam),

— *CNG*: līdz 357 miljoniem euro līdz 2020. gadam un līdz 600 miljoniem euro līdz 2025. gadam autotransporta līdzekļiem, ko darbina ar CNG (pamatojoties uz kopējām izmaksām par 937 (līdz 2020. gadam) un 1 575 (līdz 2025. gadam) jauniem CNG uzpildes punktiem, kas plānoti saskaņā ar valsts politikas regulējumu),

— *LNG*: līdz 257 miljoniem euro līdz 2025. gadam autotransporta līdzekļiem, ko darbina ar LNG. Ūdens transportlīdzekļiem, ko darbina ar LNG, līdz 945 miljoniem euro TEN-T pamattīkla koridoru jūras ostās līdz 2025. gadam un līdz 1 miljardam euro TEN-T pamattīkla koridoru iekšējās ostās līdz 2030. gadam,

— *ūdeņradis*: līdz 707 miljoniem euro līdz 2025. gadam (sk. COM(2017) 652 final).

3.4. Tikai 8 no 25 dalībvalstīm bija pilnībā izpildījušas uzdevumus, savukārt divas dalībvalstis līdz 2017. gada novembrim ziņojumus nebija iesniegušas. Komisijas sniegtajā novērtējumā ļoti kritiski vērtēti sasniegtie rezultāti, bet jo īpaši iecerēto mērķu līmenis, par ko liecina dažādu valstu konfliktējošā politika, kas mazina iespēju sasniegt pašu noteiktos mērķus alternatīvo degvielu infrastruktūras nodrošināšanas jomā.

3.4.1. EESK norāda, ka kopš minēto skaitļu publicēšanas dažas no šīm valstīm ir uzlabojušas savus centienus.

3.5. Komisijas kopējais secinājums ir tāds, ka VPR nemaz nav izdevies parādīt reālu progresu vērā ņemamas alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanas virzienā.

3.6. Minētais kritiskais novērtējums un Komisijas dienestu darba dokumentā pievērsta uzmanība VPR ierobežotajai ietekmei liek secināt, ka mērķi zināmā mērā netiks sasniegti un ka vismaz ir nepieciešama steidzama pārskatīšana.

4. Konteksts un Komisijas paziņojuma kopsavilkums

4.1. Rīcības plāna uzdevums ir sniegt atbalstu valsts politikas regulējumiem “nolūkā palīdzēt līdz 2025. gadam izveidot sadarbspējīgu ES pamatinfrastruktūru”. Tā mērķis ir izveidot pamattransporta koridorus, kurus, ar nosacījumu, ka visas ieinteresētās personas ir vienojušās, būtu iespējams izmantot tālsatiksmei un pārrobežu satiksmei.

4.2. ES vēlas paātrināt ieviešanu divās jomās. Pirmkārt: TEN-T pamattīklā un visaptverošajā tīklā. Otrkārt: prioritāte ir infrastruktūras uzlabošana pilsētu un piepilsētu zonās.

4.3. Pasākumi ir vērsti uz to, lai ieguvēji būtu patērētāji, rūpniecības nozares un publiskā sektora iestādes, ievērojot, ka publiskajām iestādēm un rūpniecības nozarēm atbildība ir jāuzņemas kopīgi. Lai panāktu stabilu piedāvājumu un pieprasījumu, ir jānodrošina ilgtspējīgs pieejamo transportlīdzekļu un kuģu līmenis.

4.4. Visā ES par galveno prioritāti ir kļuvusi elektroenerģija kā alternatīva degvielu infrastruktūra. Tomēr panākumi elektrotransportlīdzekļiem nepieciešamās infrastruktūras ieviešanā līdz 2020. gadam ir vāji; tiek lēsts, ka to īpatsvars 2020. gadā dažādās valstīs būs no 0,1 % līdz 9,2 % no transportlīdzekļu kopējā skaita (SWD(2017) 365 final).

4.5. Komisija skaidri norāda, ka ir nepieciešama integrēta pieeja attiecībā uz kopēju politikas satvaru visā ES transportlīdzekļiem, elektrotīkliem, ekonomiskajiem stimuliem un digitālajiem pakalpojumiem. Pretējā gadījumā pāreja uz mazemisīgu un bezemisīgu mobilitāti būs nevienmērīga un kļūs par cēloni dažādu ātrumu pieejai dalībvalstu vidū.

4.6. Plānā ir uzsvēra nepieciešamība veikt būtiskus publiskos un privātos ieguldījumus. Tajā pausts atbalsts “neatmaksājamo dotāciju un atmaksājama aizņēmuma finansējuma kombinācijai” kā risinājumam, ar kura palīdzību ir iespējams sasniegt nepieciešamo augsto finansējuma līmeni.

4.7. Komisija ir izveidojusi divus atsevišķus forumus – Ilgtspējīga transporta forumu un Eiropas Ilgtspējīgas kuģniecības forumu – ar līdzīgām lomām, ar mērķi panākt dalībvalstu, pilsoniskās sabiedrības un citu attiecīgo ieinteresēto personu iesaisti.

5. Problēmas alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanā

5.1. EESK norāda uz dažādām problēmām alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanā un pauž nožēlu par visu ieinteresēto personu gauso rīcību šo problēmu risināšanā.

5.2. Visā ES pastāv būtisks tādas infrastruktūras trūkums, kas nepieciešama transportlīdzekļu un kuģu uzlādei un uzpildei. Viens no šādas situācijas galvenajiem faktoriem, pēc EESK domām, ir viedtīklu nepietiekama attīstība, kuras dēļ patērētājiem nav iespējas piedalīties pārejā.

5.3. Ņemot vērā visu pušu lēno progresu saistībā ar īstenošanas pasākumiem, EESK secina, ka dalībvalstu apņēmība alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanas jomā ir dažāda, kā izriet no Komisijas sniegtajiem novērtējumiem. EESK uzskata, ka šis ir viens no lielākajiem ES ilgtspējības mērķu sasniegšanas šķēršļiem. Tomēr ES ir gūti ievērojami panākumi biodegvielu attīstības jomā (uz ko neattiecas 2014. gada direktīva), jo īpaši dažās dalībvalstīs.

5.4. Joprojām pastāv dažas neskaidrības saistībā ar alternatīvo degvielu infrastruktūras tehnoloģiju. Tās ietver elektrotransportlīdzekļu izgatavošanai nepieciešamo akumulatoru ražošanu, ņemot vērā nepieciešamo neapstrādāto izejvielu ieguves izmaksu pieaugumu. Saskaņā ar aprites ekonomikas principiem būtu jāveicina otrreizējo reģenerēto izejvielu izmantošana. Tāpat patērētājiem trūkst informācijas par saspīstas gāzes lietošanas drošumu un saistībā ar ūdenraža izmantošanu un pieejamību. Tas būtu jānovērš.

5.5. Konstatētās neskaidrības, ar kurām patērētāji saskaras tehnoloģiju jomā, kā arī tūlītējas informācijas trūkums par cenu salīdzinājumu ir identificēti kā būtiskas problēmas, kas apgrūtina patērētāju uzticēšanās iegūšanu. (ES pētījums par Direktīvas par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu 7. panta 3. punkta īstenošanu, 2017. gada janvāris). Viņi saskata reālas problēmas arī saistībā ar tāliem braucieniem, jo īpaši lauku apvidos. Tas ir lielākais panākumu šķērslis.

5.6. Alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu lauku teritorijās būtiski kavē pārejas procesa augstās izmaksas. Par steidzami risināmu problēmu jāatzīst arī ieinteresēto personu nespēja veicināt tādas alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu, kas būtu piemērota daudzveidīgajām lauksaimniecības un tālbraukšanas vajadzībām retinātās apdzīvotības apvidos.

5.7. Vēlmi izmantot jauktus publiskā un privātā finansējuma mehānismus būs iespējams realizēt tikai tad, ja tiks apmierinātas atšķirīgās publisko un privāto ieguldītāju vajadzības. Šo vajadzību saskaņošana, jo īpaši tad, ja publisko un privāto avotu vēlmes atšķiras, varētu aizkavēt progresu.

5.8. Rīcības plāns lielā mērā ir vērsts uz pārejas īstenošanu galvenajos urbānajos centros. Tā iemesls daļēji ir tas, ka uzpildes tehnoloģijai joprojām ir robežas, un, tā kā braucieni lauku apvidos parasti ir garāki, ir nepieciešama lielāka uzpildes punktu pieejamība. Tāpat EESK norāda, ka lauku apvidos nepieciešamās infrastruktūras ieviešanai ir vajadzīga ievērojami lielāka uzmanība.

5.9. Rīcības plāna īstenošanai ir nepieciešama liela ikvienas dalībvalsts apņēmība panākt, lai tās attiecīgais valsts politikas regulējums tiktu īstenots paredzētajā laikā un efektīvi.

5.10. Lai to veicinātu, Komisija ir izveidojusi Ilgtspējīga transporta forumu, kurš pulcē dalībvalstu, transporta nozares un pilsoniskās sabiedrības pārstāvjus, ar mērķi stimulēt alternatīvo degvielu infrastruktūras politikas efektīvu īstenošanu.

6. EESK piezīmes

6.1. EESK pauž bažas par VRP vērienīguma ziņā skaidri redzamo nespēju parādīt, ka būtu reāli sasniegts būtisks progress alternatīvo degvielu infrastruktūras izvērtēšanas jomā. Ņemot vērā bažas par lielo iespējamību, ka neviens no mērķiem netiks sasniegts, stratēģija būtu steidzami jāpārskata un būtu jāiesaka modelis, ar kuru būtu iespējams gūt panākumus. Tomēr ir jāatzīmē atšķirīgie viedokļi par dažādiem degvielas veidiem dažādās dalībvalstīs un tirgos. Piemēram, LNG un CNG netiek uzskatītas par saprātīgu izvēles iespēju jaunai infrastruktūrai Ziemeļvalstīs, kur biodegvielas, no otras puses, ir ļoti sekmīgas un tiek veicinātas. Citās ES daļās priekšroka, kas tiek dota dažādiem degvielas veidiem, ir pilnīgi atšķirīga.

6.2. Ir jāņem vērā arī tehniskā gatavība. Piemēram, ūdeņradis vairumā tirgu vēl ir agrīnos testēšanas posmos. Tas pats attiecas uz elektrisko akumulatoru piedziņu smagajiem transportlīdzekļiem lielākos attālumos, piemēram, TEN-T koridoros. Akumulatoru uzlāde šādiem transportlīdzekļiem, iespējams, ir mazāk rentabla vidējā termiņā. Tomēr vairākās dalībvalstīs arī tiek testēta elektriskā piedziņa smagajām kravas automašīnām, izmantojot gaisvadu kabeļus vai slīdes uz ceļa virsmas (e-automaģistrāle utt.). Šī infrastruktūra nemaz nav minēta rīcības plānā, taču šobrīd jāatzīst, ka tai ir augstāka tehnoloģiskās gatavības pakāpe nekā ūdeņraža degvielām.

6.3. Tiek lēsts, ka publiski pieejamas alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanai līdz 2020. gadam ir nepieciešami 5,2 līdz 6 miljardi euro. Raugoties 2025. gada perspektīvā, šis skaitlis varētu sasniegt vismaz 22 miljardus euro. Neraugoties uz šiem aprēķiniem, maz ticams, ka ar to pietiks, lai veiksmīgi sasniegtu vajadzīgos mērķus.

6.4. Iespējams, ka šīs aplēses ir pārāk piesardzīgas un tās nāksies pārskatīt, lai ņemtu vērā mainīgo tehnoloģiju. Tāpēc EESK atzinīgi vērtē Komisijas vēlmi ciešāk sadarboties ar autobūves nozari un izstrādāt dažādus finanšu instrumentus privātu ieguldījumu veicināšanai.

6.5. EESK tomēr norāda, ka ar šādiem instrumentiem ir jāpanāk, lai infrastruktūras ieviešana sabiedrībai būtu ļoti izdevīga gan no piekļuves, gan cenu pieejamības viedokļa. Lauku un izolētās teritorijās piekļuve ir īpaši problemātiska.

6.6. EESK atzīmē, ka degvielas nodokļi pašlaik ir būtisks valsts ieņēmumu avots visās ES dalībvalstīs. Neapšaubāmi ieņēmumu samazināšana saistībā ar vides mērķu sasniegšanu radītu problēmas ikvienas dalībvalsts nodokļu politikai. Tomēr jāatzīmē, ka Komisijas priekšlikums mobilitātes paketē attiecībā uz autoceļu nodevām (*Eurovignette*, sk. TEN/640) ietver dažus jaunus risinājumus ārējo izmaksu internalizācijai, izmantojot infrastruktūras lietošanas maksu.

6.7. EESK norāda, ka kuģniecības nozare tiek uzskatīta par tādu, ko ir sarežģīti regulēt, un viens no tā galvenajiem cēloņiem ir noteikumu un likumu izstrādes starptautiskais konteksts. Kuģniecības nozares sadarbībai ar alternatīvo degvielu infrastruktūru ir jāklūst proaktīvākai, tomēr ir skaidrs, ka vietējā līmenī pastāv iespējas tuvsatiksmes kuģošanu un prāmju satiksmi nodrošināt ar alternatīvajām degvielām (metanolu un LNG). Varētu minēt arī elektrisko infrastruktūru kuģu piestātņu darbībām utt.

6.8. Tāpat, lai gan ne tik tiešā saistībā ar darbības plānu, sagaidāms arī, ka gaisa transporta apjoms eksponenciāli palielināsies līdz 2050. gadam. Lai nodrošinātu atbilstību dekarbonizācijas mērķiem, būs lielā mērā jāpāriet uz alternatīvajām degvielām, kurām piemīt būtisks siltumnīcefektu gāzu emisiju samazināšanas potenciāls. Šajā jomā būtu jāapsver biodegvielu izmantošana un būtu jāveic nepieciešamie ieguldījumi, vispirms īstenojot jēgpilnu dialogu ar visām ieinteresētajām personām un Eiropas Komisiju.

6.9. Būtu jāracionalizē publiskie un privātie ieguldījumi alternatīvo degvielu infrastruktūrā. Tāpēc EESK atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikumu stiprināt ES finansēšanas instrumentu koordināciju un veicināt sinerģiju ar mērķi panākt, lai ar valsts un vietējā līmeņa pasākumu palīdzību palielinātos ES finansējuma ietekme.

6.10. Infrastruktūras veiksmīga ieviešana lielā mērā ir atkarīga no patērētāju informētības. Šajā nolūkā ir nepieciešama informācija par cenu salīdzinājumu, par pozitīvo ietekmi uz veselību un vidi, kā arī īpaši pasākumi palīdzības sniegšanai ģimenēm ar zemāku ienākumu līmeni.

Briselē, 2018. gada 19. aprīlī

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Luca JAHIER*

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Mazemisiju mobilitātes realizācija. Eiropas Savienība, kas sargā mūsu planētu, dod iespējas saviem patērētājiem un aizsargā savus ražotājus un darba ņēmējus””

(COM(2017) 675 final)

(2018/C 262/13)

Ziņotājs: **Ulrich SAMM**

Apspriešanās	Eiropas Komisija, 18.1.2018.
Juridiskais pamats	Līguma par Eiropas Savienības darbību 304. pants
Atbildīgā specializētā nodaļa	Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sa- nāksmē	5.4.2018.
Pieņemts plenārsesijā	19.4.2018.
Plenārsesija Nr.	534
Balsojuma rezultāts	201/0/3
(par/pret/atturas)	

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. Komisijas paziņojumā par autotransportu galvenā uzmanība ir pievērsta nozarei, kas ir **pasaules līdere** ražošanā un pakalpojumu sniegšanā. Šī stabilā pozīcija ir jāsauglabā un jāizmanto, lai paātrinātu, pārveidotu un konsolidētu ES ekonomikas pāreju uz tīru enerģiju un vienlaikus tiektos sasniegt arī nozīmīgo mērķi, proti, pasaules tirgū **ieņemt vadošo pozīciju jauno tehnoloģiju jomā**.

1.2. EESK atzinīgi vērtē vispārīgo **tehnoloģiski neitrālo** pieeju, kas atvērta jauniem attīstības pavērsieniem. EESK vēlētos tomēr norādīt, ka iniciatīvās šī pieeja nav ievērota pilnībā. Nav nekādas pārliecības, ka nākotnē mūsu mobilitāte būs vienīgi elektriska; arī cita veida dzinēju tehnoloģijas, piemēram, ūdeņradis vai šķidrās kurināmās HVO100, kura sastāvā nav nemaz fosilā kurināmā, piedāvā lielu potenciālu ekoloģiski tīras mobilitātes attīstībai. EESK ir norūpējies par to, ka tas netiek pietiekami atzīts.

1.3. EESK atzinīgi vērtē iniciatīvas, kuru mērķis ir, nosakot reālus emisiju standartus un jaunas pārbaudes procedūras, atjaunot **patērētāju uzticēšanos** autobūves nozarei un reglamentējošajai sistēmai. Šajā sakarā pašai nozarei ir par to jābūt jāpārņem un jāuzņemas atbildība.

1.4. EESK norāda, ka katru gadu tiek reģistrēti aptuveni četrpadsmit miljoni jaunu vieglo automobiļu, kuri aizstāj tikai aptuveni 5 % no 253 miljonu automobiļu kopskaita ES teritorijā. Pateicoties šādam autoparka **atjaunošanas tempam**, emisijas samazināsies, taču ar to nepietiek, un EESK atzinīgi vērtētu iniciatīvu, kas ļautu paātrināt pašreiz reģistrēto vieglo automobiļu parka atjaunošanas tempu Eiropā, lai veicinātu ātrāku emisijas samazināšanos. Komisijas uzmanība tomēr būtu jāvērst uz to, ka dažos Eiropas tirgos transportlīdzekļu atsaukšana nedrīkst notikt uz citu tirgu rēķina, kuros šādi transportlīdzekļi tiek pārdoti tālāk un izmantoti (sk. 4.7. punktu).

1.5. Mums ir jāapzinās, ka, lai ievērojami palielinātu mazemisiju transportlīdzekļu īpatsvaru, ir vajadzīgs **pārejas laiks**, kura ilgums ir atkarīgs no sasniegumiem autobūves nozarē, no tā, cik ilgā laikā patērētāji pieņem jaunās tehnoloģijas, kā arī no attiecīgajām izmaksām un citiem faktoriem, piemēram, uzlādes infrastruktūras. EESK norāda, ka pārejas laiks nav iegansts, lai dīzeļdzinēja vieglajiem automobiļiem atļautu pārsniegt emisijas robežvērtības, un ka ātri jāatrisina jautājums par dīzeļdzinēja vieglo automobiļu modernizēšanas iespējām un ar to saistītā atbildība par izmaksu segšanu.

1.6. EESK aicina Eiropas Komisiju labāk un skaidrāk nošķirt **klimata aizsardzību** un **vietējā gaisa** kvalitātes uzlabošanu. Tas ir svarīgi, lai panāktu, ka iedzīvotāji akceptē publiskās un privātās investīcijas. Daži degvielas veidi var palīdzēt uzlabot gaisa kvalitāti pilsētās, bet tie nav labvēlīgi klimatam, piemēram, ja elektrību vai ūdeņradi elektriskajiem transportlīdzekļiem ražo ogļu elektrostacijās. No otras puses, mazemisiju transportlīdzekļi, ko darbina ar dabasgāzi (galvenokārt metānu no jebkādiem avotiem – no pazemes, no organiskiem materiāliem vai sintētiskiem ķīmiskiem procesiem vai to kombinācijas), kuru iegūst no biometāna, ir klimatam labvēlīgi, taču tie var palielināt apkārtējā gaisa piesārņojumu.

1.7. EESK aicina Komisiju mērķtiecīgāk sekmēt patērētāju piekļuvi cenas ziņā pieņemamiem jauniem un ekoloģiski tīrākiem mobilitātes veidiem un nodrošināt, ka šo jauno mobilitātes pakalpojumu sniegtie ieguvumi ir pieejami ikvienam un ka to izplatība ir vienmērīga visā Savienībā. Šīs problēmas risināšanai var būt lietderīgi vairāki ierosinātie **finansēšanas instrumenti**, taču Komiteja uzskata, ka tie nav pietiekami.

1.8. EESK atzinīgi vērtē Komisijas būtisko lomu Eiropas mēroga nozaru alianses veidošanā, kuras mērķis ir Eiropas Savienībā radīt pilnīgu vērtības ķēdi progresīvu **akumulatoru** izstrādei un ražošanai. Lielāks Eiropas Savienībā veiktas ražošanas īpatsvars dažādos vērtību ķēdes posmos ir ļoti svarīgs mūsu darbvietām, un garantiju, ka saražotie akumulatori ir ekoloģiski tīri, vislabāk var panākt, vadoties pēc ES vides aizsardzības standartiem un noteikumiem, piemēram, kā tas ir aprites ekonomikas koncepcijā.

