

# Jurnalul Oficial

## al Uniunii Europene

C 354



Ediția în limba română

Comunicări și informări

Anul 53

28 decembrie 2010

<u>Numărul informării</u>	Cuprins	Pagina
I	<i>Rezoluții, recomandări și avize</i>	
	AVIZE	
	<b>Comitetul Economic și Social European</b>	
	<b>A 461-a sesiune plenară din 17 și 18 martie 2010</b>	
2010/C 354/01	Avizul Comitetului Economic și Social European privind foaia de parcurs pentru egalitatea între femei și bărbați (2006-2010) și strategia de monitorizare .....	1
2010/C 354/02	Avizul Comitetului Economic și Social European pe tema „Persoanele cu handicap: ocuparea forței de muncă și accesibilitatea pe etape pentru persoanele cu handicap din UE – Strategia de la Lisabona post-2010” (aviz exploratoriu) .....	8
2010/C 354/03	Avizul Comitetului Economic și Social European privind integrarea lucrătorilor imigranți (aviz exploratoriu) .....	16
2010/C 354/04	Avizul Comitetului Economic și Social European privind politica europeană a transporturilor în cadrul Strategiei de la Lisabona după 2010 și al Strategiei de dezvoltare durabilă (aviz exploratoriu) .....	23
2010/C 354/05	Avizul Comitetului Economic și Social European privind mutațiile industriale și perspectivele sectorului vehiculelor motorizate cu două roți din Europa (aviz din proprie inițiativă) .....	30
2010/C 354/06	Avizul Comitetului Economic și Social European privind reforma politicii agricole comune în 2013 (aviz din proprie inițiativă) .....	35

RO

Preț:  
4 EUR

(continuare în pagina următoare)

<u>Numărul informării</u>	Cuprins ( <i>continuare</i> )	Pagina
2010/C 354/07	Avizul Comitetului Economic și Social European pe tema „Pentru o nouă guvernare a organizațiilor internaționale” .....	43
2010/C 354/08	Avizul Comitetului Economic și Social European privind politica în domeniul transporturilor în Balcanii de Vest .....	50
2010/C 354/09	Avizul Comitetului Economic și Social European privind organizațiile societății civile și Președinția Consiliului UE (aviz din proprie inițiativă) .....	56
2010/C 354/10	Avizul Comitetului Economic și Social European privind punerea în aplicare a Tratatului de la Lisabona: democrația participativă și inițiativa cetățenească europeană (articolul 11) (aviz din proprie inițiativă) .....	59

### III *Acte pregătitoare*

#### **Comitetul Economic și Social European**

##### **A 461-a sesiune plenară din 17 și 18 martie 2010**

2010/C 354/11	Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de regulament al Consiliului de instituire a unui plan pe termen lung pentru stocul de merluciu din regiunile nordice și pentru activitățile de pescuit care îl exploatează COM(2009) 122 <i>final</i> — 2009/0039 (CNS) .....	66
2010/C 354/12	Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de regulament al Consiliului de stabilire a unui sistem de control și executare aplicabil în zona reglementată de Convenția privind viitoarea cooperare multilaterală pentru pescuit în Atlanticul de Nord-Est COM(2009) 151 <i>final</i> — 2009/0051 (CNS) .....	67
2010/C 354/13	Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de regulament al Consiliului de instituire a unui plan multianual pentru stocul vestic de stavrid negru de Atlantic și pentru unitățile piscicole care îl exploatează COM(2009) 189 <i>final</i> — 2009/0057 (CNS) .....	68
2010/C 354/14	Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de regulament al Consiliului de instituire a unui plan pe termen lung pentru stocul de hamsii din Golful Biscaia și pentru pescăriile care îl exploatează COM(2009) 399 <i>final</i> — 2009/0112 (CNS) .....	69
2010/C 354/15	Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de regulament al Consiliului de stabilire a unui program de documentare a capturilor de ton roșu ( <i>Thunnus thynnus</i> ) și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1984/2003 COM(2009) 406 <i>final</i> — 2009/0116 (CNS) .....	70



## I

(Rezoluții, recomandări și avize)

## AVIZE

## COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN

## A 461-A SESIUNE PLENARĂ DIN 17 ȘI 18 MARTIE 2010

**Avizul Comitetului Economic și Social European privind foaia de parcurs pentru egalitatea între femei și bărbați (2006-2010) și strategia de monitorizare**

(2010/C 354/01)

Raportor: **dna Laura GONZÁLEZ DE TXABARRI ETXANIZ**

În scrisoarea sa din data de 25 septembrie 2009, dna Margot Wallström, vicepreședintă a Comisiei Europene, a solicitat Comitetului Economic și Social European, în temeiul articolului 262 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, să elaboreze un aviz exploratoriu pe tema

„Foaia de parcurs pentru egalitatea între femei și bărbați (2006-2010) și strategia de monitorizare”.

Secțiunea pentru ocuparea forței de muncă, afaceri sociale și cetățenie, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului, și-a adoptat avizul la 23 februarie 2010.

În cea de-a 461-a sesiune plenară, care a avut loc la 17 și 18 (ședința din 17 martie 2010), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 137 de voturi pentru, 3 voturi împotriva și 5 abțineri.

**1. Recomandări**

1.1 Egalitatea dintre femei și bărbați este un obiectiv în sine, însă reprezintă, în același timp, și una dintre condițiile prealabile realizării obiectivelor UE în materie de creștere, ocupare a forței de muncă și coeziune socială.

1.2 Evaluarea intermediară a foii de parcurs pentru egalitate intervine într-un context de criză economică. Trebuie să se analizeze impactul și consecințele crizei asupra femeilor și bărbaților, ținându-se seama de locul pe care aceștia îl ocupă în societate.

1.3 Principiul egalității trebuie să fie inclus în toate politicile, în special în cele sociale și de ocupare a forței de muncă, și trebuie să se continue eforturile pentru înlăturarea obstacolelor din calea participării depline și egale a femeilor și a bărbaților pe piața forței de muncă.

1.4 Pentru a asigura și a spori gradul de independență economică a femeilor, trebuie îmbunătățite calitatea și cantitatea locurilor de muncă ocupate de acestea, inclusiv sprijinul pentru lucrătoarele independente, trebuie combătut riscul de precaritate

cu care acestea se confruntă și favorizată o împărțire echitabilă a responsabilităților familiale și casnice.

1.5 Inegalitatea salarială are o origine structurală: subevaluarea capacităților considerate în mod tradițional ca fiind „feminine”, segregarea profesională și sectorială, locurile de muncă precare, întreruperea vieții profesionale etc. Legislația și convențiile colective reprezintă instrumente eficiente de combatere a inegalităților salariale, fiind necesară implicarea tuturor agenților economici și sociali.

1.6 O prezență sporită a femeilor în cadrul întreprinderilor și al activităților politice favorizează egalitatea, independența lor economică, evitarea stereotipurilor de gen și promovarea implicării femeilor în procesul de luare a deciziilor.

1.7 Femeile sunt deosebit de vulnerabile în fața excluziunii sociale și a sărăciei. Individualizarea drepturilor sociale, garantarea unui venit minim, luarea în calcul a perioadelor de inactivitate sau de reducere a timpului de lucru din motive de responsabilități familiale reprezintă măsuri care îmbunătățesc protecția socială și reduc riscul sărăciei populației.

1.8 Concilierea vieții de familie cu cea profesională este vitală pentru a se realiza egalitatea și a se spori calitatea locurilor de muncă ocupate de femei: aceasta implică servicii sociale publice de calitate, îmbunătățirea condițiilor concediilor de maternitate, de paternitate și de creștere a copiilor deja existente. Trebuie să se avanseze pe calea responsabilității comune a tuturor actorilor sociali în ceea ce privește împărțirea echitabilă a muncii casnice și de îngrijire a altor persoane.

1.9 CESE consideră necesară promovarea reprezentării paritare a femeilor în procesul de luare de decizii. În acest sens, statele membre trebuie să se implice mai mult, să își fixeze obiective clare și să adopte măsuri eficiente (acțiune pozitivă, programe de egalitate etc.).

1.10 În contextul persistenței violenței de gen și a traficului de persoane, CESE consideră că ar trebui aplicată legislația actuală și că este necesară elaborarea de planuri de acțiune naționale coordonate printr-o strategie europeană globală și sporirea programelor specifice.

1.11 Pentru a combate stereotipurile sexiste, CESE consideră că sunt necesare educarea și formarea societății conform unor modele neutre din punctul de vedere al genului, asigurarea de oportunități de formare atât pentru bărbați, cât și pentru femei, încurajarea femeilor să realizeze studii științifice și tehnologice, o mai mare valorare a locurilor de muncă considerate în mod tradițional „feminine” și evitarea sexismului în mijloacele de informare și comunicare.

1.12 Politica externă și politica de dezvoltare a UE trebuie utilizate pentru a se promova drepturile femeilor la nivel internațional, sporindu-se capacitățile și autonomia acestora.

1.13 CESE consideră că este necesar să se includă pe deplin, în mod transversal, o analiză a aspectului de gen în toate domeniile de acțiune ale Comisiei și să se aplice această analiză de gen bugetelor, atât la nivel european, cât și la nivel național. În acest scop, sunt necesare resurse umane instruite în domeniul egalității, precum și indicatori separați pentru fiecare sex, care să permită redarea unei imagini clare a situației femeilor și a bărbaților și evaluarea gradului de punere în aplicare a foii de parcurs pentru egalitatea între femei și bărbați.

1.14 În ceea ce privește noua strategie pentru egalitatea între femei și bărbați care trebuie urmată începând cu anul 2010, obiectivele nu trebuie să constituie simple recomandări adresate de Comisie statelor membre, ci linii directoare cu aplicare obligatorie, însoțite de obiective cuantificabile. În acest scop, este necesară o mai mare implicare politică la toate nivelurile. Instituțiile europene trebuie să se impună prin forța exemplului, trecând la o revizuire proactivă a lucrărilor realizate până în prezent și la o evaluare a impactului privind punerea în aplicare.

## 2. Observații generale

2.1 Foaia de parcurs pentru egalitatea între femei și bărbați (2006-2010) traduce angajamentul asumat de Comisia Europeană în vederea realizării de progrese pe calea egalității, în colaborare cu statele membre. La propunerea Comisiei, CESE realizează o evaluare a foii de parcurs pentru egalitatea între femei și bărbați, analizând impactul măsurilor adoptate și

gradul de aplicare al acestora și formulând propuneri de acțiune pentru noua strategie de urmat începând cu 2010.

2.2 CESE recunoaște angajamentul amplu al UE în ceea ce privește egalitatea: Tratatul de la Roma din 1957 include principiul egalității salariale, Tratatul de la Amsterdam din 1999 are o abordare duală, care combină caracterul transversal cu măsuri specifice, iar Tratatul de la Lisabona conține un angajament explicit în favoarea eliminării inegalității și a promovării egalității.

2.3 La nivel internațional, Uniunea Europeană a aderat la Platforma de acțiune de la Beijing, la Obiectivele de dezvoltare ale mileniului și la Convenția pentru eliminarea tuturor formelor de discriminare împotriva femeii (CEDF), care situează femeia în centrul preocupărilor în ceea ce privește drepturile omului.

2.4 În pofida acestui amplu cadru normativ, nu s-au realizat obiectivele stabilite și continuă să existe inegalități între femei și bărbați. Nu s-au înregistrat progrese substanțiale privind egalitatea de gen în niciunul dintre cele șase domenii prioritare de acțiune politică din cadrul foii de parcurs pentru egalitatea între femei și bărbați 2006-2010. Prin prisma acestui fapt, trebuie pusă sub semnul întrebării voința politică reală de schimbare. Integrarea principiului egalității de gen, factor esențial al competitivității și al creșterii, trebuie să constituie o prioritate a noii Strategii de acțiune a UE 2020.

2.5 Evaluarea foii de parcurs pentru egalitatea între femei și bărbați 2006-2010 se realizează într-un context de criză economică și trebuie să se analizeze consecințele specifice pe care această criză le are asupra femeilor, având în vedere locul distinct pe care îl ocupă pe piața forței de muncă și în ceea ce privește politicile publice în materie de cheltuieli sociale, în special în ceea ce privește serviciile sociale, domenii care le afectează în cea mai mare măsură pe femei.

2.6 Criza a afectat în primul rând locurile de muncă tradițional „masculine”, cum ar fi construcțiile, transporturile, industria, extinzându-se ulterior la alte sectoare în care femeile sunt mai prezente (serviciile bancare, comerțul etc.). Astfel, în numeroase cazuri, veniturile familiilor s-au limitat doar la salariul femeilor, care, de obicei, este inferior celui al bărbaților, dat fiind că femeile lucrează, în marea lor majoritate, în sectorul serviciilor, dispunând de contracte cu fracțiune de normă, temporare sau care țin de economia subterană. La rândul său, toată această situație are consecințe negative asupra economiei naționale, reducând consumul privat al gospodăriilor și frânând astfel redresarea economică.

2.7 Criza afectează, de asemenea, și politicile sociale: indemnizațiile de șomaj sunt inferioare în cazul femeilor, atât în ceea ce privește suma, cât și durata în timp, având în vedere locul adesea dezavantajos pe care acestea îl ocupă pe piața forței de muncă. Mai mult, serviciile publice de bază cum ar fi igiena, sănătatea sau educația, și serviciile sociale își restrâng oferta, tocmai în momentul în care familiile, și în special femeile, au mai multă nevoie de ele. Dat fiind că aceste sectoare concentrează forță de muncă majoritar feminină, consecințele vor fi din nou negative în ceea ce privește ocuparea forței de muncă în rândul femeilor.

2.8 Măsurile de combatere a crizei nu pot fi neutre din punct de vedere al genului și, atâta timp cât va fi necesar, politicile de redresare economică, precum și actualele programe ale Fondurilor structurale vor trebui să țină seama de poziția diferită pe care o ocupă femeile și bărbații în societate.

2.9 Egalitatea trebuie să constituie o prioritate nu numai pentru abordarea crizei actuale și a redresării viitoare, ci și pentru întâmpinarea provocărilor demografice și a celor economice care afectează modelul social european, având consecințe asupra femeilor și independenței economice a acestora.

### 3. Observații specifice - Partea I: Domenii prioritare de acțiune în favoarea egalității între bărbați și femei

Foia de parcurs pentru egalitatea între femei și bărbați 2006-2010 include angajamentele și acțiunile considerate necesare pentru a se înregistra progrese pe calea egalității dintre femei și bărbați și pentru a se elimina inegalitățile.

Prima parte a acestui document conține cele șase domenii prioritare de acțiune politică, cu indicatorii corespunzători:

1. Atingerea aceluiași nivel de independență economică pentru femei și bărbați
2. Concilierea activității profesionale cu viața privată și cea de familie
3. Reprezentarea paritară a femeilor și a bărbaților în procesul de luare de decizii
4. Eradicarea tuturor formelor de violență împotriva femeilor
5. Eliminarea stereotipurilor sexiste
6. Promovarea egalității de gen în politicile externe și de dezvoltare

Cea de-a doua parte se axează pe îmbunătățirea guvernanței.

#### 3.1 Atingerea aceluiași nivel de independență economică pentru femei și bărbați

##### 3.1.1 Realizarea Obiectivelor de la Lisabona în materie de ocupare a forței de muncă

3.1.1.1 Numeroase țări nu au atins încă obiectivul Strategiei de la Lisabona care urmărește ca 60 % dintre femei să aibă un loc de muncă. În timp ce în rândul femeilor se înregistrează o rată de ocupare de 58,8 %, în rândul bărbaților această rată este de 70,9 %<sup>(1)</sup>, iar după vârsta de 55 de ani, rata de ocupare a femeilor este de 36,8 %, iar cea a bărbaților de 55 %. Femeile sunt mai afectate de șomaj, însă, pe măsură ce criza avansează, această diferență scade (9,8 % dintre femei se află în șomaj, în comparație cu 9,6 % dintre bărbați).

3.1.1.2 Este necesar nu numai să se sporească numărul de locuri de muncă ocupate de femei, ci și să se amelioreze calitatea acestor locuri de muncă. Femeile sunt suprarepre-

zentate în sectoarele cu remunerații scăzute și în locurile de muncă cu un risc crescut de precaritate. Locurile de muncă cu fracțiuni de normă sunt eminemamente feminine (31,5 % dintre femei, în comparație cu 8,3 % dintre bărbați), iar 14,3 % dintre femeile angajate ocupă un loc de muncă temporar. Pe de altă parte, atunci când au copii, rata de ocupare a femeilor scade cu peste 10 %, fapt care reflectă împărțirea inegală a responsabilităților familiale și lipsa infrastructurilor de îngrijire.

3.1.1.3 CESE recomandă să se realizeze o analiză care să țină seama atât de rata șomajului, cât și de rata de inactivitate a femeilor din motive de responsabilități familiale<sup>(2)</sup>. Dat fiind că își asumă în principal sarcina de a îngriji familia, în numeroase cazuri, femeile nu îndeplinesc condițiile necesare pentru a fi considerate „în șomaj”. Prin urmare, inactivitatea profesională a acestora este de fapt o formă de șomaj deghizat.

3.1.1.4 Se impune o abordare multidisciplinară, care să permită completarea politicilor de ocupare a forței de muncă cu măsuri sociale și educative; spre exemplu prin acțiuni de formare menite să elimine stereotipurile legate de ocuparea forței de muncă, prin servicii sociale publice de calitate, care să le asigure persoanelor dependente servicii de îngrijire corespunzătoare, și prin campanii de sensibilizare pentru repartizarea muncii casnice între femei și bărbați.

3.1.1.5 Comisia trebuie să integreze și să promoveze egalitatea în toate programele sale (așa cum este cazul în cadrul programului PROGRESS). Fondurile structurale constituie un cadru incomparabil: permit cunoașterea gradului de punere în aplicare a acestor măsuri în diversele state membre, realizarea unei evaluări anuale a impactului acestor măsuri asupra genului, în funcție de țări, inclusiv definirea de măsuri corespunzătoare și de sancțiuni pentru țările care nu garantează locuri de muncă suficiente și de calitate pentru femei.

#### 3.1.2 Eliminarea diferențelor salariale între femei și bărbați

3.1.2.1 Salariile egale sunt o condiție esențială pentru egalitatea între femei și bărbați. Cu toate acestea, în pofida progreselor legislative, diferența salarială dintre femei și bărbați este de 17,4 %, ajungând până la 30 % în cazul femeilor cu vârste de peste 50 de ani.

3.1.2.2 Diferențele salariale au o origine structurală: femeile își desfășoară activitatea profesională cu precădere în sectoare economice slab valorizate, exercitând profesii slab remunerate, sunt mai prezente în economia subterană și în locurile de muncă precare și își întrerup sau își reduc viața profesională din motive de responsabilități familiale. Aceste elemente au un impact negativ asupra nivelului lor salarial.

3.1.2.3 CESE<sup>(3)</sup> recomandă ca fiecare stat membru să își revizuiască dispozitivele în ceea ce privește condițiile de angajare și salarizare, pentru a se evita discriminarea directă și indirectă a femeilor.

<sup>(1)</sup> Sursa: Eurostat (EFT), ocuparea forței de muncă la data de 2.2009 și șomajul la data de 9.2009.

<sup>(2)</sup> Rata de inactivitate din motive de îngrijire a familiei (copii și persoane dependente) este de 25,1 % în rândul femeilor cu vârste cuprinse între 25 și 54 de ani, în comparație cu doar 2,4 % în rândul bărbaților din aceeași categorie de vârstă. 19,2 % dintre femei sunt inactive din motive de alte responsabilități familiale, în comparație cu 2,9 % dintre bărbați (Sursa: EFT, Eurostat, 2008).

<sup>(3)</sup> JO C 211, 19.8.2008, p. 54.

3.1.2.4 Legislația trebuie să includă mecanisme de control care să detecteze discriminarea pe criterii de gen, promovând sisteme de clasificare profesională transparente, care să aprecieze și să remunereze în același mod calificările, experiența și potențialul întregului personal.

3.1.2.5 Negocierile colective reprezintă un instrument adecvat pentru a include sisteme de evaluare a locurilor de muncă neutre din punctul de vedere al genului, concedii de formare pentru promovarea profesională a femeilor, concedii pentru interese personale și concedii din motive familiale, reparația flexibilă a timpului de lucru etc., care să reducă diferențele salariale.

### 3.1.3 Femeile întreprinzătoare

3.1.3.1 Chiar și atunci când beneficiază de înaltă calificare, femeile aflate în posturi de răspundere în cadrul întreprinderilor continuă să fie minoritate. Comisia a încurajat egalitatea în cadrul responsabilității sociale a întreprinderilor, a extins ajutoarele de stat la noile întreprinderi înființate de femei (Regulamentul CE nr. 800/2008) și a acordat sprijinul său Rețelei femeilor întreprinzătoare. La această rețea ar trebui să participe nu numai guverne și instituții oficiale, ci și organizații relevante ale societății civile, care să beneficieze de un schimb de experiențe și bune practici.

3.1.3.2 Se recomandă să se pună în aplicare recomandările Planului de acțiune al UE privind spiritul întreprinzător, pentru a spori numărul întreprinderilor create de femei prin intermediul unor măsuri cum ar fi: un mai bun acces la finanțare și la credite, dezvoltarea de rețele comerciale de organizare și consiliere, o formare profesională și de reorientare profesională adecvată, promovarea bunelor practici etc.

### 3.1.4 Egalitatea de gen în protecția socială și lupta împotriva sărăciei

3.1.4.1 Femeile sunt deosebit de expuse la excluderea socială și la sărăcie. Poziția lor de inferioritate pe piața forței de muncă și dependența lor față de sistemele de protecție socială constituie elemente care contribuie la această situație.

3.1.4.2 Condițiile de acces la protecție socială trebuie să devină egale în cazul femeilor și al bărbaților. Reducerea timpului de lucru din motive de responsabilități familiale, utilizarea de concedii de maternitate și/sau de îngrijire a copiilor, locurile de muncă cu fracțiune de normă sau temporare, segregarea și discriminarea salarială constituie elemente care reduc valoarea și durata viitoarelor prestații sociale de care vor beneficia femeile, în special în ceea ce privește șomajul și pensia. Pentru a remedia, în parte, această situație de inegalitate, este indispensabil ca, printre alte măsuri, să se numere asimilarea timpului consacrat activității neremunerate și a perioadelor de lucru cu fracțiune de normă și de inactivitate profesională din motive de responsabilități familiale cu perioade de cotizare cu normă întreagă.

3.1.4.3 Sistemul public de protecție socială trebuie să asigure un venit minim decent, care să permită reducerea riscului sărăciei, acordând atenție deosebită femeilor în vârstă, văduvelor care primesc o pensie derivată și familiilor monoparentale în fruntea cărora se află o femeie.

3.1.4.4 Trebuie să se acorde o atenție deosebită sistemelor private de pensii din anumite țări, deoarece condițiile pensiilor viitoare se stabilesc în funcție de veniturile individuale și de speranța de viață, ceea ce le dezavantajează în special pe femei.

3.1.4.5 Anul 2010 este Anul european de luptă împotriva sărăciei și excluderii sociale. Acesta coincide cu încheierea Strategiei de la Lisabona și cu introducerea metodei deschise de coordonare. Noua strategie UE 2020 ar trebui să stabilească obiective concrete și măsuri mai eficiente atât pe termen scurt, cât și pe termen lung, pentru combaterea sărăciei, mai ales în rândul femeilor.

### 3.1.5 Dimensiunea de gen în domeniul sănătății

3.1.5.1 CESE consideră că este necesar să se pună în aplicare o nouă strategie în domeniul sănătății, care să integreze nevoile diferite ale bărbaților și ale femeilor în materie de sănătate, și subliniază lipsa de acțiuni concrete prevăzute în acest sens. În acest scop, este necesar să se înregistreze progrese în cercetarea consacrată sănătății femeilor și bolilor care le afectează.

3.1.5.2 Îmbătrânirea populației și participarea femeilor pe piața forței de muncă vor spori pe viitor cererea de servicii de îngrijire de lungă durată. Statele membre trebuie să asigure servicii medicale și sociale publice de calitate, absența acestora având efecte negative în special asupra femeilor, care sunt, în marea lor majoritate, cele care prestează serviciile de îngrijire.

### 3.1.6 Combaterea discriminării multiple, în special împotriva femeilor imigrante sau a minorităților etnice

3.1.6.1 CESE reiterează necesitatea ca principiul egalității între femei și bărbați să fie integrat în politicile privind migrația și azilul. Atât femeilor imigrante, cât și femeilor aparținând minorităților etnice trebuie să li se acorde o mai mare atenție, dat fiind că ele sunt mai expuse la inegalități și se află într-o situație mai vulnerabilă, în special într-o perioadă de criză economică<sup>(4)</sup>.

3.1.6.2 Feminizarea migrațiilor este strâns legată de cererea de forță de muncă în sectorul casnic și în cel al îngrijirilor, datorată, în mare măsură, infrastructurilor sociale insuficiente. Un număr mare de femei imigrante lucrează în aceste sectoare cu caracter neoficial și precar. Aceste locuri de muncă trebuie „profesionalizate” și reglementate, iar calificarea profesională trebuie încurajată, pentru a consolida inserția profesională a femeilor imigrante.