2. Ievads

2.1. ES ir apņēmusies izveidot **dekarbonizētu energosistēmu**, kā izklāstīts **tīras enerģijas tiesību aktu kopumā**; minētās sistēmas mērķis ir paātrināt, pārveidot un konsolidēt ES ekonomikas pāreju uz tīru enerģiju saskaņā ar ES COP 21 saistībām, vienlaikus saglabājot tādus svarīgus mērķus kā ekonomikas izaugsme un darbvietu radīšana.

2.2. Līdz šim ES jau ir daudz ko izdarījusi. Laikposmā no 1990. gada līdz 2016. gadam **siltumnīcefekta gāzu emisijas** Eiropas Savienībā tika samazinātas par 23 %, un ekonomikas pieaugums šajā laikposmā sasniedza 53 %. Šādas sekmes ir gūtas daudzās nozarēs, izņemot **transporta** nozari, kura rada aptuveni 24 % Eiropas siltumnīcefekta gāzu emisiju (2015. gadā) un kurā emisijas ir pat palielinājušās līdz ar pastāvīgo ekonomikas atveseļošanu Eiropā. **Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģija** ⁽¹⁾ palīdzēs risināt šo problēmu.

2.3. EESK norāda, ka ES jau ir veikusi būtiskus uzlabojumus, lai panāktu ekoloģiski tīru mobilitāti, – 2009. gadā noteiktās vidējās **CO₂ emisiju** vērtības jauniem vieglajiem automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem bija 130 g CO₂/km 2015. gadam un 95 g CO₂/km 2020. gadam, un tas ir ļoti svarīgi, lai sasniegtu ES klimata mērķus. Kopš **Eiropas standarta** ieviešanas 1992. gadā likumdevēji par 97 % ir pazeminājuši slāpekļa oksīdu robežvērtības vieglajiem automobiļiem no standarta “Euro 1” uz “Euro 6”, kā arī par 98 % ir pazeminājuši cieto daļiņu robežvērtību, un tas ir nozīmīgs sasniegums, kas ļauj uzlabot situāciju pilsētās apkārtējā gaisa piesārņojuma ziņā.

2.4. Tomēr šie pasākumi autotransporta jomā nav pietiekami, lai izpildītu COP 21 saistības un risinātu aktuālo jautājumu par tīru gaisu pilsētās. Lai gan vidējās emisijas uz katru transportlīdzekli un kilometru samazinās, kopējās autotransporta emisijas nesamazinās, jo ir palielinājusies kopējā satiksmes intensitāte, un autoparka atjaunošanas temps Eiropas Savienībā ir lēns.

2.5. Tādēļ Eiropas Komisija ir reaģējusi, piedāvājot iniciatīvu **“Eiropa kustībā”**, kas ietver vairākus tiesību aktu priekšlikumus, kuri iesniegti kā trīs tiesību aktu kopumi. **Pirmais tiesību aktu kopums**, ko iesniedza 2017. gadā, atspoguļoja Eiropas ieceri raiti virzīties uz to, lai līdz 2025. gadam ieviestu tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitātes sistēmu, kas iekļauj visus transporta veidus un aptver visu Savienību. EESK to atzinīgi novērtēja ⁽²⁾ ⁽³⁾ kā ļoti būtisku faktoru, kas nodrošina to, ka **Eiropas vienotā transporta telpa** darbojas efektīvi un tajā ir atbilstīgs tiesiskais regulējums.

⁽¹⁾ COM(2016) 501 final.

⁽²⁾ OV C 246, 28.7.2017., 64. lpp.

⁽³⁾ OV C 81, 2.3.2018., 195. lpp.

2.6. Paziņojumā ⁽⁴⁾ par stratēģijas “Eiropa kustībā” **otro tiesību aktu kopumu**, uz ko attiecas šis atzinums, lielāka vērība pievērsta autotransporta emisiju samazināšanas instrumentiem, piemēram, Tīro transportlīdzekļu direktīvai ⁽⁵⁾, jaunajiem CO₂ standartiem attiecībā uz transportlīdzekļiem ⁽⁶⁾, rīcības plānam alternatīvo degvielu infrastruktūras izvēšanai visā Eiropā ⁽⁷⁾, kā arī Kombinēto pārvadājumu direktīvas ⁽⁸⁾ pārskatīšanai un Tālsatiksmes autobusu pakalpojumu regulai ⁽⁹⁾, tāpat arī iniciatīvai akumulatoru jomā. Konkrētie priekšlikumi sīkāk analizēti atsevišķos Komitejas atzinumos. **Trešais tiesību aktu kopums**, kurā lielāks uzsvars būs likts uz drošības jautājumiem, tiks piedāvāts 2018. gada pirmajā pusē.

3. Paziņojuma kopsavilkums

3.1. Otrais tiesību aktu kopums ietver vairākas likumdošanas iniciatīvas, kuru mērķis ir noteikt skaidrus, reālus un izpildāmus noteikumus, kas palīdzētu nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus nozares dalībniekiem, kuri veic darbību Eiropā. Uzlabojot alternatīvo degvielu infrastruktūru un sadarbībspējīgu pakalpojumu sniegšanu pāri robežām, patērētāji tiks aicināti pāriet uz ekoloģiski tīriem transportlīdzekļiem un izvēlēties citus tīras mobilitātes risinājumus.

3.2. Laikposmam pēc 2020. gada ir ierosināta jauna **CO₂ regula** attiecībā uz vieglajiem automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem. Saskaņā ar minēto regulu ES vieglo automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu ražotājiem savu jauno automobiļu CO₂ emisijas būs jāsamazina par 15 % līdz 2025. gadam un par 30 % līdz 2030. gadam. Tiklīdz būs pieejami jaunās vieglajiem transportlīdzekļiem paredzētās pasaules mēroga testa procedūras (WLTP) dati (paredzams, ka ne ātrāk kā 2020. gadā), šie relatīvie samazinājuma mērķi tiks aizstāti ar absolūtām CO₂ emisiju vērtībām.

3.3. WLTP ieviešanai būs ļoti būtiska nozīme patērētāju uzticēšanās krīzes pārvarēšanā un uzticības atjaunošanā, jo WLTP ir pamatota un reāla **testēšanas sistēma automobiļu tipa apstiprināšanai**. Tiks ieviesti arī reālos braukšanas apstākļos īstenojami emisiju testi, kurus veiks uz ceļa, nevis izmēģinājumu standos.

3.4. Ir ierosināts rīcības plāns, kā veicināt investīcijas **alternatīvo degvielu infrastruktūrā** un izveidot ātru un savietojamu uzlādes un uzpildes staciju tīklu visā Savienībā. Tas ietver vairākus finansēšanas instrumentus, piemēram, Tīra transporta mehānismu, Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, finansējumu no Eiropas Stratēģisko investīciju fonda un Eiropas Reģionālās attīstības fondu.

3.5. **Kombinēto pārvadājumu direktīva** ir pārskatīta, lai veicinātu dažādu kravu pārvadājumu veidu (piemēram, autopārvadājumu un dzelzceļa pārvadājumu) kombinēšanu kravu pārvadājumu veikšanai.

3.6. **Tālsatiksmes autobusu pakalpojumu direktīva** veicina iekšzemes un tālsatiksmes autobusu satiksmes savienojumu attīstību visā Eiropā, sniedz lielākas transporta izvēles iespējas visiem iedzīvotājiem un piedāvā alternatīvas iespējas privāto automobiļu izmantošanai.

3.7. **Tīro transportlīdzekļu direktīva** veicina tīras mobilitātes metožu izmantošanu publiskā iepirkuma konkursos kā stimulus pieprasījumam autobūves nozarē.

3.8. **Akumulatoru jomā paredzētā iniciatīva** palīdz Eiropas nozaru aliansei kļūt neatkarīgākai un palielināt savu daļu elektrotransportlīdzekļu ražošanas vērtības ķēdē. Komisija papildus jau piešķirtajiem 150 miljoniem EUR piešķirs 200 miljonus EUR tieši akumulatoru jomas izpētei un inovācijai saistībā ar pamatprogrammu “Apvārsnis 2020” (2018.–2020. gada darba programma).

⁽⁴⁾ COM(2017) 675 final.

⁽⁵⁾ TEN/652 “Tīri” un energoefektīvi autotransporta līdzekļi”, ziņotājs *Ulrich Samm* (skatīt šā OV 58. lappusi).

⁽⁶⁾ INT/835 “Regulas par vieglo automobiļu un vieglo kravas automobiļu CO₂ emisijām pārskatīšana”; ziņotājs: *Berggrath* (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēts).

⁽⁷⁾ TEN/654 “Rīcības plāns par alternatīvo degvielu infrastruktūru (paziņojums)”; ziņotājs: *Boland* (skatīt šā OV 69. lappusi).

⁽⁸⁾ TEN/651 “Kombinētais kravas transports”; ziņotājs: *Back* (skatīt šā OV 52. lappusi).

⁽⁹⁾ TEN/650 “Piekluve starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum”; ziņotājs: *Hencks* (skatīt šā OV 47. lappusi).

4. Vispārīgas piezīmes

4.1. Komisijas paziņojumā par autotransportu galvenā uzmanība ir pievērsta nozarei, kas ir **pasauls lidere** ražošanā un pakalpojumu sniegšanā. Minētās nozares ražošanas sadaļā strādā 11 % no visiem ražošanā nodarbinātajiem darba ņēmējiem Eiropas Savienībā, un tā rada 7 % no ES IKP. Šī stabilā pozīcija ir jā saglabā un jāizmanto, lai paātrinātu, pārveidotu un konsolidētu ES ekonomikas pāreju uz tīru enerģiju un vienlaikus tiektos sasniegt arī nozīmīgo mērķi, proti, pasaules tirgū **ieņemt vadošo pozīciju jauno tehnoloģiju jomā**.

4.2. EESK atzinīgi vērtē vispārīgo **tehnoloģiski neitrālo** pieeju, kas atvērta jauniem attīstības pavērsieniem, kuri sagaidāmi, ņemot vērā pašreizējos intensīvos pētniecības un izstrādes centienus, ko atbalsta ES. EESK vēlētos tomēr norādīt, ka iniciatīvās šī pieeja nav ievērota pilnībā. Ņemot vērā tehnisko progresu, nav pārlicības par to, ka mobilitāti nākotnē pilnībā nodrošinās elektriski risinājumi. Tīras mobilitātes ziņā lielas iespējas sniedz arī cita veida dzinēju tehnoloģijas. Ņemot vērā turpmākajos gados gaidāmās straujās pārmaiņas moderno transporta tehnoloģiju jomā, EESK iesaka piemērot **elastīgāku pieeju**, nevis, piemēram, nemainīgas emisiju robežvērtības vai iepirkuma mērķrādītājus. Piemēram, būtu jāveic vismaz emisijas robežvērtību un minimālo mērķu vīdusposma pārskats, lai vēlākā posmā varētu veikt pielāgojumus.

4.3. EESK atzinīgi vērtē iniciatīvas, kuru mērķis ir atjaunot **patērētāju uzticēšanos** autobūves nozarei un tiesiskā regulējuma sistēmai. Ir svarīgi uzticību atjaunot, nosakot reālus emisiju standartus un jaunas pārbaudes procedūras. EESK norāda, ka reālākas emisiju vērtības būs atkarīgas ne tikai no automobiļu tehnoloģijām, bet lielā mērā arī no autovadītāju uzvedības un laikpāstākļiem, kā arī no braukšanas apstākļiem. Attiecīgi patērētājiem tiks piedāvāti diezgan atšķirīgi dati pat par viena tipa automobiļiem.

4.4. Katru gadu tiek reģistrēti aptuveni četrpadsmit miljoni jaunu vieglo automobiļu, kuri aizstāj tikai aptuveni 5 % no 253 miljonu automobiļu kopskaita ES teritorijā. Šāds autoparka **atjaunošanas temps** pats par sevi jau nodrošinās, ka, pamatojoties uz pašreizējiem emisiju standartiem, līdz 2030. gadam CO₂ emisijas tiks samazinātas par vairāk nekā 30 % salīdzinājumā ar 2005. gadu (VDA ziņojums). EESK atzinīgi vērtētu ikvienu iniciatīvu, kas paātrinātu autoparka atjaunošanas tempu un tādējādi ļautu vēl vairāk samazināt emisijas. It īpaši valstīs, kurās autobūves nozarei nav tik izteiktas tradīcijas, nepieciešamība pēc jauniem ražošanas risinājumiem rada inovācijas iespējas un potenciālu uzplaukt konkurētspējai tādā jomā kā mazemisiju mobilitātes attīstība.

4.5. EESK vēlas norādīt, ka Komisijai būtu jāpievēršas ne tikai jaunajām tehnoloģijām, piemēram, elektriskajiem automobiļiem, bet arī jāņem vērā lielais potenciāls, kas piemīt **pašreizējā autoparka** uzlabojumiem. Piemēram, CO₂ emisiju samazinājums par 1 g, ko nodrošinātu, visa autoparka ekspluatācijā plašāk izmantojot degvielas, kuras nav fosilais kurināmais, ir tikpat efektīvs kā jauno transportlīdzekļu emisiju samazinājums par 20 g (VDA ziņojums).

4.6. Ir jāņem vērā: lai panāktu, ka mazemisiju transportlīdzekļi veido ievērojamu daļu no autoparka, ir vajadzīgs **pārejas periods**, kura ilgums nav paredzams. Tas ir atkarīgs no sasniegumiem autobūves nozarē, no tā, cik ilgā laikā patērētāji pieņem jaunās tehnoloģijas un ar tām saistītās izmaksas, kā arī no citiem faktoriem, piemēram, uzlādes infrastruktūras, degvielas cenām un publiskā sektora iepirkuma.

Tomēr šis pārejas laiks nav jāuztver kā atļauja arī turpmāk pārsniegt dīzeļdzinēja automobiļiem noteiktās robežvērtības un izvairīties no to aprīkošanas ar selektīvas katalītiskās reducēšanas (SCR) sistēmu atbilstīgi "Euro 6" standartam. Komisijai būtu jānodrošina, ka dalībvalstu likumdevēji pēc iespējas ātrāk ievieš modernizēšanu atbilstīgi "Euro 6" standartam un precīzē atbildību un pienākumus saistībā ar izmaksām.

4.7. EESK aicina autobūves nozari izmantot pārejas laiku tā, lai Eiropas Savienībā tiktu uzlabota **kohēzija**, pieņemot pareizus lēmumus attiecībā uz ražotņu atrašanās vietu, un lai visās dalībvalstīs būtu vienādas iespējas ekoloģiski tīru transportlīdzekļu jomā. Būtu nepieņemami, ja, piemēram, vecāki dīzeļdzinēja viegļie automobiļi būtu aizliegti dažās dalībvalstīs un pēc tam tiktu tālāk pārdoti dalībvalstīs ar vājāku ekonomiku. Turklāt būtiska nozīme ir norisēm ārpus ES, jo Eiropas autobūves nozare lielā mērā strādā **pasauls tirgum**. Būtiskākais ir tas, lai ES politika atbalstītu tādus starptautiskos nolīgumus, kuri ir taisnīgi attiecībā pret Eiropas autobūves nozari salīdzinājumā ar tās konkurentiem ASV vai Āzijā.

4.8. Tehnisku jauninājumu ieviešana nākotnē, piemēram, lai uzlabotu akumulatoru darbības rādītājus, ir atkarīga no **pētniecības un izstrādes**. Šādi jauninājumi varētu tikt ieviesti ne tikai ar akumulatoru darbināmu elektrisko transportlīdzekļu nozarē, bet arī saistībā ar degvielām, ko izmanto iekšdedzes dzinējos, vai saistībā ar degvielas elementiem. Lai gan dažās valstīs (piemēram, Zviedrijā) jau plaši lieto klimatam labvēlīgas biodegvielas, kuru ražošanā neizmanto fosilo kurināmo, piemēram, HVO100, varētu kļūt pieejami arī **jauni degvielu veidi**, piemēram, sintētiskā degviela vai ūdeņradis, ko var pietiekami lēti saražot, izmantojot elektroenerģijas pārpalikumu, kurš pieejams arvien lielākā apjomā, pastāvīgi palielinoties svārstīgu atjaunojamo energoresursu enerģijas ražošanai.

4.9. EESK aicina Eiropas Komisiju labāk un skaidrāk nošķirt dažādos mērķus, kuri jāsasniedz, ieviešot ekoloģiski tīros transportlīdzekļus. Ir noteikti divi mērķi, un tie ir klimata aizsardzība un apkārtējā gaisa kvalitāte. Ir svarīgi ņemt vērā, ka daži degvielas veidi var palīdzēt uzlabot gaisa kvalitāti pilsētās, taču tie nav labvēlīgi klimatam, piemēram, ja elektrību vai ūdeņradi elektriskajiem transportlīdzekļiem ražo ogļu elektrostacijās. No otras puses, mazemisiju transportlīdzekļi, ko darbina ar dabasgāzi, kuru iegūst no biometāna, ir klimatam labvēlīgi, bet var palielināt apkārtējā gaisa piesārņojumu. Apkārtējā gaisa piesārņojuma samazināšana pilsētās ir steidzami risināms jautājums, un šajā nolūkā jāveic pasākumi reģionālajā un vietējā līmenī, savukārt klimata aizsardzība ir pasaules līmeņa problēma, un izmaiņas šajā jomā var sasniegt (un novērot) tikai vairāku desmitu gadu laikā. Ir svarīgi skaidri nošķirt šos mērķus, lai panāktu, ka iedzīvotāji akceptē publiskās un privātās investīcijas.

4.10. EESK aicina Komisiju mērķtiecīgāk sekmēt patērētāju piekļuvi cenas ziņā pieņemamiem jauniem un ekoloģiski tīriem mobilitātes veidiem un nodrošināt, ka šo jauno mobilitātes pakalpojumu sniegtie ieguvumi ir pieejami ikvienam un ka to izplatība ir vienmērīga visā Savienībā. Iespējamās problēmas, jo īpaši papildu **izmaksas patērētājiem**, ir pamats bažām. Šīs problēmas risināšanai var būt lietderīgi vairāki ierosinātie finansēšanas instrumenti, taču Komiteja uzskata, ka tie nav pietiekami. Šai saistībā EESK atzinīgi vērtē Komisijas iniciatīvu, kuras mērķis ir, nodrošinot labāku pārredzamību un piedāvājot izmaksu salīdzināšanas metodes, uzlabot patērētāju spēju izdarīt labi pārdomātu izvēli, kad tiek pirkti vai izmantoti transportlīdzekļi.

4.11. EESK atzinīgi vērtē Komisijas būtisko lomu Eiropas nozaru alianses veidošanā, kuras mērķis ir Eiropas Savienībā radīt pilnīgu vērtības ķēdi progresīvu **akumulatoru** izstrādei un ražošanai. Šā mērķa noteikšanai ir vairāki iemesli: lielākai neatkarībai no trešo valstu akumulatoru ražotājiem ir stratēģiska nozīme, Eiropas Savienībā veiktas ražošanas posma pagarināšana vērtības veidošanas ķēdē ir ļoti svarīga mūsu darbvietām un ekoloģiski tīru akumulatoru ražošanu labāk var nodrošināt, piemērojot ES vides standartus un noteikumus, piemēram, kā tas ir aprites ekonomikas koncepcijā. Izšķiroši svarīgas šā mērķa sasniegšanā ir lielas investīcijas, kas jāveic nozarei, savukārt Komisijas uzdevums ir izstrādāt atbilstīgus ierobežojošos nosacījumus, piemēram, tehniskos standartus.

4.12. Ekoloģiski tīru transportlīdzekļu definēšanā EESK atbalsta izpūtēja emisiju pieeju, jo tā ir vienkārša. Taču EESK arī vēlas uzsvērt, ka, piemērojot šo pieeju, netiek ņemta vērā **oglekļa pēda**, ko transportlīdzeklis atstāj visā savas ekspluatācijas laikā. Lai novērstu nepamatotu prasību piemērošanu konkrētiem transportlīdzekļu tipiem, likumdošanas jomā ir vajadzīgs papildu darbs, kas ļautu ne tikai piemērot izpūtēja emisiju pieeju, bet arī ņemt vērā ražošanas jautājumus un tīras enerģijas nodrošināšanas aspektu.

4.13. EESK secina, ka galvenais šķērslis **sabiedriskā transporta** modernizēšanai ir finanšu atbalsta trūkums, un aicina Komisiju apsvērt, vai direktīva par publisko iepirkumu nebūtu jāpārskata, īpašu uzmanību pievēršot finansēšanas jautājumam. EESK norāda: lai arī ir nepieciešams vairāk ekoloģiski tīru transportlīdzekļu sabiedriskā transporta jomā, ir svarīgi pārlielināt vairāk iedzīvotāju izmantot šo transportu, un šajā nolūkā jāpanāk, ka sabiedriskais transports kļūst daudz pievilcīgāks (savienojumi, komforts), nevis jākoncentrējas uz zemām biļešu cenām.