## 3.2 Concilierea activității profesionale cu viața privată și de familie

3.2.1 Obiectivele stabilite în Strategia de la Lisabona în materie de ocupare a forței de muncă feminine au fost atinse, în pofida faptului că Obiectivele de la Barcelona privind structurile de îngrijire a copiilor (asigurarea unui loc într-o structură de îngrijire a copiilor pentru 33 % din copiii cu vârste de până la 3 ani și pentru 90 % din copiii cu vârste cuprinse între 3 și 6 ani) nu au fost respectate. Este indispensabilă existența unei

<sup>(4)</sup> A se vedea avizele JO C 182, 4.8.2009, p. 19 și JO C 27, 3.2.2009, p. 95.

infrastructuri de servicii de îngrijire, care să ofere locuri suficiente și o ofertă flexibilă, pentru a asigura prestări personalizate și de calitate: o infrastructură de îngrijire în afara orarelor de lucru, în timpul perioadelor de vacanță, cantine și centre specializate în funcție de gradul de dependență. Investițiile în serviciile sociale nu numai că au consecințe pozitive asupra economiei și în special asupra ocupării forței de muncă, ci sunt și de o mare utilitate socială.

3.2.2 Îngrijirea copiilor și a persoanelor dependente necesită orare de lucru flexibile și impune reorganizarea timpului de lucru, pentru a-l adapta la necesitățile familiale și profesionale, conform unui sistem care să fie accesibil atât femeilor, cât și bărbaților.

3.2.3 O mare parte a femeilor utilizează munca cu fracțiune de normă ca măsură de conciliere. Acest lucru este datorat, în parte, faptului că structurile de primire sunt insuficiente. Însă feminizarea muncii cu fracțiune de normă nu se datorează numai motivelor familiale; în numeroase cazuri, aceasta este unica modalitate de care femeile dispun pentru a avea acces la piața forței de muncă <sup>(5)</sup>.

3.2.4 În ceea ce privește concediile, femeile și bărbații trebuie să dispună de drepturi individuale egale, indiferent de tipul de contract pe care îl au (lucrători independenți, temporari, cu contract cu durată nedeterminată etc.). În acest sens, CESE salută acordul încheiat între CES, BusinessEurope, Centrul European al Întreprinderilor cu Participare Publică (CEEP) și Uniunea Europeană a Artizanatului și a Întreprinderilor Mici și Mijlocii (UEAPME) în ceea ce privește extinderea concediului pentru creșterea copilului <sup>(6)</sup>, însă consideră necesară continuarea eforturilor pentru a se obține egalitatea totală a drepturilor individuale. CESE salută inițiativa Comisiei de a îmbunătăți protecția acordată lucrătoarelor gravide, care au născut de curând sau care alăptează și este de acord cu aceasta în ceea ce privește faptul că trebuie să se garanteze un concediu de maternitate de minimum 18 săptămâni <sup>(7)</sup>.

3.2.5 Trebuie vizată în mod clar responsabilitatea comună a tuturor actorilor sociali în ceea ce privește activitatea casnică și îngrijirea altor persoane, sarcini care sunt, în cea mai mare parte, asumate de femei, profitându-se astfel la maxim de întregul capital uman. Este necesară desfășurarea unei campanii în favoarea împărțirii activităților casnice și de îngrijire, care se află la originea inegalităților, precum și revalorizarea acestui tip de activități.

### 3.3 Promovarea reprezentării paritare a femeilor și a bărbaților în procesul de luare de decizii

3.3.1 Este necesar un angajament mai ferm pentru a se realiza paritatea dintre femei și bărbați în ceea ce privește

<sup>(5)</sup> În anul 2008, în UE, 31,5 % din femeile care desfășurau o activitate profesională lucrau cu fracțiune de normă, în comparație cu 8,3 % dintre bărbați. 27,5 % din femeile angajate cu fracțiune de normă optaseră pentru această formă de activitate pentru că trebuiau să îngrijească copii sau persoane dependente, iar 29,2 % erau angajate astfel pentru că nu găseau un post cu normă întreagă (în cazul bărbaților, aceste procentaje erau de 3,3 % și respectiv de 22,7 %). Sursa: EFT, Eurostat.

<sup>(6)</sup> Concediul pentru creșterea copilului este prelungit de la 3 la 4 luni, dintre care 1 lună este acordată tatălui, fără posibilitate de transfer, și este aplicabil tuturor lucrătorilor, indiferent de tipul de contract de muncă pe care îl au.

<sup>(7)</sup> JO C 277, 17.11.2009, p. 102.

luarea de decizii <sup>(8)</sup> în domeniul economic, politic, științific și tehnologic. Situația femeilor a evoluat foarte puțin în ultimii ani. De aceea, este necesar să se definească obiective clare și termene fixe pentru realizarea lor, precum și politici specifice și măsuri eficiente (acțiune pozitivă, programe de promovare a egalității, acțiuni de formare specifice, cote de participare, campanii de sensibilizare etc.).

3.3.2 Paritatea dintre femei și bărbați în politică trebuie să constituie o axă centrală a construcției europene. În urma alegerilor din iunie 2009, femeile ocupă 35 % din posturile din Parlamentul European, iar în cadrul Comisiei, acestea sunt în număr de 10, în comparație cu 17 bărbați. Femeile ocupă 24 % din posturile din cadrul parlamentelor naționale și dețin 25 % din portofoliile ministeriale ale guvernelor naționale <sup>(9)</sup>. În prezent, în cadrul CESE, 23,6 % din membri sunt femei, iar 76,4 % sunt bărbați, în timp ce la nivelul posturilor de conducere (directori, directori adjuncți, secretari generali adjuncți), femeile reprezintă doar 16,7 %, în comparație cu bărbații, care reprezintă 83,3 %. Reprezentarea paritară a femeilor și a bărbaților trebuie să constituie o prioritate pentru atingerea egalității la toate nivelurile.

3.3.3 Progresele înregistrate în domeniul cercetării în sectorul public sunt foarte modeste (femeile reprezintă 39 % din angajații din acest sector), iar evoluția în domeniul economic și financiar este aproape imperceptibilă (niciun post de conducere în cadrul băncilor centrale nu este ocupat de o femeie, acestea reprezentând 17 % din membrii consiliilor de administrație ale acestora și 3 % din membrii consiliilor de administrație ale marilor întreprinderi).

### 3.4 Eradicarea violenței de gen și a traficului de persoane

3.4.1 Violența împotriva femeilor și a fetelor continuă să reprezinte o problemă extrem de gravă. Este vorba despre un fenomen mondial și sistemic, care îmbracă forme multiple și prezintă manifestări diverse. CESE împărtășește preocuparea Comisiei în ceea ce privește numărul de femei victime ale violenței, amploarea pe care a căpătat-o fenomenul traficului și al prostituției femeilor, în special a femeilor imigrante, și persistența infracțiunilor comise în numele tradițiilor și al religiei <sup>(10)</sup>.

3.4.2 Trebuie puse în aplicare măsuri sociale, economice și juridice adecvate pentru reducerea și eliminarea situațiilor propice pentru violența împotriva femeilor, cum ar fi resursele materiale insuficiente, dependența economică, un slab nivel educativ, persistența stereotipurilor sexuale, dificultățile de acces la piața forței de muncă etc.

3.4.3 Trebuie să li se acorde o atenție specială femeilor imigrante care, fiind izolate din punct de vedere social sau aflându-se într-o situație nereglementată, sunt mai vulnerabile. Limba, diferențele socioculturale și lipsa de cunoaștere a structurilor de sprijin existente, le împiedică adesea pe aceste femei să solicite sprijin atunci când sunt victimele violenței domestice. Această situație este și mai gravă în cazul femeilor imigrante fără forme legale; în acest sens, trebuie să se definească măsuri specifice care să elimine obstacolele și să le garanteze drepturile.

<sup>(8)</sup> Cu zece ani în urmă, cu ocazia Conferinței pe tema „Femei și bărbați la putere”, care a avut loc la Paris în 1999, Uniunea Europeană s-a angajat să facă progrese pe calea unei participări mai echilibrate între femei și bărbați la procesul de luare a deciziilor.

<sup>(9)</sup> Date din luna octombrie 2009.

<sup>(10)</sup> JO C 110, 9.5.2006, p. 89.

3.4.4 Sunt necesare programe specifice (continuându-se, în același timp, programele existente, cum ar fi programele Daphne) și o finanțare mai importantă pentru prevenirea și combaterea violenței împotriva femeilor. Trebuie să se elaboreze planuri de acțiune naționale în cadrul unei strategii coordonate la nivel european, însoțită de măsuri concrete și termene care să garanteze punerea în aplicare efectivă a acestora. Punerea în aplicare a cadrelor juridice actuale privind prevenirea violenței domestice și protecția victimelor și a persoanelor vulnerabile, inclusiv a copiilor, trebuie să fie o prioritate a statelor membre. În plus, sunt necesari indicatori care să ofere o imagine amănunțită a tuturor aspectelor legate de violența de gen, inclusiv hărțuirea sexuală și traficul de persoane. Este indispensabil să se întocmească statistici unificate la nivelul UE, pentru a se realiza o monitorizare și o evaluare în acest domeniu.

3.4.5 Având în vedere numărul îngrijorător al actelor de violență în rândul tinerilor, inclusiv violența de gen, decizia Comisiei de a înscrie combaterea violenței de gen printre proiectele programului „Tineretul în acțiune” este relevantă. De asemenea, este necesar includerea culturii non-violenței și a respectului drepturilor tuturor persoanelor în toate programele de educare și de formare pentru copii și tineri.

### 3.5 Eliminarea stereotipurilor sexiste din societate

3.5.1 Stereotipurile sexiste sunt atitudini culturale și sociale care implică existența unor roluri și funcții specific „masculine” sau „feminine”; acestea au un impact asupra formării și a opțiunilor în ceea ce privește locul de muncă și generează o segregare în cadrul pieței forței de muncă. Aceste stereotipuri frânează egalitatea și participarea deplină a femeilor și a bărbaților la procesul de luare de decizii.

3.5.2 În pofida unui înalt nivel de educație, femeile continuă să se concentreze în sectoare economice (sănătate și acțiuni sociale, educație, comerț, administrație publică, servicii pentru întreprinderi, hoteluri și restaurante etc.) și în profesii considerate în mod tradițional „feminine” (vânzătoare, lucrătoare casnice, personal de îngrijire la domiciliu, personal administrativ etc.), ocupând categorii inferioare de locuri de muncă, care oferă mai puține posibilități de promovare. Segregarea profesională se menține neschimbată în ultimii ani, dat fiind că creșterea locurilor de muncă feminine privește sectoarele în care femeile erau deja majoritare.

3.5.3 Pentru combaterea stereotipurilor sexiste, trebuie luate următoarele măsuri:

- educarea copiilor și a tinerilor conform unor modele neutre din punctul de vedere al genului, acordându-se atenție în special materialului educativ și cadrelor didactice care reproduc astfel de stereotipuri. CESE sprijină includerea egalității de gen printre prioritățile specifice ale programelor comunitare de educație și formare;
- încurajarea femeilor să realizeze studii științifice și tehnologice, domeniu în care femeile sunt subreprezentate, pentru a le permite să aibă acces la locuri de muncă mai

bune și pentru a echilibra prezența femeilor și a bărbaților în toate domeniile cunoașterii;

- promovarea spiritului întreprinzător, inovator și creativ în rândul femeilor, fie independente, fie angajate, fie șomere, ca un instrument important de evidențiere a contribuțiilor pozitive ale femeilor în cadrul societății;
- garantarea participării în condiții egale a femeilor pe piața forței de muncă, în special atunci când acestea sunt mame și au minori în întreținere;
- valorizarea locurilor de muncă „feminine”, în special în domeniile serviciilor de îngrijire, promovând formarea continuă;
- eliminarea stereotipurilor sexiste din mass-media și din industria publicitară, acordându-se o atenție specială violenței și imaginilor degradante ale femeilor;
- asigurarea unei prezențe mai mari a femeilor în sferele în care se iau decizii în domeniul mijloacelor de comunicare, pentru a promova un tratament nediscriminatoriu și o viziune realistă a femeilor și a bărbaților în societate.

### 3.6 Promovarea egalității de gen în afara UE

3.6.1 Comisia trebuie să continue să promoveze drepturile femeilor în context internațional, prin intermediul politicii sale externe și de dezvoltare. Dimensiunea egalității de gen trebuie inclusă în toate aspectele cooperării și trebuie prevăzute măsuri specifice pentru femei, încurajându-se participarea lor la procesele de luare a deciziilor și spiritul lor de inițiativă și promovându-se, în același timp, capacitățile țărilor în curs de dezvoltare de a-și asuma promovarea egalității.

3.6.2 Este necesar ca principiul egalității între femei și bărbați să fie integrat în politica europeană de securitate și apărare, pentru a se putea acționa în situații de criză. În materie de ajutor umanitar (ECHO), Comisia ar trebui să le acorde o atenție deosebită femeilor cu copii sau cu membri ai familiei aflați în îngrijirea acestora în situația unor catastrofe naturale și femeilor victime ale violenței masculine în perioadele de conflict.

## 4. Partea a II-a: Îmbunătățirea guvernancei în favoarea egalității de gen

4.1 Analiza de gen trebuie inclusă în mod transversal în fiecare din domeniile de acțiune ale Comisiei, inclusiv bugetele, realizându-se o evaluare a progreselor înregistrate în materie de egalitate în cadrul propriei sale structuri. În acest scop, sunt necesare resurse umane formate în domeniul egalității, precum și indicatori performanți distincți pentru fiecare sex, care permit redarea unei imagini clare a situației femeilor.

4.2 Comisia trebuie să mențină un dialog deschis și permanent cu organizațiile femeilor, partenerii sociali și alte organizații ale societății civile, pentru a înțelege mai bine problemele legate de inegalitate.



4.3 CESE face apel la Comisie să solicite tuturor unităților să utilizeze un limbaj neutru din punctul de vedere al genului în toate documentele, în textele oficiale, în interpretarea din toate limbile, precum și în paginile web.

### 5. Partea a III-a: Strategiile de urmat începând cu 2010

La propunerea Comisiei, CESE înaintează o serie de propuneri în perspectiva noii foi de parcurs pentru egalitatea între femei și bărbați, care va fi pusă în aplicare începând cu 2010.

5.1 Egalitatea între bărbați și femei trebuie abordată dintr-o perspectivă globală. Politicile comunitare nu trebuie doar să aibă ca obiective consolidarea participării femeilor în toate domeniile, abordarea provocărilor demografice sau creșterea bunăstării copiilor; printre altele, măsurile lor trebuie să se orienteze în mod explicit către reducerea inegalităților în ceea ce privește împărțirea responsabilităților familiale, casnice și legate de îngrijiri, în special între femei și bărbați, și în general între toți actorii sociali.

5.2 Comisia trebuie să includă egalitatea de gen cu caracter prioritar în toate domeniile sale de acțiune, în toate comisiile, unitățile, măsurile, politicile și direcțiile sale, și aceasta în mod transversal. Genul nu este o chestiune care privește doar Direcția Generală Ocuparea Forței de Muncă și Afaceri Sociale.

5.3 Sunt necesari specialiști în domeniul chestiunilor legate de gen, care să asigure acțiuni de formare și să furnizeze materiale suficiente pentru a spori gradul de conștientizare, cunoștințele și capacitatea personalului european în ceea ce privește egalitatea. Eurostat trebuie să continue să repartizeze statisticile sale în funcție de sex, îmbunătățind metodologiile față de cele deja existente și incorporând noi indicatori care să furnizeze o imagine mai clară a realității femeilor și oferind astfel o panoramă completă a situației în UE.

5.4 Perspectiva egalității de gen trebuie inclusă în bugetele UE și în toate statele membre. De asemenea, sunt necesare studii pentru a se evalua impactul acțiunii publice asupra femeilor și bărbaților.

5.5 Fondurile structurale oferă un cadru incomparabil pentru ca statele membre să integreze dimensiunea legată de gen în programele lor operaționale și în diferitele etape ale punerii în aplicare a fondurilor, realizând, în același timp, o evaluare de impact asupra genului în fiecare axă prioritară sau domeniu de acțiune al programelor respective. Pentru a se obține rezultate

mai bune, este necesară consolidarea coordonării și a colaborării între fondurile structurale și organismele responsabile cu egalitatea din fiecare țară.

5.6 Comisia trebuie să vegheze la punerea în aplicare efectivă a legislației, prezentând exemple de bune practici și sancționând țările care nu respectă principiul egalității între femei și bărbați. Comisia trebuie să supravegheze și să evalueze egalitatea de gen în toate politicile sale și în cadrul tuturor direcțiilor sale generale. În acest scop, este necesară o metodă de evaluare care să permită observarea și aprecierea gradului de realizare a obiectivelor stabilite și progresele sau regresele înregistrate și trebuie să se creeze o unitate de evaluare care să supravegheze și să evalueze în mod sistematic acțiunea diverselor state membre, utilizând indicatorii deja evocați în cadrul foii de parcurs pentru egalitatea între femei și bărbați.

5.7 Dacă viitoarea foaie de parcurs va face obiectul unor modificări, CESE recomandă să se modifice primul domeniu, împărțindu-l în subdiviziuni, având în vedere că acesta cuprinde problematici distincte (ocuparea forței de muncă, sănătatea, imigrația) care necesită mijloace de intervenție diferite. De asemenea, ar fi de dorit includerea unui nou domeniu, intitulat „femeile și mediul”, dat fiind că femeile joacă un rol fundamental în dezvoltarea durabilă, având în vedere atenția specială pe care acestea o acordă calității și durabilității vieții pentru generațiile actuale și viitoare<sup>(1)</sup>.

5.8 CESE subliniază rolul important pe care îl joacă partenerii sociali în ceea ce privește promovarea egalității prin intermediul dialogului social și al negocierii colective. Un bun exemplu îl constituie Cadrul de acțiune pentru egalitatea între femei și bărbați din 2005.

5.9 Institutul European pentru Egalitatea de Șanse între Femei și Bărbați joacă un rol important în ceea ce privește îmbunătățirea guvernantei și revizuirea legislației în vigoare în domeniul sensibilizării și al egalității. Acesta trebuie să vegheze ca toate politicile să includă și să încurajeze egalitatea și să promoveze o participare cetățenească și politică mai responsabilă și incluzivă în ceea ce privește chestiunile legate de gen.

5.10 Problemele economice și financiare cu care se confruntă Europa, precum și schimbările demografice nu trebuie să aibă un impact asupra obiectivului de egalitate, trecându-l pe plan secundar.

Bruxelles, 17 martie 2010.

Președintele  
Comitetului Economic și Social European  
Mario SEPI

<sup>(1)</sup> Așa cum se indică în Platforma de acțiune de la Beijing, 1995.

**Avizul Comitetului Economic și Social European pe tema „Persoanele cu handicap: ocuparea forței de muncă și accesibilitatea pe etape pentru persoanele cu handicap din UE – Strategia de la Lisabona post-2010” (aviz exploratoriu)**

(2010/C 354/02)

Raportor: **dl Miguel Ángel CABRA DE LUNA**

Prin scrisoarea din 23 iulie 2009, dl Diego LÓPEZ GARRIDO, secretar de stat pentru afaceri europene în cadrul Ministerului Afacerilor Externe și Cooperării, solicita Comitetului Economic și Social European, în numele viitoarei Președinții spaniole și în temeiul articolului 262 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, elaborarea unui aviz exploratoriu pe tema:

„Persoanele cu handicap: ocuparea forței de muncă și accesibilitatea pe etape pentru persoanele cu handicap din UE – Strategia de la Lisabona post-2010”.

Secțiunea pentru ocuparea forței de muncă, afaceri sociale și cetățenie, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 23 februarie 2010.

În cea de-a 461-a sesiune plenară, care a avut loc la 17 și 18 martie (ședința din 17 martie 2010), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 152 de voturi pentru, 0 voturi împotriva și 3 abțineri.

## 1. Concluzii și recomandări

### Strategia UE 2020

1.1 Comitetul Economic și Social European (CESE) solicită ca, la adoptarea Strategiei UE 2020, a Liniilor directoare pentru ocuparea forței de muncă și a Agendei sociale, să se includă un punct privitor la chestiunea handicapului, pentru a se asigura includerea în mod transversal și mai buna coordonare a acestuia în toate politicile comunitare.

1.2 CESE reamintește că includerea unor criterii care să consolideze politicile în materie de handicap în viitoarea Strategie UE 2020 va avea efecte pozitive asupra rentabilității economice a ansamblului societății și va marca progresul către incluziunea socială și nediscriminare.

1.3 CESE consideră necesară adoptarea unui Pact european pentru persoanele cu handicap, care să pună temeliile unei noi politici europene pentru persoanele cu handicap, în consonanță cu viitoarea Strategie a Comisiei pentru persoanele cu handicap, în cadrul Tratatului de la Lisabona și al Convenției Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap (CNUDPH) - și al protocolului acesteia -, care trebuie să fie ratificată cât mai curând posibil de către Uniunea Europeană și statele membre.

1.4 CESE solicită politici care să încurajeze inovarea, să se bazeze pe date statistice și să pună în lumină persoanele cu handicap în toate statisticile europene și naționale pertinente.

### Ocuparea forței de muncă și persoanele cu handicap

1.5 CESE sprijină ideea unei piețe incluzive pentru toți și subliniază că abordarea politicilor de ocupare a forței de muncă destinate persoanelor cu handicap trebuie să acopere toate procesele legate de activitatea profesională de-a lungul vieții (*lifestreaming*), concentrându-se în special pe educație, încadrarea în muncă, menținerea locului de muncă și reinsertia profesională. Politicile destinate tinerilor cu handicap, la fel ca

și politicile aplicabile cazurilor de handicap dobândit, trebuie să fie prioritare în cadrul viitoarei Strategii UE 2020 și al noii Strategii a Comisiei pentru persoanele cu handicap.

1.6 CESE solicită Comisiei prezentarea, în termen de un an, a unui raport privind punerea în aplicare a dispozițiilor privitoare la handicap și ocuparea forței de muncă ale Directivei 2000/78/CE.

1.7 CESE reamintește că încadrarea în muncă într-un mediu profesional obișnuit necesită crearea unor servicii sociale adecvate, precum și a unor stimulente și motivări; de asemenea, recunoaște rolul întreprinderilor al căror personal este format în cea mai mare parte din persoane cu handicap și, în general, rolul întreprinderilor din economia socială și al IMM-urilor, care necesită și ele sprijinul serviciilor sociale și stimulentele corespunzătoare, subliniind în același timp importanța partenerilor sociali în acest domeniu.

1.8 CESE solicită politici de sensibilizare care să poată combate prejudecățile care persistă încă în privința lucrătorilor cu handicap și subliniază rolul mijloacelor de comunicare în acceptarea diversității.

### Accesibilitatea

1.9 CESE susține că accesibilitatea reprezintă un beneficiu pentru întreaga societate, nu numai pentru persoanele cu handicap, și implică o sporire a numărului de clienți pentru întreprinderi.

1.10 În materie de accesibilitate, CESE recomandă o implementare progresivă, prin intermediul unor obiective comune pe termen scurt, mediu și lung (care să includă o dată clară și definitivă pentru noile produse, servicii și infrastructuri, precum și pentru cele existente).

1.11 Comitetul sprijină instituirea unei Capitale europene a accesibilității universale.

1.12 CESE subliniază că prezentarea unei legislații în domeniul accesibilității electronice (e-accesibilitate) este urgentă, își reiterează angajamentul față de principiul „proiectare pentru toți” și de dezvoltarea de standarde de accesibilitate, solicită prezentarea unui plan de acțiune intensiv în acest domeniu înainte de 2011 și sprijină ideea creării unui „card european al persoanelor cu handicap”, care să faciliteze recunoașterea reciprocă a drepturilor, precum și deplasările transfrontaliere ale persoanelor cu handicap.

#### *Handicapul și egalitatea de gen*

1.13 Pentru a pune capăt invizibilității și discriminării multiple de care suferă femeile și fetele cu handicap este necesară includerea aspectului privitor la egalitatea de gen, în mod transversal, în elaborarea, dezvoltarea, monitorizarea și evaluarea politicilor privind persoanele cu handicap.

#### *Handicapul și dialogul social*

1.14 CESE recunoaște importanța partenerilor sociali pentru a garanta persoanelor cu handicap egalitatea de tratament la locul de muncă, precum și condiții de muncă echitabile și favorabile.

1.15 Partenerii sociali trebuie să integreze dimensiunea handicapului în toate acțiunile și negocierile intersectoriale, sectoriale și la nivel de întreprindere, în special în ceea ce privește ocuparea forței de muncă, accesibilitatea și protecția socială.

#### *Participarea și dialogul civil*

1.16 CESE își reiterează adeviziunea deplină la principiul „nimic pentru persoanele cu handicap fără persoanele cu handicap” și indică faptul că acest principiu trebuie aplicat în Strategia UE 2020, precum și în programele cu finanțare publică destinate persoanelor cu handicap.

1.17 UE și statele membre trebuie să asigure promovarea și garantarea finanțării în vederea dezvoltării societății civile, asigurând independența acestora și capacitatea sa de participare la elaborarea de politici și/sau prestarea de servicii sociale.

## **2. Introducere**

2.1 CESE întâmpină cu satisfacție solicitarea Președinției spaniole de elaborare a unui aviz pe tema „*Persoanele cu handicap; ocuparea forței de muncă și accesibilitatea pe etape pentru persoanele cu handicap din UE – Strategia de la Lisabona post-2010*”.

2.2 CESE a construit, în mod transversal și permanent în avizele sale, un veritabil *acquis* de la primul său aviz specific din proprie inițiativă pe tema „Integrarea persoanelor cu

handicap în societate”, adoptat în iulie 2002 <sup>(1)</sup>, contribuind în acest fel la sprijinirea egalității de tratament și a nediscriminării persoanelor cu handicap și a familiilor acestora <sup>(2)</sup>.

2.3 Persoanele cu handicap reprezintă peste 16 % din populație (cel puțin 80 de milioane) <sup>(3)</sup>, procent aflat în creștere din cauza îmbătrânirii populației.

2.4 CESE recunoaște progresele în materie de legislație <sup>(4)</sup> și aplicare a politicilor europene <sup>(5)</sup> care, împreună cu Declarația de la Madrid din 2002 <sup>(6)</sup>, au contribuit la sporirea incluziunii pentru persoanele cu handicap în UE. Cu toate acestea, este loc de mai bine, întrucât progresele au avut până în prezent un caracter sectorial și fragmentat, în absența unei strategii unificate, așa cum a fost confirmat de evaluarea intermediară a Planului de acțiune european 2003-2010 <sup>(7)</sup>; de asemenea, este necesară consolidarea serviciilor Comisiei Europene responsabile cu politicile europene pentru persoanele cu handicap.

2.5 CESE atrage atenția asupra ultimelor rezultate ale Eurobarometrului din 2009 <sup>(8)</sup>, care evidențiază o creștere semnificativă (de 8 % în ultimul an) a discriminării manifestate pe motiv de handicap (53 % în 2009, față de 45 % în 2008), peste 33 % din persoanele cu handicap declarând că au fost victime ale discriminării în 2009.

2.6 CESE recunoaște că progresele înregistrate în materie de handicap se datorează în mare parte muncii de conștientizare și presiunii mișcării europene pentru persoanele cu handicap și a organizațiilor aferente, unite în jurul Forumului european al persoanelor cu handicap (FEPH), precum și sprijinului partenerilor sociali.

2.7 CESE reamintește trioului prezidențial al Consiliului importanța luării în considerare a acestui aviz în cadrul președințiilor lor.

<sup>(1)</sup> Avizul CESE, JO C 241, 7.10.2002, p. 89.

<sup>(2)</sup> Avizele CESE: JO C 182, 4.8.2009, p. 19; JO C 10, 15.1.2008, p. 80; JO C 93, 27.4.2007, p. 32; JO C 256, 27.10.2007, p. 102; JO C 185, 8.8.2006, p. 46; JO C 88, 11.4.2006, p. 22; JO C 110, 9.5.2006, p. 26; JO C 24, 31.1.2006, p. 15; JO C 110, 30.4.2004, p. 26; JO C 133, 6.6.2003, p. 50; JO C 36, 8.2.2002, p. 72.

<sup>(3)</sup> [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/microdata/eu\\_silc](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/microdata/eu_silc)

<sup>(4)</sup> Directiva 2000/78/CE a Consiliului din 27 noiembrie 2000, Regulamentul (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului din 11 iulie 2006; Regulamentul (CE) nr. 1107/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 iulie 2006 (JO L 204, 26.7.2006) și Pachetul privind telecomunicațiile COM(2007) 697 final – COD 2007/0247.

<sup>(5)</sup> Comunicarea Comisiei privind Agenda socială COM(2005) 33 final și Comunicarea Comisiei privind egalitatea de șanse pentru persoanele cu handicap – un plan de acțiune european, COM(2003) 650 final.

<sup>(6)</sup> <http://antiguo.cermi.es/graficos/declaracion-madrid.asp>.

<sup>(7)</sup> <http://ec.europa.eu/social/BlobServlet?docId=3784&langId=en>

<sup>(8)</sup> Eurobarometru: „Discriminarea în UE în 2009” (pe baza anchetei pe teren efectuate între 29 mai și 14 iunie 2009).

### 3. Noua politică comunitară privind persoanele cu handicap în viitoarea strategie UE 2020

3.1 CESE împărtășește opinia Comisiei potrivit căreia politicile-cadru ale Strategiei UE 2020 „trebuie să demonstreze faptul că își aduc contribuția la realizarea coeziunii sociale, abordând problema șomajului, promovând incluziunea socială (...). De aceea trebuie reorganizate sistemele de învățământ și piețele muncii, trebuie consolidate mobilitatea și dinamismul Europei pentru a pune în valoare potențialul nostru în materie de inovare și creativitate<sup>(9)</sup>”.

3.2 CESE consideră că, în contextul Strategiei UE 2020, devine necesară adoptarea unui „Pact european pentru persoanele cu handicap”, așa cum s-a întâmplat deja pentru egalitatea de gen și tineret.

3.3 Pactul trebuie să fie un acord comun, adoptat de Consiliu, guvernele statelor membre, Comisie și Forumul european al persoanelor cu handicap, cu participarea PE, a Comitetului Economic și Social European și, după caz, a partenerilor sociali și a reprezentanților societății civile organizate. Pactul trebuie să fie gestionat de un comitet european pentru persoanele cu handicap, prezidat de un reprezentat al statelor membre și având un secretariat executiv asigurat de Comisie. În pact s-ar reflecta necesitatea unor obiective comune pentru statele membre, indicatori de conformitate și obligația întocmirii unui raport pentru Consiliul European de primăvară<sup>(10)</sup>. În acest fel, chestiunii handicapului i s-ar aplica o variantă a metodei deschise de coordonare (MDC).

3.4 Pactul trebuie să acopere: accesul egal la educație, egalitatea de tratament la locul de muncă și accesul la acesta, legislația privind venitul minim și protecția socială, libera circulație, viața independentă și autonomia personală, accesul egal la bunuri și servicii pentru persoanele cu handicap, acordul privind un program de accesibilitate în materie de noi tehnologii, transport și mediu urban, sănătatea și asistența acordată persoanelor dependente din toate categoriile, precum și politicile fiscale care să promoveze incluziunea persoanelor cu handicap și să acopere costul suplimentar al exercitării majorității activităților din viața de zi cu zi a acestora<sup>(11)</sup>.

3.5 Pactul trebuie să abordeze în mod transversal necesitățile femeilor și fetelor cu handicap, ale tinerilor cu handicap, ale persoanelor în vârstă care suferă de un handicap, ale persoanelor cu necesități considerabile de sprijin pentru a dobândi autonomie personală și ale persoanelor cu handicap care trăiesc în mediul rural, precum și promovarea cercetării, dezvoltării și inovării în materie de handicap.

3.6 Pactul trebuie să prezinte un acord care va trebui dezvoltat în cadrul Tratatului de la Lisabona, al Cartei drepturilor fundamentale și al CNUDPH, pe baza a trei piloni:

3.6.1 (i) *Momentul istoric de revizuire a politicilor comunitare – Acordarea unui loc central în politicile comunitare persoanelor cu handicap și familiilor acestora*

3.6.1.1 CESE solicită ca adoptarea Strategiei UE 2020 și a Agendei sociale să îmbunătățească coordonarea și efectul limitat ale actualei Strategii de la Lisabona și ale Agendei sociale reînnoite<sup>(12)</sup> și, de aceea, trebuie să includă o secțiune dedicată persoanelor cu handicap și familiilor acestora, care să abordeze, printre altele, încadrarea în muncă, educația, incluziunea, protecția socială și accesibilitatea, garantând prezența problemei handicapului în cele trei priorități principale ale strategiei<sup>(13)</sup>.

3.6.1.2 CESE reamintește că includerea politicilor în materie de handicap în competențele UE în viitoarea Strategie UE 2020 va avea efecte pozitive asupra rentabilității economice a ansamblului societății și va marca progresul către incluziunea socială și nediscriminare, așa cum demonstrează studii recente de analiză costuri-beneficii<sup>(14)</sup>.

3.6.1.3 Pactul european pentru persoanele cu handicap trebuie să se înscrie în linia viitoarei Strategii a Comisiei pentru persoanele cu handicap<sup>(15)</sup>, care va înlocui actualul Plan de acțiune pentru persoanele cu handicap 2003-2010.

3.6.1.4 Strategia europeană pentru ocuparea forței de muncă și metoda deschisă de coordonare (MDC) în domeniul incluziunii sociale, al protecției sociale, al pensilor, al educației, al tineretului și în alte domenii trebuie să continue să includă și să îmbunătățească – în liniile directoare și obiectivele comune adresate statelor membre – dimensiunea privitoare la handicap, pentru ca aceasta să fie reflectată în planurile naționale, sporind capacitatea analitică a acestora și incluzând rezultatele în rapoartele periodice.

3.6.1.5 Politicile europene vor sprijini eradicarea tuturor fenomenelor extreme de încălcare a drepturilor fundamentale, cum ar fi: internarea în marile instituții închise a persoanelor cu handicap, educația prin segregare, anularea capacității legale sau violența împotriva persoanelor cu handicap, cu circumstanța agravată atunci când este vorba de femei sau fete cu handicap, precum și de persoanele cu necesități deosebite de sprijin.<sup>(16)</sup>

3.6.1.6 Sunt necesare politici care să promoveze inovarea și care să se bazeze pe date statistice. Pactul va viza sporirea vizibilității persoanelor cu handicap în toate instrumentele statistice pertinente<sup>(17)</sup>; pentru aceasta trebuie să se dispună de surse, indicatori și instrumente statistice armonizate, actualizate și corecte și să se creeze, în cadrul Anchetei europene privind forța de muncă (*European Labour Force Survey*), printre altele, un modul permanent privind handicapul, precum și un modul privind participarea socială a persoanelor cu handicap și să se includă chestiunile legate de handicap în modulele generale corespunzătoare.

<sup>(12)</sup> COM(2009) 58 final.

<sup>(13)</sup> COM(2009) 647 final.

<sup>(14)</sup> „Evaluarea politicilor de ocupare a forței de muncă destinate persoanelor cu handicap și formularea unor noi propuneri de integrare profesională, cu estimarea costurilor acestora” (*Evaluación de las políticas de empleo para las personas con discapacidad y formulación de coste económico de nuevas propuestas de integración laboral*), Gregorio RODRÍGUEZ CAMPO, Carlos GARCÍA SERRANO și Luis TOHARIA, Colección Telefónica Accessible nr. 9, Editura Cinca, aprilie 2009 – ISBN: 978-84-96889-48-4, Madrid, Spania.

<sup>(15)</sup> Rezoluția Consiliului (2008/C 75/01).

<sup>(16)</sup> <http://cms.horus.be/files/99909/MediaArchive/EDF%20declaration%20on%20girls%20and%20women%20with%20disabilities.doc>.

<sup>(17)</sup> Avizul CESE, JO C 10, 15.1.2008, p. 80.

<sup>(9)</sup> COM(2009) 647 final.

<sup>(10)</sup> Rezoluția Consiliului (2008/C75/01).

<sup>(11)</sup> Avizul CESE, JO C 93, 27.4.2007.

(<http://w3.bcn.es/fixers/baccessible/greugecomparatiueconmic.683.pdf>).

[http://www.feaps.org/actualidad/23\\_04\\_09/ultima\\_hora/sobreesfuerzo\\_15\\_04\\_09.pdf](http://www.feaps.org/actualidad/23_04_09/ultima_hora/sobreesfuerzo_15_04_09.pdf)

3.6.1.7 CESE solicită includerea unei orientări privind drepturile persoanelor cu handicap, bazate pe CNUDPH, în Liniile directoare ale UE privind drepturile omului și legislația internațională umanitară, care vor fi adoptate de Consiliul UE.

### 3.6.2 (ii) Un cadru juridic european corespunzător pentru handicap

3.6.2.1 CESE afirmă că intrarea în vigoare a Tratatului de la Lisabona aduce cu sine noi baze juridice. Reamintește, de asemenea, valoarea articolelor 10, 11 și 19, precum și articolele 21 și 26 din Carta drepturilor fundamentale, care au valoare de tratat.

3.6.2.2 CNUDPH implică noi obligații pentru UE, drept care CESE solicită:

3.6.2.2.1 finalizarea ratificării CNUDPH și a protocolului aferent de către UE, în conformitate cu decizia Consiliului<sup>(18)</sup>. Reamintește valoarea juridică de tratat internațional a acestei convenții și solicită statelor membre să își ia angajamentul de a ratifica CNUDPH cât mai rapid;

3.6.2.2.2 analizarea, pe baza CNUDPH, a întregii legislații comunitare care afectează piața internă, transportul, impozitarea, concurența, sănătatea, consumul, mijloacele de comunicare digitale și electronice, ocuparea forței de muncă, educația și nediscriminarea;

3.6.2.2.3 instituirea unui mecanism de coordonare<sup>(19)</sup>, în cadrul Comisiei, la care să participe comisarii implicați, și crearea unui organism independent, solicitat de CNUDPH<sup>(20)</sup>.

3.6.2.3 CESE salută prezentarea actualei propuneri de directivă privind nediscriminarea dincolo de locul de muncă<sup>(21)</sup>, dar precizează că aceasta nu este adaptată suficient la CNUDPH. Această directivă, aflată în prezent în dezbatere la Consiliu, trebuie să garanteze, în ceea ce privește chestiunea discriminării, un tratament preferențial persoanelor cu handicap în anumite circumstanțe; acoperirea în termeni de protecție socială, sănătate și educație, cu mențiunea că educația prin segregare este discriminatorie; principiul accesibilității pentru persoanele cu handicap trebuie aplicat cu caracter general; de asemenea, amenajările corespunzătoare trebuie aplicate în toate domeniile, pentru ca efectuarea acestora să beneficieze de subvenții publice; accesibilitatea trebuie să se aplice tuturor bunurilor și serviciilor oferite publicului și, în sfârșit, în ceea ce privește punerea în aplicare, ar trebui specificate obligațiile UE în acest domeniu, cu o aplicare imediată în cazul noilor construcții și cu angajamente realiste în ce privește construcțiile existente.

<sup>(18)</sup> Decizia Consiliului nr. 15540/09 din 24 noiembrie 2009.

<sup>(19)</sup> [http://cms.horus.be/files/99909/MediaArchive/library/EDF\\_contribution\\_OHCHR\\_contribution\\_national\\_frameworks\\_for\\_implementation\\_CRPD\(final\).doc](http://cms.horus.be/files/99909/MediaArchive/library/EDF_contribution_OHCHR_contribution_national_frameworks_for_implementation_CRPD(final).doc).

<sup>(20)</sup> <http://www.efc.be/Networking/InterestGroupsAndFora/Disability/Pages/TheEuropeanConsortiumofFoundationsonHumanRightsandDisability.aspx>.

<sup>(21)</sup> Propunere de Directivă a Consiliului, COM(2008) 426 final, 2 iulie 2008.

### 3.6.3 (iii) Finanțarea corespunzătoare a Pactului european pentru persoanele cu handicap

3.6.3.1 CESE reamintește necesitatea de a menține și a întări, în viitoarea politică de coeziune, dispozițiile Regulamentului general al fondurilor structurale în ceea ce privește nediscriminarea și accesibilitatea pentru persoanele cu handicap, drept criterii de selecție și executare a proiectelor cofinanțate de UE<sup>(22)</sup>; politica de coeziune va trebui să asigure acțiuni cu și pentru colectivul persoanelor cu handicap în toate statele membre, cu fonduri suficiente. Aceste principii trebuie extinse la bugetul european și la alte programe europene de cercetare, competitivitate, formare, ocupare a forței de muncă, afaceri sociale, cooperare pentru dezvoltare, printre altele, incluzând noile programe începând din 2014.

3.6.3.2 CESE recunoaște că participarea societății civile la gestionarea directă a FSE (în ceea ce privește formarea și ocuparea forței de muncă) și a FEDER a dat rezultate foarte satisfăcătoare și susține generalizarea acestui model în programele operative ale fondurilor structurale începând din 2013.

3.6.3.3 CESE consideră că menținerea sprijinului financiar în favoarea organizațiilor europene ale persoanelor cu handicap, în special FEPH, precum și a organismelor de integrare socială, prin intermediul Programului Progress, consolidează baza democratică a UE și structurarea societății civile.

## 4. UE și încadrarea în muncă a persoanelor cu handicap

4.1 Încadrarea în muncă a persoanelor cu handicap trebuie integrată în Strategia europeană pentru ocuparea forței de muncă. Situația lucrătorilor europeni pe piața forței de muncă este complicată, și este cu atât mai dificilă în cazul lucrătorilor cu handicap; de aceea este necesară consolidarea unei piețe incluzive pentru toți.

4.2 CESE își exprimă îngrijorarea în legătură cu chestiunea șomajului în rândul persoanelor cu handicap întrucât, înainte de criză, 78 % din persoanele cu handicap sever nu aveau acces la piața forței de muncă, rata de inactivitate a acestora fiind dublă față de cea a restului populației, iar rata de ocupare era cu 20 % mai mică decât media persoanelor fără handicap<sup>(23)</sup>.

4.3 Din cauza crizei (care a dus la o rată a șomajului de 10 % în UE<sup>(24)</sup>), situația persoanelor cu handicap pe piața forței de muncă s-a înrăutățit în două privințe: pe de o parte, pentru că accesul acestora pe piața forței de muncă va fi mai dificil<sup>(25)</sup> și, pe de altă parte, pentru că guvernele vor avea tendința de a-și soluționa deficitul public prin reducerea ajutoarelor și pensiilor de orice fel. CESE atrage atenția asupra faptului că persoanele cu handicap nu trebuie să fie principalele victime ale crizei și se opune reducerii ajutoarelor destinate acestora<sup>(26)</sup>.

<sup>(22)</sup> [http://www.observatoriodeladiscapacidad.es/?q=es/informacion/agenda/18112009/presentaci\\_n\\_de\\_innet16\\_european\\_inclusion\\_network\\_lanzamiento\\_del\\_obser](http://www.observatoriodeladiscapacidad.es/?q=es/informacion/agenda/18112009/presentaci_n_de_innet16_european_inclusion_network_lanzamiento_del_obser).

<sup>(23)</sup> Statistici în obiectiv, Tema 3: „Ocuparea persoanelor cu handicap în Europa 2002”, Eurostat 26/2003. [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_OFFPUB/KS-NK-03-026/EN/KS-NK-03-026-EN.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-NK-03-026/EN/KS-NK-03-026-EN.PDF).

<sup>(24)</sup> Oficiul de Statistică al Comunităților Europene (Eurostat) – ianuarie 2010.

<sup>(25)</sup> Eurobarometru: „Discriminarea în UE în 2009” și Avizul CESE, JO C 256, 27.10.2007, p. 102.

<sup>(26)</sup> <http://www.cerme.es/NR/rdonlyres/6487C9F8-F423-493B-83B8-562CB09201B8/30184/EstudioCERMIcrisisyDiscapacidad.doc> [www.cerme.es](http://www.cerme.es)

4.4 Există pericolul ca această criză să sporească riscul de sărăcie al persoanelor cu handicap și al familiilor acestora. Dar criza poate reprezenta o ocazie pentru dezvoltarea unei activități antreprenoriale mai incluzive, cu stimulente, care să sporească productivitatea întreprinderilor, contribuind la creșterea economiei în ansamblul său.

4.5 Comitetul afirmă că unul din principalele obiective ale Strategiei europene pentru ocuparea forței de muncă trebuie să fie promovarea angajării persoanelor cu handicap și solicită includerea în Linile directoare pentru ocuparea forței de muncă a unui obiectiv care să reflecte concluzia 34 a Consiliului European din primăvara anului 2006 <sup>(27)</sup>: „*unul din obiectivele-cheie este sporirea participării la piața forței de muncă, în special (...) a persoanelor cu handicap (...). Pentru îndeplinirea acestor obiective este necesară o strânsă colaborare cu partenerii sociali.*” Trebuie stabilite o serie de măsuri pe care statele să trebuiască să le aplice în planurile naționale.

4.6 Partenerii sociali joacă un rol crucial pentru a permite persoanelor cu handicap să intre pe piața forței de muncă, prin negocierea colectivă, și pentru a garanta inserția lor în întreprinderi. Aceștia contribuie, de asemenea, la dezvoltarea politicilor în domeniul diversității și, în acest fel, la negocierea de planuri de diversitate în acord cu întreprinzătorii, care trebuie să beneficieze de stimulente pentru a avansa pe această cale; în acest scop, aceștia pot utiliza politicile de responsabilitate socială a întreprinderilor. În acest sens, CESE felicită partenerii sociali care, în decembrie 2009, și-au încheiat cu succes negocierile pentru un nou acord autonom privind piețele forței de muncă incluzive.

4.7 CESE solicită prezentarea, în termen de un an, a unui raport privind punerea în aplicare a dispozițiilor privitoare la handicap și ocuparea forței de muncă ale Directivei 2000/78/CE <sup>(28)</sup>.

4.8 CESE reiterează că persoanele cu handicap dispun, ca toate celelalte persoane, de competențe pentru a duce o viață profesională împlinită, iar capacitățile lor trebuie încurajate, și nu subapreciate. Persoanele cu handicap au același drept de a munci ca orice altă persoană.

4.9 CESE atrage atenția asupra faptului că, potrivit anchetei EUROFOUND, adâncirea problemelor de sănătate mintală face din acest handicap principala cauză de abandon prematur al pieței forței de muncă; în unele țări acesta este motivul a aproximativ 40 % <sup>(29)</sup> din pensionările anticipate. Este necesar să se producă o schimbare de mentalitate în legătură cu acești lucrători, prin sensibilizarea cetățenilor și autorităților.

4.10 CESE reamintește că recunoașterea acestor competențe presupune existența unor mecanisme de certificare a cunoștințelor dobândite, fie prin experiență (informală), fie prin educație formală. De aceea, CESE pledează pentru introducerea unui „pașaport al calificărilor” <sup>(30)</sup>, care să le permită persoanelor cu handicap să beneficieze de mobilitate profesională în interiorul UE.

4.11 Politicile de ocupare a forței de muncă pentru persoanele cu handicap trebuie să acopere toate procesele legate de activitatea profesională de-a lungul vieții (*lifetreaming* <sup>(31)</sup>), luând în considerare problema locuinței, educația elementară, formarea, gradul de îndatorare al familiei, dificultățile financiare, sănătatea, mediile neprielnice și economia locală, precum și angajarea, menținerea locului de muncă și reinserta.

4.12 Libera circulație constituie un principiu comunitar care nu este pe deplin aplicat pentru persoanele cu handicap; această situație are repercusiuni asupra deplasărilor în scopuri profesionale în interiorul UE, afectând și studiile, pensionarea sau orice altă activitate.

4.13 Printre barierele în calea liberei circulații se numără imposibilitatea exportării unor drepturi cum ar fi asistența personală, care ar putea deveni o realitate prin măsuri concrete de coordonare a sistemelor de securitate socială și prin campanii europene de conștientizare și formare.

4.14 CESE reamintește că „incluziunea activă” trebuie să fie conectată cu piața forței de muncă și să garanteze un nivel suficient de venituri și un acces la servicii sociale de calitate, care să se traducă printr-o îmbunătățire a condițiilor de viață, inclusiv pentru cei care nu au un loc de muncă <sup>(32)</sup>.

4.15 CESE reamintește că angajarea în mediul de lucru obișnuit necesită servicii de ocupare a forței de muncă, de reabilitare profesională, servicii sociale și de sănătate, menținerea și gestionarea veniturilor, precum și stimulente <sup>(33)</sup>.

4.16 CESE preconizează o adaptare a prestațiilor sociale și a fiscalității, pentru ca inserția în câmpul muncii să nu implice o scădere a puterii de cumpărare a persoanelor cu handicap și pentru ca aceste elemente să reprezinte o motivare pentru ocuparea unor locuri de muncă de calitate și remunerate corect. Comitetul pledează, de asemenea, pentru adoptarea de măsuri financiare de stimulare a întreprinderilor, pentru a favoriza angajarea, munca asistată pe piața forței de muncă, activitățile independente ale persoanelor cu handicap și spiritul întreprinzător al acestora, recurgând, printre altele, la microfinanțare <sup>(34)</sup>; aceste măsuri ar viza și ONG-urile care oferă servicii de sprijin pentru lucrătorii cu handicap și familiile acestora.