Briselē, 2018. gada 19. aprīlī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Luca JAHIER

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Paziņojums par Eiropas enerģotiklu nostiprināšanu””

(COM(2017) 718 final)

(2018/C 262/14)

Ziņotājs: **Andrés BARCELÓ DELGADO**

Apspriešanās	Eiropas Komisija, 12.2.2018.
Juridiskais pamats	Līguma par Eiropas Savienības darbību 304. pants
Atbildīgā specializētā nodaļa	Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sa- nāksmē	5.4.2018.
Pieņemts plenārsesijā	19.4.2018.
Plenārsesija Nr.	534
Balsojuma rezultāts (par/pret/atturas)	157/1/2

1. Secinājumi un ieteikumi

EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJA

1.1. **piekrīt** redzējumam, ka pienācīgi starpsavienots Eiropas enerģētikas tīkls ir būtisks, lai sasniegtu enerģētikas savienības mērķi – garantēt pieejamu, drošu un ilgtspējīgu enerģiju, kas konkurētspējīgā veidā veicina enerģētikas pāreju uz mazoglekļa ekonomiku;

1.2. **apstiprina**, ka visi ES mērķi klimata un enerģētiskās drošības jomā ir savstarpēji nedalāmi saistīti, tādēļ neviens no tiem nebūtu jāuzskata par otršķirīgu attiecībā pret pārējiem, neraugoties uz to, ka daži no tiem nav saistoši dalībvalstīm;

1.3. **uzskata**, ka ieguldījumi tīklu infrastruktūrā jāveic tikpat intensīvi kā pārējie ieguldījumi enerģētikas jomā, jo īpaši saskaņā ar atjaunojamo energoresursu izmantošanas paplašināšanu, tādēļ mudina Komisiju un dalībvalstis pārtraukt starptautiska un valsts mēroga enerģētikas tīklu pienācīgu attīstību, lai veicinātu kopēju progresu, kas ļauj sasniegt Eiropas Savienības mērķus;

1.4. **mudina** Komisiju un dalībvalstis reizi divos gados sagatavot pārtraukuma ziņojumus par atjaunojamo energoresursu enerģijas attīstības mērķu un par valstu un starptautiska mēroga tīklu mērķu izpildi, lai garantētu atjaunojamo energoresursu enerģijas un tīklu saskaņotu ieviešanu, īpašu uzmanību veltot tādu šķēršļu konstatēšanai, kas apgrūtina atjaunojamo energoresursu enerģijas pārvadi;

1.5. **konstatē**, ka vairākas dalībvalstis nespēs sasniegt 2020. gadam noteikto 10 % mērķrādītāju attiecībā uz starpsavienojumiem un ka ar šo projektu īstenošanu saistītās grūtības (sarežģītas administratīvās procedūras, ietekme uz politiku, finansējums, noraidoša sabiedrības attieksme) apdraud 2030. gada mērķu sasniegšanu, apgrūtinot ES klimata politikas nostādņu īstenošanu;

1.6. **norāda**, ka organizētas pilsoniskās sabiedrības aktīva līdzdalība starpsavienojuma projektu izstrādes posmos var veicināt labvēlīgāku sabiedrības attieksmi pret dažiem projektiem;

1.7. **prasa** panākt progresu saistībā ar Enerģētikas savienības pārvaldības regulu, paverot iespēju īstenot pasākumus, kas nepieciešami, lai sekmētu starpsavienojumu attīstību teritorijās, kuras pašreiz vēl ir tālu no 10 % mērķa;

1.8. **ierosina** katras valsts starpsavienojuma procentuālās daļas koeficientam pievienot rādītāju pārraudzību katrā ģeogrāfiskajā apgabalā (piemēram, Pireneju pussalā), kā arī iekļaut vairumtirgu cenu atšķirību pārraudzības koeficientus, lai piešķirtu prioritāru nozīmi kopīgu interešu projektu īstenošanai apgabalos, kur vērojamas lielākās atšķirības;

1.9. **atzīst**, ka ar Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) starpniecību iegūtais finansiālais atbalsts 5,35 miljardu EUR apmērā enerģijas infrastruktūrai līdz 2020. gadam kopā ar citiem atbalsta instrumentiem un reģionālo grupu darbu ir ļāvis īstenot aizvien vairāk projektu, kas Eiropas Savienību tuvina iekšējā enerģijas tirgus izveides pabeigšanai;

1.10. **aicina** pārskatīt starpsavienojuma projektiem pieejamo atbalsta budžetu, jo pašreizējās dotācijas varētu būt nepietiekamas noteikto mērķu sasniegšanai;

1.11. **prasa** dalībvalstīm un Komisijai nostiprināt kopējās solidaritātes un drošības mehānismus, lai īstenotu enerģētikas pārejas un piegādes drošības mērķus, nodrošinot labu izmaksu un ieguvumu attiecību, kas garantē nozares un Eiropas iedzīvotāju konkurētspēju;

1.12. **iesaka** Komisijai un dalībvalstīm sekmēt tādu pārvaldības instrumentu (programmatūras) izstrādi, kas palielina starpsavienojumu darbības efektivitāti.

2. Eiropas enerģētikas tīklu politika

2.1. Lai sasniegtu klimata pārmaiņu, konkurētspējas un enerģētiskās drošības mērķus, Eiropas Savienība ir noteikusi enerģijas pārvades tīklu attīstības mērķus, kas veicina enerģētikas pāreju uz mazoglekļa ekonomiku.

Konkrētāk, dalībvalstīm tika noteikts mērķis līdz 2020. gadam nodrošināt 10 % starpsavienojumu ar kaimiņvalstīm. Turklāt, lai virzība uz enerģijas ražošanas no atjaunojamiem energoresursiem mērķiem notiktu vienlaikus ar starpsavienojumu pienācīgu izvērsšanu, Eiropadome piekrita starpsavienojumu mērķi 2030. gadam palielināt līdz 15 %.

2.2. Lai garantētu 10 % starpsavienojumu mērķa sasniegšanu, ES 2013. gadā pieņēma Eiropas enerģētikas tīklu regulu (TEN-E regulu) un uzsāka Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) darbību, izveidojot pamatu, kas paredzēts tādu kopīgu interešu projektu (KIP) noteikšanai, atbalstīšanai un prioritāras nozīmes piešķiršanai to izpildei, kuri ir vajadzīgi, lai nodrošinātu izturētspējīgu Eiropas enerģētikas tīklu.

2.3. Ieguldījumi Eiropas enerģētikas tīklos līdz 2030. gadam sasniegs 180 miljardus EUR, un paredzams, ka pēc to izveides pabeigšanas tie nodrošinās ietaupījumus no 40 līdz 70 miljardiem EUR gadā, jo būs iespējams izvairīties no ražošanas izmaksām un gāzes vairumtirdzniecības cenas kļūs konkurētspējīgākas, tādējādi samazinot enerģētikas pārejas izmaksas.

KIP trešajā sarakstā, kas vēl jāapstiprina Eiropas Parlamentam, ir noteikti 173 projekti, kuri veicina starpsavienojumu 2020. un 2030. gada mērķus.

Neraugoties uz saraksta vērienīgumu un veiktajiem atbalsta pasākumiem, ar projektiem saistīto tehnisko grūtību, ietekmes uz politiku un administratīvo jomu, kā arī sabiedrības noraidošās attieksmes dēļ mazāk nekā 30 % no 173 projektiem, kas iekļauti 2017. gada KIP trešajā pārskatīšanā, 2020. gadā tiks pabeigti.

Šo kavēšanos ir veicinājis tas, ka TEN-E standarti nav pilnībā piemēroti valstu līmenī.

2.4. Mērķu sasniegšanai Komisija izveidoja četras augsta līmeņa darba grupas, lai paātrinātu infrastruktūras attīstību četros konkrētos reģionos.

2.4.1. Baltijas enerģētikas tirgus starpsavienojuma plāns

Politikas prioritāte ir Baltijas valstu elektroenerģijas tīkla sinhronizācija ar Eiropas kontinentālo tīklu, kā arī Baltijas valstu un Somijas gāzes tīklu izolācijas – un atkarības no viena vienīga gāzes piegādes avota – novēršana.

EESK pilnībā atbalsta politiskas vienošanās panākšanu, lai veicinātu gāzes KIP pabeigšanu 2021. gadā saistībā ar Igaunijas un Somijas starpsavienojumu un Polijas un Lietuvas starpsavienojumu.

2.4.2. Pireneju pussala (*Madrides deklarācija*)

Diemžēl, neraugoties uz Biskajas līča līnijas apstiprināšanu, saistībā ar Pireneju pussalas starpsavienojumiem ar pārējo Eiropu 2020. gadam noteiktie mērķi ne tuvu netiek sasniegti, nemaz nerunājot par 2030. gadam noteiktajiem mērķiem.

Spānijas un Portugāles pašreizējā starpsavienojuma līmenis neatrisina pamata problēmu saistībā ar Pireneju pussalas un Francijas savienojuma trūkumu, jo vienīgais veids, kā pussalu savienot ar Eiropu un iekļaut iekšējā tirgū, ir iesaistīt Franciju, šajā valstī izveidojot starpsavienojumus aptuveni 2,8 % apmērā.

Šī starpsavienojuma nelielā procentuālā daļa Pireneju pussalā veicina augstākas elektroenerģijas cenas salīdzinājumā ar Eiropu un arī ļoti augstas izmaksas saistībā ar atjaunojamo energoresursu integrācijas sistēmu, jo vajadzīga liela rezerves jauda un tādu procedūru piemērošana, kas ļauj pārvaldīt lielas svārstības enerģijas ražošanā. Prezidenta *Emmanuel Macron* nesenie paziņojumi ir būtisks politisks atbalsts diviem Pireneju starpsavienojumiem, kas pagaidām ir sākuma stadijā.

2.4.3. Centrālās un Dienvidaustrumu Eiropas enerģētikas savienojums

Šis reģions ir neaizsargāts pret piegādes pārtraukumiem, un gāzes cena tajā ir augstāka nekā pārējā ES, neraugoties uz gāzes piegādātāja ģeogrāfisko tuvumu.

Galvenie mērķi ir Bulgārijas un Serbijas starpsavienojuma izveide, ieguldījumu uzsākšana Krkas sašķidrinātās dabasgāzes (LNG) terminālī (2018. gada pirmajā pusgadā) un Bulgārijas un Austrijas koridora būvniecības sākšana Rumānijas daļā.

2.4.4. Sadarbība Ziemeļjūras enerģētikas jomā

Galvenais mērķis ir vērsts uz ražošanu un pārvadi no atjaunojamiem energoresursiem, kā arī tāda tiesiskā un normatīvā regulējuma izveidi, kas sekmē šāda veida projektus teritorijā, kurai ir potenciāls ražot vēja enerģiju, kuras patēriņš ES 2030. gadā būs no 4 % līdz 12 %.

3. Infrastruktūras politikas pārorientēšana ilgākam laikposmam

3.1. Lai gan Komisija un dalībvalstis ir īstenojušas ievērojamus centienus veicināt KIP, tomēr tehnisku grūtību, kā arī birokrātisku nosacījumu un finansiālu ierobežojumu dēļ 2020. gadā pilnībā īstenota būs tikai neliela daļa no tiem, tāpēc ir steidzami jāpārskata KIP īstenošanas kalendārs, piešķirot prioritāru nozīmi apgabaliem, kuri ir vistālāk no starpsavienojuma mērķu sasniegšanas.

3.2. EESK uzskata, ka KIP būtu jāiekļauj kibernetikas drošības kritēriji, lai tādējādi ierobežotu Eiropas iedzīvotāju apdraudējumu.

Attīstoties digitalizācijai, sistēmu proporcionālā daļa jaunos ieguldījumu projektos kļūst aizvien svarīgāka.

3.3. Gāzes starpsavienojumu jomā prioritāra nozīme jāpiešķir tādiem KIP, kas būtiski veicina piegādes drošības garantēšanu dalībvalstīs gan saistībā ar trešo valstu darbības radītiem riskiem, gan saistībā ar tehniskiem ierobežojumiem.

3.4. Elektroenerģijas starpsavienojuma mērķu nepilnība ir tā, ka katra dalībvalsts tiek skatīta atsevišķi. Tiek uzskatīts, ka ir nepieciešams analīzi atkārtot, sadalot pa ģeogrāfiskajiem apgabaliem un izveidojot vajadzīgās dalībvalstu grupas, lai novērstu tīklu starpsavienojumu šķēršļus. Tas jo īpaši ir vajadzīgs gadījumos, kad valsts var izveidot starpsavienojumu ar pārējo Eiropu tikai caur citu valsti, kā tas ir Pireneju pussalas, Kipras, Maltas un Īrijas gadījumā.

3.5. Ir jāpiešķir prioritāte tādu dalībvalstu starpsavienojumiem, kurās vērojams nopietns savienojuma trūkums, piemēram, cita starpā Pireneju pussalas valstis, Dienvidaustrumu Eiropa, Polija un Īrija, un EESK aicina Komisiju un dalībvalstis izstrādāt to īstenošanai vajadzīgos pasākumus bez liekas kavēšanās.

3.6. Elektroenerģijas starpsavienojumu 10 % mērķis 2020. gadā netiks sasniegts Kiprā, Spānijā, Itālijā, Polijā un Apvienotajā Karalistē, bet Īrijas un Portugāles iekļaušana to valstu sarakstā, kurās mērķis tiks sasniegts, ir ļoti apšaubāma.

Ņemot vērā Komisijas datus, 15 % elektroenerģijas starpsavienojumu mērķis 2030. gadam šķiet grūti sasniedzams, īpaši tad, ja veic atbilstošu analīzi par ģeogrāfiskajiem šķēršļiem, ne tikai par dalībvalstīm.

3.7. Jaunās robežvērtības, kas noteiktas, lai konstatētu ar starpsavienojumu un integrāciju vienotajā tirgū saistītās vajadzības un tādējādi sasniegtu 2030. gada mērķus, ir šādas:

- robežvērtība, saskaņā ar kuru paredz atšķirību 2 EUR par MWh starp katras dalībvalsts, reģiona vai tirdzniecības zonas vairumtirgiem, lai nodrošinātu tirgu saskaņošanu,
- elektroapgāde jāgarantē ar katras dalībvalsts jaudu un enerģijas importēšanu. Ja starpsavienotāju nominālā jauda ir mazāka par 30 % no maksimālās slodzes, jāpievēršas jauniem starpsavienojumiem,
- trešā robežvērtība attiecas uz atjaunojamo energoresursu enerģijas optimālu izmantošanu: ja starpsavienojuma (eksporta) jauda ir mazāka par 30 % no atjaunojamo energoresursu uzstādītās jaudas, jāpievēršas jauniem starpsavienojumiem.

Šīs trīs robežvērtības tiešā veidā saista mērķus, kas attiecas uz atjaunojamo energoresursu attīstību un integrāciju vienotajā tirgū, ar starpsavienojumu mērķiem, pozitīvi virzoties uz visu mērķu kopēju sasniegšanu.

3.8. Ņemot vērā jaunās noteiktās robežvērtības un ierobežojumus, kas izriet no katras dalībvalsts analīzes, nevienu no trim robežvērtībām nesasniedz sešas valstis: Kipra, Spānija, Grieķija, Īrija, Itālija un Apvienotā Karaliste. Tām būtu jāpievieno Portugāle un Malta, kuras sasniedz divas no robežvērtībām, taču tikai tāpēc, ka tām ir ekskluzīvs savienojums attiecīgi ar Spāniju un Itāliju.

Baltijas valstis un Vācija, Bulgārija, Polija un Rumānija sasniedz divas no trim robežvērtībām, bet pārējās dalībvalstis var uzskatīt par pilnībā integrētām, jo tās sasniedz visas trīs robežvērtības.

3.9. Ņemot vērā katras valsts starpsavienojuma procentuālās daļas analīzi un triju jauno robežvērtību analīzi, ir skaidrs, ka vairākām valstīm būs ļoti grūti sasniegt 2030. gadam noteiktos mērķus. Viena no galvenajām problēmām ir tāda, ka starpsavienojuma mērķis dalībvalstīm nav saistošs, tāpēc tā sasniegšana ir apgrūtināta, ko veicina arī kavējumi, kas saistīti ar šāda veida projektiem (politiskā vienprātība, finansējuma nepieciešamība, ekonomiskie ieguvumi, noraidoša sabiedrības attieksme). Visi ES mērķi klimata un enerģētiskās drošības jomā ir savstarpēji nedalāmi saistīti, tādēļ neviens no tiem nebūtu jāuzskata par otršķirīgu attiecībā pret pārējiem.

3.10. ES būtu jāturpina veicināt Pārvaldības regulas izstrāde un apstiprināšana, pieņemot vērienīgu pieeju, kas vienādā līmenī apsver starpsavienojumu mērķi un atjaunojamo energoresursu mērķi, lai nodrošinātu, ka dalībvalstis un Komisija steidzami mobilizē visus centienus pēc iespējas drīzākai 10 % starpsavienojumu mērķa sasniegšanai, kas ļautu piekļūt ES iekšējam enerģētikas tirgum.

Turklāt tiem projektiem, kas būtiski palielina starpsavienojuma pašreizējo jaudu vietās, kur tā ir mazāka par 10 % mērķi, jāpiemēro visi pieejamie finanšu instrumenti, piemēram, EISI, Eiropas strukturālie un investīciju fondi un Eiropas Stratēģisko investīciju fonds. Šiem projektiem būtu jāpiemēro īpašs regulējums, kā arī jāstiprina Eiropas pārvaldības pasākumi attiecībā uz projektiem, kas pātrina to īstenošanu.

3.11. Reģionālajām grupām kopā ar Komisiju pastāvīgi jāveic katra konkrētā gadījuma izvērtēšana, piešķirot prioritāru nozīmi šo KIP īstenošanai, ietverot tādu pasākumu pieņemšanu (tostarp administratīvo procedūru vienkāršošanu), kas ir nepieciešami to izpildes sekmēšanai un dalībvalstu vienošanās veicināšanai, organizējot augstākā līmeņa sanāksmes.

Ir vajadzīga visu iesaistīto pušu, tostarp dalībvalstu, pārvades tīklu pārvaldītāju, veicinātāju un regulatoru, saskaņota darbība. Tādas iniciatīvas kā katru gadu Kopenhāgenā organizētais Enerģētikas infrastruktūras forums, kurā var aktīvi piedalīties visas minētās puses, ir ļoti noderīgas, lai mēģinātu rast risinājumus starpsavienojumu projektu izvērtēšanas problēmām.

4. Piegādes drošība

4.1. Tā kā visās dalībvalstīs enerģētikas nozare ir ļoti atkarīga no ārējām norisēm, viens no ES galvenajiem mērķiem ir veicināt piegādes drošību. Šajā ziņā pēdējos gados ir panākts būtisks progress, jo īpaši dabasgāzes tīklu un starpsavienojumu jomā; tomēr prioritāra nozīme arī turpmāk jāpiešķir tādu KIP izstrādei, kas nepieciešami, lai nodrošinātu, ka katras valsts gāzes sistēma atbilst Regulā (ES) Nr. 994/2010 noteiktajam N-1 kritērijam un pēc tam iespējami drīzāk garantē trīs alternatīvus gāzes piegādes avotus.

4.2. Īpaša uzmanība jāpievērš ieguldījumiem, kas ir nepieciešami, lai novērstu trūkumus, kuri joprojām vērojami dažās ES teritorijās, piemēram, salās un perifēros reģionos. Ir svarīgi atcerēties Eiropadomes 2011. gada 4. februāra secinājumus, kuros noteica, ka pēc 2015. gada nevienai dalībvalstij nevajadzētu būt izolētai no Eiropas gāzes un elektroenerģijas tīkliem un enerģētiskajai drošībai nevajadzētu tikt apdraudētai pienācīgu starpsavienojumu neesamības dēļ. Šajā saistībā un neraugoties uz kavējumiem, EISI aptvērums progress 2017. gadā, kā arī tādu projektu veicināšana, kas ļaus novērst salu, piemēram, Kipras un Maltas, izolētību, un KIP, kuri tiek pētīti, piemēram, *EastMed* cauruļvads, vidējā termiņā ļauj saglabāt optimismu.

4.3. Ir jāievieš praksē starpvalstu solidaritātes mehānismi, kas ļauj īstenot kopīgu darbību, lai risinātu iespējamās konkrētas valsts apgādes apdraudējumus ārkārtas situācijās.

5. Enerģētikas pārejas īstenošanas prasības

5.1. Virzība uz mazoglekļa ekonomiku, 2030. gadam noteiktajiem mērķiem (27 % atjaunojamo energoresursu) un 2050. gadam noteiktajiem mērķiem (CO₂ emisijas samazināšana par 80 %) sekmēs transporta nozares un vietējā sektora elektrifikāciju, veicinot atjaunojamo energoresursu enerģijas pieprasījumu un ieviešot tās jaunus lietojumus ar projektu "Enerģijas pārvēršana gāzē" ("Power to Gas") starpniecību.