4.17 Trebuie luate măsuri de menținere și reinserta a lucrătorilor cu handicap dobândit, pentru ca această circumstanță să nu determine un abandon prematur al pieței forței de muncă; de asemenea, trebuie adaptate locul și mediul de muncă (amenajări corespunzătoare) pentru persoanele cu handicap și să li se garanteze acestora programe de formare și adaptare profesionale care să le permită dezvoltarea carierei profesionale <sup>(35)</sup>. În țările în care există sisteme de cote, trebuie să se vegheze la îndeplinirea obiectivelor de angajare prin mecanisme și ajutoare adecvate. De asemenea, introducerea unei dimensiuni sociale în procedurile de achiziții publice ar putea spori ocuparea forței de muncă cu handicap.

<sup>(27)</sup> Centrul European al Întreprinderilor cu Participare Publică (CEEP). <http://www.ceep.eu>.

<sup>(28)</sup> Fundația Europeană pentru Îmbunătățirea Condițiilor de Viață și de Muncă.

<sup>(29)</sup> Fundația Europeană pentru Îmbunătățirea Condițiilor de Viață și de Muncă.

<sup>(30)</sup> <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=es&catId=89&newsId=547>.

<sup>(31)</sup> Ghid pe tema „Construirea unei societăți incluzive: integrarea handicapului, după exemplul economiei sociale” (*Creating an inclusive society: mainstreaming disability based on the social economy example*). [http://www.socialeconomy.eu.org/IMG/pdf/Guide\\_on\\_Disability\\_Mainstreaming\\_and\\_Social\\_Economy.pdf](http://www.socialeconomy.eu.org/IMG/pdf/Guide_on_Disability_Mainstreaming_and_Social_Economy.pdf).

<sup>(27)</sup> Concluziile președinției Consiliului European de la Bruxelles, 23-24 martie 2006.

<sup>(28)</sup> Directiva Consiliului nr. 2000/78.

<sup>(29)</sup> Analiza Fundației Europene pentru Îmbunătățirea Condițiilor de Viață și de Muncă, pe baza datelor culese de Agenția federală de monitorizare a sănătății din Germania (2007). [http://www.gbe-bund.de/gbe10/pkg\\_isgbe5.prc\\_isgbe?p\\_uid=gastd&p\\_sprache=E](http://www.gbe-bund.de/gbe10/pkg_isgbe5.prc_isgbe?p_uid=gastd&p_sprache=E).

<sup>(30)</sup> Centrul European al Întreprinderilor cu Participare Publică (CEEP). <http://www.ceep.eu>

4.18 CESE crede cu tărie în avantajele pe care le aduce finanțarea ocupării forței de muncă în raport cu acordarea de ajutoare de șomaj, precum și în utilitatea măsurilor care să le motiveze pe persoanele cu handicap să ocupe un loc de muncă ca salariat sau independent, iar pe întreprinzători să le angajeze.

4.19 CESE este favorabil politicilor destinate tinerilor cu handicap, în care se include educația timpurie, menite să asigure tranziția acestora de la formare la primul loc de muncă, și politicilor destinate lucrătorilor care suferă de un handicap dobândit, menite să garanteze menținerea și reinsertia în câmpul muncii. Aceste grupuri trebuie să fie prioritare în viitoarea Strategie UE 2020 și să fie luate în considerație la revizuirea Strategiei Comisiei pentru persoanele cu handicap. CESE reamintește avizul său SOC/349 în favoarea elaborării unei strategii nu numai PENTRU tineri, ci și CU CONTRIBUȚIA acestora <sup>(36)</sup>.

4.20 CESE recunoaște rolul întreprinderilor care angajează o majoritate de persoane cu handicap, al celor mai active în acest domeniu și, în general, al întreprinderilor din economia socială, cum ar fi cooperativele, asociațiile mutuale, asociațiile sau fundațiile, care înlesnesc incluziunea socială și participarea la piața forței de muncă a persoanelor cu handicap cu aceleași drepturi profesionale și în regimul special de sprijin stabilit de statele membre.

4.21 CESE subliniază importanța sprijinirii IMM-urilor pentru ca acestea să adopte o perspectivă incluzivă asupra ocupării forței de muncă și să-și joace rolul fundamental pentru asigurarea eficienței măsurilor destinate încadrării în muncă a persoanelor cu handicap.

4.22 Instituțiile și organismele europene, precum și statele membre trebuie să cunoască situația și să dea un exemplu în ceea ce privește incluziunea lucrătorilor cu handicap în rândul personalului lor, prin intermediul unui plan de măsuri concrete care să îmbunătățească indicatorii de insertie profesională, care sunt în general foarte scăzuți.

4.23 CESE semnalează importanța conceptului de „flexibilitate” pentru persoanele cu handicap, și anume îmbunătățirea condițiilor de flexibilitate și adaptabilitate a resurselor umane în întreprinderi, împreună cu sporirea calității condițiilor de lucru și a siguranței la locul de muncă. Strategiile trebuie să asigure posibilitatea concilierii vieții profesionale cu cea personală, formarea de-a lungul vieții și procesele de tranziție între diverse situații posibile și resursele sociale și de ocupare a forței de muncă, pe parcursul întregii vieți a persoanelor cu handicap.

4.24 CESE sprijină avântul noilor sectoare de locuri de muncă ecologice și sociale, precum și promovarea accesibilității și proiectării pentru toți, întrucât acestea reprezintă o șansă de ocupare a unui loc de muncă pentru persoanele cu handicap.

4.25 CESE apără ajutoarele destinate lucrătorilor cu handicap care necesită asistență, precum și serviciile necesare pentru ca membrii familiei unei persoane cu handicap să poată continua să muncească.

4.26 Politicile de sensibilizare contracarează prejudecățile <sup>(37)</sup> legate de lucrătorii cu handicap; acestea trebuie să se adreseze partenerilor sociali, administratorilor și directorilor de între-

prinderi, angajaților, personalului medical și celui din administrația publică <sup>(38)</sup>.

4.27 Instrumentele de stimulare menționate trebuie să fie ușor de utilizat de către întreprinderi și lucrători și trebuie să fie promovate și utilizate în mod corespunzător de organismele publice.

4.28 Trebuie subliniat rolul mijloacelor de comunicare, în calitatea lor de agenți de sensibilizare și răspândire a elementelor-cheie pentru promovarea toleranței, a incluziunii sociale și a acceptării diversității în societatea europeană.

4.29 CESE sprijină lansarea de inițiative inovatoare, cum ar fi cele sus-menționate, „pașaportul competențelor” și *lifestreaming* și menționează următoarele exemple:

4.29.1 modelul de serviciu *job coaching*, de sprijin continuu în mediul profesional obișnuit, cu însoțire și tutelă;

4.29.2 crearea unui sistem de certificare a învățării prealabile <sup>(39)</sup>, care să reflecte învățarea progresivă;

4.29.3 asistența de-a lungul vieții profesionale în întreprinderi și administrații publice;

4.29.4 utilizarea de noi tehnologii cu sistem de sprijin, cum ar fi sistemele audiovizuale *video tutorial system* <sup>(40)</sup> și, în general, furnizarea de tehnologii de sprijin și asigurarea accesibilității tehnologiilor generale la locul de muncă;

4.29.5 crearea unui „model de gestionare a handicapului” (*disability management model*) <sup>(41)</sup>, în cadrul politicilor generale pentru diversitate ale întreprinderilor.

## 5. Accesibilitatea pentru persoanele cu handicap

5.1 CESE reamintește Rezoluția Consiliului UE din 17 martie 2008, în care se afirmă că „accesibilitatea reprezintă nici mai mult nici mai puțin decât piatra de temelie a unei societăți incluzive, bazate pe nediscriminare” <sup>(42)</sup>, cu un rol fundamental al partenerilor sociali, accesibilitatea fiind o condiție prealabilă pentru ocuparea forței de muncă.

5.2 CESE își reiterează poziția adoptată în Avizul său exploratoriu <sup>(43)</sup> privind egalitatea de șanse pentru persoanele cu handicap, care semnala că persoanele cu handicap au aceleași drepturi, dar necesități diferite și moduri diferite de acces la bunuri și servicii.

5.3 CESE recomandă o punere în aplicare progresivă, prin intermediul obiectivelor comune pe termen scurt, mediu și lung (cu un termen clar și definitiv pentru bunurile, serviciile și infrastructurile noi și pentru cele existente), care să implice statele membre utilizând, printre alte metode, potențialul achizițiilor publice.

<sup>(38)</sup> Fundația Europeană pentru Îmbunătățirea Condițiilor de Viață și de Muncă <http://www.eurofound.europa.eu/>.

<sup>(39)</sup> Centrul European al Întreprinderilor cu Participare Publică (CEEP) <http://www.ceep.eu>.

<sup>(40)</sup> Centrul European al Întreprinderilor cu Participare Publică (CEEP) <http://www.ceep.eu>.

<sup>(41)</sup> Centrul European al Întreprinderilor cu Participare Publică (CEEP) <http://www.ceep.eu>.

<sup>(42)</sup> Rezoluția Consiliului (2008/C 75/01).

<sup>(43)</sup> Avizul CESE, JO C 93, 27.4.2007, p. 32.

<sup>(36)</sup> Avizul CESE, JO C 318, 23.12.2009, p. 113.

<sup>(37)</sup> [www.fundaciononce.es](http://www.fundaciononce.es)

5.4 CESE recunoaște că accesibilitatea este esențială pentru exercitarea drepturilor politice și civile cu aplicare imediată, iar aceasta trebuie să se concretizeze în planuri specifice de accesibilitate, cu norme și sancțiuni care să implice toate autoritățile publice și care să dea posibilitatea cetățenilor cu handicap să recurgă la mecanisme de apărare a drepturilor. Nu ar trebui să se desfășoare noi alegeri pentru PE fără a se garanta accesibilitatea în colegiile electorale și fără o participare corespunzătoare a persoanelor cu handicap pe listele electorale; de asemenea, trebuie luate măsurile adecvate la nivel național.

5.5 CESE subliniază efortul statelor membre și al Comisiei de asigurare a accesibilității, efort al cărui obiectiv trebuie să fie atingerea accesibilității universale (clădiri publice, edificii de interes public, întreprinderi private, bunuri și servicii, turism, comerț electronic, informații, transporturi, tehnologii și comunicații).

5.6 CESE subliniază că accesibilitatea este în avantajul tuturor (persoane în vârstă, femei însărcinate, persoane cu mobilitate redusă etc.). Întreprinderile accesibile vor avea noi clienți (15 % din consumatori). Produsele noi generează piețe noi și reprezintă o sursă de creștere durabilă a economiei.

5.7 De asemenea, CESE semnaleză faptul că angajamentul în favoarea accesibilității reprezintă un angajament față de drepturile fundamentale ale cetățenilor europeni, așa cum afirma în Avizul său privind accesibilitatea electronică. <sup>(44)</sup>

5.8 CESE reamintește instituțiilor europene – în special Comisiei – că numărul de clădiri și sisteme de informații electronice accesibile care le aparțin (de exemplu, pagina web, secțiunea de consultări publice a Comisiei) este restrâns. De aceea, este necesară prevederea unui plan de accesibilitate care să demonstreze angajamentul real față de persoanele cu handicap. <sup>(45)</sup>

5.9 CESE solicită acordarea de ajutoare de stat <sup>(46)</sup> întreprinderilor și serviciilor private, pentru îndeplinirea obiectivului de amenajări corespunzătoare prevăzută de Directiva 2000/78/CE <sup>(47)</sup>. Principiul accesibilității preventive trebuie să fie pus în practică în serviciile private.

5.10 Trebuie continuată elaborarea de standarde de accesibilitate pentru a sprijini legislația privitoare la achizițiile publice, urmând exemplul de succes al legislației americane. CESE reamintește importanța dialogului între instituții, industrie și societatea civilă în definirea acestor standarde <sup>(48)</sup>.

<sup>(44)</sup> Avizul CESE, JO C 110, 9.5.2006, p. 26 și Rezoluția Consiliului din 6 februarie 2003 (JO C 39, 2003, p. 5).

<sup>(45)</sup> COM(2007) 501 final.

<sup>(46)</sup> Articolele 41 și 42 din Regulamentul (CE) nr. 800/2008 al Comisiei din 6 august 2008.

<sup>(47)</sup> Directiva 2000/78/CE a Consiliului din 27 noiembrie 2000.

<sup>(48)</sup> [http://ec.europa.eu/information\\_society/activities/einclusion/archive/depoy/pubproc/eso-m376/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/information_society/activities/einclusion/archive/depoy/pubproc/eso-m376/index_en.htm)  
<http://cms.horus.be/files/99909/MediaArchive/M420%20Mandate%20Access%20Built%20Environment.pdf>

5.11 Comitetul sprijină instituirea unei Capitale europene a accesibilității universale, pe baza unui sistem de atribuire de embleme de calitate, care să recunoască efortul orașelor și regiunilor europene pentru a face mai accesibile mediile, bunurile și serviciile lor și care să favorizeze dezvoltarea durabilă a colectivităților locale.

5.12 CESE speră ca noile reglementări privind transportul maritim, autobuzele urbane și interurbane și taxiurile să includă în mod satisfăcător diversele necesități ale persoanelor cu handicap, impunând adaptarea oricărui mijloc de transport și a locurilor de acces la aceste mijloace, după modelul actualelor regulamente privind transportul aerian și feroviar.

5.13 CESE a întâmpinat cu satisfacție Comunicarea Comisiei privind accesibilitatea electronică (e-accesibilitatea) <sup>(49)</sup> și a solicitat Uniunii Europene să integreze acțiunile propuse în cadrul strategic european al societății informaționale. Este urgentă prezentarea legislației în materie de e-accesibilitate, în domeniul cum ar fi accesibilitatea paginilor web, comunicarea incluzivă, teleserviciile, telefonია mobilă, tehnologia digitală și bancomatele, printre altele. Aceste obiective figurau deja, în 2003, în Declarația ministerială de la Creta <sup>(50)</sup> și în Declarația de la Riga. În prezent, este puțin probabil ca aceste obiective să fie îndeplinite la termenele stabilite; Comitetul solicită aplicarea unui plan de acțiune intensiv înainte de 2011, pentru îndeplinirea obiectivelor.

5.14 CESE își reiterează angajamentul față de principiul „proiectare pentru toți” și consideră esențială includerea acestui concept în programele de învățământ, atât în materie de formare profesională, cât și universitară, pentru ca toți profesioniștii să aplice acest principiu.

5.15 CESE sprijină instituirea unui „card european al persoanelor cu handicap”, care să le garanteze persoanelor cu handicap în deplasările lor transfrontaliere recunoașterea reciprocă a drepturilor, inclusiv un acces egal la transporturi, cultură și activități recreative, după modelul cardului european de parcare.

## 6. Handicapul și egalitatea de gen

6.1 CESE semnaleză că, în Europa, din totalul persoanelor cu handicap, 60 % sunt femei, care nu sunt tratate egal, fiind în continuare discriminate în ceea ce privește recunoașterea drepturilor și accesul la bunuri și servicii (îngrijiri de sănătate, educație și prevenirea violenței de gen, printre altele).

6.2 În ultimul deceniu, nivelul de ocupare a forței de muncă feminine cu handicap a rămas neschimbat, cu un înalt procent de inactivitate și șomaj, salarii mai mici și dificultăți suplimentare în calea reinserției profesionale.

6.3 Trebuie acordat un caracter transversal dimensiunii de gen în conceperea, dezvoltarea, monitorizarea și evaluarea politicilor destinate persoanelor cu handicap. Sunt necesare măsuri și acțiuni specifice, menite să garanteze accesul la un loc de muncă și stimularea angajării de femei.

<sup>(49)</sup> COM(2005) 425 final, COM (2008) 804 final.

<sup>(50)</sup> Declarație privind e-incluziunea: miniștrii transporturilor și telecomunicațiilor din Uniunea Europeană, aprilie 2003.



## 7. Handicapul și dialogul social

7.1 CESE lansează un apel partenerilor sociali pentru a asigura egalitatea de condiții la locul de muncă pentru persoanele cu handicap, condiții echitabile și favorabile și, în special, egalitatea de șanse și salariu egal pentru muncă egală, precum și posibilitatea de exercitare a drepturilor profesionale și sindicale; Comitetul încurajează persoanele cu handicap să facă parte din organizațiile profesionale și sindicale și solicită ca activitățile subcontractate să fie realizate în condiții egale de muncă<sup>(51)</sup> (articolul 27 din CNUDPH).

7.2 În materie de ocupare a forței de muncă, securitate socială, sănătate și siguranță la locul de muncă și în alte contexte, precum și în cadrul relațiilor profesionale în general, dialogul social este esențial pentru protecția drepturilor, egalitatea de șanse și nediscriminarea persoanelor cu handicap. Este fundamental pentru adoptarea de măsuri de acțiune pozitive în materie de ocupare a forței de muncă și accesibilitate, precum și în materie de formare, promovare și asistență pentru lucrătorii cu handicap.

7.3 Partenerii sociali trebuie să integreze dimensiunea handicapului în toate acțiunile și negocierile intersectoriale, sectoriale și la nivel de întreprindere, în special în ceea ce privește ocuparea forței de muncă, accesibilitatea și protecția socială, în colaborare cu societatea civilă organizată și cu persoanele cu handicap.

7.4 Partenerii sociali trebuie să participe la monitorizarea și aplicarea CNUDPH, în ceea ce privește relațiile profesionale și protecția socială.

## 8. Participarea și dialogul civil

8.1 CESE își reiterează adeziunea la principiul „nimic pentru persoanele cu handicap fără persoanele cu handicap”<sup>(52)</sup> și crede în politicile de responsabilizare individuală și de autoreprezentare.

8.2 CESE consideră că dialogul civil cu persoanele cu handicap și cu familiile lor reprezintă cadrul corespunzător pentru îmbunătățirea guvernantei la nivel comunitar, prin crearea de mecanisme și protocoale cu aplicare obligatorie și prin instituirea de organe ad-hoc de participare și consultare în cadrul UE.

8.3 Organizațiile persoanelor cu handicap trebuie să participe la întocmirea rapoartelor periodice de evaluare a politicilor privind ocuparea forței de muncă și accesibilitatea, a aplicării CNUDPH și a programelor și instrumentelor financiare ale Comisiei, pentru garantarea includerii punctului de vedere al societății civile, de exemplu prin rapoarte alternative.

8.4 UE și statele membre trebuie să asigure promovarea și garantarea finanțării în vederea dezvoltării societății civile, asigurând independența acesteia și capacitatea sa de participare la elaborarea de politici și/sau prestarea de servicii sociale.

Bruxelles, 17 martie 2010

*Președintele Comitetului  
Economic și Social European*  
Mario SEPI

<sup>(51)</sup> Articolul 27 din CNUDPH.

<sup>(52)</sup> Deviza Forumului european al persoanelor cu handicap, Adunarea generală din 2009.

## Avizul Comitetului Economic și Social European privind integrarea lucrătorilor imigranți (aviz exploratoriu)

(2010/C 354/03)

Raportor: dl Luis Miguel PARIZA CASTAÑOS

În scrisoarea sa din 23 iulie 2009, dl Diego López Garrido, secretar de stat pentru afaceri europene în cadrul Ministerului Afacerilor Externe și Cooperării, a solicitat Comitetului Economic și Social European, în numele viitoarei Președinții spaniole și în temeiul articolului 262 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, elaborarea unui aviz exploratoriu cu privire la

„Integrarea lucrătorilor imigranți”

Secțiunea pentru ocuparea forței de muncă, afaceri sociale și cetățenie, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 23 februarie 2010.

În cea de-a 461-a sesiune plenară, care a avut loc la 17 și 18 martie 2010 (ședința din 17 martie), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 138 de voturi pentru, 5 voturi împotriva și 8 abțineri.

### 1. Concluzii și propuneri

1.1 CESE subliniază valoarea adăugată la nivel european a politicilor de ocupare a forței de muncă și în domeniul imigrației. Politicile de la nivel exclusiv național nu funcționează, drept care va fi necesară consolidarea bazei europene a acestor politici.

1.2 Lucrătorii imigranți contribuie în mod pozitiv la dezvoltarea economică și la bunăstarea în Europa. Din cauza situației demografice, Europa va avea nevoie de mai mulți noi imigranți.

1.3 Este necesară îmbunătățirea procesului de integrare, atât pentru eficiența economică, cât și pentru coeziunea socială. Ocuparea forței de muncă reprezintă un aspect fundamental al integrării.

1.4 Integrarea este un proces social bidirecțional de adaptare reciprocă, care trebuie înlesnit printr-o bună guvernare și o bună legislație. CESE solicită Consiliului să adopte directiva prin care li se garantează lucrătorilor imigranți un cadru comun de drepturi și îmbunătățirea legislației antidiscriminare.

1.5 Integrarea la locul de muncă în condiții de egalitate de șanse și de tratament reprezintă o provocare și pentru partenerii sociali, care trebuie să o promoveze în cadrul negocierilor colective și a dialogului social, inclusiv la nivel european. Lucrătorii imigranți trebuie să aibă o atitudine favorabilă față de integrare.

1.6 Întreprinderile își desfășoară activitățile în medii tot mai diverse. Este necesar ca acestea să adopte o abordare pozitivă față de diversitatea culturală, pentru o mai bună integrare și sporirea oportunităților.

1.7 CESE propune Comisiei să solicite elaborarea unui aviz exploratoriu în legătură cu înființarea unei platforme europene de dialog pentru gestionarea imigrației pe motive profesionale, prevăzută de Programul de la Stockholm.

### 2. Tematica avizului

2.1 Președinția spaniolă a solicitat Comitetului Economic și Social European elaborarea unui aviz exploratoriu, pentru o mai bună integrare în UE a lucrătorilor imigranți; de aceea, în cadrul prezentului aviz, Comitetul se va concentra pe integrarea lucrătorilor imigranți la locul de muncă și pe alte aspecte legate direct sau indirect de piața forței de muncă.

2.2 Aspectele generale ale politicii în domeniul imigrației și integrării vor fi luate în considerare doar în măsura în care au o legătură directă cu avizul. Comitetul a adoptat diverse avize pe tema integrării<sup>(1)</sup>, cu o abordare mai generală, și a elaborat un aviz din proprie inițiativă menit să promoveze consolidarea prezenței integrării în noua Agendă a politicii sociale a UE, în domenii cum ar fi educația și formarea, egalitatea de gen, sănătatea, locuințele, politica în favoarea familiei și tineretului, sărăcia și excluderea socială etc.

2.3 Europa trebuie să acorde mai multă atenție integrării în cadrul politicii comune în domeniul imigrației. Comitetul a creat un grup de studiu permanent pentru integrare, pentru a contribui la lucrările Forumului european pentru integrare.

<sup>(1)</sup> JO C 27, 3.2.2009. JO C 128, 18.5.2010, p. 29.  
JO C 80, 30.3.2004.  
JO C 318, 23.12.2006.  
JO C 125, 27.5.2002.  
JO C 208, 3.9.2003.

2.4 Tratatul de la Lisabona oferă un temei juridic mai solid <sup>(2)</sup> pentru ca UE să sprijine acțiunea „*statelor membre, cu scopul de a favoriza integrarea resortisanților țărilor terțe aflați în situație de ședere legală pe teritoriul lor*”.

### 3. Imigranții contribuie la dezvoltarea economică și la bunăstarea Europei

3.1 În ultimii ani, Europa a primit numeroase persoane originare din țări terțe, care au emigrat în căutarea unor noi oportunități. Cu toate acestea, politicile restrictive aplicate de multe guverne europene limitează posibilitățile întreprinderilor de a angaja legal lucrători imigranți.

3.2 În Raportul său din 2008 privind ocuparea forței de muncă în Europa <sup>(3)</sup>, Comisia Europeană afirma că „imigranții au adus o contribuție semnificativă la creșterea globală a economiei și a ocupării forței de muncă în UE din 2000, oferind o soluție la deficitul forței de muncă și al competențelor și determinând creșterea flexibilității pieței forței de muncă”.

3.2.1 În Raportul său comun privind ocuparea forței de muncă (2009-2010) <sup>(4)</sup>, Comisia indica faptul că, deși UE trece printr-o criză caracterizată prin dispariția locurilor de muncă, există încă deficit de mână de lucru în anumite state membre și în rândul anumitor categorii profesionale. De asemenea, Comisia propune întărirea integrării imigranților rezidenți care sunt victimele predilecte ale crizei, precum și stimularea întreprinderilor în vederea diversificării mâinii de lucru și introducerii „cartelor diversității”.

3.3 Din anul 2000, 21 % din creșterea PIB-ului și 25 % din noile locuri de muncă din UE se datorează contribuției imigranților; astfel, dezvoltarea anumitor sectoare economice s-ar fi blocat sau limitat dacă locurile de muncă respective nu ar fi fost ocupate în mare parte de lucrători imigranți.

3.4 Trebuie avut în vedere că restricțiile la munca în UE impuse cetățenilor din noile state membre au fost eliminate în anumite țări (Regatul Unit, Irlanda, Suedia etc.).

3.5 Comitetul dorește să sublinieze importanța spiritului întreprinzător al multor imigranți, care înființează întreprinderi în Europa, contribuind astfel la crearea de locuri de muncă și de bogăție, în ciuda faptului că legislația în domeniul imigrației ridică obstacole foarte greu de depășit.

3.6 Cu toate că intensitatea fluxurilor de migrație a fost diferită de la un stat membru la altul, se observă că țările care primesc mai mulți imigranți au înregistrat o mai mare creștere economică și a locurilor de muncă. În anumite state membre, cum ar fi Spania, Regatul Unit, Irlanda, Italia și altele, procentul este mai mare <sup>(5)</sup>.

<sup>(2)</sup> Articolul 79.

<sup>(3)</sup> COM(2008) 758 final.

<sup>(4)</sup> COM(2009) 674 final.

<sup>(5)</sup> „The Economic and Fiscal Impact of Immigrants”, National Institute of Economic and Social Research („Impactul economic și fiscal al imigranților”, Institutul național de cercetare economică și socială), octombrie 2007 și „Coyuntura española - Los efectos de la inmigración sobre el empleo y los salarios” Informe Mensual de la Caixa, núm 295, („Conjunctura spaniolă – Efectele imigrației asupra ocupării forței de muncă și asupra salariilor”, Raport lunar elaborat de Caixa, nr. 295), octombrie 2006.

3.7 Creșterea imigrației în societățile europene duce uneori și la apariția unor noi probleme și reprezintă o provocare considerabilă pentru coeziunea socială. Societățile europene se confruntă cu numeroase probleme sociale provocate de imigrație, care trebuie să facă obiectul unei abordări integrale, așa cum a propus CESE în alte avize.

3.8 Comitetul consideră că multe din problemele sociale (rasism, delincvență, violență împotriva femeilor, marginalizare, eșec școlar etc.) scot în evidență necesitatea de a îmbunătăți integrarea. De multe ori autoritățile, mai ales cele de la nivel local, sunt depășite de probleme.

3.9 Uneori mijloacele de comunicare utilizează problemele legate de imigrație în mod senzationalist, răspândind neliniște în rândul populației. De asemenea, unii lideri politici se folosesc de aceste probleme din oportunism și iresponsabilitate.

3.10 Comitetul observă cu îngrijorare că rasismul și xenofobia se răspândesc în multe sectoare sociale. Partidele și mișcările extremiste utilizează problemele legate de imigrație pentru a răspândi teama în rândul populației și pentru a promova politici intolerante, violente și în contradicție cu drepturile omului.

3.11 Potrivit dreptului penal, rasismul este un delict, dar, de nenumărate ori, autoritățile politice și responsabilii sociali demonstrează o atitudine tolerantă, care este inacceptabilă. Este necesar ca autoritățile polițienești și judiciare, liderii de opinie, mijloacele de comunicare și responsabilii politici să-și schimbe atitudinea și să combată rasismul cu mai multă hotărâre și educație socială.

### 4. În viitor, va crește imigrația către Europa

4.1 Situația demografică a Uniunii Europene indică faptul că, din cauza îmbătrânirii populației și a natalității scăzute, pe piețele forței de muncă va fi necesară participarea a numeroși lucrători imigranți. Potrivit celor mai recente previziuni demografice ale Eurostat, populația de vârstă activă va scădea după 2012, inclusiv în ipoteza unor fluxuri de imigrație de 1,5 milioane de persoane pe an în acest deceniu. Dacă nu sporesc fluxurile de imigrație în următorul deceniu, populația de vârstă activă va scădea cu 14 milioane.

4.2 Pe de altă parte, se știe că mobilitatea internațională a lucrătorilor va spori la nivel mondial, întrucât numeroase persoane se văd obligate să emigreze din cauza lipsei de locuri de muncă decente în țările lor de origine, iar unele dintre ele doresc să vină în Europa, în căutarea de noi oportunități de lucru și personale.

4.3 CESE consideră că este o mare oportunitate faptul că noi imigranți doresc să-și realizeze aspirațiile migrând în Europa.

4.4 Pentru ca lucrătorii imigranți să-și găsească propriile oportunități și pentru ca societățile europene să-și întărească coeziunea socială, Comitetul consideră că sunt necesare politici care să îmbunătățească integrarea socială, întrucât reușita planurilor de imigrație, atât pentru lucrătorii imigranți, cât și pentru societatea-gazdă, depinde de modul în care se desfășoară procesele de integrare.

4.5 Criza economică și creșterea șomajului afectează toate sectoarele sociale, așa cum îi afectează și pe lucrătorii autohtoni și imigranți. Datele privind piețele forței de muncă din Europa demonstrează că lucrătorii imigranți cu slabă calificare și care ocupă locuri de muncă de o calitate mai scăzută sunt primele victime ale crizei și că femeile imigrante sunt afectate în mai mare măsură de șomaj.

4.6 În ciuda recesiunii actuale și a creșterii șomajului în Europa, rapoartele demografice arată că, după depășirea crizei și recuperarea nivelului de creștere economică și de ocupare a forței de muncă, va fi necesară sosirea a noi imigranți pentru a acoperi necesitățile piețelor forței de muncă europene, având în vedere caracteristicile fiecărui stat membru.

## 5. Legislația europeană în materie de admisie: o problemă în suspensie

5.1 În cei zece ani de când UE a inițiat demersurile pentru o politică comună în domeniul imigrației, cea mai mare dificultate o reprezintă elaborarea unei legislații privind admisia noilor imigranți, întrucât fiecare stat membru dispune de propria sa legislație, cu abordări foarte diferite.

5.2 Politicile și legislațiile în domeniul imigrației și al accesului la ocuparea unui loc de muncă sunt legate de evoluția piețelor forței de muncă și, de aceea, participarea activă a partenerilor sociali este importantă, dar acestea trebuie să se bazeze și pe respectarea drepturilor omului ale persoanelor imigrante.

5.3 Comitetul consideră că legislația în domeniul imigrației trebuie să faciliteze integrarea și să-i considere pe lucrătorii imigranți ca fiind noi cetățeni, persoane ale căror drepturi trebuie protejate, și nu doar mână de lucru pentru satisfacerea necesităților piețelor forței de muncă.

5.4 Partenerii sociali trebuie să participe la diversele niveluri. Comitetul analizează cu interes propunerea Comisiei privind crearea unei platforme europene de dialog pentru gestionarea migrației în scopuri profesionale, la care să poată participa partenerii sociali.

5.5 CESE a propus crearea unei politici comune în domeniul imigrației și a unei legislații armonizate, pentru ca imigranții să sosească prin intermediul procedurilor legale, să beneficieze de un tratament echitabil și pentru ca drepturile fundamentale ale acestora să fie protejate și integrarea îmbunătățită.

5.6 Cu toate acestea, Europa nu a primit imigranții prin legislații și politici corespunzătoare, ba mai mult, dat fiind caracterul restrictiv al celei mai mari părți a politicilor și legislațiilor naționale, numeroși imigranți au intrat prin proceduri clandestine și sunt obligați să lucreze în cadrul economiei informale. Comitetul consideră că UE trebuie să adopte noi inițiative pentru transformarea muncii neoficiale în muncă legală.

5.7 Comitetul consideră că ușurând procedurile pentru imigrația legală, se reduce imigrația clandestină și riscul ca unii imigranți fără forme legale să devină victime ale rețelelor infracționale ale traficului ilegal de migranți și ale traficului de persoane. Programul de la Stockholm cuprinde noi angajamente ale UE de combatere a acestor rețele infracționale.

5.8 CESE consideră că politicile restrictive au consecințe foarte grave asupra procesului de integrare, întrucât imigranții capătă imaginea unor persoane care nu sunt nici bine-venite, nici acceptate.

5.9 Uneori, aceste politici au fost însoțite de discursuri politice și sociale excluzive, care incriminează imigrația și încurajează xenofobia și discriminarea.

5.10 Ne aflăm în contextul Pactului european privind imigrația și azilul, care se va desfășura pe durata următorilor ani prin intermediul Programului de la Stockholm. Este de așteptat ca, grație Tratatului de la Lisabona, adoptarea de acorduri în cadrul Consiliului să fie mai ușoară, iar procedura de codecizie, cu Parlamentul, va facilita armonizarea legislației.

5.11 CESE ar fi dorit o legislație orizontală, dar Consiliul și Comisia au preferat elaborarea de directive sectoriale. De curând a fost adoptată Cartea albastră<sup>(6)</sup> pentru facilitarea admisieii lucrătorilor cu înaltă calificare. Comisia preconizează elaborarea, în următoarele luni, a unor noi propuneri de directive.

5.12 Comitetul consideră că este esențial ca UE să dispună de o legislație adecvată de admisie, întrucât integrarea este în strânsă legătură cu egalitatea de tratament și nediscriminarea. Din acest motiv, CESE a sprijinit<sup>(7)</sup> (prin câteva propuneri de îmbunătățire) Directiva-cadru privind drepturile lucrătorilor imigranți propusă de Comisie<sup>(8)</sup>, care se află încă în dezbateri la Consiliu. Versiunea actuală cu care se lucrează la Consiliu are o abordare insuficientă și inacceptabilă pentru societatea civilă și pentru Comitet.

5.13 Consiliul trebuie să adopte directiva-cadru pentru a asigura un nivel adecvat de drepturi pentru toți lucrătorii imigranți și a împiedica cazurile de discriminare. Comitetul propune Președinției spaniole a UE reorientarea dezbaterilor Consiliului pe marginea directivei-cadru, în vederea unei adoptări rapide, cu condiția ca aceasta să conțină un set adecvat de drepturi comune în toată UE, bazate pe egalitatea de tratament, în special în ceea ce privește drepturile profesionale și sociale ale lucrătorilor imigranți.

<sup>(6)</sup> Directiva CE/2009/50.

<sup>(7)</sup> JO C 27, 3.2.2009, p. 114.

<sup>(8)</sup> COM(2007) 638 final.

5.14 CESE a adoptat de curând un aviz din proprie inițiativă în care pleda pentru ca legislația în domeniul imigrației să respecte drepturile fundamentale<sup>(9)</sup> și în care se propunea un cadru avansat de drepturi și obligații. De asemenea, este necesară reformarea Directivei privind reîntregirea familiei.

## 6. Ocuparea unui loc de muncă reprezintă o parte fundamentală a procesului de integrare

6.1 Integrarea este un proces social cu caracter bidirecțional de adaptare reciprocă, la care participă imigranții și societatea-gazdă. Acesta este primul dintre Principiile fundamentale comune pentru integrare, adoptate de Consiliu în 2004.

6.2 Integrarea necesită capacități de lider din partea autorităților, partenerilor sociali și organizațiilor. Politicile publice pot favoriza aceste procese sociale și, de asemenea, este fundamentală participarea activă a societății civile. În alt aviz<sup>(10)</sup>, CESE a evidențiat importanța rolului autorităților locale și regionale.

6.3 Și lucrătorii imigranți trebuie să aibă o atitudine favorabilă față de integrare, prin depunerea de eforturi pentru cunoașterea limbii, a legilor și a obiceiurilor societății-gazdă.

6.4 CESE s-a angajat împreună cu Comisia în activitățile Forumului european pentru integrare și dorește să reitereze importanța participării și consultării organizațiilor societății civile, la diversele niveluri de guvernare.

6.5 Integrarea persoanelor imigrante depășește sfera profesională la care se referă prezentul aviz, întrucât integrarea este deosebit de importantă în contextul familial, în școli și universități, în sate și cartiere, în instituțiile religioase, în organizațiile sportive și culturale etc.

6.6 Munca reprezintă o parte fundamentală a procesului social de integrare, întrucât munca în condiții decente reprezintă cheia autosuficienței economice a imigranților și facilitează relațiile sociale și cunoașterea reciprocă între societatea-gazdă și imigranți.

6.7 Temelia Europei sociale o reprezintă munca, iar integrarea este fundamentală pentru dezvoltarea Europei sociale. Întreprinderile europene sunt actori sociali indispensabili și sunt interesate și implicate în integrare.

6.8 Criza economică și creșterea șomajului slăbesc în prezent intensitatea proceselor de integrare și adâncesc anumite conflicte din sânul societății și pe piața forței de muncă. CESE consideră că, în aceste împrejurări, este necesară intensificarea eforturilor

pentru integrare din partea tuturor actorilor: imigranți, autorități publice, parteneri sociali și societatea civilă.

6.9 Lucrătorii imigranți din Europa trebuie să beneficieze de un tratament echitabil, întrucât se află sub protecția convențiilor internaționale privind drepturile omului și a principiilor și drepturilor emanate de convențiile OIM. În alt aviz<sup>(11)</sup>, CESE a indicat drepturile și obligațiile pe care legislația europeană trebuie să le garanteze lucrătorilor imigranți.

6.10 CESE consideră că legislația și politicile publice trebuie să fie completate de colaborarea partenerilor sociali, întrucât integrarea pe plan profesional ține și de atitudinea socială și de angajamentele sindicale și antreprenoriale.

6.11 Serviciile publice de ocupare a forței de muncă trebuie să promoveze programe pentru un acces mai amplu la ocuparea unui loc de muncă pentru imigranți, facilitarea recunoașterii calificărilor profesionale, îmbunătățirea formării lingvistice și a formării profesionale fără discriminare și pentru a oferi informații corespunzătoare în legătură cu sistemele de ocupare a forței de muncă din țara-gazdă.

6.12 Sindicatele, organizațiile patronale, asociațiile de imigranți și alte organizații ale societății civile joacă un rol foarte important în transmiterea informației și în facilitarea accesului la ocuparea unui loc de muncă pentru imigranți.

6.13 Majoritatea întreprinderilor din Europa sunt mici și mijlocii și oferă locuri de muncă celei mai mari părți a populației active și persoanelor imigrante; de aceea, procesele sociale de integrare se desfășoară, în mare parte, la nivelul IMM-urilor.

## 7. Egalitatea de tratament și nediscriminarea, piloni ai integrării

7.1 CESE consideră fundamentale primirea și tratamentul pe care autoritățile și întreprinderile le aplică lucrătorilor imigranți, care, de multe ori, se află într-o situație de inferioritate față de lucrătorii autohtoni.

7.2 Situațiile diferă de la un stat membru la altul, întrucât diferă și dreptul muncii și practicile sociale, dar în Europa mulți lucrători imigranți se confruntă cu dezavantaje și dificultăți în căutarea unui loc de muncă, precum și cu nerecunoașterea calificărilor profesionale; în plus, de multe ori nu vorbesc limba țării și nu cunosc legile, obiceiurile sau instituțiile sociale.

7.3 O bună legislație împotriva discriminării reprezintă premisa, dar încă mai există la nivel național legislații care conțin discriminări între lucrătorii autohtoni și cei imigranți și, mai ales, practici discriminatorii față de lucrători, motivate de originea națională, etnică sau culturală și care se manifestă în mod direct sau indirect.

<sup>(9)</sup> JO C 128, 18.5.2010, p. 29.

<sup>(10)</sup> JO C 318, 23.12.2006.

<sup>(11)</sup> JO C 128, 18.5.2010, p. 29.

7.4 Tratatul egal și politicile de combatere a discriminării reprezintă pilonii politicilor de integrare. Din perspectiva unei abordări bidirecționale a integrării, Comitetul consideră că întreprinderile, sindicatele și autoritățile trebuie să ofere lucrătorilor imigranți un tratament egal și să evite orice discriminare.

7.5 Angajatorii și lucrătorii imigranți trebuie să respecte normele de muncă și convențiile colective aplicabile în întreprinderea sau sectorul respectiv, în conformitate cu legile și practicile naționale. Comitetul dorește să insiste asupra faptului că rasismul și discriminarea sunt comportamente infracționale și că trebuie sancționate și în întreprinderi, în conformitate cu dreptul muncii.

7.6 Pentru facilitarea integrării la locul de muncă este necesar ca lucrătorii imigranți să fie informați în legătură cu dreptul muncii și cu convențiile colective care reglementează drepturile și obligațiile lor la locul de muncă.

7.7 Un context politic și social integrator va permite lucrătorilor imigranți să participe la procese și programe de integrare, care trebuie facilitate de către autorități, cum ar fi cunoașterea limbii, a legilor și a obiceiurilor.

7.8 Directiva UE privind egalitatea de tratament în ceea ce privește încadrarea în muncă<sup>(12)</sup> și cea privind egalitatea de tratament fără deosebire de rasă sau origine etnică<sup>(13)</sup> reprezintă instrumente juridice esențiale care marchează legislația și practicile din statele membre, în lupta împotriva discriminării și pentru stimularea integrării profesionale.

7.9 Parlamentul a adoptat de curând o rezoluție privind noua directivă împotriva discriminării<sup>(14)</sup>, în completarea directivelor existente. CESE a emis un aviz prin care sprijinea propunerea Comisiei și în care propunea să se țină seama de discriminarea multiplă. După adoptare, această nouă directivă va extinde principiul nediscriminării la domenii ca educația, sănătatea, protecția socială și locuințele.

7.10 CESE consideră că directivele antidiscriminare nu au fost transpuse corespunzător în legislațiile naționale și, prin urmare, în mai multe state membre nu există legislații adecvate împotriva discriminării. După adoptarea sa, noua directivă va fi un instrument legislativ foarte util.

7.11 Partenerii sociali, actorii fundamentali ai funcționării piețelor forței de muncă și piloni de bază ai vieții economice și sociale europene, joacă un rol important în integrare. În cadrul negocierilor colective, partenerii sociali trebuie să-și asume responsabilitățile care le revin în ceea ce privește integrarea imigranților, eliminând din convențiile colective, precum

și din normele și practicile profesionale orice aspect direct sau indirect de discriminare.

7.12 Pentru negocierile colective și în special în cadrul întreprinderii trebuie stabilite mecanisme pentru a se garanta că accesul la un loc de muncă și angajarea se efectuează în conformitate cu principiul egalității de șanse. În acest domeniu este deosebit de important să existe instrumente care să permită evitarea nu doar a discriminării directe, ci și a celei indirecte.

7.13 Dar, în prezent, egalitatea de tratament în ceea ce privește salariul și condițiile de muncă nu este garantată, în practică, în cazul multor lucrători imigranți. Partenerii sociali și autoritățile din domeniul ocupării forței de muncă trebuie să elaboreze proceduri prin care să se evite discriminările și să promoveze în mod activ egalitatea.

7.14 În Europa se dezvoltă două modele de muncă, cu locuri de muncă de calitate pentru majoritatea cetățenilor europeni și pentru imigranții cu înaltă calificare și cu locuri de muncă de proastă calitate pentru majoritatea imigranților. În consecință, calitatea scăzută a locului de muncă reprezintă și ea un factor de discriminare, atunci când imigranții sunt utilizați ca mână de lucru „mai vulnerabilă”.

7.15 CESE a propus în diverse avize ca statele membre să-și îmbunătățească sistemul de echivalare a diplomelor<sup>(15)</sup> și ca UE să dispună de un sistem de recunoaștere a calificărilor care să poată fi utilizat de lucrătorii imigranți<sup>(16)</sup>. În întreprinderile europene, multe persoane imigrante prestează munci inferioare nivelului lor de calificare.

7.16 De asemenea, pe parcursul carierei profesionale și în ceea ce privește promovarea, mulți lucrători imigranți sunt dezavantajați și discriminați. Dreptul muncii, convențiile colective și practicile întreprinderilor trebuie să garanteze respectarea principiului egalității de șanse în promovarea lucrătorilor. Partenerii sociali trebuie să-și asume noi inițiative.

7.17 Formarea profesională și ocupațională sunt instrumente foarte importante pentru sporirea potențialului de încadrare în muncă a lucrătorilor imigranți, deși anumite legi și practici naționale exclud sau limitează accesul resortisanților din țări terțe. CESE consideră că autoritățile publice și partenerii sociali trebuie să înlesnească accesul lucrătorilor imigranți la formare, în egalitate de condiții și de tratament.

7.18 Unele state membre desfășoară, în colaborare cu întreprinderile și înainte de obținerea permisului de rezidență, programe de formare în țările de origine, prin care se facilitează inserția profesională a resortisanților țărilor terțe după sosirea în Europa.

<sup>(12)</sup> Directiva CE/2000/78.

<sup>(13)</sup> Directiva CE/2000/43.

<sup>(14)</sup> P6\_TA (2009) 0211.

<sup>(15)</sup> A se vedea în special: JO C 162, 25.6.2008, p. 90.

<sup>(16)</sup> A se vedea printre altele: JO C 218, 11.9.2009.

7.19 Uniunea Europeană nu a soluționat încă în mod satisfăcător problema transferului drepturilor de pensie pentru lucrătorii europeni. Lucrătorii imigranți întâmpină multe probleme din cauza legislațiilor naționale care nu garantează în mod adecvat drepturile de pensie dobândite pe durata prestării de activități profesionale în Europa. Motivele sunt foarte diverse și depind de legislațiile naționale și de convențiile cu țările terțe.

7.20 Comitetul propune Comisiei Europene să adopte o inițiativă legislativă, astfel încât lucrătorilor imigranți din UE să li se garanteze drepturile de pensie în momentul în care își schimbă domiciliul în interiorul UE și atunci când se întorc în țările de origine sau își stabilesc rezidența într-o altă țară.

7.21 Sindicatele trebuie să primească în rândurile lor lucrătorii imigranți și să faciliteze accesul acestora la posturi de conducere și reprezentare. În Europa, majoritatea sindicatelor au creat bune practici pentru garantarea egalității de tratament și pentru combaterea discriminărilor.

7.22 CESE consideră că sunt necesare politici active și noi angajamente ale partenerilor sociali pentru promovarea unor atitudini sociale integratoare, a egalității de tratament și a combaterii discriminărilor la locul de muncă. Dialogul social european poate fi un cadru adecvat, în care partenerii sociali să-și asume noi angajamente la nivelul pe care îl consideră oportun.

7.23 Agenția europeană a drepturilor fundamentale a analizat<sup>(17)</sup> discriminarea la locul de muncă pe motive de origine etnică pe piețele forței de muncă din Europa și a constatat că, în ciuda legislației, discriminarea este considerabilă.

## 8. Gestionarea diversității

8.1 Societățile europene sunt tot mai diverse și această diversitate va spori pe viitor. Integrarea corectă a persoanelor imigrante în sfera profesională nu se poate realiza în absența unei abordări pozitive a diversității culturale, care devine tot mai atrăgătoare pentru întreprinderi și lucrători.

8.2 Marile companii au o cultură antreprenorială proprie pe care au inculcat-o cu timpul în rândul lucrătorilor și care se aplică și în mediul social și în relațiile cu clienții.

8.3 Întreprinderile europene își desfășoară activitatea în orașe cu o diversitate din ce în ce mai mare. Comitetul Regiunilor și fundația de la Dublin, prin intermediul rețelei CLIP<sup>(18)</sup>, au făcut schimb de experiențe pentru sporirea diversității locurilor de muncă din sectorul public.

8.4 Diversitatea culturală pe care o presupune imigrația reprezintă o provocare nouă, care trebuie soluționată pentru a

extinde cultura antreprenorială prin integrarea noilor lucrători la diverse niveluri: cadre de conducere, cadre medii și restul lucrătorilor.

8.5 În plus, prin globalizare, întreprinderilor le este mai ușor să se „miște” în noi medii sociale și culturale, pe noi piețe și printre clienți cu diverse culturi.

8.6 Multe întreprinderi recunosc avantajele gestionării diversității. Progresul din ultimele decenii către o economie a serviciilor a sporit importanța contactului dintre întreprinderi și clienți și, în plus, globalizarea a stimulat întreprinderile să caute piețe noi, în orice parte a lumii. Se extinde diversitatea clienților și a utilizatorilor cărora li se adresează întreprinderile.

8.7 O bună gestionare a acestei diversități în interiorul întreprinderii permite o mai bună valorificare a capacităților tuturor lucrătorilor de origini și culturi diverse, precum și o eficiență sporită în relațiile externe ale întreprinderii cu piața, care este și ea diversă.

8.8 Întreprinderile care gestionează bine diversitatea dispun de condiții mai bune pentru a capta „talente” din orice colț al lumii, precum și pentru a atrage clienți pe noile piețe. De asemenea, acestea pot spori creativitatea și capacitatea de inovare ale angajaților lor, întrucât oferă un mediu în care toți lucrătorii (inclusiv imigranții) se simt bine-veniți.

8.9 De cele mai multe ori, întreprinderile europene mici nu dispun de departamente specializate pentru gestionarea resurselor umane și, de aceea, acestea trebuie sprijinite prin intermediul structurilor specializate de către autorități și organizațiile de întreprinderi.

8.10 Gestionarea diversității se bazează pe o aplicare strictă a măsurilor privind egalitatea de tratament și lupta împotriva discriminărilor. De asemenea, presupune crearea unor programe de primire a lucrătorilor imigranți, stabilirea de măsuri de adaptare a diferențelor culturale, de sisteme de comunicare care să ia în considerare diversitatea lingvistică, de mecanisme de arbitraj pentru soluționarea conflictelor etc.

8.11 Este nevoie de formare pentru gestionarea diversității. Formarea în cadrul întreprinderii poate viza diverse categorii: cadrele de conducere ale întreprinderii, cadrele responsabile medii și ansamblul personalului; acest lucru este aplicabil și organizațiilor sindicale și patronale.