5.2. Lai sasniegtu 2050. gadam noteiktos mērķus, būs vajadzīgi ieguldījumi pārvades un sadales tīklos no 40 līdz 62 miljardiem EUR gadā⁽¹⁾; pašreizējais apjoms ir 35 miljardi EUR.

5.3. Pastāv nepārprotams risks, ka ar šo projektu izstrādi saistītu grūtību dēļ starpsavienojumu mērķi 2030.–2050. gadam netiks sasniegti, tādējādi apdraudot Eiropas mērķus cīņā pret klimata pārmaiņām un veicinot izmaksas, ar kurām atbalsta ieguldījumus atjaunojamo energoresursu enerģijas jomā.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta (Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komitejas) pētījums *European Energy Industry Investments 2017* ("Ieguldījumi Eiropas enerģētikas nozarē 2017. gadā") (IP/A/ITRE/2013-46 – PE595.356).

5.4. Atjaunojamo energoresursu attīstīšana jāīsteno vienlaikus ar starptautiska un valstu mēroga enerģētikas tīklu pienācīgu izvēršanu.

6. Virzība uz īstu iekšējo enerģijas tirgu

6.1. EESK vienmēr ir norādījusi, ka enerģētikas savienība ir būtisks faktors Eiropas Savienības veidošanā, jo starpsavienojumi ir neaizstājams elements, kas varētu nodrošināt īstu iekšējo enerģijas tirgu, un to neesamība radītu situācijas, kas neatbilst normai un ir ļoti neefektīvas.

Ja netiks nodrošināti starpsavienojumi, atjaunojamo energoresursu enerģijas veicināšanas politika radīs ievērojamas cenu svārstības, prasīs lielākus ieguldījumus atbalsta tehnoloģiju jomā un izraisīs saražotās atjaunojamo energoresursu enerģijas izšķiešanu brīžos, kad palielinās ražošanas apjoms un samazinās pieprasījums.

6.2. Energoregulatoru sadarbības aģentūra (ACER) lēš, ka tirgum tiek piedāvāts tikai 31 % no kontinentālās Eiropas valstu starpsavienojumu jaudas. Tādēļ, lai panāktu progresu iekšējā tirgus izveides pabeigšanā, ierosina pieņemt pasākumus, ar ko maksimāli palielina tirgum piedāvāto jaudu, tādējādi garantējot lielāku konkurenci, lielāku efektivitāti un pieejamo resursu labāku izmantošanu.

6.3. Lai samazinātu darbības izmaksas, ir nepieciešams panākt progresu tekošās dienas tirgu un pārrobežu balansēšanas tirgu sasaistē, veicinot Regulā (ES) 2017/2195 par elektroenerģijas balansēšanu noteiktos pasākumus, kas paredz dalībvalstu reģionālo sadarbību ar mērķi attīstīt starpsavienojumu balansēšanas zonas, kuras veicina šķēršļu novēršanu, enerģijas rezerves optimizēšanu starp dalībvalstīm un tirgu konkurētspējas palielināšanu ⁽²⁾.

7. Ekonomikas optimizācija

7.1. EESK uzskata, ka jāveicina pasākumi, ar ko var garantēt, ka pieejamie Eiropas līdzekļi prioritāri tiek paredzēti projektiem, kuri piegādes drošības ziņā ir visvajadzīgākie un kuri nodrošina lielākus ekonomiskos ieguvumus vai paver iespēju panākt lielāku progresu ES klimata mērķu sasniegšanā.

7.2. Pirmajai robežvērtībai (cenu atšķirībai) ekonomikas ziņā jābūt noteicošajai projektu piešķiršanā.

7.3. Uzglabāšanas projektiem (cita starpā hidroakumulācijas projektiem), kas veicina ražošanas parka vajadzību maksimālu samazināšanu, jāpiešķir prioritāte attiecībā pret citiem projektiem, kuriem patlaban nav pietiekama tehnoloģiskā atbalsta un kuri jāfinansē uz pētniecības un inovācijas programmu rēķina; šādi ir, piemēram, daži projekti, kas saistīti ar CO₂ transportēšanu. Tomēr regulējumam nevajadzētu apsteigt tehnoloģijas.

Briselē, 2018. gada 19. aprīlī.

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Luca JAHIER*

⁽²⁾ OV L 312, 28.11.2017., 6. lpp.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai, Reģionu komitejai un Eiropas Investīciju bankai “Trešais ziņojums par Enerģētikas savienības stāvokli””

(COM(2017) 688 final)

(2018/C 262/15)

Ziņotājs: **Toni VIDAN**

Līdzziņotājs: **Christophe QUAREZ**

Apspriešanās	Eiropas Komisija, 18.1.2018.
Juridiskais pamats	Līguma par Eiropas Savienības darbību 304. pants
Atbildīgā specializētā nodaļa	Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sa- nāksmē	5.4.2018.
Pieņemts plenārsesijā	19.4.2018.
Plenārsesija Nr.	534
Balsojuma rezultāts	159/5/5
(par/pre/atturas)	

1. Secinājumi un priekšlikumi

1.1. EESK atzinīgi vērtē trešo ziņojumu par Enerģētikas savienības stāvokli (SEU), atbalsta Enerģētikas savienības projekta mērķus un atzinīgi vērtē uzsvāru uz ES sabiedrības iesaistīšanu un līdzdalību ar mērķi pilnībā uzņemties atbildību par Enerģētikas savienību. Tā atkārtoti norāda uz saviem priekšlikumiem par efektīvu enerģētikas dialogu ar organizētu pilsonisko sabiedrību ES, valstu, reģionālajā un vietējā līmenī.

1.2. EESK vienmēr ir uzskatījusi, ka iecere izveidot Enerģētikas savienību ir ļoti svarīga Eiropas Savienības veiksmīgai darbībai. EESK piekrīt Komisijas viedoklim, ka Enerģētikas savienība ietver ne tikai enerģētikas un klimata jautājumus. EESK uzskata, ka enerģētikas pārkārtošana pavērs iespēju veidot demokrātiskāku, saskaņotāku, konkurētspējīgāku un taisnīgāku Eiropu. Kopīgi cenšoties veidot Enerģētikas savienību, Eiropas Savienībā ir jāstiprina vides, politiskā, ekonomiskā un sociālā ilgtspēja saskaņā ar ES pamatvērtībām.

1.3. EESK atzinīgi vērtē tīras enerģijas paketi kā soli pareizajā virzienā, bet pauž nožēlu, ka trešajā ziņojumā nav atzīts, ka minētajā paketē iekļautie mērķi nav pietiekami. EESK atbalsta Eiropas Parlamenta iniciatīvas stiprināt tiesisko regulējumu un pauž bažas par Padomes mēģinājumiem vājināt turpmākos noteikumus. EESK aicina Eiropas Savienību pastiprināt centienus, lai Eiropu un visu pasauli tuvinātu oglekļa emisiju neitralitātes mērķim, kas iekļauts Parīzes nolīgumā un ko ratificējušas visas dalībvalstis.

1.4. EESK pauž nožēlu, ka trešajā ziņojumā nav Enerģētikas savienības ilgtermiņa perspektīvas, un aicina Eiropas Komisiju Enerģētikas savienības plānošanā pilnībā iekļaut 2050. gada perspektīvu un iesniegt priekšlikumu par 2050. gada ceļveža atjaunināšanu saskaņā ar Parīzes nolīgumu. Tas būtu saskaņā ar Eiropas Parlamenta rezolūciju, kurā izteikts aicinājums līdz 2018. gadam sagatavot ES stratēģiju nulles emisiju līmeņa sasniegšanai līdz gadsimta vidum (2017/2620 (RSP)).

1.5. Šajā sakarā EESK norāda uz Enerģētikas savienības pārvaldības svarīgo nozīmi. Kā iepriekš izklāstīts atzinumā par Enerģētikas savienības pārvaldību⁽¹⁾, ir ļoti svarīgi nodrošināt tādu pārvaldības modeli, kas rosina lēmumu pieņēmējus visos līmeņos izstrādāt ilgtermiņa plānus laikposmam pēc 2030. gada, ir svarīgi ņemt vērā visu iesaistīto personu, tostarp – un jo īpaši – neaizsargātāko grupu, viedokļus un intereses, pielāgoties regulatīvajām un tehnoloģiskajām pārmaiņām un dot sabiedrībai iespēju prasīt atbildību no attiecīgajiem lēmumu pieņēmējiem.

1.6. EESK atzīmē, ka enerģijas pārkārtošana Eiropā jau ir sākusies: efektīvas tehnoloģijas un tas, ka sabiedrība izvēlas tīru enerģiju, samazina enerģijas patēriņu, un vienlaikus palielinās enerģijas ražošana no atjaunojamajiem energoresursiem. Tomēr attiecībā uz dažiem aspektiem trešais ziņojums šķiet pārlietu optimistisks, novērtējot gūtos panākumus. EESK atzinīgi vērtē trešā ziņojuma secinājumus par to, cik svarīgs ir 2018. gada Talanoa dialogs par klimatu, un uzsver nepieciešamību darīt vairāk tādās jomās kā inovācija, ieguldījumi, starptautiskā sadarbība un tirdzniecība, lai ES piepildītu savus centienus kļūt par pasaules līderi.

1.7. EESK pauž nožēlu, ka trešais ziņojums koncentrējas galvenokārt uz tehniskās infrastruktūras šķēršļiem. Nākotnē daudz lielāka uzmanība būtu jāpievērš citiem tirgus un institucionāliem šķēršļiem, kas kavē sabiedrības, patērētāju, kopienu un MVU līdzdalību un tiem neļauj izmantot ieguvumus, ko sniedz pāreja uz tīru enerģiju un ar to saistītie ES atbalsta mehānismi. Piemēram, nav minēti šādi šķēršļi: atšķirības tāda kapitāla izmaksās, kas vajadzīgs atjaunojamo energoresursu ieguldījumiem Eiropas Savienībā, tiesiskuma vāja īstenošana, korupcija, nepietiekama administratīvā spēja, grūtības piekļūt tīklam, digitalizācijas un demokratizācijas trūkums enerģētikas sistēmā.

1.8. EESK atzinīgi vērtē trešajā ziņojumā iekļautās norādes, ka samazinās izmaksas par atjaunojamās enerģijas un citu tīras enerģijas veidu tehnoloģijām. Komiteja aicina Komisiju iekļaut šos sasniegumus turpmākajā politikas veidošanā un ieguldījumu instrumentos un nodrošināt, ka atjauninātais 2050. gada ceļvedis koncentrējas uz sabiedrības perspektīvu.

2. Pamatinformācija un pārdomas par EESK iepriekšējiem ieteikumiem

2.1. ES sabiedrība spēcīgi un aizvien vairāk atbalsta Enerģētikas savienības mērķus un vērienīgāku klimata un enerģētikas politiku. Jaunākā Eiropas barometra aptauja par klimata pārmaiņām⁽²⁾, kas tika veikta 2017. gada martā, liecina: 74 % respondentu uzskata, ka klimata pārmaiņas ir ļoti nopietna problēma; 79 % uzskata, ka cīņa pret klimata pārmaiņām un enerģijas efektīvāka izmantošana var stimulēt ekonomiku un nodarbinātību Eiropas Savienībā; 77 % uzskata, ka, nododot trešām valstīm ES speciālās zināšanas par jaunām videi draudzīgām tehnoloģijām, var nodrošināt ieguvumus ES ekonomikai; un 65 % arī piekrīt, ka, samazinot fosilā kurināmā importu no trešām valstīm, var nodrošināt Eiropas Savienībai ekonomiskus ieguvumus. Tāpat lielākā daļa respondentu piekrīt, ka būtu jāpalielina publiskais finansiālais atbalsts pārejai uz tīru enerģiju, pat ja tas nozīmē fosilajam kurināmajam paredzēto subsīdiju samazināšanu (79 %), un, ka, samazinot fosilā kurināmā importu, var palielināt ES energoapgādes drošību (64 %).

2.2. Atbalsts Enerģētikas savienības mērķu sasniegšanai palielinās arī Eiropas uzņēmējdarbības vidē gan enerģētikas nozarē, gan ārpus tās. Labs šā atbalsta piemērs ir Eiropas Elektriķu nozares asociācijas (*Eurelectric*) jaunais redzējums⁽³⁾. Tā paziņo, ka, “ņemot vērā Parīzes nolīgumu un nepieciešamību steidzami risināt klimata pārmaiņu, gaisa piesārņojuma un dabas resursu noplicināšanas jautājumus”, *Eurelectric* apņemas “ieguldīt tīras enerģijas ražošanā un pāreju veicinošos risinājumos, samazināt emisijas un aktīvi censties sasniegt oglekļa ziņā neitralitāti vēl krietni pirms gadsimta vidus”, veicināt “ļoti nepieciešamo pāreju no ekonomikas, kas balstīta uz resursiem, uz ekonomiku, kas balstīta uz Eiropas tehnoloģijām”, atbalstīt “sociālo un vides ilgtspēju” un “iekļaut ilgtspējas perspektīvu visos vērtību ķēdes posmos un īstenot pasākumus, lai atbalstītu esošo iespēju pārveidi virzībā uz oglekļa nulles emisiju sabiedrību”.

⁽¹⁾ OV C 246, 28.7.2017., 34. lpp.

⁽²⁾ https://ec.europa.eu/clima/news/eu-citizens-increasingly-concerned-about-climate-change-and-see-economic-benefits-taking-action_en

⁽³⁾ <https://cdn.eurelectric.org/media/2189/vision-of-the-european-electricity-industry-02-08-2018-h-864A4394.pdf>

2.3. Arvien vairāk tiek izmantoti ekspertu un zinātniskie atzinumi, kas apstiprina, ka ES enerģijas un enerģētikas nozarē var gūt būtisku labumu no saules fotoelementu enerģijas, vēja enerģijas un sistēmu balansēšanas tehnoloģiju cenu straujās pazemināšanās. Starptautiskās Atjaunojamo energoresursu aģentūras (IRENA) nesēn publicētajā ziņojumā ⁽⁴⁾ ir konstatēts, ka ES var palielināt atjaunojamo energoresursu īpatsvaru energoresursu struktūrā līdz 34 % 2030. gadā, kas ir divreiz vairāk nekā 2016. gadā, ar neto pozitīvu ekonomisko ietekmi. Šāds palielinājums ļautu radīt ietaupījumus no 44 miljardiem EUR līdz 113 miljardiem EUR gadā līdz 2030. gadam, ņemot vērā ietaupījumu, kas saistīts ar enerģijas izmaksām un novērstām vides aizsardzības un veselības aprūpes izmaksām. Vēl vienā nesēnā pētījumā ⁽⁵⁾, ko publicējusi grupa *Energy Union Choices*, konstatēts, ka visefektīvākajā scenārijā attiecībā uz ES energoresursu struktūru atjaunojamajiem resursiem elektroenerģijas nozarē paredzēts daudz lielāks īpatsvars nekā to prognozējusi Eiropas Komisija, proti, 61 % pret 49 % līdz 2030. gadam. Saskaņā ar minēto scenāriju ES izvairītos no papildu 265Mt oglekļa dioksīda emisiju un 600 miljoniem EUR energosistēmas izmaksās gadā līdz 2030. gadam, kā arī nodrošinātu papildu 90 000 darbvieta (neto).

2.4. Ir uzsāktas svarīgas iniciatīvas, tostarp 2017. gada maija Malta deklarācija, lai paātrinātu pāreju uz tīru enerģiju salās, tostarp ES attālākajos reģionos, Tīras enerģijas rūpnieciskās konkurētspējas forums, paziņojums par Eiropas rūpniecības stratēģiju un centieni izveidot ES Akumulatoru aliansi. Visas šīs iniciatīvas ir svarīgas, lai sekmētu integrētu rūpniecības politiku, kas var atbalstīt enerģētikas pārkārtošanu, vienlaikus veicinot kvalitatīvu darbvieta izveidi, un tās būtu jāuzskata par nozares iespēju parādīt, ka Eiropa spēj izstrādāt pienācīgus risinājumus pašreizējām problēmām.

2.5. EESK ir vairākkārt norādījusi, ka Enerģētikas savienības uzdevums ir nodrošināt stabilu un labvēlīgu vidi Eiropas uzņēmumiem, lai sekmētu uzņēmumu spēju un tos rosinātu veikt ieguldījumus un radīt darbvieta, īpašu uzmanību pievēršot MVU potenciālam. Lai to sasniegtu, kopīgi ir jāveido stabila Enerģētikas savienības pārvaldības sistēma, bet to varēs paveikt tikai tad, ja tiks veiktas būtiskas izmaiņas ES Enerģētikas savienības pārvaldības regulā, ko ierosinājusi Eiropas Komisija.

2.6. EESK vienmēr ir uzskatījusi, ka enerģijas pieejamība par pieņemamām cenām un fiziska piekļuve tai ir galvenais, kas nepieciešams, lai novērstu enerģētisko nabadzību, problēmu, kura iedzīvotājiem arī traucē pāriet uz mazoglekļa risinājumiem. Tādēļ Komiteja atzinīgi vērtē Enerģētiskās nabadzības novēršanas centra izveidi – tas ir pirmais solis, kas dod iespēju veidot vērienīgākus Eiropas pasākumus, kuru mērķis ir izskaust enerģētisko nabadzību Eiropā.

2.7. EESK ir aicinājusi nākamajā ziņojumā par Enerģētikas savienības stāvokli vērtēšanas kritēriju vidū iekļaut sociālo dimensiju. Tāpēc tā ļoti atzinīgi vērtē Eiropas Komisijas uzsāktās sociālās iniciatīvas, piemēram, saistībā ar reģioniem, kuros ir augsts oglekļa dioksīda emisiju līmenis, un enerģētisko nabadzību, kā arī to, ka ziņojumā par Enerģētikas savienības stāvokli ir izveidota īpaša apakšsadaļa, kas veltīta Enerģētikas savienības sociālajai dimensijai. Šāds lielisks pirmais solis būtu vēl vairāk jāatbalsta nākotnē, piemēram, kopīgi izstrādājot "Sociālo paktu par enerģētikas pārkārtošanu, ko virza iedzīvotāji".

2.8. EESK norāda, ka enerģētikas pārkārtošanai vajadzīgās ieguldījumu summas ievērojami neatšķiras no tām, kas vajadzīgas, lai uzturētu pašreizējo enerģētikas sistēmu, kuras pamatā ir galvenokārt importēts fosilais kurināmais. Tomēr ir vajadzīgi ļoti atšķirīgi ieguldījumu veidi, tostarp ieguldījumi, kuru mērķis ir dekarbonizācija, digitalizācija, demokratizācija un decentralizācija. Galvenais uzdevums ir pārdalīt kapitālu no oglekļietilpīgiem aktīviem un infrastruktūras uz mazoglekļa aktīviem un infrastruktūru. Šādā pārdalīšanā būtu efektīvi jāizmanto ES un valstu publiskais finansējums, piemēram, pakāpeniski likvidējot visas fosilā kurināmā subsīdijas, tostarp ES publisko atbalstu gāzes cauruļvadiem, neradot negatīvu ietekmi uz rūpniecības konkurētspēju un darbvieta un nekropļojot vienoto tirgu.

2.9. Lai palīdzētu privātajiem ieguldītājiem veikt šo kapitāla pārdali, publiskajām iestādēm būtu jānodrošina efektīvas un prognozējamas oglekļa cenas visās saimnieciskās darbības jomās. Piemēram, varētu izmantot šādus elementus: oglekļa minimālās cenas ETS sistēmā apvienojumā ar enerģijas nodokļu harmonizāciju. Tāpēc būtu nepieciešams racionalizēt ES politikas instrumentus un izvairīties no instrumentu pārklāšanās, jo tas kropļo investīciju signālus. EESK ir arī aicinājusi

⁽⁴⁾ <http://irena.org/newsroom/pressreleases/2018/Feb/EU-Doubling-Renewables-by-2030-Positive-for-Economy>

⁽⁵⁾ <http://www.energyunionchoices.eu/cleanersmartercheaper/>

Komisiju aktīvi atbalstīt pasaules mēroga sistēmu oglekļa cenām, lai Eiropas uzņēmumiem nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus eksporta tirgos un attiecībā uz importētajām precēm.

3. Piezīmes attiecībā uz trešo ziņojumu par Enerģētikas savienības stāvokli un turpmākajiem pasākumiem

3.1. Izveidot spēcīgu un demokrātisku pārvaldību Eiropas enerģētikas pārkārtošanai

3.1.1. EESK uzskata, ka Eiropas Savienībai un tās dalībvalstīm jāturpina demokratizēt enerģētikas politikas veidošanu, piemēram, veicinot, lai efektīvi tiktu izmantoti tādi instrumenti kā viedokļu aptauja un Eiropas pilsoņu iniciatīva, un valstu enerģētikas un klimata plānu izstrādē un īstenošanā nodrošinot sistemātisku sadarbību ar organizētu pilsonisko sabiedrību un tai nepieciešamos resursus.

3.1.2. EESK atzīst: lai nodrošinātu spēcīgu un demokrātisku Enerģētikas savienības pārvaldību, Eiropas Vides aģentūrā ir jāizveido "Eiropas Enerģētikas informācijas dienests", kas varētu: nodrošināt dalībvalstu sniegto datu kvalitāti; izveidot vienu punktu tādu visu datu iesniegšanai, kuri vajadzīgi Enerģētikas savienības progresa novērtēšanai; kopā ar ieinteresētajām personām izstrādāt prognozes dažādiem scenārijiem; nodrošināt atvērtā pirmkoda modeļus, lai testētu dažādas prognozes; un pārbaudīt saskaņotību starp dažādām prognozēm. Tās darbam vajadzētu būt brīvi pieejamam visiem lēmumu pieņēmējiem, uzņēmumiem un sabiedrībai.

3.1.3. Lai Eiropas uzņēmumiem, jo īpaši MVU, nodrošinātu stabilu un labvēlīgu uzņēmējdarbības vidi, Eiropas Savienībai un visām dalībvalstīm vajadzētu izstrādāt ilgtermiņa plānus enerģētikas jomā, lai sasniegtu oglekļa neitralitātes mērķi, par ko tās vienojās Parīzes nolīgumā. Šie plāni būtu jāizstrādā pēc iespējas iekļaujošākā veidā, un tie jāiekļauj 2030. gada un ilgtermiņa plānos, kas paredzēti Enerģētikas savienības pārvaldības regulā. Būtu jāizstrādā arī nozaru un reģionālās dekarbonizācijas stratēģijas, lai apzinātu uzņēmējdarbības un vietējās iespējas un prognozētu turpmāko darbvietu izveidi un zaudēšanu un tādējādi nodrošinātu netraucētu pāreju.

3.1.4. EESK atzinīgi vērtē iniciatīvas, kuru mērķis ir palīdzēt reģioniem un salām, kur ir augsts oglekļa dioksīda emisiju līmenis, pārkārtot savu enerģētiku. Tā aicina Eiropas Komisiju arī turpmāk atbalstīt reģionālas pieejas enerģētikas pārkārtošanā. Šajā saistībā Eiropas Komisijai vajadzētu visas dalībvalstis un reģionus iesaistīt pasākumos, kuru mērķis ir kopīgi apzināt katra Eiropas reģiona stiprās un vājās puses attiecībā uz enerģētikas pārkārtošanu. Šādas analīzes rezultāti būtu jāņem vērā to rūpniecības stratēģijās, kā arī tie palīdzētu paredzēt iespējamo ietekmi attiecībā uz darbvietu radīšanu, zaudēšanu un pāreidi saistībā ar pārkārtošanu.

3.1.5. EESK arī aicina Komisiju turpināt izstrādāt rādītājus, kas dod iespēju uzraudzīt enerģētikas pārkārtošanas ietekmi uz nozarēm, kuras saistītas ar enerģētiku, un to attīstību, un uzlabot sociālos rādītājus, tostarp ievācot detalizētākus datus un veidojot jaunus rādītājus, kas attiecas uz sabiedrību kopumā un pilsonisko sabiedrību, kā norādīts EESK atzinumos par šiem jautājumiem⁽⁶⁾.

3.2. Kopīgi izstrādāt "Sociālo paktu par enerģētikas pārkārtošanu, ko virza iedzīvotāji"

3.2.1. EESK uzskata, ka Eiropai ir vajadzīgs "Sociāls pakts par enerģētikas pārkārtošanu, ko virza iedzīvotāji" – par to jāvienojas Eiropas Savienībai, dalībvalstīm, reģioniem, pilsētām, sociālajiem partneriem un organizētās pilsoniskās sabiedrības dalībniekiem, lai nodrošinātu, ka pārkārtošanā neviens netiek atstāts novārtā. Tam jāklūst par Enerģētikas savienības sesto dimensiju un tam jāaptver visi sociālie aspekti, tostarp kvalitatīvu darbvietu radīšana, profesionālā apmācība, patērētāju izglītošana un apmācība, sociālā aizsardzība, īpaši plāni pārejas reģioniem, kur tiek zaudētas darbvietas, veselība un enerģētiskā nabadzība.

3.2.2. EESK uzskata: lai Enerģētikas savienību realizētu, ir vajadzīgs Eiropas Pielāgošanās enerģētikas pārejai fonds, lai atbalstītu darba ņēmējus, kas enerģētikas pārkārtošanas rezultātā varētu zaudēt darbu. Tas liecinātu par Eiropas vēlmi nodrošināt, ka enerģētikas pārkārtošanas procesā neviens netiek atstāts novārtā.

⁽⁶⁾ OV C 264, 20.7.2016., 117. lpp.; OV C 288, 31.8.2017., 100. lpp.

3.2.3. EESK uzskata, ka enerģētikas pārkārtošana paver iespēju izskaust enerģētisko nabadzību Eiropā un uzlabot dzīves kvalitāti, darbvietu radīšanu un sociālo iekļaušanu. Pamatojoties uz Eiropas Enerģētiskās nabadzības novērošanas centra secinājumiem, sadarbībā ar ieinteresētajām personām, tostarp patērētāju organizācijām, būtu jāizstrādā Eiropas rīcības plāns enerģētiskās nabadzības izskaušanai, lai nodrošinātu to, ka publiskie pasākumi aizvien vairāk ir vērsti uz enerģētiskās nabadzības pamatcēloņiem. Atzīmējot atzinumā “Tīru enerģiju ikvienam Eiropā”⁽⁷⁾ iekļautos secinājumus par to, ka enerģētiskā nabadzība ir saistīta ar ieguldījumu trūkumu un ka neaizsargātas mājsaimniecības īpaši saskaras ar šķēršļiem piekļuvē finansējumam, EESK uzsvēr nepieciešamību pakāpeniski pāriet no ietekmes mazināšanas pasākumiem uz preventīviem pasākumiem, piemēram, vecu ēku renovāciju, lai tās pārveidotu par zema enerģijas patēriņa ēkām. Šajā sakarā sociālie tarifi var būt tikai pagaidu risinājums, kas būtu pakāpeniski jāaizstāj ar tādiem mehānismiem kā enerģijas čeki vai subsīdijas ēku ievērojamai modernizācijai un elektrisko automašīnu iegādei.

3.2.4. Lai nodrošinātu iedzīvotāju virzītu enerģētikas pārkārtošanu un maksimālus sociālos un saimnieciskos ieguvumus sabiedrībai kopumā, ir būtiski atzīt un stiprināt iedzīvotāju un kopienu saikni ar vietējiem atjaunojamās enerģijas resursiem. Visi atbalsta mehānismi un enerģijas tirgus reformas jāveido tā, lai vietējām kopienām dotu iespēju aktīvi iesaistīties enerģijas ražošanā un tām nodrošinātu taisnīgu piekļuvi enerģijas tirgum. Aktīvi jāatbalsta tās dalībvalstis, kurām trūkst institucionālās spējas nodrošināt šādu aktīvu sabiedrības līdzdalību enerģētikas pārkārtošanā, jo īpaši, institucionālās spējas sniegt atbalstu un palīdzēt kopienu projektu īstenotājiem piekļūt ES finanšu mehānismiem.

3.2.5. EESK uzskata, ka Eiropas Komisijai, balstoties uz izmēģinājuma projektu *Erasmus Pro*, būtu jāizstrādā “Zaļā *Erasmus Pro*” programma, kā arī jāizstrādā citi projekti, kas var piesaistīt vairāk jauniešu augošajās enerģijas pārkārtošanas nozarēs, uzlabojot šādu darbvietu tēlu un darba apstākļus.

3.2.6. EESK atzinīgi vērtē Eiropas Komisijas tālejošo mērķi līdz 2030. gadam uz pusi samazināt tādu priekšlaicīgas nāves gadījumu skaitu, ko izraisa gaisa piesārņojums (Eiropā 2015. gadā bija 400 000 šādi priekšlaicīgas nāves gadījumi). EESK uzskata, ka Eiropas Savienībai un visām tās dalībvalstīm cīņa pret gaisa piesārņojumu būtu jānosaka par augsta līmeņa politisko prioritāti. Būtu jāstiprina reglamentējoši pasākumi, kuru mērķis ir samazināt transportlīdzekļu un spēkstaciju radīto piesārņojošo vielu emisijas gaisā, un jāievieš pasākumi, lai varētu pakāpeniski pārtraukt fosilā kurināmā izmantošanu transporta nozarē un enerģijas ražošanā.

3.2.7. EESK atzinīgi vērtē trešajā ziņojumā iekļautos uzlabojumus attiecībā uz informāciju par ES ieguldījumu instrumentu izmantošanu un to ietekmi uz sabiedrību, kopienām un MVU, bet atzīmē, ka ir jāuzlabo iespējas iedzīvotājiem un kopienu projektu īstenotājiem piekļūt pie šiem resursiem (piemēram, jāatbalsta finanšu platformas, jo īpaši dalībvalstīs, kur tādu nav).

3.2.8. EESK vēlētos uzsvērt secinājumus un ieteikumus, kas izriet no pētījuma “Ražojoši patērētāji Eiropas Enerģētikas savienībā”, kas ir viens no trešajam ziņojumam pievienotajiem dokumentiem, jo īpaši secinājumu, ka “Eiropas Savienībā nav saskaņota tiesiskā regulējuma attiecībā uz ražojošiem patērētājiem un dalībvalstis izmanto atšķirīgu pieeju”, un ieteikumu, ka “izstrādājot jēdziena “ražojoši patērētāji” kopīgu un visaptverošu definīciju, varētu veicināt virzību uz skaidru un stingru ES politiku un tiesisko regulējumu pašražojošu patērētāju atbalstam ...”⁽⁸⁾.

3.3. Transports

3.3.1. Saistībā ar enerģētikas pārkārtošanas elektrifikācijas aspektu ir jānodrošina pastiprināta politikas un juridiska saskaņotība starp tradicionāli nodalītiem enerģētikas nozares segmentiem. Palielināta mijiedarbība starp elektroenerģijas un transporta nozarēm jau ir realitāte, un EESK atzinīgi vērtē centienus nodrošināt saskaņotību starp tiesību aktu kopumu “Tīru enerģiju ikvienam Eiropā” un “Tras mobilitātes” tiesību aktu kopumu.

⁽⁷⁾ OV C 246, 28.7.2017., 64. lpp.

⁽⁸⁾ Pētījums Nr. JUST/2015/CONS/FW/COO6/0127

3.3.2. EESK secina, ka trešajā ziņojumā nav apsvērta atteikšanās no fosilās degvielas vieglo automašīnu pārdošanā un/vai to izmantošanā, par ko nesēn paziņoja vairākas dalībvalstis un pilsētas, piemēram, Nīderlande un Parīze. Incidenti, kas saistīti ar transportlīdzekļu emisiju skandālu, un ietekme uz klimata pārmaiņām, gaisa piesārņojumu, veselību un vidi liecina par nepieciešamību steidzami rīkoties. EESK uzskata, ka Eiropas Savienībai vajadzētu izveidot koordinētu sistēmu, kas ļautu pakāpeniski atteikties no dīzeļdegvielas un benzīna vieglajiem automobiļiem, lai novērstu to, ka nesaskaņoti un neparedzami lēmumi valsts un vietējā līmenī var nelabvēlīgi ietekmēt rūpniecības konkurētspēju un darbvietas un izkropļot vienoto tirgu.

3.3.3. Lai izvairītos no tā, ka cilvēki ar nelieliem ienākumiem tiek atstāti novārtā un viņiem jāturpina izmantot piesārņojoši transportlīdzekļi, kuri aizvien biežāk saskaras ar ierobežojumiem piekļuvē daudzām pilsētu teritorijām, būtu jāievieš ES tiesību akti un finanšu stimuli, lai nodrošinātu lētu modernizāciju vai esošo transportlīdzekļu dzinēju konversiju no fosilā kurināmā uz nulles emisiju tehnoloģijām. Īstenojot šādus pasākumus, varētu arī ievērojami samazināt resursu izmantošanu un sociālās izmaksas, kas saistītas ar pāreju no fosilo degvielu vieglajiem automobiļiem uz elektriskajiem transportlīdzekļiem, un varētu veicināt to, ka pārejas procesā tiek nodrošināta lielāka kohēzija starp reģioniem un dalībvalstīm ar zemāku un augstāku ienākumu līmeni.

3.3.4. EESK atzinīgi vērtē to, ka trešajā ziņojumā ir atzīts, ka akumulatori ir "stratēģiska daļa no (..) inovācijas prioritātēm", un to, ka šī tehnoloģija "kļūst par būtisku pamattehnoloģiju Enerģētikas savienības mērķu sasniegšanā". EESK atbalsta iniciatīvas, kuru mērķis ir nodrošināt "ievērojamu atbalstu akumulatoriem un akumulatoru elementu tehnoloģijai" un Eiropas Savienībai ievērojamo lomu globālajā tirgū.

3.4. *Infrastruktūras un ražošanas attīstība enerģētikas pārkārtošanas vajadzībām*

3.4.1. Enerģētikas pārkārtošana ievērojami ietekmē vairākas nozares: pirmkārt, pašus enerģijas ražotājus un enerģētikas nozari; otrkārt, nozares, kas enerģiju izmanto kā ražošanas faktoru, jo īpaši, energoietilpīgās nozares; un, treškārt, nozares, kuras piedāvā enerģētikas un klimata tehnoloģijas un risinājumus. Uzņēmumi saskaras gan ar riskiem, gan ieguvumiem, un ir svarīgi, lai ES palīdzētu nozarēm izmantot iespējas un risināt problēmas.

3.4.2. EESK atzīmē: trešajā ziņojumā nav norādīts, ka ASV paziņojums par izstāšanos no Parīzes nolīguma ir vēsturiska iespēja Eiropas uzņēmumiem, novatoriem, darba ņēmējiem un investoriem apliecināt pasaules līderpozīciju plaukstošajos tīras enerģijas tirgos. ES būtu jāpastiprina centieni visās tīras enerģijas jomās, sākot no energoefektivitātes līdz e-mobilitātei, lai nodrošinātu Eiropas uzņēmumiem stabilu iekšējo tirgu, kurā var droši ieviest inovācijas, kā arī nodrošinātu integrētu rūpniecības stratēģiju, kuras mērķis tīras enerģijas risinājumus eksportēt pārējai pasaulei.

3.4.3. EESK atkārtoti aicina Komisiju visaptveroši novērtēt pašreizējos mazoglekļa politikas instrumentus, lai pārliecinātos, ka tiek izmantoti piemēroti instrumenti mērķu sasniegšanai visefektīvākajā veidā labi regulētos tirgos. Būtu jāizvairās no nevajadzīga sloga un citiem šķēršļiem, piemēram, sarežģītiem rēķiniem, ar ko enerģijas patērētāji varētu radīt saskarties tirgus konkurences un pārredzamības trūkuma dēļ.

3.4.4. Trešajam ziņojumam pievienotais jaunais saraksts ar kopīgu interešu projektiem (KIP), kas ir tiesīgi pretendēt uz ES publiskajām subsīdijām, liecina, ka fosilā kurināmā projektu skaits ir samazinājies līdz 53 gāzes projektiem salīdzinājumā ar 77 projektiem iepriekšējā sarakstā. Tomēr daži analītiķi uzskata, ka tas ir tikai tāpēc, ka vairāki projekti ir sagrupēti un apvienoti, un ka jaunajā sarakstā ir aptuveni 90 gāzes projekti, tādējādi gāzes projektu skaits faktiski ir palielinājies. Ņemot vērā ievērojamos vides un ekonomiskos riskus, ko rada balasta aktīvu ieguldījumi fosilā kurināmā infrastruktūrā, pēc iespējas drīzāk būtu no jauna jāizvērtē šie projekti un kopēju interešu projekta statusa piešķiršana tiem.

3.5. *Energoapgādes drošība un Enerģētikas savienības ģeopolitiskā dimensija*

3.5.1. Kā norādīts pagājušā gada atzinumā, EESK iesaka energoapgādes drošību joprojām uzskatīt par būtisku Enerģētikas savienības mērķi. Svarīgi veicinoši faktori, kas jānodrošina, ir energoefektīva ekonomika un ilgtspējīga un uzticama lokalizēta infrastruktūra enerģijas ražošanai, pārvadei un uzglabāšanai, labi funkcionējošs enerģijas tirgus un tirdzniecības attiecības, kas pilnībā atbilst ES *acquis*. Energoapgādes drošības mērķi ir jādefinē precīzāk, apsverot ne tikai tādus aspektus kā enerģijas imports un vietējā ražošana, bet arī iespējas palielināt izturētspēju visā enerģētikas sistēmā, sociālā inovācija, pārmaiņas ieradumos un kiberdrošība.

3.5.2. Komiteja atzinīgi vērtē trešajā ziņojumā izklāstīto Enerģētikas savienības ārējo dimensiju, un piekrīt, ka “ES ārpolitikai un attīstības politikai ir svarīga nozīme pārejas uz tīru enerģiju un mazoglekļa ekonomiku atbalstīšanā visā pasaulē un ES enerģētiskās drošības un konkurētspējas stiprināšanā”. Diemžēl ir aizvien vairāk pierādījumu tam, ka dažas valstis un uzņēmumi, kas aktīvi importē fosilo kurināmo uz ES, izmanto normālai uzņēmējdarbībai nepiemērotu praksi, un dažkārt agresīvi meģina ietekmēt dalībvalstu enerģētikas un klimata politiku un citas ieinteresētās personas. Lai nodrošinātu uzticamu un demokrātisku vidi politikas debatēm par Enerģētikas savienības īstenošanu, šādas darbības ir sistemātiski jāpārtrauc, jāpublisko attiecīgā informācija un aktīvi jārikojas.

3.5.3. Ņemot vērā enerģētikas sistēmas digitalizāciju, ir jāveido modernizēta digitālā infrastruktūra, nosakot, ka kibernetikas stiprināšanas pasākumi ir svarīgs elements centienos nodrošināt energoapgādes drošību. Ņemot vērā mijiedarbību starp viedajiem elektrotīkliem un elektrotransportlīdzekļiem, elektroenerģijas infrastruktūra kļūs arī par transporta sistēmas pamatelementu. Šajā sakarā vēl lielāka nozīme būs savienotu enerģētikas un transporta nozaru kibernetikai un to digitālajai infrastruktūrai.

3.5.4. Eiropas Enerģētikas savienības sekmīga darbība ir atkarīga no spējas ievērot Eiropas tiesību aktus un nodrošināt, ka enerģētikas projekti Eiropā tiek īstenoti saskaņā ar Eiropas tiesību aktiem tirgus jomā. Tas jo īpaši attiecas uz ieguldījumu projektiem, kas potenciāli – un vairumā gadījumu – nepārprotami ir pretrunā Enerģētikas savienības mērķiem. Minētais rada politiskas un saimnieciskas bažas vairākās dalībvalstīs, kuras, šķiet, sekmē savas valsts sabiedrības uzticības mazināšanos tām vērtībām, pēc kurām attiecīgā sabiedrība vadījās virzībā uz pievienošanu Eiropas Savienībai. Tiesiskuma neievērošanu izmanto arī politiķi, kas nevēlas Eiropas integrāciju un min to kā vienu no piemēriem, lai uzsvērtu Savienības integrācijas trūkumus, un tas vēl vairāk grauj ES vienotību un integritāti. Tādēļ Komiteja stingri iesaka, ka tāds projekts kā *Nord Stream 2* un citi stratēģiski svarīgi projekti būtu izstrādājami saskaņā ar Enerģētikas savienības noteikumiem.

4. Pilsoniskās sabiedrības līdzdalība un EESK ieguldījums

4.1. EESK ir pārliecināta, ka 2018. gada kā Enerģētikas savienības “līdzdalības gada” panākumi ir izšķiroši svarīgi ne tikai demokrātisku apsvērumu dēļ, bet arī tādēļ, lai veicinātu enerģētikas pārkārtošanas efektivitāti. Eiropas enerģētikas sistēmas pārveide būs ātrāka, lētāka un demokrātiskāka, ja to virzīs iedzīvotāji, kas aizvien vairāk kļūst par aktīviem patērētājiem, ražojošiem patērētājiem, darba ņēmējiem, kolektīvo pakalpojumu izmantotājiem un kolektīvajiem finansētājiem. Mikrofinansējums, piemēram, izmantojot vietējos aizdevumus, un ieguldījumu veicināšana ir svarīgi, lai veicinātu demokratizāciju, plašu sociālo līdzdalību un enerģētikas pārkārtošanas sociālo ilgtspēju. Eiropas Savienībai būtu jācenšas no situācijas, kad enerģētikas politiku – pat valsts līmenī – ir virzījuši “dažu dalībnieku pieņemti lēmumi”, pāriet uz situāciju, kurā to efektīvi virza “visu rīcība”.