8.12 Atât întreprinderile, cât și organizațiile patronale și organizațiile sindicale trebuie să dispună de departamente specializate în gestionarea diversității, care să promoveze inițiative, să evalueze rezultatele și să stimuleze schimbările.

<sup>(17)</sup> EU-MIDIS European Union Minorities and Discrimination Survey: Main Results Report, European Union Agency for Fundamental Rights, (EU-MIDIS Studiul Uniunii Europene privind minoritățile și discriminarea: Raport privind principalele rezultate, Agenția pentru Drepturi Fundamentale a Uniunii Europene), 9.12.2009.

<sup>(18)</sup> Orașe pentru politicile de integrare locală pentru imigranți – rețea de peste 30 de orașe europene administrată de Eurofound.

8.13 Autoritățile publice trebuie să colaboreze la gestionarea diversității în cadrul întreprinderilor, inclusiv prin stimulente financiare și fiscale de sprijinire a întreprinderilor care elaborează planuri și să încurajeze schimbul de bune practici, crearea de programe de formare și realizarea de campanii de sensibilizare.

## 9. Dificultățile integrării în cazul economiei informale și al imigrației fără forme legale

9.1 Lucrătorii imigranți care nu dispun de „acte” și se află într-o situație nereglementată se văd obligați să-și desfășoare activitatea în cadrul economiei și muncii informale, care au o pondere mai mare în economia acelor state membre cu un număr mai mare de imigranți fără forme legale.

9.2 De multe ori, imigranții fără forme legale sunt victime ale unei exploatări extreme la locul de muncă, practică de unii întreprinzători. CESE a adoptat un aviz<sup>(19)</sup> în legătură cu propunerea de directivă care propune sancțiuni la adresa întreprinzătorilor care exploatează imigranți fără forme legale.

9.3 Lucrătoarele „fără acte” angajate pentru activități casnice se află într-o situație extrem de vulnerabilă și, în unele cazuri, în condiții de semiclavie. Unele legislații naționale nu garantează pe deplin drepturile profesionale și sociale aferente acestei activități profesionale. Aceste probleme se agravează pentru persoanele care nu dispun de forme legale și lucrează în economia subterană. Comitetul propune Comisiei Europene să adopte noi inițiative care să ocrotească în mod corespunzător drepturile profesionale ale acestor lucrătoare.

9.4 În ultimii ani, unele legislații naționale incriminează asociațiile umanitare care ajută persoanele fără forme legale, pentru a se evita excluziunea socială a acestora și a le facilita integrarea. Comitetul atrage atenția asupra faptului că aceste legi vin în contradicție cu drepturile omului și cu principiul moral al solidarității. Comisia Europeană și Agenția de la Viena trebuie să evalueze aceste situații și să adopte inițiativele necesare.

9.5 Întrucât integrarea socială este mai dificilă atunci când imigranții se află într-o situație nereglementată, Comitetul a propus inițierea unor procese individualizate de regularizare a

imigranților fără forme legale, luându-se în considerare situația socială și profesională stabilă a acestora, potrivit angajamentului asumat de Consiliul European în cadrul Pactului european privind imigrația și azilul<sup>(20)</sup>, prin care se stabilea efectuarea de regularizări individuale, pe baza legislațiilor naționale, din motive umanitare sau economice, în special în sectoarele profesionale în care se concentrează multe persoane fără forme legale.

## 10. Câteva inițiative din Programul de la Stockholm

10.1 Comisia a propus înființarea unei platforme europene de dialog pentru gestionarea migrației pe motive profesionale, la care să participe întreprinzători, sindicate, agenții de ocupare a forței de muncă și alte părți interesate.

10.2 CESE propune Comisiei ca, în mod analog procedurii de creare a Forumului european pentru integrare, să solicite elaborarea unui aviz exploratoriu în 2010, astfel încât Comitetul, cu participarea tuturor părților interesate, să propună modalitatea de constituire a Platformei europene, cu care de altfel dorește să colaboreze.

10.3 Comisia a propus, de asemenea, ca UE să dispună de un cod al imigrației, care să garanteze imigranților cu forme legale un nivel de drepturi uniform și comparabil cu cel al cetățenilor europeni. Această codificare a textelor legislative existente va include, după caz, modificări utile pentru simplificarea sau completarea dispozițiilor existente și pentru îmbunătățirea aplicării acestora.

10.4 CESE consideră că legislația europeană în domeniul imigrației trebuie să fie însoțită de un cadru comun (statutul european) al drepturilor, care să fie orizontal, să garanteze respectarea și protecția drepturilor și libertăților imigranților în Europa, indiferent de categoria profesională și de statutul juridic al acestora. Directiva-cadru care se află în dezbatere la Consiliu va reprezenta un bun instrument juridic de protecție a drepturilor imigranților, în cazul în care va fi adoptată într-o formă care să conțină un nivel ridicat de protecție.

10.5 Comitetul salută inițiativa Comisiei de prezentare a unui cod european al imigrației, cu condiția ca acesta să constituie o propunere legislativă care să garanteze drepturile fundamentale ale imigranților și un nivel de drepturi uniform și comparabil cu cel al cetățenilor comunitari.

Bruxelles, 17 martie 2010

Președintele  
Comitetului Economic și Social European  
Mario SEPI

<sup>(19)</sup> JO C 204, 9.8.2008.

<sup>(20)</sup> Consiliul UE, 13440/08, 24 septembrie 2008.



## Avizul Comitetului Economic și Social European privind politica europeană a transporturilor în cadrul Strategiei de la Lisabona după 2010 și al Strategiei de dezvoltare durabilă (aviz exploratoriu)

(2010/C 354/04)

Raportor: **dl BUFFETAUT**

Prin scrisoarea din 23 iulie 2009, în conformitate cu articolul 262 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, Președinția spaniolă a Uniunii Europene a solicitat Comitetului Economic și Social European să elaboreze un aviz exploratoriu cu privire la

„Politica europeană a transporturilor în cadrul Strategiei de la Lisabona după 2010 și al Strategiei de dezvoltare durabilă”.

Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 24 februarie 2010.

În cea de-a 461-a sesiune plenară, care a avut loc la 17 și 18 martie 2010 (ședința din 17 martie 2010), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 152 de voturi pentru, 1 vot împotriva și 4 abțineri.

### 1. Concluzii și recomandări

1.1 Comitetul Economic și Social European subliniază că transportul competitiv, fiabil, fluid și rentabil reprezintă o condiție a prosperității economice a Europei și că libera circulație a persoanelor și bunurilor reprezintă una dintre libertățile fundamentale ale Uniunii Europene. Astfel, transporturile ar trebui să contribuie în mare măsură la îndeplinirea obiectivelor Strategiei 2020. De asemenea, CESE atrage atenția asupra faptului că sectorul transporturilor, în ansamblul său, a suferit mult în urma crizei economice pe care o traversăm, fiind însă conștient de caracterul insuficient de durabil al sectorului.

1.2 CESE sprijină eforturile de realizare a unei comodalități eficiente, optimizarea și legarea în rețea a diferitelor moduri de transport, pentru a ajunge la un sistem integrat de transport și la o fluiditate maximă a transporturilor. Cu toate acestea, Comitetul subliniază că nu trebuie abandonată intenția de promovare a transferului modal, fără de care dezvoltarea modurilor de transport cu emisii scăzute de CO<sub>2</sub> va stagna, și că, dimpotrivă, blocajele și emisiile nu vor înceta să crească.

1.3 În condițiile dependenței sectorului transporturilor de energiile fosile, cu consecințe atât la nivelul emisiilor, cât și în ce privește siguranța și independența aprovizionării, și fiind conștient că resursele – în special cele petrolifere – sunt limitate, Comitetul Economic și Social European consideră că viitoarea politică europeană a transporturilor trebuie să urmărească, păstrând totodată competitivitatea sectorului în contextul Strategiei 2020, patru obiective majore: **promovarea modurilor de transport cu emisii scăzute de CO<sub>2</sub>, eficiența energetică, siguranța și independența aprovizionării și combaterea blocajelor din trafic.**

1.4 Principalele provocări ce trebuie înfruntate și aspectele ce trebuie integrate într-o politică de transporturi durabilă sunt urbanizarea crescândă și nevoile de confort în transportul de zi cu zi, protecția sănătății publice, care implică reducerea emisiilor poluante și de gaze cu efect de seră, prezervarea

unei economii a schimburilor care să integreze nevoia de reducere a emisiilor, definirea unor teritorii omogene pentru realizarea unei adevărate politici de transport integrate, înțelegerea problematicii și adeviziunea populației și a actorilor economici, pentru a contribui la punerea în aplicare a noilor politici și a noilor comportamente în materie de mobilitate. Este evident însă că eforturile Uniunii Europene sunt zadarnice dacă este singura care acționează în acest sens. Necesitatea unui acord internațional privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră este evidentă, atât din motive ce țin de schimbările climatice, cât și din cele referitoare la reducerea resurselor energetice clasice.

1.5 În aceste condiții, CESE preconizează implementarea unei serii de măsuri concrete, atât de către autoritățile locale, cât și de către statele membre, cu sprijinul și încurajarea Uniunii Europene. Aceasta dispune de mijloace de intervenție, atât prin acte legislative, cât și prin canalizarea fondurilor de coeziune sau a celor de dezvoltare regională, prin noile linii directe privind rețeaua transeuropeană de transport sau prin instrumentele Băncii Europene de Investiții. Aceste măsuri, care se înscriu în cadrul principalelor obiective enunțate mai sus, ar putea fi mai ales:

- punerea în aplicare a unui ambițios plan de cercetare și dezvoltare în domeniul mobilității și transporturilor (motorizare, carburanți, combaterea emisiilor, eficiență energetică);
- realizarea unui site care să faciliteze schimburile de bune practici în domeniul transporturilor urbane sau al transporturilor pe distanțe lungi;
- înființarea de parcări de tranzit (*Park and Ride, P&R*), dezvoltarea sistemului de transport public, în special a liniilor de autobuz care folosesc o bandă proprie, a tramvaiului și metroului;
- îmbunătățirea TIC pentru a contribui la eficiența, fiabilitatea și securitatea transportului public;

- crearea unor adevărate servicii de gestionare a mobilității, care să acopere zone geografice suficient de vaste și care să urmărească optimizarea și asigurarea fluidității și buna conectare a diverselor moduri de transport;
- crearea unor spații de proximitate rezervate furnizorilor și a unor centre de distribuție urbană pentru hipercentre;
- menținerea infrastructurii feroviare în orașe;
- promovarea mijloacelor de transport și a tehnologiilor mai eficiente din punct de vedere energetic și cu emisii mai mici de CO<sub>2</sub> și alți poluanți, prin aplicarea unor măsuri fiscale;
- crearea unor parcări amenajate, sigure și confortabile pentru șoferii profesioniști, îmbunătățirea condițiilor de muncă și a formării acestora;
- realizarea rapidă a unor rețele feroviare cu prioritate pentru transportul de marfă și dezvoltarea unei adevărate culturi a serviciilor pentru clienți în acest domeniu specific;
- stimularea, la nevoie prin măsuri fiscale, a utilizării autovehiculelor pe bază de energii alternative și de biocarburanți de a treia generație;
- lansarea unui veritabil plan european de dezvoltare a vehiculelor electrice, care să permită Uniunii Europene să fie în măsură să definească sau să contribuie la definirea standardelor internaționale ale unui sector de viitor;
- dezvoltarea conceptului de *porturi verzi* și crearea *autostrăzilor mării*;
- îmbunătățirea condițiilor de muncă și de formare a navigatorilor;
- dezvoltarea *autostrăzilor fluviale și fluvial-maritime* și intrarea în serviciu a noilor barje, adaptate în special pentru transportul semi-remorcilor și containerelor;
- luarea în considerare a imperativelor de durabilitate și de protecție a mediului în alegerea infrastructurilor de transport;
- internalizarea costurilor externe din transporturi pentru toate tipurile de transport, astfel încât niciun mod de transport să nu fie dezavantajat în mod nejustificat și să se ajungă la reflectarea corectă a costului de transport;
- adoptarea de către autoritățile publice a unor obiective realiste de diminuare a emisiilor de gaze cu efect de seră și a altor poluanți și a obiectivelor de durabilitate legate de transporturile locale;

- luarea în considerare a acestor obiective în conceperea sistemelor de transport public și în alegerea infrastructurilor;
- realizarea sistematică a unor studii de impact solide și realiste, înainte de implementarea politicilor și a măsurilor propuse.

1.6 În practică, provocarea cu care se confruntă noua politică de transporturi este păstrarea dinamismului și a competitivității acestui sector, având totodată ca obiectiv reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a poluanților, facilitarea transferului modal, reducerea distanțelor și stimularea transporturilor *fără discontinuitate*, atragerea cât mai multor utilizatori către modurile de transport mai puțin poluante, în termeni de pasager-km sau de tonă-km.

1.7 Pentru a atinge aceste obiective, există soluții simple care pot avea repercusiuni directe, rapide și tangibile, cu costuri fezabile: utilizarea unor carburanți cât mai ecologici și mai regenerabili, a biogazului rezultat din reciclarea deșeurilor, recuperarea spațiilor existente (de exemplu, infrastructura feroviară sau portuară abandonată) și utilizarea acestora în folosul serviciilor de mobilitate, îmbunătățirea spațiilor de conexiune existente, crearea unor bilete de transport unice pentru traseele regionale și/sau urbane, instituirea unor linii de autobuz care să utilizeze o bandă proprie, încurajarea utilizării în comun a automobilelor, facilitarea schimburilor de informații între operatorii feroviari etc.

1.8 Există de asemenea soluții care necesită opțiuni politice hotărâte, cu repercusiuni financiare mai importante: crearea unor parcări de tranzit unde șoferii își pot lăsa automobilele pentru a apela la o alternativă credibilă de transport, introducerea unui sistem centralizat de informații care să permită înregistrarea și regularizarea sosirii și plecării tuturor formelor de transport în cadrul unei zone date, amenajarea zonelor urbane în așa fel încât să se reducă mobilitatea forțată, investiții în linii de tramvaie sau de metrou, internalizarea costurilor externe în prețul de vânzare al transportului, dezvoltarea TIC care să permită furnizarea unor informații fiabile operatorilor din lanțul de transporturi, măsurarea eficienței modului de transport ales, elaborarea unor metode de producere și recuperare optimă a energiei regenerabile (electricitate pentru tramvai, gaz pentru anumite vehicule etc.) etc.

## 2. Introducere

2.1 Realizarea pieței unice presupune un sistem de transport al persoanelor și bunurilor eficient și fiabil. Globalizarea schimburilor comerciale a fost făcută posibilă de revoluționarea transporturilor și de scăderea costurilor, de înmulțirea operatorilor, de concurență și crearea de infrastructuri.

2.2 Transportul nu este esențial doar pentru viața economică și profesională, ci, în egală măsură, și pentru cea personală și privată. Acesta reprezintă o condiție pentru schimburi, libertatea de mișcare fiind una fundamentală.

2.3 De asemenea, activitățile de transport sunt, bineînțeles, un element esențial al economiei europene, ele reprezentând aproximativ 7 % din PIB și 5 % din locurile de muncă și contribuind cu 30 % la PIB-ul din industrie și agricultură și cu 70 % la PIB-ul din servicii.

2.4 Trebuie subliniat că sarcinile administrative semnificative din sectorul transporturilor și faptul că acestea diferă de la un stat membru la altul determină apariția unor costuri ascunse și constituie bariere în schimburile intracomunitare. Aceste costuri și sarcini administrative reprezintă o mare povară pentru întreprinderile mici și mijlocii.

2.5 Deși Uniunea Europeană se poate declara satisfăcută de eficiența economică din transporturi și de competitivitatea acestora, sectorul continuă să fie caracterizat de un nivel scăzut de durabilitate. Or, un sistem durabil de transport trebuie nu doar să asigure diversele finalități economice ale transporturilor, ci și să respecte pilonii social și de mediu ai dezvoltării durabile.

2.6 Însuși conceptul de transport durabil implică crearea condițiilor de creștere economică, asigurând totodată condiții de muncă demne și meserii calificate pentru o activitate responsabilă din punct de vedere social care să nu prejudicieze mediul.

2.7 În ciuda progreselor în motorizarea vehiculelor, a calității carburanților și a angajamentelor voluntare ale constructorilor, în sectorul transporturilor rata de creștere a emisiilor de gaze cu efect de seră rămâne cea mai ridicată.

2.8 Volumul transportului de mărfuri nu a încetat să crească, mai mult decât PIB-ul, în timp ce transportul de pasageri, cu o rată de creștere de 1,7 % pe an între 1995 și 2007, a cunoscut în aceeași perioadă o rată de creștere inferioară celei a PIB-ului (2,7 %).

2.9 Transferurile intermodale, cum este cazul între transportul rutier spre cel feroviar și spre căile navigabile, au rămas limitate după 2001. Mai mult, s-a putut constata existența unor tendințe inverse, către transportul rutier.

2.10 În sfârșit, sectorul rămâne dependent în proporție de 97 % de combustibilii fosili, ceea ce are efecte nefaste atât asupra mediului, cât și în planul dependenței energetice.

2.11 În consecință, pentru o strategie pe termen lung este nevoie de asigurarea eficienței transporturilor, de îmbunătățirea influenței lor asupra mediului și a securității acestora, de sporirea comodalității, de favorizarea transferului modal, de îmbunătățirea condițiilor de muncă și de acceptarea eforturilor investiționale necesare.

2.12 Aceasta apare cu atât mai important cu cât studiile Comisiei prevăd pentru 2020 o puternică creștere a fluxurilor de transport, în cazul în care nu are loc o schimbare a tendințelor:

— transportul intern în Europa de Vest – cu 33 %;

— transportul intern în Europa de Est – cu 77 %;

— transportul din Europa de Vest către Europa de Est – cu 68 %;

— transportul din Europa de Est către Europa de Vest – cu 55 %.

2.13 Dacă aceste previziuni se confirmă, vom ajunge la un blocaj generalizat pe axele majore de comunicații. Prea mult transport va sfârși prin a ucide transporturile. De aceea, vor trebui depuse eforturi considerabile de cercetare și dezvoltare a tehnicilor de transport (motorizare, carburanți, eficiență energetică, combaterea poluării etc.), de investiții în infrastructură, de îmbunătățire a comodalității, de reabilitare a transportului feroviar de mărfuri, de dezvoltare a transportului fluvial și maritim. Este nevoie de un nou plan Marshall pentru noile tehnologii și pentru investițiile în transporturi, o condiție pentru atingerea obiectivelor Comisiei de reducere a emisiilor de dioxid de carbon. Anumiți specialiști din transporturi au elaborat conceptul de *optimodalitate*, cu alte cuvinte optimizarea performanțelor tehnice, economice și ecologice ale lanțurilor de transport de mărfuri, și au creat un cerc pentru *optimodalitate* în Europa. Obiectivul urmărit este decuplarea creșterii economice de efectele negative din sectorul transporturilor.

2.14 A fost pusă problema naturii transporturilor și a utilității lor în economie și societate, o chestiune delicată. Libertatea de mișcare este un drept fundamental, libera circulație a persoanelor, bunurilor și serviciilor reprezintă unul dintre principiile fondatoare ale Uniunii Europene, subiacent regulilor Organizației Mondiale a Comerțului. În plus, cine ar putea decide asupra caracterului util sau inutil al transporturilor? Înseamnă aceasta însă că întrebarea este superfluă? Nu, pentru că astăzi apare ca necesară reflectarea costului real al transporturilor, cu alte cuvinte internalizarea costurilor externe generate de fiecare tip de transport și suportate astăzi de societate în întregul său, mai ales în ce privește mediul, dar și serviciile medicale sau de securitate. Dacă se ajunge mai aproape de adevărul economic în transporturi, adică la costuri mai realiste, anumite fluxuri de transport vor putea fi reduse, în favoarea transportului local.

### 3. Transporturile terestre

3.1 Comodalitatea a devenit termenul-cheie în Europa, cu alte cuvinte optimizarea fiecărui mod de transport și promovarea celei mai bune complementarități și a celei mai eficiente interacțiuni între diferitele moduri de transport. 80 % din transporturile terestre sunt efectuate pe distanțe mai mici de 100 de km. De aceea, este nevoie de un răspuns adaptat acestei cereri care, în afară de transporturile rutiere, poate fi satisfăcută de transportul feroviar de proximitate, transportul fluvial sau maritim părând mai puțin practicabil pe distanțe foarte scurte. În orice caz, trebuie încurajat puternic transferul modal atunci când este adecvat, în lipsa căruia Uniunea Europeană nu va reuși să dezvolte o economie bazată pe transporturi cu emisii scăzute de CO<sub>2</sub>.

### 3.2 Transportul urban și regional

3.2.1 Acest mod de transport cunoaște constrângeri specifice. Într-adevăr, circulația urbană reprezintă sursa a 40 % din emisiile de CO<sub>2</sub> și a 70 % din ceilalți poluanți produși de transportul rutier. De asemenea, blocajele urbane, în afara efectelor nocive pentru sănătatea publică și pentru mediu, reprezintă un cost estimat la 2 % din PIB-ul Uniunii Europene. Dezvoltarea transporturilor publice este o necesitate, trebuind însă să îndeplinească anumite criterii pentru a răspunde cerințelor unui veritabil serviciu de interes general, reprezentând astfel alternativa la automobilul personal: frecvență, rapiditate, siguranță, confort, accesibilitate, cost abordabil, densitatea rețelei, legături practice etc. Aceasta va permite nu doar înfruntarea unor provocări ecologice, ci și a aspectelor de coeziune socială, precum izolarea suburbiilor.

3.2.2 Utilizarea transporturilor pe bază de energie electrică este o soluție bună, dar și electricitatea trebuie produsă în mod durabil și, pe cât posibil, fără emisii de CO<sub>2</sub>. Sistemele de *car-sharing* sau *car-pooling* trebuie, de asemenea, încurajate.

3.2.3 Trebuie pusă în aplicare o veritabilă politică de mobilitate urbană durabilă. Aceasta presupune limitarea transportului individual, eventual prin instituirea taxelor urbane de trecere, dar mai ales prin îmbunătățirea calității și facilității utilizării transportului public, prin dezvoltarea infrastructurilor și a serviciilor necesare realizării unei intermodalități eficiente. Dată fiind situația finanțelor publice din multe state membre ale Uniunii Europene, această politică ar putea fi facilitată în unele cazuri prin crearea unor parteneriate public-privat pentru realizarea unor noi infrastructuri, precum linii de autobuz care să circule pe benzi proprii, linii de tramvai, de troleibuz sau de metrou, noi linii feroviare regionale sau repunerea în circulație a liniilor abandonate, dezvoltarea TIC din sectorul transporturilor, modernizarea și simplificarea sistemelor de punere în vânzare a biletelor etc.

3.2.4 Aplicarea unor măsuri logice, precum dezvoltarea parcarilor de tranzit (*park-and-ride*) legate în mod optim de centrele aglomerațiilor urbane, exploatarea liniilor de autobuz care folosesc benzi proprii sau repunerea în exploatare a liniilor feroviare abandonate reprezintă soluții care permit progrese reale la costuri suportabile.

3.2.5 Perfecționarea tehnicilor de informare și comunicare va constitui un instrument eficient de dezvoltare a intermodalității în transporturi, printr-o veritabilă politică teritorială de gestionare a transporturilor. Aceste tehnologii contribuie la o gestionare mai eficientă a traficului și permit realizarea unor sisteme de optimizare energetică a fluxurilor de vehicule în rețeaua rutieră. De asemenea, ele permit informarea în timp real și de-a lungul întregii călătorii a pasagerilor, simplificarea și optimizarea sistemului de punere în vânzare a biletelor, facilitarea modalităților de rezervare. Datorită acestor tehnologii, pasagerul va putea să-și optimizeze traseul, să cunoască orele, frecvența serviciului și chiar să facă bilanțul energetic

al modului de transport ales. În acest fel, TIC vor acționa ca un mijloc de punere în sinergie a modurilor de transport, de utilizare a infrastructurii și de eficiență energetică.

3.2.6 Problemele de gestionare a sistemelor de transport depășesc adesea cadrul unei singure localități, răsfrângându-se asupra unei întregi zone din jurul unui centru urban. La inițiativa autorităților locale interesate, ar putea fi create, în zone geografice vaste și bine definite, niște servicii autentice de gestionare a mobilității, de exemplu sub forma delegării unor competențe ale autorităților responsabile de serviciile publice. Sarcinile acestor servicii de gestionare a mobilității ar putea fi următoarele:

- analiza mobilității din zonele respective, ținând seama de operatorii locali, de fluxurile de pasageri, de constrângerile geografice și urbane etc.;

- optimizarea și adecvarea ofertei de mobilitate la nevoile identificate;

- gestionarea serviciilor transversale, în vederea facilitării intermodalității: informații, sisteme de punere în vânzare a biletelor, inclusiv vânzarea online a acestora, transport la cerere, transportul persoanelor cu mobilitate redusă, utilizarea alternativă a aceluiași automobil (*car sharing*) etc.;

- realizarea auditului cu privire la gestiunea mobilității și la impactul ecologic al acesteia.