4.2. EESK atzinīgi vērtē trešajā ziņojumā izteikto aicinājumu iesaistīt visu sabiedrību. Joprojām nav skaidrs, kā Komisija to nodrošinās, jo nav reālu priekšlikumu, kā to izdarīt, un ziņojumā pat ir minēti ļoti problemātiski piemēri par “celmlaužiem” pārejā uz tīru enerģiju. EESK aicina Eiropas Komisiju aizvien vairāk iesaistīt lēmumu pieņēmējus un ieinteresētās personas un īpaši tikties ar valstu un reģionālajām ekonomikas un sociālo lietu padomēm un organizētu pilsonisku sabiedrību, lai kopīgi nodrošinātu tīru enerģiju visiem Eiropas iedzīvotājiem.

4.3. EESK pauž bažas par iedzīvotāju un kopienu sabiedriskās līdzdalības pakāpi leģislatīvu priekšlikumu izstrādē, ņemot vērā, ka pagājušajā gadā tika paziņotas un rīkotas plašas publiskas debates. Komiteja ierosina turpmākajos ziņojumos atspoguļot un skaidri norādīt, kādi uzlabojumi ir panākti Enerģētikas savienības politikā un praksē, pamatojoties uz publiskajām debatēm un sabiedrības līdzdalību.

4.4. Šajā sakarā EESK atbalsta nesen pieņemto Eiropas Parlamenta ziņojumu, kurā teikts, ka “dalībvalstīm būtu jāizveido pastāvīga daudzlīmeņu enerģētikas dialoga platforma, iesaistot tajā vietējās pārvaldes iestādes, pilsoniskās sabiedrības organizācijas, darījumu aprindas, investorus un citas attiecīgās ieinteresētās personas, lai apspriestu dažādas iespējas, kas paredzētas enerģētikas un klimata politikā”, atkārtoti uzsvērot, cik svarīgi ir iesaistīt šādā platformās arodbiedrības, patērētāju organizācijas un pilsoniskās sabiedrības organizācijas, kuras darbojas vides jomā, un nodrošināt vajadzīgos resursus to efektīvai līdzdalībai.

4.5. EESK vēlas aktīvi sniegt ieguldījumu, lai starp ES institūcijām, organizētu pilsonisko sabiedrību, vietējām un reģionālajām pašvaldībām un to iestādēm turpinātu attīstīt sinerģiju un sadarbību virzībā uz Enerģētikas savienības mērķu sasniegšanu. Tā kā vietējās un reģionālās pašvaldības darbojas tuvu sabiedrībai un tām ir zināšanas par attiecīgajiem konkrētajiem vietējiem apstākļiem, tām ir ļoti labas iespējas efektīvi pielāgot un īstenot enerģētikas politiku. Tās ir svarīgs lēmumu pieņemšanas līmenis tādās nozarēs kā transports, pilsētplānošana, ēkas un labklājība, un tāpēc tām ir ļoti svarīga nozīme koordinētos pasākumos, ko īsteno energoefektivitātes un atjaunojamo enerģijas resursu jomā.

4.6. EESK uzskata, ka būtiska nozīme ir sociālajām un humanitārajām zinātnēm, jo tās paver iespēju nodrošināt ekonomisko un politisko lēmumu pieņēmējiem, kā arī sabiedrībai piemērotus instrumentus, kuri ļauj izprast, kas nosaka galalietotāju, tostarp MVU un sabiedrības locekļu, izvēli enerģijas jomā. Tāpēc saistībā ar Enerģētikas savienību ir vajadzīga īpaša ES pētniecības un inovāciju programma laikposmam pēc 2020. gada, kurā ir pilnībā integrētas sociālās un humanitārās zinātnes, kā ierosināts Eiropas Komisijas ziņojumā, ko par pētniecības un inovācijas programmu ietekmes palielināšanu (Lamī ziņojums) izstrādājusi Augsta līmeņa neatkarīga ekspertu grupa.

Briselē, 2018. gada 19. aprīlī

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Luca JAHIER*

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko izveido satvaru ārvalstu tiešo ieguldījumu Eiropas Savienībā izvērtēšanai”

(COM(2017) 487 final – 2017/0224 (COD))

(2018/C 262/16)

Ziņotājs: **Christian BÄUMLER**

Līdzziņotājs: **Gintaras MORKIS**

Apspriešanās	Padome, 15.11.2017.
Juridiskais pamats	LESD 207. pants
Atbildīgā specializētā nodaļa	Ārējo attiecību specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sa- nāksmē	28.3.2018.
Pieņemts plenārsesijā	19.4.2018.
Plenārsesija Nr.	534
Balsojuma rezultāts	203/1/3
(par/pret/atturas)	

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja (EESK) uzsver, ka ārvalstu tiešie ieguldījumi ir svarīgs izaugsmes, darbvieta un inovācijas avots. Ārvalstu tiešajiem ieguldījumiem vienmēr ir bijusi būtiska loma Eiropas Savienības pozitīvā ekonomiskajā un sociālajā attīstībā. EESK atbalsta ieguldījumiem atvērtu vidi un atzinīgi vērtē ārvalstu tiešos ieguldījumus.

1.2. EESK norāda, ka ārvalstu ieguldījumi var būt ne tikai lietderīgi, bet arī radīt riskus un apdraudējumu valsts drošībai un sabiedriskajai kārtībai vienā vai vairākās dalībvalstīs.

1.3. EESK aicina ES atvērtību ārvalstu tiešajiem ieguldījumiem papildināt ar stabiliem un efektīviem politikas pasākumiem.

1.4. EESK atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko izveido satvaru ārvalstu tiešo ieguldījumu Eiropas Savienībā izvērtēšanai, taču norāda, ka problēmas apmērs vēl nav pilnībā zināms, jo, uzsākot likumdošanas procedūru, Komisija neanalizēja ieguldījumu plūsmas un to ietekmi.

1.5. Ieguldījumu, kas veikti valstu vai ES drošībai un sabiedriskajai kārtībai stratēģiski svarīgos uzņēmumos un objektos, izvērtēšana ir nepilnīga un nekoordinēta – dažās valstīs ir izvērtēšanas procedūra, bet citās tādas nav, tādēļ šajās valstīs ieguldījumi vispār netiek izvērtēti. ES līmeņa sistēmai ir jānovērš šis trūkums, jālikvidē atšķirības starp dalībvalstīm un jāgarantē valstu un Eiropas interešu aizsardzība.

1.6. Tādēļ būtu jānodrošina, ka dalībvalstis, kurās ir izveidotas procedūras ārvalstu tiešo ieguldījumu izvērtēšanai, un dalībvalstis, kurās šādu procedūru nav, var saņemt un sniegt vienlīdz ticamu informāciju, tostarp sagatavojot gada ziņojumus, kas tiek iesniegti Eiropas Komisijai, ja dalībvalstis vai Komisija konstatē, ka plānots vai jau veikts ārvalstu tiešais ieguldījums kādā dalībvalstī var ietekmēt tās drošību vai sabiedrisko kārtību.

1.7. EESK atzinīgi vērtē to, ka ierosinātajā regulā ir izklāstītas procesuālās pamatprasības attiecībā uz izvērtēšanas mehānismiem, piemēram, pārredzamība, nediskriminācija starp dažādām trešām valstīm un pārskatīšana tiesā, tādējādi palielinot gan ieguldījumu noteiktību, gan juridisko noteiktību.

1.8. EESK norāda, ka attiecībā uz ārvalstu tiešajiem ieguldījumiem Eiropas Savienībai ir ekskluzīva kompetence. Ja ES dalībvalstīs ir valsts līmeņa izvērtēšanas sistēmas, ir jāizveido juridiskais pamats šīm sistēmām, lai novērstu juridisko nenoteiktību.

1.9. EESK pauž bažas par to, ka Komisija ieguldījumu izvērtēšanas tiesības saglabā tikai attiecībā uz ieguldījumiem, kas var ietekmēt Savienības interešu projektus vai programmas. Ja ārvalstu tiešajiem ieguldījumiem ir pārrobežu ietekme visā ES vai vairākās tās teritorijas daļās, ES ir jāizmanto savas pilnvaras izvērtēt ieguldījumus.

1.10. Komisijas priekšlikumā nav pietiekami izskaidrota jēdzienu “drošība” un “sabiedriskā kārtība” nozīme. EESK norāda, ka ekonomikas nozarēs, kas var būt iesaistītas izvērtēšanā, valda neskaidrība par to, vai šie jēdzieni attiecas arī uz stratēģiskām nozarēm un svarīgām pamattehnoloģijām. EESK aicina Komisiju turpināt centienus, lai atrisinātu šo jautājumu.

1.11. EESK atbalsta kontaktpunktu obligātu izveidi dalībvalstīs un atbalsta ierosinājumu izveidot grupu ieguldījumu izvērtēšanas koordinācijai Eiropas Savienībā. Tomēr abu šo struktūru loma, pārstāvības līmenis un savstarpējā saistība nav pietiekami skaidra. Komisijai tas būtu jāprecizē.

1.12. EESK iesaka piemērotā veidā iesaistīt sociālos partnerus un pilsonisko sabiedrību.

1.13. EESK ierosina ieguldījumu izvērtēšanu attiecināt arī uz sensitīvām infrastruktūras daļām un iekārtām, kas pilda sociālas funkcijas. Runa ir par energoapgādi un ūdensapgādi, transportu, digitālo infrastruktūru, finanšu pakalpojumiem, finanšu tirgu un veselības aprūpes nozari.

1.14. EESK atbalsta ieguldījumu izvērtēšanas attiecināšanu arī uz svarīgām pamattehnoloģijām, ja ieguldītājus kontrolē trešās valsts valdība vai tie ir cieši saistīti ar to. EESK ierosina regulā paredzēt atsevišķu izvērtēšanas procedūru ārvalstu tiešajiem ieguldījumiem, ko veic trešo valstu valdības vai tām pietuvināti ieguldītāji.

1.15. EESK uzskata, ka izvērtēšanas process ir efektīvāks, ja to piemēro plānotiem ārvalstu tiešajiem ieguldījumiem, nevis jau īstenotiem tiešajiem ieguldījumiem, un aicina Komisiju šo ierosinājumu iekļaut regulas priekšlikumā. Komiteja pirmām kārtām iesaka veikt uzraudzību pēc ieguldījumu veikšanas.

1.16. EESK uzskata, ka ieguldījumu noteiktības labad būtu jānosaka termiņš gan jautājumam, vai notiks ieguldījumu izvērtēšana, gan izvērtēšanai kopumā.

1.17. EESK norāda, ka izvērtēšanas procesā ir jānodrošina uzņēmuma datu konfidencialitāte, lai neatturētu iespējamus ieguldītājus.

1.18. EESK iesaka ieguldījumu izvērtēšanā sadarboties ar ASV un citiem tirdzniecības partneriem, kā arī starptautiskā līmenī saskaņot noteikumus par ārvalstu tiešo ieguldījumu izvērtēšanu. Šajā saistībā paraugs varētu būt ASV Ārvalstu ieguldījumu komiteja (CFIUS).

1.19. Lai arī regulas priekšlikumā nav iekļauts jautājums par savstarpīgumu, EESK aicina Komisiju piemērot savstarpīguma principu visos gadījumos, kad ES risina sarunas ar trešām valstīm par ārvalstu tiešajiem ieguldījumiem, jo ir vairāk trešo valstu investoru, kuri pērk ES uzņēmumus un objektus, savukārt ES investori bieži saskaras ar šķēršļiem ieguldīt citās valstīs. Pirmām kārtām Komiteja aicina paātrināt sarunas par ieguldījumu nolīgumu ar Ķīnu.

2. Vispārīgas piezīmes

2.1. EESK principā atbalsta galvenos nostājas punktus, kas izklāstīti Eiropas Komisijas priekšlikumā regulai, ar ko izveido satvaru ārvalstu tiešo ieguldījumu Eiropas Savienībā izvērtēšanai, proti, ka Eiropas Savienība ir atvērta ārvalstu tiešajiem ieguldījumiem un ārvalstu tiešie ieguldījumi veicina ES izaugsmi, palielinot tās konkurētspēju, radot darbvietas, ienesot kapitālu, tehnoloģijas, jauninājumus un zinātību, kā arī atverot jaunus tirgus Savienības eksportam.

2.2. Tomēr bažas rada tas, ka ārvalstu ieguldītāji, it īpaši valstij piederoši uzņēmumi, stratēģisku apsvērumu dēļ iegādājas Eiropas uzņēmumus ar svarīgām pamattehnoloģijām un tiecas pārņemt stratēģiski svarīgas nozares, infrastruktūru, svarīgas nākotnes tehnoloģijas un citus aktīvus, kas ir būtiski dalībvalstu un visas ES drošībai.

2.3. Pēdējos desmit gados ieguldījumi no trešām valstīm Eiropas Savienībā ir ievērojami palielinājušies. Eiropas Komisijas paziņojumā "Ārvalstu tiešo ieguldījumu veicināšana, vienlaikus aizsargājot būtiskas intereses" ir ietverti statistikas dati, kas liecina – lielāko daļu ieguldījumu veic ASV, Kanāda un Šveice, kā arī Brazīlija, Ķīna un Krievija. 2008. gada finanšu krīzes laikā Ķīnas ieguldījumi ES valstīs palielinājās desmitkārtīgi! Ieguldījumi palielinājās no 2 miljardiem EUR 2009. gadā līdz gandrīz 20 miljardiem EUR 2015. gadā. 2016. gadā vien Ķīnas tiešie ieguldījumi Eiropas Savienībā veidoja 35 miljardus EUR. Tas ir par 77 % vairāk nekā 2015. gadā un par 1 500 % vairāk nekā 2010. gadā. Turpretī ES uzņēmumu ieguldījumi Ķīnā 2016. gadā samazinājās par 25 %.

2.4. Trīs dalībvalstis – Francija, Vācija un Itālija – 2017. gada februārī aicināja Eiropas Komisiju pārskatīt noteikumus par ārvalstu tiešajiem ieguldījumiem Eiropas Savienībā. Iemesls bija bažas par tehnoloģisko zināšanu aizplūšanu uz ārvalstīm, jo arvien vairāk trešo valstu ieguldītāju šo valstu stratēģisko mērķu dēļ iegādājas ES tehnoloģijas, turpretī ES ieguldītāji bieži saskaras ar šķēršļiem, kas kavē ieguldījumu veikšanu citās valstīs. Šīs trīs dalībvalstis norādīja, ka savstarpīguma princips būtu jāsauglabā, ja ES ieguldītājiem ir tikai ierobežota piekļuve trešo valstu tirgiem. Minētās trīs dalībvalstis aicināja Eiropas Komisiju izstrādāt Eiropas instrumentu ar mērķi novērst kaitējumu, ko rada vienpusēji stratēģiski tiešie ieguldījumi, kurus ārvalstu pircēji veic no drošības un rūpniecības politikas viedokļa sensitīvās jomās, un nodrošinātu savstarpīgumu. Ar valsts instrumentiem, kas pašlaik ir pieejami ES dalībvalstu līmenī, nepietiek, lai garantētu šādu aizsardzību.

2.5. Eiropas Parlaments 2017. gada 5. jūlija rezolūcijā aicināja Komisiju un dalībvalstis pārbaudīt ārvalstu tiešās investīcijas (ĀTI) no trešām valstīm ES stratēģiskajās rūpniecības nozarēs, infrastruktūrā un svarīgākajās nākotnes tehnoloģijās.

2.6. Eiropas Komisija ir iesniegusi priekšlikumu regulai, ar ko tiktu izveidots juridisks satvars trešo valstu tiešo ieguldījumu izvērtēšanai.

2.7. Eiropas Komisija ir nolēmusi šo priekšlikumu attiecināt tikai uz tādām jomām kā drošība un sabiedriskā kārtība, lai panāktu minimālo nepieciešamo vienošanos starp dalībvalstīm. Komisijas skaidrojumā teikts, ka tajās ietverti, piemēram, elektroniskie sakari, kiberdrošība, kritiskās infrastruktūras aizsardzība un rūpniecības konkurētspēja kiberdrošības produktu un pakalpojumu jomā.

2.8. Attiecīgajā kontekstā pat pašu jēdzienu "drošība" un "sabiedriskā kārtība" nozīme nav pietiekami skaidra, lai izvairītos no problēmām un atšķirīgas interpretācijas. EESK norāda, ka ekonomikas nozarēs, kas var būt iesaistītas izvērtēšanā, valda neskaidrība par to, vai šie jēdzieni attiecas arī uz stratēģiskām nozarēm un svarīgām pamattehnoloģijām. EESK aicina Komisiju turpināt centienus, lai atrisinātu šo jautājumu.

2.9. EESK pieņem zināšanai Eiropas Komisijas skaidro atziņu, ka ārvalstu tiešo ieguldījumu izvērtēšanas jomā jāsauglabā dalībvalstīm nepieciešamā elastība (sk. COM(2017) 494). Tas nozīmē, ka tikai dalībvalstis varētu pieņemt lēmumus par ārvalstu tiešajiem ieguldījumiem no trešām valstīm.

2.10. EESK vienmēr ir uzskatījusi, ka ES tirdzniecības un ieguldījumu politikai jābūt saskaņotai un savietojamai ar ekonomikas politiku un citām Savienības politikas jomām, tostarp tādām kā "vides aizsardzība, pienācīgas kvalitātes nodarbinātība, veselība un drošība darba vietā". Lai ES spētu saglabāt konkurētspēju laikā, kad ekonomikā notiek straujas pārmaiņas un pasaulē ievērojami mainās ekonomiskās ietekmes sadalījums, būtiska nozīme ir efektīvai ES ieguldījumu stratēģijai.

2.11. EESK norāda, ka ES ir viena no ārvalstu tiešajiem ieguldījumiem atvērtākajām tautsaimniecībām. Šādu ieguldījumu plūsma ES virzienā pastāvīgi pieaug. Tie arvien vairāk koncentrējas uz stratēģiski izraudzītām nozarēm un uzņēmumiem, kas ir lielāki par vidusmēru, un šos ieguldījumus arvien vairāk veic valsts uzņēmumi vai ieguldītāji, kuri ir cieši saistīti ar valdību.

2.12. Turpretī globālā līmenī, kā liecina Komisijas aplēses, ierobežojumi ārvalstu tiešajiem ieguldījumiem kopš 2016. gada palielinās. ES ieguldītājiem trešās valstīs bieži nav tādas pašas tiesības kā ieguldītājiem Eiropas Savienībā. EESK jau 2011. gadā pauda nožēlu, ka Komisija, izstrādājot paziņojumu "Ceļā uz visaptverošu Eiropas starptautisko ieguldījumu politiku", nav paudusi viedokli par stratēģiski svarīgu uzņēmumu pārņemšanu, un aicināja apsvērt iespēju nodrošināt savstarpīgumu.

2.13. EESK uzsver, ka trīs minētās dalībvalstis (kuras ierosināja izstrādāt Eiropas līmeņa instrumentu ieguldījumu izvērtēšanai) ir norādījušas, ka ir jāsaglabā savstarpīguma princips, ja ES ieguldītājiem tiek ierobežota piekļuve trešo valstu tirgiem. Regulas priekšlikumā savstarpīguma jautājums nav aplūkots. Tomēr attiecībā uz ārvalstu tiešajiem ieguldījumiem būtu jāpiemēro savstarpīguma princips visos gadījumos, kad ES risina sarunas ar trešām valstīm par ATI.

2.14. Ārvalstu ieguldījumi Eiropas Savienībā ir stratēģiski vērsti arī uz tādu Eiropas uzņēmumu iegādi, kuri izstrādā svarīgas pamattehnoloģijas vai uztur infrastruktūru, kas ir būtiska, lai pildītu īpaši svarīgas funkcijas sabiedrībā un ekonomikā. Šādu norišu kopums Eiropas iedzīvotājiem, uzņēmumiem un dalībvalstīm ir raisījis pamatotas bažas. Uz šīm bažām ir jāreaģē ar atbilstošiem pasākumiem, kas minēti Komisijas 2017. gada 10. maija Pārdomu dokumentā par globalizācijas iespēju izmantošanu un 2017. gada 13. septembra **runā par stāvokli Eiropas Savienībā**.

2.15. EESK aicina ES atvērtību ārvalstu tiešajiem ieguldījumiem papildināt ar stabiliem un efektīviem politikas pasākumiem.

2.16. EESK uzsver, ka dažas dalībvalstis jau sen ir atzinušas – ārvalstu ieguldījumi var būt ne tikai lietderīgi, bet arī radīt riskus un apdraudējumu valsts drošībai un sabiedriskajai kārtībai. Tas īpaši attiecas uz ieguldījumiem, kas ir vērsti uz stratēģiskas nozīmes uzņēmumiem un objektiem. Tādēļ šīs dalībvalstis ir izveidojušas valsts sistēmas ārvalstu ieguldījumu izvērtēšanai.

2.17. EESK norāda, ka valsts vai ES drošībai stratēģiski svarīgos uzņēmumos un objektos veikto ieguldījumu izvērtēšana ir sadrumstalota un nekoordinēta – dažās valstīs ir izvērtēšanas procedūra, bet citās nav, tādēļ šajās valstīs ieguldījumi vispār netiek izvērtēti. Ir skaidrs, ka šādos apstākļos nav nodrošināta ne dalībvalstu, ne pašas ES aizsardzība pret ieguldījumiem, kuru mērķis ir pārņemt svarīgus uzņēmumus un objektus, ja trešā valsts politisko un ekonomisko mērķu sasniegšanai plānojot mērķtiecīgi izmanto manipulācijas iespējas. Sistēmai, ko ieviesīs ES, ir jālikvidē atšķirības starp dalībvalstīm un jāgarantē valstu un Eiropas interešu aizsardzība.

2.18. EESK uzskata, ka Eiropas Komisijas ierosinātā ieguldījumu izvērtēšana ir pirmais solis pareizajā virzienā, taču tā neizpildīs visas šīs prasības. Šis priekšlikums pat nenosaka dalībvalstīm pienākumu ieviest savu ieguldījumu izvērtēšanas sistēmu.

2.19. EESK apzinās, ka Komisija ar izskatāmo regulu vēlas nodrošināt juridisko noteiktību tām dalībvalstīm, kuras ir izveidojušas valsts mehānismu ieguldījumu izvērtēšanai.

2.20. EESK atzinīgi vērtē to, ka ierosinātajā regulā ir izklāstītas būtiskās procesuālās prasības attiecībā uz izvērtēšanas mehānismiem, proti, pārredzamība, nediskriminācija starp dažādām trešām valstīm un pārskatīšana tiesā, tādējādi palielinot ieguldījumu noteiktību.

2.21. Lai arī regulas mērķis ir Eiropas Savienībā iegūt vairāk informācijas par ārvalstu tiešajiem ieguldījumiem un uzraudzīt to, kā dalībvalstis izmanto atlases mehānismus, praksē būs ļoti grūti nodrošināt saskaņotu īstenošanu ES līmenī. Tādēļ būtu jānodrošina, ka gan dalībvalstis, kurās ir procedūras ārvalstu tiešo ieguldījumu izvērtēšanai, gan dalībvalstis, kurās šādu procedūru nav, izplata un saņem vienlīdz uzticamu informāciju, tostarp sagatavojot gada ziņojumus, kas tiek iesniegti Eiropas Komisijai, ja dalībvalstis vai Komisija konstatē, ka plānoti vai jau īstenoti ārvalstu tiešie ieguldījumi kādā dalībvalstī var ietekmēt tās drošību vai sabiedrisko kārtību.

2.22. EESK atbalsta Komisijas ierosinājumu noteikt dalībvalstīm pienākumu izveidot kontaktpunktus, kā arī ierosinājumu izveidot koordinācijas grupu, kurā darbojas dalībvalstu pārstāvji. Tomēr abu šo struktūru loma, pārstāvības līmenis un savstarpējā saistība nav pietiekami skaidra. Komiteja iesaka piemērotā veidā iesaistīt sociālos partnerus un pilsonisko sabiedrību.

2.23. EESK pauž bažas par to, ka Komisija saglabā tiesības izvērtēt ieguldījumus tikai attiecībā uz ieguldījumiem, kas var ietekmēt Savienības interešu projektus vai programmas. Ja atbildība par ārvalstu tiešo ieguldījumu kontroli lielākoties gulstas uz dalībvalstīm, pastāv risks, ka ārvalstu ieguldītājs, kas vēlas pārņemt svarīgus uzņēmumus un objektus, var izvēlēties veikt ieguldījumu valstī, kura ir visneaizsargātākā pret šādiem ieguldījumiem, lai pēc tam, izmantojot iekšējo tirgu, piekļūtu valstīm ar augstāku ieguldījumu aizsardzības līmeni.

2.24. EESK norāda, ka attiecībā uz ārvalstu tiešajiem ieguldījumiem Eiropas Savienībai ir ekskluzīva kompetence, kas ietilpst Lisabonas līgumā noteiktajā ekskluzīvajā kompetencē attiecībā uz kopējo tirdzniecības politiku. Saskaņā ar LESD 207. pantu ārvalstu tiešie ieguldījumi ir daļa no ES kopējās tirdzniecības politikas. LESD 206. pantā ir noteikts, ka Savienība veicina "starptautiskās tirdzniecības un tiešo ārvalstu ieguldījumu ierobežojumu pakāpenisku atcelšanu".

2.25. EESK uzskata, ka Eiropas Savienībai ir jāizmanto sava kompetence ārvalstu tiešo ieguldījumu jomā, ja ieguldījumam ir pārrobežu ietekme uz visu ES vai tās teritorijas daļām. Komisijai ir jāspēj veikt gan ieguldījumu izvērtēšanu, gan pieņemt lēmumu, vai šie ieguldījumi ir pieļaujami. Dalībvalstīm ir jābūt saistošām tiesībām tikt uzklausiņām un, iesaistoties koordinācijas grupā, kas tiks izveidota, jāpiedalās lēmumu pieņemšanas procesos attiecībā uz ārvalstu tiešajiem ieguldījumiem.

2.26. EESK norāda, ka direktīvā par kritiskajām infrastruktūrām (EKI direktīvā) un direktīvā par tīklu un informācijas sistēmu drošību (Kiberdrošības direktīvā) ES ir definējusi sensitīvas nozares, kas attiecas uz būtiskām drošības interesēm. Kritiska infrastruktūra EKI direktīvas izpratnē ir objekti un sistēmas, kas ir būtiski, lai nodrošinātu svarīgu sociālu funkciju veikšanu, veselības aizsardzību, drošību un ekonomisko un sociālo labklājību. Kiberdrošības direktīva attiecas uz pakalpojumu sniedzējiem, kuri rada priekšnoteikumus kritiski svarīgām sociālām un ekonomiskām darbībām. Tas ietver enerģētiku, transportu, finanšu pakalpojumus un finanšu tirgu, kā arī veselības aprūpes sistēmu un ūdensapgādi.

2.27. EESK jau 2011. gadā ⁽¹⁾ uzsvēra, ka tādiem tirdzniecības partneriem kā Kanāda un ASV ir mehānismi ārvalstu tiešo ieguldījumu kontrolei un ka ieguldījumiem ir jābūt plašāk veidotas ES ārpolitikas daļai.

2.28. EESK norāda, ka ASV ir pieejams plašs un ļoti elastīgi piemērojams instrumentu klāsts ieguldījumu izvērtēšanai. Amerikas Savienotajās Valstīs ārvalstu ieguldījumu izvērtēšanu federālā līmenī veic starpministriju komiteja *CFIUS*. Minētā komiteja var apturēt vai aizliegt darījumu, kuru tā noraida, vai izvērīt tam nosacījumus. Tās galvenais uzdevums ir noskaidrot valsts drošības apdraudējumu, ko rada uzņēmumu apvienošanās un pārņemšana, kā rezultātā ASV uzņēmums

⁽¹⁾ EESK atzinums par starptautisko ieguldījumu politiku, ziņotājs: *Peel* (OV C 318, 29.10.2011., 150. lpp.).

varētu nonākt ārvalstu kontrolē. Valsts drošības apdraudējums tiek definēts kā ASV drošībai radīts kaitējums, ko izraisa kritiski svarīgu tehnoloģiju vai infrastruktūras daļu pārņemšana. CFIUS ar savu regulējumu pati nosaka kontroles noteikumus, kas tai dod iespēju pielāgot šo definīciju. Šāds ieguldījumu izvērtēšanas veids varētu izraisīt arī ES interesi.

2.29. Ķīna ārvalstu ieguldījumiem piemēro nozaru ierobežojumus. Ķīnas Nacionālā attīstības un reformu komisija (NDRC) un Ķīnas Tirdzniecības ministrija (MOFCOM) ir pieņēmušas ārvalstu ieguldījumu pārvaldības nozaru kataloga 2017. gada versiju. Tajā ir iekļauts valsts tā dēvētais “negatīvais saraksts” ar to nozaru uzskaitījumu, kurās ārvalstu ieguldījumi ir ierobežoti vai aizliegti. “Ierobežoti” nozīmē, ka vispirms ir vajadzīga MOFCOM atļauja. Šāda saraksta sastādīšana valdībai paver iespēju ieviest ierobežojumus un nosacījumus. Šajā negatīvajā sarakstā ir iekļautas gan politiski sensitīvas jomas, piemēram, drukātie plašsaziņas līdzekļi, gan visa autobūves nozare, uz kuru attiecas īpašs noteikums par kopuzņēmumiem. Nozarēm, kurās nepiemēro ierobežojumus, valdība prasa ārvalstu ieguldījumu projektus tikai reģistrēt.

2.30. EESK norāda, ka Ķīna savā stratēģijā *Made in China 2025* norāda svarīgākās nozares: nākamās paaudzes informācijas tehnoloģijas, augstākās klases digitāli vadāmi darbgaldi un robotika, aviācijas un aeronautikas aprīkojums, jūras inženierijas aprīkojums un augsto tehnoloģiju jūras kuģu būve, augsto tehnoloģiju aprīkojums dzelzceļa transportam, energoefektīvi automobiļi un jauno energoavotu automobiļi, elektroiekārtas, lauksaimniecības tehnika un aprīkojums, jauni materiāli, biomedicīna un augstākās klases medicīnas ierīces. Ir sagaidāms, ka šajās nozarēs pastiprināsies Eiropas uzņēmumu pārņemšana.

2.31. EESK norāda, ka iebildumi pret ārvalstu tiešajiem ieguldījumiem pastāv ne tikai saistībā ar Ķīnu. Krievijas ieguldījumi, jo īpaši enerģētikas nozarē, attiecīgajās valstīs rada bažas par iespējamo atkarību šajā stratēģiski svarīgajā nozarē.

2.32. EESK uzskata, ka ierosinātās ieguldījumu izvērtēšanas sistēmas darbības joma ir pārāk ierobežota, un ierosina ieguldījumu kontroli attiecināt arī uz stratēģiski svarīgām nozarēm, jo īpaši svarīgām pamattehnoloģijām. Nosakot šīs stratēģiski svarīgās nozares, būtu jāņem vērā stratēģija *Made in China 2025*.

2.33. EESK uzskata, ka šāda ieguldījumu izvērtēšana, kas attiecas arī uz stratēģiski svarīgām pamattehnoloģijām, atbilst Pasaules Tirdzniecības organizācijas noteikumiem. ES ir īstenojusi Nolīgumu par subsīdijām un kompensācijas pasākumiem (*Agreement on Subsidies and Countervailing Measures – ASCM*). Tādējādi ir iespējams noraidīt ārvalstu tiešos ieguldījumus, ja tie skar svarīgas drošības intereses. EESK uzskata, ka svarīgas drošības intereses tiek skartas tad, ja ir runa par sabiedrības vērtību saglabāšanu. Ārvalstu tiešos ieguldījumus var ierobežot vairāk, ja ieguldītāju kontrolē kādas valsts valdība vai ieguldītājs ir ar to cieši saistīts.

2.34. EESK piekrīt Komisijai, ka izvērtēšanas procesā būtu jāņem vērā tas, vai ārvalstu ieguldītāju kontrolē kādas trešās valsts valdība, tostarp ar ievērojamiem finanšu līdzekļiem. EESK ierosina regulā paredzēt atsevišķu izvērtēšanas procedūru ārvalstu tiešajiem ieguldījumiem, ko veic trešo valstu valdības vai tām pietuvināti ieguldītāji.

2.35. EESK uzskata, ka izvērtēšanas process ir efektīvāks, ja to piemēro plānotiem ārvalstu tiešajiem ieguldījumiem, nevis jau īstenotiem tiešajiem ieguldījumiem, un aicina Komisiju šo ierosinājumu iekļaut regulas priekšlikumā. Komiteja pirmām kārtām iesaka veikt uzraudzību pēc ieguldījumu veikšanas.

2.36. EESK atzinīgi vērtē Komisijas ierosināto regulu, taču ir acīmredzams, ka nav pilnībā zināms problēmas apmērs. Uzsākot likumdošanas procedūru, Komisija neanalizēja ieguldījumu plūsmas un to ietekmi; ieguldījumu plūsmu analīze tika sākta vēlāk.

3. Īpašas piezīmes

3.1. EESK iesaka sadarboties ar ASV un citiem tirdzniecības partneriem. Ārvalstu tiešo ieguldījumu izvērtēšanas noteikumu starptautiska saskaņošana ierobežotu konfliktus un veicinātu ieguldījumu noteiktību. Ir vismaz jācenšas veidot dialogu ar tādām valstīm kā Ķīna par to iekšējo un starptautisko ieguldījumu politiku. Mērķim vajadzētu būt tādiem ieguldījumu un tirdzniecības nolīgumiem, kuru pamatā ir ES standarti un savstarpīguma princips. Pirmām kārtām Komiteja aicina paātrināt sarunas par ieguldījumu nolīgumu ar Ķīnu.

3.2. Notiekošās izvērtēšanas ilgums varētu kļūt par būtisku šķērslī potenciālajiem ieguldītājiem un kopumā nelabvēlīgi ietekmēt valsts konkurētspēju. Lai mazinātu šo nelabvēlīgo ietekmi, ES ieguldījumu izvērtēšanas ilgumam nevajadzētu būt lielākam par valstu procedūrās noteikto ilgumu.

3.3. Lai neradītu papildu administratīvo slogu, jāapsver, vai ir jānosaka minimālā ieguldījumu summa, kuru pārsniedzot nepieciešama izvērtēšana. Jāņem vērā, ka arī jaunuzņēmumu dibināšanai var būt ievērojama nozīme svarīgu pamattehnoloģiju jomā.

3.4. Lai arī regulas mērķis ir iegūt vairāk informācijas par ārvalstu tiešajiem ieguldījumiem ES un uzraudzīt, kā dalībvalstis izmanto izvērtēšanas mehānismus, praksē būs ļoti grūti nodrošināt saskaņotu īstenošanu ES līmenī. Tas ir tādēļ, ka pastāv atšķirības starp dalībvalstīm, kurās ir mehānismi ārvalstu tiešo ieguldījumu izvērtēšanai, un dalībvalstīm, kurās tādu nav. Sistēma nedrīkst radīt nevienlīdzīgas tiesības un pienākumus attiecībā uz valstu sadarbību un sadarbību ar Eiropas Komisiju informācijas apmaiņas jomā gadījumos, kad daži plānotie vai jau īstenotie ārvalstu ieguldījumi varētu ietekmēt drošību vai sabiedrisko kārtību.

3.5. Regula nenosaka dalībvalstīm pienākumu pienācīgi ņemt vērā komentārus, ko tās saņem no citām dalībvalstīm. Tas pats attiecas uz Komisijas atzinumiem attiecībā uz dalībvalsti, kura nav varējusi pilnībā ievērot šo Komisijas atzinumu. Šādos gadījumos ir nepieciešams sīkāks paskaidrojums. Nav skaidrs, kādas sekas (ja tādas vispār ir) gaidāmas, ja Komisija dalībvalsts paskaidrojumu uzskata par neatbilstīgu.

3.6. Turpmāk, izstrādājot ieguldījumu izvērtēšanas instrumentu, būtu – vismaz – jāņem vērā papildu faktori, kas var ietekmēt drošību un sabiedrisko kārtību: prakse, kas kropļo godīgu tirdzniecību, konkurences ierobežošana, ieguldījumu pārredzamības trūkums. Ieguldījumu un tirdzniecības politikai jābūt daļai no ES rūpniecības politikas.

Briselē, 2018. gada 19. aprīlī

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Luca JAHIER*

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “ES rīcības plāns 2017.–2019. gadam. Vīriešu un sievietes darba samaksas atšķirības likvidēšana”

(COM(2017) 678 final)

(2018/C 262/17)

Ziņotāja: **Anne DEMELENNE**

Lidzziņotāja: **Vladimíra DRBALOVÁ**

Apspriešanās	Eiropas Komisija, 13.12.2017.
Juridiskais pamats	Līguma par Eiropas Savienības darbību 304. pants
Atbildīgā specializētā nodaļa	Nodarbinātības, sociālo lietu un pilsoniskuma specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sa- nāksmē	27.3.2018.
Pieņemts plenārsesijā	19.4.2018.
Plenārsesija Nr.	534
Balsojuma rezultāts	194/3/4
(par/pre/atturas)	

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. EESK kopumā ir gandarīta par Eiropas Komisijas centieniem pārvarēt joprojām vērojamo sievietes un vīriešu darba samaksas atšķirību, izskatāmajā rīcības plānā ierosinot plašu un saskaņotu pasākumu kopumu. Tomēr Komiteja uzskata, ka katrs no astoņiem darbības virzieniem būtu jāapskata plašāk.

1.2. EESK iesaka izglītības un mācību sistēmās galveno uzmanību pievērst kultūras tradīcijām un stereotipiem, kas ietekmē karjeras izvēli. Komiteja arī iesaka dziļāk pētīt segregācijas iemeslus darba tirgū un noteikt stingrākus pasākumus tās novēršanai.

1.3. EESK piekrīt Komisijas priekšlikumam par darba samaksas caurskatāmību un darba samaksas revīzijām nozarēs un uzņēmumos ar mērķi veicināt individualizētu [statistikas] datu vākšanu un atbilstīgu rīcības plānu izstrādi. Eiropas pusgads ir efektīvs līdzeklis, ar ko mudināt dalībvalstis nekavējoties veikt nepieciešamos pasākumus un izveidot stabili infrastruktūru, kas nodrošinātu pieejamas un cenas ziņā pieņemamas bērnu aprūpes un ilgtermiņa veselības aprūpes struktūras.

1.4. EESK iesaka turpināt darbu, lai sasniegtu stratēģijas “Eiropa 2020” mērķi – līdz 75 % paaugstināt sievietes un vīriešu nodarbinātības līmeni, vēlams uz pilnu slodzi.

1.5. EESK ir gandarīta, ka Komisija atzinusi sociālo partneru svarīgo lomu šajā procesā, jo tie ir nozīmīgi darba tirgus dalībnieki. Komiteja uzsver gan pilsoniskās sabiedrības organizāciju ieguldījumu, gan partnerības principus, kuru pamatā ir skaidri definēti pienākumi.

1.6. EESK pauž gandarījumu, ka Komisija piešķirusi finanšu līdzekļus dažādiem projektiem, taču uzsver, ka daudzgadu finanšu shēmā ir nepieciešami papildu līdzekļi visu rīcības plānā paredzēto pasākumu īstenošanai, piemēram, finansējums bērnu aprūpes un veselības aprūpes infrastruktūrai, lai šādas struktūras neradītu apgrūtinājumu dalībvalstīm (tātad ievērojot “zelta likumu”).

2. Ievads

2.1. Kopš 1957. gada vienādas darba samaksas princips ir ierakstīts ES līgumos. Ja tiks noteikta vienāda darba samaksa un tādējādi veicinātas sieviešu tiesības, ieguvēji būs visi, jo tas nozīmē virzību uz taisnīgu un vienlīdzīgu sabiedrību, no kuras labumu gūst visi ⁽¹⁾. Cīņa par sieviešu tiesībām priekšplānā izvirzīja sieviešu un vīriešu nevienlīdzības problēmas, un tādēļ likumdevējam (visos pārvaldes līmeņos) nācās veikt pasākumus šajā jomā. Tomēr šī nevienlīdzība joprojām vērojama dažādās sociālajās attiecībās, ģimenē, skolā, sabiedrībā, politikā un darba vidē.

2.2. Likvidēt nepamatotas atšķirības sieviešu un vīriešu darba samaksā joprojām ir svarīgs uzdevums. ES, dalībvalstis un sociālie partneri tiek aicināti ar pilsoniskās sabiedrības palīdzību saskaņot savas darbības mērķtiecīgā pieejā un īstenot gan leģislatīvus, gan neleģislatīvus pasākumus, kuru mērķis ir stratēģijas "Eiropa 2020" īstenošanas ietvaros gan valsts, gan ES līmenī vienlaicīgi novērst daudzos cēloņus sieviešu un vīriešu darba samaksas nevienlīdzībai.