3.2.7 Autoritățile organizatoare ar avea desigur libertatea de alegere a operatorilor locali, în ce privește tarifarea, definirea propriei politici de transport, de deplasare și de amenajare a teritoriului. Ele ar asigura transparența contractelor, ar defini obiectivele obligatorii pentru gestionar și pentru autoritățile locale interesate, ar fixa obiectivele de calitate a serviciului etc.

3.2.8 CESE a subliniat deja rolul determinant al autorităților locale în organizarea transportului public și în amenajarea teritoriului. Principiul subsidiarității joacă desigur un rol în acest domeniu, dar Uniunea Europeană dorește pe bună dreptate să promoveze modelele cele mai durabile de transporturi urbane, alocând deja finanțări prin Fondurile structurale și Fondul de coeziune și în cadrul programului CIVITAS. Ar fi de dorit ca UE să întărească schimburile de bune practici în domeniul transporturilor urbane, dar și să finanțeze un efort de cercetare a interacțiunii dintre transporturi și amenajarea teritoriului urban, în cursul următorului program-cadru.

### 3.3 Transportul urban de mărfuri

3.3.1 Acest tip de transport generează un volum important de trafic. De exemplu, la Paris acesta reprezintă 20 % din trafic și 26 % din emisiile de gaze cu efect de seră (GES). Ca atare, trebuie optimizată logica urbană și favorizat, atunci când este posibil, transferul modal către căile ferate sau transportul fluvial.

3.3.2 Ar trebui urmărite următoarele aspecte:

- gruparea furnizorilor, prin crearea unor spații pentru furnizorii locali, spații de parcare și de întreținere în apropierea instituțiilor și firmelor învecinate;
- centre de distribuție urbană, pentru a garanta livrările în centrul aglomerației urbane, cu limitarea tonajului, utilizarea obligatorie a platformelor logistice, optimizarea aprovizionării cu carburanți și recurgerea la vehiculele electrice;
- menținerea, în măsura posibilului, a instalațiilor feroviare în interiorul orașelor, cu asigurarea accesului pentru toți operatorii;
- dezvoltarea infrastructurii porturilor fluviale din marile orașe situate de-a lungul râurilor.

#### 3.4 Transportul rutier de mărfuri

3.4.1 Dezvoltarea transportului rutier de mărfuri implică înfruntarea mai multor probleme: creșterea emisiilor de CO<sub>2</sub>, dependența ridicată a sectorului transporturilor de combustibili fosili, necesitatea îmbunătățirii infrastructurii, în special din punctul de vedere al siguranței, asigurarea condițiilor și a unui mediu de lucru favorabil pentru șoferi.

3.4.2 În ce privește emisiile de CO<sub>2</sub>, trebuie intensificate cercetarea și dezvoltarea în vederea reducerii acestora, în special prin conceperea unor motoare noi și dezvoltarea energiilor alternative. Promovarea prin măsuri fiscale a produselor și/sau a măsurilor bazate pe mijloace alternative de propulsie și reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> este cu atât mai eficientă cu cât este pusă în aplicare o politică de cercetare mai ambițioasă. În acest sens, internalizarea costurilor externe<sup>(1)</sup> trebuie să se aplice în mod echitabil tuturor mijloacelor de transport.

3.4.3 Elaborarea unor soluții tehnologice și implementarea TIC aplicate la transportul rutier de mărfuri vor fi esențiale pentru înfruntarea provocărilor din acest sector, în vederea reducerii dependenței energetice, a emisiilor vehiculelor și a blocajelor din rețea. Ar trebui creat un cadru clar pentru a introduce noi tehnologii, cu stabilirea unor standarde deschise, asigurând interoperabilitatea și sporind cheltuielile de cercetare-dezvoltare pentru tehnologiile care nu au atins încă maturitatea necesară introducerii lor pe piață. Aceste tehnologii trebuie să fie de asemenea utilizate pentru a reduce frecvența călătoriilor cu vehicule goale, printr-o mai bună aplicare a informaticii în folosul logisticii. Interesul pentru acestea poate contribui la siguranța transporturilor.

3.4.4 Trebuie îmbunătățite de asemenea infrastructurile, îndeosebi în ce privește parcările și popasurile amenajate, care să fie echipate, sigure și supravegheate, la adăpost de furturi și

de acte infracționale, pentru a garanta mai ales siguranța șoferilor.

3.4.5 În ce-i privește pe șoferii profesioniști, trebuie păstrată atractivitatea profesiei, prin asigurarea condițiilor de muncă și a unui mediu de muncă favorabile, de exemplu un orar de muncă reglementat, timpi de condus și de odihnă armonizați, astfel încât aceste măsuri să nu rămână promisiuni legislative deșarte, ci să fie puse în practică<sup>(2)</sup>.

#### 3.5 Transportul feroviar

3.5.1 Deși transportul feroviar de pasageri tinde să se îmbunătățească, în special pe distanțele mari, pe liniile de mare viteză, transportul feroviar de mărfuri rămâne la un nivel scăzut, cu aproximativ 8 % din totalul mărfurilor transportate. În general, ar trebui avut grijă ca modernizarea și creșterea competitivității căilor ferate să se facă ținându-se foarte bine seama de cerințele de securitate și de continuitatea serviciului în caz de intemperii de sezon.

3.5.2 CESE sprijină propunerea Comisiei de creare a rețelilor cu prioritate pentru transportul de marfă, însă este nevoie de crearea unei mentalități în serviciul clientului, un demers comercial și competitiv. Deschiderea către concurență a serviciilor ar trebui să faciliteze această tranziție.

3.5.3 Ideea de rețele cu prioritate pentru transportul de marfă constă în definirea sloturilor orare și geografice, în cadrul cărora trenurile de marfă ar beneficia de prioritate, fără a afecta traficul de călători.

3.5.4 Trebuie reamintit că există deja câteva exemple în Uniunea Europeană, anumite linii fiind chiar rezervate transportului de marfă, cum este linia Betuwe, între portul Rotterdam și Germania. Mai pot fi menționate proiectele New Opera și Ferrmed.

3.5.5 Dezvoltarea transportului feroviar de marfă este posibilă, dacă sunt îndeplinite anumite condiții, precum:

- o ofertă veritabilă de servicii logistice, mai degrabă decât o simplă prestare a unui serviciu de transport;
- reducerea costurilor, pentru a spori competitivitatea;
- obținerea unei mai mari fiabilități a serviciului prestat;
- asigurarea unor trasee de la un capăt la altul în timp rezonabil;
- mai multă flexibilitate în ofertă, precum și îmbunătățirea capacității de reacție în caz de perturbare a traficului.

<sup>(1)</sup> Avizul CESE 1947/2009 privind propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, încă nepublicat în JO, și avizul publicat în JO C 317, 23.12.2009, p. 80.

<sup>(2)</sup> JO C 161, 13.7.2007, p. 89. JO C 27, 3.2.2009, p. 49. JO C 228, 22.9.2009, p. 78.

3.5.6 De asemenea, dezvoltarea transportului feroviar de marfă necesită dezvoltarea platformelor intermodale combinate (rutier-feroviar). În acest sens, trebuie apreciată deblocarea proiectului rutier-feroviar de legătură Lyon-Torino, dar după dezvoltarea aleatorie a transportului combinat rutier-feroviar, trebuie promovate de acum înainte magistralele feroviare de transport combinat (cum este autostrada alpină sau linia feroviară Lorry-Rail dintre Perpignan și Luxemburg) și autostrăzile maritime precum proiectul franco-spaniol Fres Mos între Nantes Saint-Nazaire și Gijon.

### 3.6 Automobile

3.6.1 Pachetul energie-climă impune constructorilor de automobile restricții importante. Vor trebui create noi automobile care să utilizeze energii alternative și mai ales automobile electrice sau hibride. De asemenea, este important să continue reflecția privind biocarburanții. În prezent, pentru biocarburanții de a treia generație, mai performanți, sunt utilizate algele, ceea ce evită conflictele privind destinația terenurilor arabile utilizate pentru producția agricolă pentru consumul uman.

3.6.2 În afară de aspectele privind tehnologiile disponibile și oferta de vehicule de pe piață, există și alte domenii unde se pot înregistra progrese, mai ales în materie de economisire a energiei și a spațiului, acesta din urmă cunoscând în prezent blocaje datorate automobilelor. Astfel, trebuie amintite cursurile de conducere cu un consum redus de carburant înlocuite în anumite mari întreprinderi sau administrații, utilizarea alternativă a automobilului de către mai multe persoane (*car sharing*) sau utilizarea simultană a unei mașini personale de către mai multe persoane (*car pooling*), punerea la dispoziție spre închiriere în anumite orașe a unor autovehicule electrice de mici dimensiuni.

### 3.7 Mersul pe jos și bicicleta

3.7.1 Ar trebui încurajate aceste mijloace de deplasare în oraș, deși ele cunosc restricții topografice, climatice și legate de vârsta utilizatorilor. Cu toate acestea, este clar că autoritățile locale ar trebui să extindă piste securizate pentru biciclete, unul din obstacolele în calea intensificării utilizării bicicletei constând în pericolul potențial venind din partea circulației automobilelor.

## 4. Transporturile maritime

4.1 Traficul maritim este modul prin care se realizează o mare parte a schimburilor internaționale. Sectorul este afectat de criză și se confruntă astăzi cu o capacitate excesivă. Trebuie evitată decapitalizarea și irosirea competențelor și a expertizei, care ar avea un efect dezastruos în momentul relansării economice, cu atât mai mult cu cât transportul maritim european ocupă primul loc pe plan mondial și s-ar cuveni să fie păstrate condițiile de concurență echitabilă și competitivitatea flotei europene, un atu pentru Uniunea Europeană.

### 4.2 Carburanții

4.2.1 Navele utilizează subproduse petroliere foarte poluante. În afară de evoluția tehnologică necesară, ar trebui examinat cu

specialiștii din acest sector cum pot fi compensate efectele negative asupra mediului. Dacă sistemul de cote pentru emisiile de CO<sub>2</sub> nu este adaptat, ar trebui poate luată în considerare introducerea unei taxe ecologice? Această chestiune ar trebui abordată în cadrul instanțelor maritime internaționale.

4.2.2 În orice caz, Comitetul își reiterează sprijinul pentru investiții în cercetarea și dezvoltarea referitoare la nave, carburanți și porturile ecologice, insistând și pentru implementarea autostrăzilor mării prevăzute în programul TEN.

### 4.3 Securitate

4.3.1 Niciodată nu vor putea fi evitate riscurile maritime și naufragiile, dar trebuie făcut totul pentru asigurarea siguranței pasagerilor și a echipajelor, atât din punctul de vedere al concepției, cât și din cel al întreținerii navelor. Reglementările europene privind siguranța maritimă sunt printre cele mai cuprinzătoare din lume. În schimb, combaterea cazurilor de degazare ilegală trebuie să fie făcută într-un mod foarte ferm și sever.

### 4.4 Formare

4.4.1 Menținerea și dezvoltarea transporturilor maritime europene presupune ca tinerii să se orienteze încă spre profesii maritime și să dorească să le exercite în continuare. Trebuie îmbunătățită calitatea pregătirii navigatorilor, condițiile de muncă și viață la bord și trebuie consolidate echipajele de pe nave.

## 5. Transporturile fluviale

5.1 Transporturile fluviale sunt foarte dezvoltate în nordul Europei, dar ar putea să se răspândească mai mult și în alte țări. În mod analog cu ceea ce s-a început în domeniul maritim, ar trebui reflectat la conceptul de autostrăzi fluviale și fluvio-maritime, cu atât mai mult cu cât acest tip de transport consumă energie și degajează emisii de trei-patru ori mai puțin decât transportul rutier. Acest concept inovator nu se va putea dezvolta decât odată cu lansarea la apă a noilor tipuri de nave și cu crearea platformelor portuare și logistice.

5.2 Navele fluvio-maritime și barjele fluviale reprezintă factorii-cheie în crearea noilor servicii fluviale. Aceste nave sunt indispensabile pentru a asigura eficiența și rentabilitatea serviciilor, fiind adaptate traficului prin capacitate și viteză, precum și caracteristicilor portuare și de navigație. Aceasta implică optimizarea dimensiunilor navelor și barjelor, pentru a putea tracta semiremorci și containere.

## 6. Transporturile aeriene

6.1 Transporturile aeriene se află la originea a 3 % din emisiile de CO<sub>2</sub> din atmosferă. Trebuie subliniat că emisiile au înregistrat o creștere de două ori mai mică decât creșterea traficului după 1990. Transporturile aeriene se supun sistemului de comercializare a certificatelor de emisii, iar Comisia a ridicat problema taxării kerosenului, în mod analog taxei pe valoarea adăugată pentru transporturile intracomunitare.

6.2 Dezvoltarea transporturilor aeriene se datorează liberalizării sectorului și înfloririi companiilor aeriene cu costuri reduse (*low cost*), însă implantarea acestora a fost adesea însoțită de acordarea unor subvenții publice, care ar trebui condiționate de implementarea politicilor de compensare din partea companiilor beneficiare.

6.3 Problema securității aeriene este desigur esențială în cadrul politicii privind transporturile aeriene. Uniunea Europeană ar trebui să se situeze în avangarda procesului de elaborare a unui sistem internațional de securitate aeriană și să acționeze în acest sens în cadrul conferinței internaționale a Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), care va avea loc în martie la Montreal.

6.4 În sfârșit, ar trebui bine pregătită trecerea la cea de-a doua fază a planului „*cerul unic european*”, după 2012, și ar trebui încheiate cu succes negocierile dificile dintre Statele Unite și Uniunea Europeană în domeniul transportului aerian.

## 7. Infrastructuri

7.1 CESE a sprijinit dintotdeauna programul rețelelor trans-europene de transport. Reafirmându-și sprijinul pentru acest program, Comitetul este îngrijorat în legătură cu dificultățile de finanțare și cu întârzierile înregistrate.

7.2 CESE subliniază că o UE extinsă are nevoi din ce în ce mai mari în ce privește infrastructura de transport și că ar trebui reflectat la adaptarea instrumentelor financiare existente sau la crearea unor noi. Orice fel de reflecție este binevenită în vederea realizării unei infrastructuri durabile: combinarea finanțărilor publice și private, mobilizarea unor noi resurse nebugetare etc.

7.3 Trebuie subliniat că infrastructura din transporturi joacă un rol foarte important în dezvoltarea socioeconomică și coeziunea regională. Infrastructura din transporturi reprezintă însă și temelia unui sistem de transport durabil și ecologic. Ca

atate, alegerea tipului de infrastructură este esențială. Accesibilitatea regiunilor și integrarea acestora în structurile naționale și europene trebuie, deci, concepute prin promovarea unei infrastructuri durabile și ecologice.

7.4 Viitoarele linii directe pentru TEN-T, care vor fi prezentate la începutul anului 2011, reflectă în mod clar alegerea Uniunii Europene în favoarea transporturilor cu emisii scăzute de CO<sub>2</sub>.

7.5 CESE își reafirmă sprijinul deplin pentru programul GALILEO și subliniază necesitatea ca acesta să fie realizat fără întârzieri suplimentare.

## 8. Internalizarea costurilor de mediu

8.1 Toată lumea este de acord că trebuie internalizate costurile de mediu din sectorul transporturilor. În lipsa acestei internalizări, societatea este cea care suportă costurile. În plus, aceasta poate încuraja comportamente economice destul de absurde, care ar determina transportul pe distanțe imense al unor produse care pot fi procurate din apropiere.

Modul cel mai eficient de internalizare a unei mari părți a efectelor asupra mediului ar consta, în opinia CESE, într-o taxă pe emisiile de CO<sub>2</sub>. Aceasta ar reprezenta un stimulent puternic pentru întreprinderi de a căuta singure căi de reducere a propriilor emisii de CO<sub>2</sub> și a impactului pe care aceste emisii îl au asupra mediului.

8.2 Eticheta ecologică este un procedeu imposibil de înlăturat în mod aprioric, chiar dacă modalitățile de punere în aplicare și impactul său trebuie analizate cu grijă. Acest principiu ar trebui de altfel să fie luat în considerare pentru transportul aerian și transportul maritim, în cadrul organismelor internaționale competente (OACI și OMI). Ar trebui relansată discuția privind revizuirea directivei „Eurovigneta”, ținând însă seama de faptul că principiul internalizării costurilor externe trebuie să fie aplicat în ansamblu pentru toate modurile de transport.

Bruxelles, 17 martie 2010

Președintele  
Comitetului Economic și Social European  
Mario SEPI

**Avizul Comitetului Economic și Social European privind mutațiile industriale și perspectivele sectorului vehiculelor motorizate cu două roți din Europa (aviz din proprie inițiativă)**

(2010/C 354/05)

Raportor: **dl RANOCCHIARI**

Coraportor: **dl PESCI**

La 16 iulie 2009, în conformitate cu articolul 29 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, Comitetul Economic și Social European a hotărât să elaboreze un aviz din proprie inițiativă cu privire la

*Mutațiile industriale și perspectivele sectorului vehiculelor motorizate cu două roți din Europa.*

Comisia consultativă pentru mutații industriale (CCMI), însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 4 februarie 2010.

În cea de-a 461-a sesiune plenară, care a avut loc la 17 și 18 martie 2010 (ședința din 18 martie), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 140 de voturi pentru și 2 abțineri.

## 1. Concluzii și recomandări

1.1 Sectorul vehiculelor motorizate cu două roți deține o poziție deosebit de importantă în UE, atât din punct de vedere economic, cât și ocupațional. Activitățile constructorilor sunt foarte diversificate, de la operatori la nivel mondial, care își desfășoară activitatea pe toate segmentele sau pe segmente foarte specializate, la operatori de nivel național sau chiar local, a căror activitate se apropie uneori de cea meșteșugărească. Este și caracteristica sectoarelor conexe, în care există foarte multe IMM-uri <sup>(1)</sup>.

1.2 Grav afectat de criză în ultimul trimestru al lui 2008, întregul sector a avut de suferit, căderea cererii generând o serie de efecte negative, cu urmări grave din punct de vedere structural și ocupațional (reducerea cererii cu 31 %, ceea ce a dus la scăderea cu 35 % a cifrei de afaceri și a comenzilor, cu impact negativ asupra locurilor de muncă). Datele provizorii referitoare la 2009 confirmă evoluția negativă a pieții, în scădere cu 21 % față de 2008 și cu 25 % față de 2007.

1.3 CESE își exprimă temerea că, dacă nu vor fi puse la punct cât mai repede politici punctuale care să vină în sprijinul acestui sector, în cursul anului 2010 s-ar putea înregistra o nouă pierdere considerabilă de locuri de muncă.

1.4 CESE a organizat o audiere publică în cadrul celui de-al 67-lea Salon internațional al vehiculelor motorizate cu două roți (Milano, 12 noiembrie 2009), pentru a culege opinii suplimentare din partea constructorilor, a furnizorilor de componente, a sindicatelor, utilizatorilor, ONG-urilor și din mediul universitar. Această audiere a confirmat în mare măsură concluziile la care au ajuns membrii grupului de lucru.

1.5 În acest context, CESE:

a) consideră că sunt necesare măsuri adecvate de susținere a cererii de vehicule motorizate cu două roți în statele

membre și solicită Comisiei Europene și statelor membre să încurajeze punerea în aplicare sau revizuirea acestora, la termen, cu o atenție specială acordată vehiculelor al căror impact asupra mediului este mai mic și care răspund unor cerințe de siguranță avansate;

- b) speră ca, în etapa de pregătire a următoarei propuneri de regulament privind vehiculele motorizate cu două roți, Comisia să propună obiective realiste pentru acest sector, care să poată fi îndeplinite în mod progresiv și să corespundă proiectării, industrializării și pieței, garantând flexibilitatea soluțiilor ce trebuie adoptate de industrie, așadar fără mari creșteri de prețuri pentru consumator și ținând seama de conjunctură și de marea diversitate a produselor;
- c) consideră că, pentru a se asigura o concurență loială, trebuie supravegheate mai îndeaproape atât omologarea și piețele, cât și reciprocitatea acordurilor de liber schimb dintre UE și Asia de Sud-Est;
- d) invită Comisia să pună la punct, împreună cu sectorul vehiculelor motorizate cu două roți, o abordare similară CARS 21 <sup>(2)</sup>, în vederea susținerii parteneriatului în acest sector, a competitivității și ocupării forței de muncă;
- e) consideră că al șaptelea Program-cadru (PC7) poate contribui la aceste obiective și solicită înființarea unei platforme destinate sectorului vehiculelor motorizate cu două roți, care să susțină întreprinderile care produc în Europa și care folosesc lanțul de producție european;
- f) invită industria să urmeze mai departe calea restructurărilor, fuziunilor și achizițiilor și să stabilească în continuare relații de colaborare, inclusiv cu furnizorii de piese componente, pentru a valorifica la maximum toate sinergiile posibile;

<sup>(1)</sup> Lista constructorilor și alte informații referitoare la sectorul vehiculelor motorizate cu două roți sunt disponibile pe site-ul CCMI: [http://www.eesc.europa.eu/sections/ccmi/opinions\\_reports/total\\_list/index\\_en.asp#PTW](http://www.eesc.europa.eu/sections/ccmi/opinions_reports/total_list/index_en.asp#PTW)

<sup>(2)</sup> Un cadru competitiv de reglementare privind autovehiculele pentru secolul XXI (Grupul la nivel înalt CARS 21, 2007).



- g) consideră necesară stimularea *dialogului social*, pentru promovarea ocupării forței de muncă în acest sector, prin crearea unor standarde europene de formare permanentă și de specializare a lucrătorilor și, în același timp, prin susținerea unei reduceri a locurilor de muncă instabile;
- h) invită Comisia să asigure un spațiu mai amplu sectorului vehiculelor motorizate cu două roți în cadrul acțiunilor prevăzute în Planul de acțiune pentru mobilitate urbană, contribuția acestui sector la realizarea unei mobilități mai durabile neputând fi pusă la îndoială.

## 2. Sectorul vehiculelor motorizate cu două roți în Europa

2.1 Sectorul vehiculelor motorizate cu două roți deține o poziție deosebit de importantă în UE, din punct de vedere economic și ocupațional, prezentând unele asemănări cu sectorul automobilelor<sup>(3)</sup>, dar și, mai ales, o serie de particularități: are dimensiuni mai mici și o structură mai fragmentată, iar producția este mai diversificată.

2.2 Pe parcursul ultimelor decenii, acest sector a evoluat considerabil, mărcile tradiționale europene confruntându-se cu o concurență crescândă din partea celor japoneze. Constructorii japonezi, în prezent printre cei mai importanți din sector, au demarat activități de producție direct în UE. Cu timpul, în Europa, sectorul s-a reorganizat prin restructurări, fuziuni și achiziții, ca și prin constituirea de consorții industriale medii sau mari, alături de care se află producătorii de nișă și un număr semnificativ de IMM-uri.

În prezent, constructorii „tradiționali” europeni, japonezi și americani își păstrează poziția fruntașă pe piața europeană, dar, din anii '90, se confruntă cu o concurență tot mai acerbă din partea economiilor emergente. În ceea ce privește numărul de vehicule fabricate, producția UE este relativ scăzută (1,4 milioane), față de cea a Chinei (peste 20 de milioane), a Indiei (peste 8 milioane) și a Taiwanului (1,5 milioane), dar se caracterizează prin valoare adăugată sporită, inovație, calitate și siguranță.

2.3 Eurostat a atribuit sectorului vehiculelor motorizate cu două roți codul NACE 35.41. Datele cele mai recente, referitoare la 2006, prezintă la nivelul UE 27, în sectorul construcției de vehicule motorizate cu două roți, un tablou alcătuit din 870 de întreprinderi, 80 % dintre acestea fiind situate în șase state membre (Italia, Regatul Unit, Germania, Franța, Spania și Austria). Cifra medie de afaceri de 8 milioane de euro reflectă ponderea considerabilă a IMM-urilor, al căror număr este estimat la 650, adică la circa 75 % din total.

2.4 90 % din producția europeană se datorează unui număr de circa 100 de constructori, de dimensiuni medii-mari și medii-mici, din diverse țări ale UE (cele deja menționate, dar și Republica Cehă, Țările de Jos, Portugalia, Slovenia, Suedia),

precum și din Norvegia și Elveția. Restul de 10 % din producția europeană se împarte între constructorii de dimensiuni mici și foarte mici.

2.5 Constructorii alcătuiesc un tablou foarte diversificat, de la operatori la nivel mondial, care își desfășoară activitatea pe toate segmentele (motociclete concepute pentru diferite întrebuințări, de capacitate cilindrică diferită; scutere cu capacitate cilindrică diferită; motorete, tricicluri și cvadricicluri) sau pe segmente foarte specializate, la operatori de nivel național sau chiar local, a căror activitate se apropie uneori de cea meșteșugărească, din punctul de vedere al dimensiunilor și al procesului de producție.