2.3. Vīriešu un sieviešu darba samaksas atšķirība ir mazāka valstīs, kurās vispārējā vienlīdzība ir augstāka, kā arī valstīs, kurās darba koplīgumi tiek plaši piemēroti. Tiek lēsts, ka sociālā dialoga "tvērums" palielināšana par 1 % samazina vīriešu un sieviešu darba samaksas atšķirību par 0,16 %, un, jo augstāks ir algu veidošanas koordinācijas līmenis, jo vienlīdzīgāka būs darba samaksas sadale ⁽²⁾.

3. Konteksts skaitļos

3.1. Ņemot vērā sieviešu un vīriešu darba samaksas atšķirības, ES sievietes joprojām pelna vidēji par 16,3 % mazāk nekā vīrieši. Šīs parādības cēloņu un seku izpratne ir pirmais solis ceļā uz sieviešu un vīriešu darba samaksas atšķirības likvidēšanu. Turpmāk aprakstītie faktori ir daļa no problēmas, no vienas puses, un daļa no risinājuma, no otras puses.

3.2. Nodarbinātības līmenis: stratēģijā "Eiropa 2020" ir izvirzīts mērķis līdz 2020. gadam sasniegt 75 % nodarbināto sieviešu un vīriešu īpatsvaru. Tomēr 2014. gadā vispārējais nodarbinātības līmenis ES bija 64,9 % ar īpaši zemu sieviešu nodarbinātības līmeni (59,6 % salīdzinājumā ar 70,1 % vīriešiem vecumā no 20 līdz 64 gadiem). Sieviešu līdzdalība kļūst izšķiroša, un darba tirgū jāveic būtiski pielāgojumi, kas nodrošinātu tirgus pieejamību sievietēm. Eurofound ziņojumā par dzimumu nodarbinātības atšķirībām tiek lēsts, ka šīs atšķirības Eiropas Savienībai izmaksā aptuveni 370 miljardu euro gadā jeb 2,8 % no Savienības IKP.

3.3. Nepilns darba laiks: 2015. gadā aptuveni 8 no 10 ES nodarbinātām personām strādāja pilnu darba laiku un 2 no 10 – nepilnu darba laiku. No šiem 44,7 miljoniem darba ņēmēju, kas strādā nepilnu darba laiku, 10 miljoni atradās nepietiekamas nodarbinātības situācijā, un tas nozīmē, ka viņi vēlējas strādāt ilgākas darba stundas. Šis skaitlis veido vairāk nekā vienu piekto daļu (22,4 %) no visiem nepilnu darba laiku strādājošajiem un 4,6 % no kopējās nodarbinātības Eiropas Savienībā. Divas trešdaļas no šiem nepilnu darba laiku strādājošajiem, kas ir nepietiekami nodarbināti, bija sievietes (66 %). Šī situācija negatīvi ietekmē apmācības iespējas, karjeras virzību, bezdarbnieka pabalstu un tiesības uz pensiju.

3.4. Dzimumu līdzsvars vadošos amatos: saskaņā ar 2017. gada dzimumu līdztiesības indeksu, ko publicēja Eiropas Dzimumu līdztiesības institūts (EIGE), astoņās jomās, kuras novērtēja indekss, plaša starp vīriešu un sieviešu pārstāvību politisko, sociālo un ekonomisko lēmumu pieņemšanā liecina par viszemāko līdztiesības rādītāju. Tomēr, ja uzmanība tiek konkrēti pievērsta ekonomikas jomai, 2013. gada un 2017. gada indeksi kopā norāda uz pakāpenisku sieviešu skaita pieaugumu valdēs no 9 % līdz 21 % laikposmā no 2003. līdz 2015. gadam. Tas vērojams dalībvalstīs, kas pieņēmušas saistošus tiesību aktus, piemēram, Francijā un Nīderlandē. Šis aplēses attiecas tikai uz lieliem uzņēmumiem, kas kotējas biržā.

3.5. Lai gan mazie, mikro- un vidējie uzņēmumi (MVU) ir lielākie darba devēji kontinentā (2014. gadā tie veidoja 99,8 % no visiem uzņēmumiem ES 28 dalībvalstīs un nodarbināja gandrīz 90 miljonus cilvēku, t. i., 67 % no kopējā nodarbināto skaita), rādītāji un politikas pasākumi ir vērsti uz vislielāko uzņēmumu valdēm. Lai gan likumdošanas pasākumi, kas īstenoti pēdējos desmit gados, ir devuši vērā ņemamus rezultātus, vēl ir vajadzīgi papildu centieni. Dalībvalstu rīcībā ir dažādi līdzekļi: brīvprātīgas pieejas, kvotas, sankcijas utt.

⁽¹⁾ Lai gūtu vispusīgu priekšstatu, skatīt 2017. gada ziņojumu par dzimumu nevienlīdzību pasaulē <https://www.weforum.org/reports/the-global-gender-gap-report-2017>.

⁽²⁾ Rezolūcija "Darba koplīguma slēgšanas sarunas: jaudīgs instruments, ar ko novērst darba samaksas dzimumšķirtni", ko Eiropas Arodbiedrību konfederācijas (EAK) izpildkomiteja pieņēma 2015. gada 17. un 18. jūnija sanāksmē.

3.6. Krīzes un dažās dalībvalstīs budžeta reformu ietvaros īstenoto taupības pasākumu dēļ ir samazinājušies līdzekļi un ieguldījumi sociālajā un publiskajā infrastruktūrā. Nav veikts neviens ietekmes novērtējums sadalījumā pa dzimumiem, kaut arī piekļuve infrastruktūrai ir kļuvusi grūtāka. Tomēr mātes nabadzībai ir tieša saikne ar bērna nabadzības un sociālās atstumtības risku. Turklāt pašlaik jākonstatē, ka Eiropas Savienībā 2015. gadā pensijas apmērs vīriešiem un sievietēm atšķiras par 38 %⁽³⁾, un tas nozīmē, ka daudz vairāk sieviešu vecumdienās ir pakļautas nabadzības riskam.

3.7. Dzimumu segregācija profesijās un nozarēs: Komisija uzskata, ka dzimumu segregācija nozarēs ir viens no galvenajiem cēloņiem atšķirībām sieviešu un vīriešu darba samaksā. Dažās nozarēs un darbvietās joprojām pārsvarā strādā vai nu vīrieši, vai nu sievietes; mazāk sieviešu izvēlas strādāt tādās labāk atalgotās nozarēs kā būvniecība, rūpniecība, transports, zinātne un informācijas un komunikācijas tehnoloģijas (IKT). "Lielāka sieviešu skaita piesaistīšana zinātnes, tehnoloģiju, inženierijas un matemātikas (STEM) nozarē veicinātu ES IKP pieaugumu uz vienu iedzīvotāju 2,2–3,0 % apmērā 2050. gadā"⁽⁴⁾. Komisija arī norāda, ka vīrieši savukārt reti iekļaujas Eiropas sabiedrības un ekonomikas nākotnei svarīgās nozarēs, piemēram, izglītībā, aprūpē un veselības aprūpes profesijās.

3.8. Rīcības plānā norādīts, ka sievietes pamet darba tirgu, lai rūpētos par bērniem un/vai ģimenes locekļiem, un, ja viņas pilnībā neaiziet no darba tirgus, viņas bieži pieņem zemākas kvalifikācijas amata vietas, lai savu atgriešanos darbā salāgotu ar saviem pienākumiem pret ģimeni⁽⁵⁾. Barcelonas mērķos, kas vēl joprojām nav sasniegti, ir skats jautājums par to, ka sieviešu dalību darba tirgū negatīvi ietekmē tādu bērnu aprūpes iestāžu trūkums, kas būtu kvalitatīvas, cenas ziņā pieejamas un ar ilgāku darba laiku.

3.9. Īpaša uzmanība jāpievērš darba algas ietekmei uz atsevišķām neaizsargātām iedzīvotāju grupām (viena vecāka ģimenēm, kurās ģimenes galva ir sieviete, mazkvalificētām, migrantu izcelsmes sievietēm, sievietēm ar invaliditāti utt.).

4. Ierosinātais rīcības plāns

4.1. Rīcības plāns, ko nesē ierosināja Komisija, nosaka saskaņotu pasākumu kopumu, kas paredzēts, lai novērstu atšķirības sieviešu un vīriešu darba samaksā, ņemot vērā visus iespējamus aspektus, nevis izolēti skatot kādu atsevišķu faktoru vai iemeslu. Šie pasākumi būs savstarpēji pastiprinoši. EESK atbalsta rīcības plānu, bet iesaka Komisijai nodrošināt, ka tiek novērtēti jau ierosinātie pašreizējie pasākumi un vajadzības gadījumā tie tiek īstenoti, izmantojot Eiropas pusgadu.

4.2. Tika noteikti šādi astoņi galvenie darbības virzieni:

- 1) principa par vienādu atalgojumu vīriešiem un sievietēm piemērošanas uzlabošana;
- 2) cīņa pret segregāciju profesijās un nozarēs (horizontālā segregācija);
- 3) "stikla griestu" sašķelšana (vertikālā segregācija);
- 4) ģimenes pienākumu negatīvās ietekmes novēršana;
- 5) pienācīga sieviešu prasmju, centienu un atbildības novērtēšana;
- 6) cīņa par atklātību: nevienlīdzības un stereotipu atklāšana;
- 7) brīdināšana un informēšana par vīriešu un sieviešu darba samaksas atšķirību;
- 8) partnerību uzlabošana, lai novērstu vīriešu un sieviešu darba samaksas atšķirību.

Lai minētās darbības būtu efektīvas, būs nepieciešama sinerģija starp pasākumiem, kurus īsteno galvenie dalībnieki ES, dalībvalstu un uzņēmumu līmenī.

⁽³⁾ 2017. gada vienotais nodarbinātības ziņojums (*Joint Employment Report 2017*).

⁽⁴⁾ COM(2017) 678 final.

⁽⁵⁾ OV C 129, 11.4.2018., 44. lpp.

4.3. EESK konstatē, ka lielākā daļa ierosināto pasākumu vīriešu un sieviešu līdztiesības veicināšanai ir atbilstīgi, un uzskata, ka šis vērienīgais rīcības plāns būs efektīvs, ja tas balstīsies uz kopīgu izpratni par faktoriem, kas rada sieviešu un vīriešu darba samaksas atšķirību. Šajā ziņā ir svarīgi *Eurostat* līmenī apkopot statistikas datus, kuru pamatā jābūt individualizētiem datiem, nevis mājsaimniecības datiem, kuri var slēpt sieviešu nabadzību. Plāna īstenošanā aktīvi jāiesaistās visiem publiskā un privātā sektora dalībniekiem visos līmeņos: vietējām pašvaldībām, ES iestādēm, dalībvalstīm, sociālajiem partneriem, publiskā un privātā sektora uzņēmumiem, izglītības iestādēm, pilsoniskās sabiedrības organizācijām u.c.

4.4. EESK atgādina dalībvalstīm par nepieciešamību ieguldīt nediskriminējošās un iekļaujošās izglītības sistēmās. Ir jāpalielina dzimumu līdzsvars attiecībā uz iespēju studēt perspektīvos priekšmetus, piemēram, zinātnes, tehnoloģijas – to skaitā IKT –, inženierzinātnes un matemātiku (*STEM*), kas jauniešiem ļautu atrast darbu perspektīvākās un labāk apmaksātās nozarēs. Turklāt būtu jānodrošina, ka visā karjeras laikā sievietes var piedalīties papildu apmācībā (izmantojot jaunās tehnoloģijas, piemēram, tālmācību), jo tas ir lielisks pamats karjeras virzībai un lielākai darba samaksai. Lai risinātu demogrāfiskās problēmas, neradot nelabvēlīgu situāciju sievietēm, būtu vēlams veicināt tādu pašu dzimumu līdzsvaru sociālajās nozarēs, kurās sievietes ir vairāk pārstāvētas.

4.5. EESK aicina Komisiju palielināt uzņēmumu izpratni (tostarp arī pašu uzņēmumu interesēs) par problēmjaudājumu saistībā ar vienādu samaksu sievietēm un vīriešiem, proti, uzlabot piekļuvi darbaspēkam, ko veido sievietes, ņemot vērā demogrāfisko pārmaiņu izaicinājumus un pieaugošo prasmju trūkumu.

4.6. EESK kopumā uzskata, ka uzņēmumiem būtu jādara vairāk, lai novērstu ar kultūru saistītos cēloņus un ilggadējos stereotipus, kas joprojām veicina vīriešu un sieviešu darba samaksas atšķirības. Komisijai būtu jānodrošina, ka tiek novērtēti īstenotie pasākumi un pastiprināti pašreizējie pasākumi.

5. Sociālo partneru un pilsoniskās sabiedrības organizāciju būtiskā loma

5.1. Sociālajiem partneriem ļoti rūp sievietes un vīriešu līdztiesības īstenošana un ar to saistīto problēmu risināšana.

5.2. Eiropas sociālo partneru 2005. gadā parakstītajā darbību satvarā dzimumu līdztiesības jomā jau norādīts, kā risināt vīriešu un sieviešu algu atšķirības jautājumu: jāizmanto pašreizējie praktiskie instrumenti un jāizstrādā skaidri un atjaunināti statistikas rādītāji nozares/valsts līmenī, kuri ļautu sociālajiem partneriem analizēt un izprast darba samaksas atšķirību sarežģītos cēloņus; jāgādā, lai darba samaksas shēmas – tostarp darbvieta un darba algas novērtēšanas sistēmas (attiecībā uz bruto darba algu, nevis darba samaksu stundā) – būtu pārredzamas un dzimumneitrālas, vienlaikus uzmanību pievēršot to iespējamajai diskriminējošai ietekmei.

5.3. Reaģējot uz darba devēju bažām par papildu administratīvo slogu, vajadzēs paredzēt pienācīgus atbalsta pasākumus uzņēmumiem. Par vienādu darba samaksu ir atbildīgas gan arodbiedrības, gan darba devēji. Līdztiesības veicināšanas iniciatīvas, protams, ir jāīsteno izglītības, darba tirgus, bērnu aprūpes iestāžu jomā utt. Taču arī darba samaksas caurskatāmība ir viens no risinājumiem, jo darba samaksas caurskatāmība un tās revīzija ir procesa neatņemama sastāvdaļa. Uzņēmumi sāk uzņemties saistības apkarot jebkāda veida diskrimināciju darba vietā, un jau risina šīs problēmas, lai nodrošinātu dzimumneitrālas darba samaksas sistēmas atbilstīgi valstu darba attiecību sistēmu daudzveidībai. Ir svarīgi, lai visas ieinteresētās personas rīkotos, lai likvidētu sieviešu un vīriešu darba samaksas atšķirību un skaidrotu tās faktiskos cēloņus, kā arī piemērotu saskaņotāku, uz faktiem balstītu pieeju un kļiedētu iespējamos maldīgos priekšstatus.

5.4. Arodbiedrības atzīst, ka dzimumu līdztiesību veicinošs tiesiskais regulējums var būt nozīmīgs stimuls šajās sarunās, jo īpaši, lai pārliecinātu darba devējus par ekonomiskā un sociālā aspekta nozīmi sarunās par līdztiesību. Šajā saistībā Eiropas Arodbiedrību konfederācijas veiktajā apsekojumā konstatēts, ka vienošanās par darba samaksu, kuru mērķis ir mazināt vīriešu un sieviešu darba samaksas nevienlīdzību, visbiežāk ir vienošanās, kas attiecas uz minimālo algu un algas palielinājumu zemu atalgotajiem darba ņēmējiem. Saskaņā ar šo pašu aptauju tikai 20 % no arodbiedrībām ir vedušas sarunas par līgumiem, lai apkarotu profesionālo segregāciju, panākot lielāku algas palielinājumu darba ņēmējiem ar zemām algām, galvenokārt nozarēs, kurās strādā pārsvarā sievietes.

5.5. Neraugoties uz to, ka daudz strādājošo sieviešu ir arodbiedrībās, sieviešu pārstāvība arodbiedrību izpildstrukturās pieaug ļoti lēni. Lai izstrādātu rīcības plānus, kuros patiešām pārstāvētas abu dzimumu intereses, arodbiedrībām ir jātiecas panākt lielāku dzimumu līdzsvarotību. Līdzīga situācija vērojama [publisko un privāto] darba devēju organizāciju un pilsoniskās sabiedrības organizāciju lēmumu pieņemšanas struktūrās, un arī šīm organizācijām, izstrādājot dzimumu līdztiesības stratēģiju, būtu jātiecas panākt lielāku dzimumu līdzsvarotību.

6. Perspektīvas

6.1. Viens no 2018. gada izaugsmes pētījuma ⁽⁶⁾ mērķiem ir izmantot pozitīvo impulsu, ko rada pašreizējā ekonomikas atlabšana. Pētījumā uzmanība pievērsta reformām, kuru mērķis ir saskaņā ar “zelta likumu” stimulēt ieguldījumus cilvēkkapitālā un sociālajās nozarēs, kā arī uzlabot preču, pakalpojumu un darba tirgus darbību, lai veicinātu ražīgumu un izaugsmi ilgtermiņā, un palielināt iekļautību, pateicoties kvalitatīvākiem publiskajiem izdevumiem, taisnīgākai nodokļu sistēmai un publisko iestāžu modernizācijai.

6.2. Turklāt ikgadējais izaugsmes pētījums var radīt papildu posmus Eiropas pusgada ciklā, lai valstu ziņojumos un konkrētām valstīm adresētajos ieteikumos tiktu ņemti vērā visi faktori, kas ietekmē sieviešu un vīriešu darba samaksas atšķirības.

6.3. Eiropas sociālo tiesību pilāram vajadzētu būt pilnībā integrētam pētījumā, jo prioritāte ir noteikta reformām, kas veicina darba ņēmēju prasmi apguvi, vienlīdzīgas iespējas darba tirgū un taisnīgus darba apstākļus, paaugstina darba ražīgumu, lai atbalstītu darba samaksas, īpaši zemāko algu, palielināšanos, un padara sociālās aizsardzības sistēmas piemērotākas un ilgtspējīgākas.

6.4. Tādēļ EESK cer, ka, pateicoties zināmai ekonomikas izaugsmei un Eiropas sociālo tiesību pilāram, pašreizējie labvēlīgie ekonomiskie apstākļi var dot jaunu impulsu sieviešu un vīriešu darba samaksas atšķirības samazināšanā un ka ierosinātais rīcības plāns patiešām būs efektīvs. Ja tam nebūs rezultātu līdz 2019. gada beigām, EESK uzskatīs par nepieciešamu ieteikt Komisijai ierosināt gan leģislatīvus, gan neleģislatīvus pasākumus atbilstošā līmenī, tostarp sankcijas un/vai stimulus.

Briselē, 2018. gada 19. aprīlī

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Luca JAHIER*

⁽⁶⁾ COM(2017) 690 final.

Papildinājums

Šajā sarakstā ir uzskaitīti svarīgākie dokumenti, kuru mērķis ir mazināt dzimumu nevienlīdzību, tostarp sieviešu un vīriešu darba samaksas atšķirību:

- Direktīva 2006/54/EK par tāda principa īstenošanu, kas paredz vienlīdzīgas iespējas un attieksmi pret vīriešiem un sievietēm nodarbinātības un profesijas jautājumos (pārstrādāta versija), kurā ietverts vienādas darba samaksas princips, kas kopš 1957. gada ierakstīts ES līgumos,
 - SDO Konvencija Nr. 100 par vienlīdzīgu atalgojumu, 1951. gads,
 - Komisijas ieteikums par to, kā ar pārredzamības palīdzību nostiprināt principu par vienādu darba samaksu sievietēm un vīriešiem (2014/124/ES) un Ziņojums attiecībā uz Ieteikuma par to, kā ar pārredzamības palīdzību nostiprināt principu par vienādu darba samaksu sievietēm un vīriešiem, īstenošanu (COM(2017) 671 final),
 - Eiropas Komisijas stratēģiskā iesaiste dzimumu līdztiesības jomā 2016.–2019. gadam,
 - Priekšlikums direktīvai par dzimumu līdzsvara uzlabošanu biržā kotēto uzņēmumu direktoru bez izpildpilnvarām vidū un saistītiem pasākumiem (COM(2012) 614 final),
 - Romas deklarācija, 2017. gads,
 - Eiropas sociālo tiesību pīlārs. Iestāžu kopīga proklamācija 2017. gada 17. novembrī Gēteborgā (Zviedrijā) notikušajā sociālajā samītā par taisnīgām darbvietām un izaugsmi,
 - Priekšlikums direktīvai par darba un privātās dzīves līdzsvaru vecākiem un aprūpētājiem (COM(2017) 253 final),
 - ES rīcības plāns 2017.–2019. gadam. Vīriešu un sieviešu darba samaksas atšķirības likvidēšana (COM(2017) 678 final).
-

ISSN 1977-0952 (elektroniskais izdevums)
ISSN 1725-5201 (papīra izdevums)



Eiropas Savienības Publikāciju birojs
2985 Luksemburga
LUKSEMBURGA

LV