2.6 Reglementările tehnice (omologarea europeană) stabilesc diferite categorii de vehicule motorizate cu două roți, cu caracteristici distincte (capacitate cilindrică, scopul utilizării). La rândul său, directiva europeană privind permisele de conducere stabilește diferitele condiții de obținere a unui permis pentru acest tip de vehicule (motoretă AM, motocicletă A1, motocicletă A2, motocicletă A). Această complexitate contribuie la fragmentarea producției și la reducerea economiilor de scară.

2.7 Fragmentarea industriei vehiculelor motorizate cu două roți are, în parte, cauze istorice, cauza principală fiind însăși natura pieței vehiculelor motorizate cu două roți. Dacă segmentele mai strâns legate de mobilitatea utilitară (cea urbană, în special), precum cel al scuterelor, permit sinergii de producție mai mari, mai ales în ceea ce privește motoarele, segmentele legate de motociclete se pretează în mai mică măsură la sinergii precum utilizarea de motoare și componente comune pe modelele unor mărci diferite. În primul rând, există caracteristici dinamice foarte diferite, în funcție de dimensiunile vehiculului, la care se adaugă deosebirile generate de utilizările speciale cărora le sunt destinate vehiculele și, în fine, diferitele așteptări ale utilizatorilor. În multe cazuri, diverse mărci sunt deseori identificate cu anumite configurații ale motorului (de exemplu, motorul boxer de la BMW, distribuția desmodromică de la Ducati, motorul V-twin de la Moto Guzzi, motorul cu trei cilindri de la Triumph) sau ale roților, aceasta reflectând cererea de pe o piață care, în mare măsură, este alcătuită din pasionați, atât la nivel european, cât și pe piețele de export.

2.8 Vehiculele sunt produse în serii mici și în număr limitat, așadar cu profit mai mic raportat la capitalul investit, în comparație cu sectorul automobilelor. Această caracteristică se răsfrânge în parte și asupra sectorului de componente și de distribuție.

2.9 Susținută de o piață UE în expansiune începând cu anul 2002 (+22 % în perioada 2002-2007), cifra de afaceri a sectorului de producție de vehicule motorizate cu două roți se ridică la 7 miliarde de euro în 2006, dintr-un total de 34 de miliarde, reprezentând cifra de afaceri a sectorului vehiculelor motorizate cu două roți din Uniunea Europeană. Este demn de reținut faptul că, în perioada 2004-2006, în UE sectorul acesta a progresat cu 12 %, creștere superioară ca procent celei a sectorului meșteșugăresc în general și celei a sectorului de automobile (ambele, de câte 8 %) și cu impact pozitiv asupra ocupării forței de muncă.

<sup>(3)</sup> A se vedea Raportul de informare al CCMI pe tema „Industria automobilelor din Europa: situația actuală și perspective”, adoptat de CCMI la 13 noiembrie 2007.

### 3. Rolul sectoarelor conexe: componente, distribuție și asistență postvânzare

3.1 Sectoarele componentelor și distribuției sunt, de asemenea, foarte fragmentate.

3.2 Componentele provin în parte de la furnizori din sectorul automobilelor, cu activități secundare și în sectorul vehiculelor motorizate cu două roți (sisteme de alimentare), dar, mai ales, dat fiind nivelul înalt de specializare, de la furnizori specifici (roți, țevi de echipament, ambreiaje etc.). Numărul de furnizori din acest sector este estimat la circa 500. Aceștia sunt, din punct de vedere istoric, europeni (cei mai mulți, din Italia, Spania, Franța, Regatul Unit, Germania și Țările de Jos). În ultimii ani a crescut concurența din partea furnizorilor din Asia. Pentru a le face față, la rândul lor, unii furnizori europeni și-au delocalizat o parte din activități în Asia. Cu toate acestea, sectorul european de componente depinde în exclusivitate de comenzile venite din partea producătorilor europeni.

3.3 Rețeaua de distribuție și de asistență răspunde unei exigențe de proximitate specifică sectorului vehiculelor motorizate cu două roți (în special în cazul motoretelor și al scuterelor): în UE există aprox. 37 000 de puncte de vânzare și asistență postvânzare, deseori gestionate de întreprinderi familiale. Italia, Franța, Regatul Unit, Germania, Spania, Țările de Jos, Grecia și Suedia reprezintă 91 % din cifra de afaceri a sectorului de distribuție și asistență, cifră care a crescut cu 5 % în perioada 2004-2006.

### 4. Ocuparea forței de muncă și aspectele sociale

4.1 În perioada 2002-2007, ocuparea forței de muncă în sectorul vehiculelor motorizate cu două roți a sporit constant, ajungând la 150 000 de locuri de muncă în UE, în anul 2007. Este demn de reținut faptul că, în perioada 2004-2006, creșterea nivelului de ocupare a forței de muncă în acest sector a fost de 4 %, comparativ cu o scădere cu 3 % în sectorul meșteșugăresc în general și cu 5 % în sectorul automobilelor. Creșterea face dovada dinamismului și capacității de inovare a sectorului, susținută în această situație dificilă de o cerere sporită de vehicule destinate mobilității urbane sau activităților de divertisment.

4.2 25 000 de locuri de muncă, situate în special în Italia, Spania, Franța, Regatul Unit, Germania, Austria și Țările de Jos, sunt direct legate de producția de vehicule motorizate cu două roți. Caracterul sezonier al pieței de vehicule motorizate cu două roți (activă mai ales primăvara și vara) determină anumite perioade de „vârf de producție”, pe parcursul cărora constructorii recurg și la lucrători sezonieri. În acest sens, pentru a răspunde exigențelor temporare ale pieței, este nevoie de flexibilitate sporită.

4.3 20 000 de locuri de muncă, situate în special în Italia, Spania, Franța, Regatul Unit, Germania, Țările de Jos și Ungaria, se află în sectorul de componente.

4.4 105 000 de locuri de muncă aparțin sectorului vânzărilor și al asistenței postvânzare. Prin natura lor, acestea acoperă tot teritoriul UE, deși 92 % din forța de muncă se află în Italia, Germania, Franța, Regatul Unit, Spania, Țările de Jos, Grecia, Belgia și Suedia.

### 5. Contextul economic actual și tendințele internaționale

5.1 Datele prezentate anterior demonstrează faptul că sectorul vehiculelor motorizate cu două roți a fost foarte dinamic în ultimii ani, cu o piață europeană în creștere care cuprindea, în 2007, peste 2,7 milioane de vehicule (parcul de vehicule aflate în circulație în UE este estimat la circa 34 de milioane de vehicule). Criza care a afectat UE pe parcursul ultimilor doi ani a provocat însă în 2008 o reducere a pieței UE cu 7,4 % comparativ cu anul 2007. În ultimul trimestru mai ales, s-a înregistrat o reducere semnificativă, cu 34 %, comparativ cu aceeași perioadă a anului 2007. Această tendință negativă s-a accentuat în primul trimestru al anului 2009, când vânzările de vehicule motorizate cu două roți au înregistrat o reducere cu 37 % comparativ cu aceeași perioadă a anului 2008. Datele referitoare la 2009, încă provizorii, confirmă această tendință negativă a pieței, indicând o scădere cu 21 % față de 2008 și cu 25 % față de 2007.

5.2 Urmările crizei se resimt pretutindeni în acest sector. Pentru constructori, pe lângă faptul că a avut un impact negativ asupra profiturilor, scăderea vânzărilor a presupus și diminuarea producției, în vederea gestionării stocurilor excedentare. La rândul ei, această diminuare a antrenat reducerea numărului de ore de lucru, întreruperi ale producției și recurgerea în mai mică măsură la lucrătorii sezonieri, fiind revizuite în consecință și planurile industriale pe termen scurt și mediu. În unele cazuri, au fost necesare reduceri permanente ale efectivelor, de până la 25 %. Unii dintre constructorii medii-mici au intrat în regim de administrare judiciară și sunt în prezent de vânzare, alții chiar și-au încetat activitatea. Aceste tendințe prevestesc noi restructurări, chiar dacă efectele lor asupra structurii economico-sociale în materie de posibile delocalizări în afara Europei sunt greu de prevăzut.

5.3 Confrunțați fiind cu scăderea cererii din partea constructorilor, furnizorii de componente trebuie, la rândul lor, să-și reducă producția, ceea ce va avea un impact negativ asupra nivelului de ocupare a forței de muncă. Unii dintre ei au fost obligați să-și înceteze activitatea și, în stadiul actual, se estimează că aproximativ 10 % dintre furnizorii acestui sector riscă să dea faliment. Această situație duce la apariția unor costuri suplimentare pentru constructori, care trebuie să facă investiții neprevăzute pentru a-i susține pe furnizorii de componente sau pentru a găsi alți furnizori, fiind puși chiar în situația de a pune la punct prese noi pentru piese de aluminiu sau plastic, astfel încât să suplinească aprovizionarea de care nu mai dispun în prezent. Comenzile și cifra de afaceri înregistrează în prezent o scădere de aprox. 40 %. Nu de puține ori, ca să rămână competitivi, mulți constructori apelează la furnizori din Asia de Sud-Est.

5.4 Sectorul distribuției și asistenței postvânzare este grav afectat de criză și de reducerea activității, aceasta și din cauza faptului că întreprinderile sunt de mici dimensiuni (IMM-uri și întreprinderi familiale). În Spania, de exemplu, s-a înregistrat în 2008 o reducere cu 25 % a numărului punctelor de vânzare, peste 6 000 de persoane fiind concediate din această cauză. Dacă această tendință se menține, din 2009 până în 2010, se preconizează închiderea a circa 25 % dintre întreprinderi și concesionari și a 60 % dintre agenții. Efectele crizei asupra rețelei de distribuție vor genera costuri suplimentare și pentru constructori, care trebuie să susțină rețeaua, astfel încât să poată menține punctele de desfacere pentru produsele lor și să poată profita de redresarea economică la momentul potrivit.

5.5 CESE își exprimă temerea că, dacă nu vor fi puse la punct cât mai repede politici punctuale care să vină în sprijinul acestui sector, în cursul anului 2010 s-ar putea înregistra o nouă pierdere considerabilă de locuri de muncă. În plus, pentru a contribui la menținerea ocupării forței de muncă în acest sector, sunt necesare atât stimularea *dialogului social* prin promovarea formării permanente și a specializării lucrătorilor, inclusiv la nivel universitar, cât și susținerea unei reduceri a locurilor de muncă instabile.

5.6 Până în prezent, măsurile preconizate de susținere a cererii de vehicule motorizate cu două roți au fost sporadice și insuficiente. Spre deosebire de situația din sectorul automobilelor, în Europa doar Italia a introdus rapid o primă de casare, cu efecte pozitive pentru piața italiană și, implicit, pentru cea europeană, pe lângă faptul că a promovat retragerea din circulație a vehiculelor foarte poluante. În Italia s-a trecut de la situația inițială, din primele două luni ale lui 2009, când s-a înregistrat o scădere de circa 35 % pe piața internă, la o situație pozitivă în cazul scuterelor cu capacitate cilindrică mică, care au beneficiat de contribuția de 500 EUR pentru casarea vehiculelor depășite; motocicletele și motorele se află în continuare într-o situație dificilă, cu o scădere totală de peste 20 %. Deși Spania a aprobat în iulie, după anunțuri repetate timp de câteva luni, o primă de casare a vehiculelor motorizate cu două roți, nu a trecut încă la aplicarea acesteia, încurajând în acest mod consumatorii să rămână în expectativă și reducând și mai mult numărul achizițiilor (din ianuarie până în august 2009, s-a înregistrat o scădere de 52 % la motoare și de 43 % la motociclete, comparativ cu aceeași perioadă a anului 2008). Exemplul dovedește importanța unui cadru legislativ european care să asigure stabilitatea piețelor naționale și să sporească încrederea consumatorilor.

5.7 Măsurile de susținere a cererii sunt, desigur, avantajoase pentru utilizatori, dar nu rezolvă neapărat problema sectorului de componente sau a sectorului vehiculelor motorizate cu două roți din Europa. În Italia, de exemplu, contribuția fixă de 500 EUR a promovat în mod exponențial vânzarea scuterelor mici (125-150 c.c.), importate din Taiwan la prețuri de catalog cuprinse între 1 500 și 2 000 EUR, și în mai mică măsură produsele europene, mai scumpe; în același timp, nu a servit nici la susținerea cererii de vehicule motorizate cu două roți de dimensiuni medii, cu prețuri de catalog cuprinse între 6 000 și 8 000 EUR. Sectorul european de componente nu a avut de profitat, deoarece nu aprovizionează producători asiatici.

Pentru a asigura beneficii pentru întregul sector, trebuie luate măsuri de susținere a cererii, astfel încât contribuția să crească odată cu prețul de catalog al vehiculelor pentru care se acordă prime, în special cele care se evidențiază prin soluții avansate în materie de impact redus asupra mediului și prin sisteme avansate de siguranță.

5.8 Trebuie facilitat de urgență accesul la finanțări al întreprinderilor europene din sector, astfel încât acestea să poată susține cheltuielile suplimentare generate de criză și să investească în continuare în cercetare, dezvoltare și inovare (constructori și furnizori de componente deopotrivă), pentru a-și menține competitivitatea mizând pe calitate și inovare și pentru a produce vehicule tot mai ecologice și mai sigure.

## 6. Perspectivele sectorului: provocări și oportunități

6.1 În cazul în care rezultatele negative din primul semestru persistă pe tot parcursul anului 2009, întregul sector se va confrunta în 2010 cu o reducere a capacității de a contracta credite la bănci. Chiar și în cazul unei redresări imediate, capacitatea de investiție și de cercetare-dezvoltare va scădea, cu efecte negative pe termen mediu, care vor accentua vulnerabilitatea întreprinderilor, și cu posibile repercusiuni asupra ocupării forței de muncă.

6.2 Pe parcursul ultimului deceniu, începând cu introducerea standardului Euro 1, în 1999, până la standardele care se aplică în prezent, s-a obținut în acest sector o importantă reducere a emisiilor poluante, de circa 90 % la CO și HC și de peste 50 % la NO<sub>x</sub>. În ceea ce privește reducerea poluării acustice, s-au obținut rezultate încurajatoare; întregul sector (inclusiv asociațiile de consumatori) depune încă eforturi în scopul obținerii unor îmbunătățiri suplimentare, în primul rând prin utilizarea de țevi de eșapament omologate și printr-un stil de a conduce mai respectuos față de mediu. În ceea ce privește siguranța, sectorul a făcut dovada capacității sale de inovare printr-o serie de sisteme de frânare avansate care, treptat, sunt aplicate la diverse tipuri de vehicule motorizate cu două roți, inclusiv la cele de concepție nouă, precum triciclurile și cvadriciclurile.

6.3 Comisia pregătește în prezent o propunere de regulament privind vehiculele motorizate cu două roți, așteptată în primele luni ale lui 2010. Deși sunt necesare în continuare progrese în ceea ce privește mediul și siguranța, în contextul economic actual este esențial să se evite schimbările majore și să se ia în considerare capacitățile reale ale sectorului și dimensiunile operatorilor săi economici. În ceea ce privește noile standarde Euro, trebuie propuse obiective realizabile, cu aplicare graduală și care să respecte termenele impuse de proiectare, de producție și de piață. Este de dorit ca regulamentul să promoveze o abordare care să permită sectorului să-și fructifice capacitățile proprii de inovare, garantându-i un grad de flexibilitate care să țină seama de conjunctură și de marea diversitate de produse (în materie de caracteristici tehnice și de piață), în special sub aspectul răspândirii sistemelor avansate de frânare. Industria a prezentat deja Comisiei propuneri în acest sens, referitoare la aspectele de mediu și de siguranță rutieră.

6.4 Constructorii „tradiționali” sunt expuși în prezent – și vor fi tot mai mult pe viitor – mai ales în contextul economic actual, la o concurență de tipul preț mic/calitate scăzută (*low cost/low quality*), provenind din Asia de Sud-Est, în special în cazul vehiculelor motorizate cu două roți cu capacitate cilindrică mică și medie, la care marjele sunt mai mici. Din anchetele efectuate, rezultă că deseori produsele importate nu sunt conforme standardelor europene, prezentând riscuri pentru siguranța consumatorului și pentru mediu. Teste efectuate pe un eșantion de vehicule motorizate pe două roți chinezești importate în UE au dezvăluit neconformități în ceea ce privește distanța de frânare, cu până la 35 % mai mare, și emisiile poluante, cu până la de 20 de ori mai ridicate decât cerințele UE pentru omologarea tipului. Sunt și probleme legate de contrafacerea vehiculelor sau a unor părți ale vehiculelor de producție europeană, de către constructori aparținând economiilor emergente, precum și de falsificare a certificatelor de conformitate de către întreprinderile comerciale care importă vehicule neconforme în UE. Pentru a avea certitudinea unei concurențe loiale pe un segment al pieței europene foarte sensibil la prețuri, este necesară o supraveghere mai atentă în materie de omologare și de comercializare, prin controale riguroase privind „conformitatea producției” vehiculelor puse în vânzare, efectuate de către autoritățile competente sau/și serviciile de control tehnic, pentru a se verifica conformitatea cu tipul omologat și respectarea drepturilor de proprietate intelectuală.

6.5 Constructorii „tradiționali” sunt însă apreciați de consumatori pentru design, calitatea produselor și gradul acestora de inovare și de siguranță. Afirmația este valabilă pentru vehiculele „vârf de gamă”, cu capacitate cilindrică mică și medie și, mai ales, pentru vehiculele cu capacitate cilindrică mare și înaltă valoare adăugată, care se disting prin soluțiile tehnice adoptate și la care marca este importantă. Aceste produse sunt mai afectate de contextul economic actual. Răspândirea, pe scară tot mai largă, a vehiculelor avansate din punct de vedere tehnologic, precum, de exemplu, vehiculele hibride și cele electrice, care încep să apară pe piață, va depinde în mare măsură de susținerea din partea sectorului public și, deci, de capacitatea de a depăși criza actuală.

6.6 Acordurile de liber schimb reclamă o atenție specială, astfel încât liberalizarea taxelor vamale între UE și țările din Asia de Sud-Est să fie profitabilă pentru ambele părți, ca și eliminarea barierelor netarifare (de exemplu, interdicția de circulație în China pentru vehiculele motorizate cu două roți și o capacitate cilindrică de peste 250 c.c.), care le pun mari probleme exportatorilor europeni.

6.7 Pentru a face față provocărilor actuale, așa cum au mai făcut-o în trecut, constructorii trebuie să urmeze calea restructurărilor, fuziunilor și achizițiilor și să stabilească în continuare relații de colaborare, pentru a valorifica la maximum toate sinergiile posibile.

6.8 Supraviețuirea furnizorilor de componente europeni este esențială pentru menținerea caracterului specific al producției europene, recunoscută de utilizatori drept exclusivă. Trebuie așadar evitat riscul repetării situației din sectorul de biciclete, de pildă, care se confruntă cu dispariția furnizorilor de componente importante (ca, de exemplu, producătorii de cadre), ceea ce a făcut ca Europa să depindă de China pentru a putea asambla biciclete.

6.9 Furnizorii europeni de componente nu sunt în măsură să facă față unei concurențe a prețurilor, trebuind neapărat să pună accentul pe inovare, pe dezvoltarea proiectării alături de constructori, în vederea realizării – acolo unde este posibil – a unor economii de scară, și pe un parteneriat real, care să asigure fluxul de comenzi între constructori și furnizori pentru segmentul „vârf de gamă”.

6.10 Pentru a face față cât mai bine acestor provocări și pentru a susține competitivitatea sectorului și ocuparea forței de muncă, se recomandă o abordare similară CARS21, dar adaptată sectorului vehiculelor motorizate cu două roți, în ansamblu.

6.11 Fondurile pentru dezvoltare din cadrul PC7 pot contribui la îndeplinirea acestor obiective, favorizând întreprinderile care produc în Europa și care se servesc de filiera europeană. În acest scop, o platformă de cercetare dedicată sectorului vehiculelor motorizate cu două roți ar putea avea o contribuție esențială – în special pentru IMM-uri – prin participarea la consorții care să stabilească priorități de cercetare, așa cum se întâmplă în sectorul automobilelor.

6.12 Comisia a prezentat recent un plan de acțiune pentru promovarea mobilității urbane, printre obiective numărându-se și acela al fluidizării traficului, vehiculele motorizate cu două roți răspunzând prin natura lor acestui deziderat. Sectorul vehiculelor motorizate cu două roți a devenit vulnerabil din cauza crizei, însă pe termen lung va beneficia de pe urma nevoii crescânde de vehicule alternative, cu emisii scăzute de CO<sub>2</sub>, pentru o mobilitate mai durabilă, în special în orașe, cu condiția ca dificultățile economice actuale să poată fi depășite pe termen mediu, fără pierderi iremediabile.

Bruxelles, 18 martie 2010

Președintele  
Comitetului Economic și Social European  
Mario SEPI

**Avizul Comitetului Economic și Social European privind reforma politicii agricole comune în 2013  
(aviz din proprie inițiativă)**

(2010/C 354/06)

Raportor: **dl Lutz RIBBE**

La 16 iulie 2009, în conformitate cu articolul 29 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, Comitetul Economic și Social European a hotărât să elaboreze un aviz din proprie inițiativă cu privire la

*Reforma politicii agricole comune în 2013 (aviz din proprie inițiativă).*

Secțiunea pentru agricultură, dezvoltare rurală și protecția mediului, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la data de 25 februarie 2010.

În cea de-a 461-a sesiune plenară, care a avut loc la 17 și 18 martie 2010 (ședința din 18 martie), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 163 de voturi pentru, 5 voturi împotriva și 5 abțineri.

## 1. Concluzii și recomandări

1.1 CESE constată cu multă îngrijorare că discrepanța dintre declarațiile în favoarea modelului agricol european și multifuncționalității, pe de o parte, și realitatea cotidiană a exploatațiilor agricole, pe de altă parte, crește în continuare constant. Cu atât mai ferm și mai precis trebuie sprijinit și promovat modelul agricol european, care este amenințat astăzi mai mult ca niciodată de evoluțiile actuale, printr-o politică agricolă comună.

1.2 Prin natura piețelor, agricultorii sunt expuși – adesea din cauza unor prețuri joase sau care fluctuează puternic – unei intense presiuni de adaptare în direcția specializării și raționalizării exploatației. Aceste procese pot duce la o concentrare regională problematică și la abandonarea agriculturii în zonele defavorizate. Având în vedere această presiune de adaptare, CESE consideră că este imperios necesar ca prin intermediul politicii agricole comune să se promoveze pe viitor menținerea și dezvoltarea unei agriculturi multifuncționale, cu acoperire teritorială uniformă și orientată în funcție de obiectivele durabilității.

1.3 Pentru CESE este clar că simpla orientare spre sporirea competitivității în interesul pieței mondiale este insuficientă. După 2013, PAC nu trebuie să gestioneze o producție specializată, concentrată la nivel regional, optimizată din punct de vedere pur economic și orientată către prețuri cât mai joase, ci modelul agricol european, care trebuie să se bazeze pe principiile suveranității alimentare și durabilității, ca și pe necesitățile reale ale agricultorilor și consumatorilor.

1.4 Acest lucru necesită alte condiții-cadru pentru politica agricolă, deoarece agricultura multifuncțională avută în vedere nu poate fi realizată în condițiile și la prețurile pieței mondiale.

1.5 CESE solicită Comisiei, Consiliului și Parlamentului European să descrie mai întâi în mod neechivoc obiectivul PAC, să prezinte apoi setul de instrumente necesar în acest sens și să determine nevoile financiare. Abia după aceea trebuie clarificată chestiunea finanțării. CESE consideră că este greșit să se stabilească mai întâi o sumă de bani pentru domeniul de sarcini respectiv și apoi să se distribuie această sumă pentru măsurile individuale și statele membre.

1.6 Conform tratatului, „stabilizarea piețelor” reprezintă unul dintre obiectivele PAC. Piețele stabile sunt importante. De aceea, CESE consideră că este important să se utilizeze și pe viitor instrumente de piață pentru a stabiliza prețurile și pentru a evita fluctuațiile prea puternice ale acestora. Totuși, măsurile de reglementare a pieței și de asigurare a prețurilor de producător au fost reduse la minimum, iar în comparație cu țările terțe, piețele agricole ale UE sunt printre cele mai deschise. De aici rezultă o mare parte a problemelor, care, pe termen lung, nu pot fi soluționate doar prin transferuri financiare.

1.7 Prin urmare, politica agricolă înseamnă mai mult decât distribuirea banilor. Agricultorii așteaptă, pe bună dreptate, să obțină un venit echitabil din vânzarea produselor lor pe piață și din recompensarea prestațiilor sociale pe care le furnizează în cadrul modelului agricol european.

1.8 În acest scop, trebuie de asemenea promovată și sprijinită comercializarea produselor de calitate, ca expresie a specificului regional și a diversității zonelor rurale din UE, prin favorizarea căilor scurte de distribuție și asigurarea accesului direct al agricultorilor sau al asociațiilor producătorilor la consumatori, în vederea sporirii competitivității exploatațiilor agricole și ca o contrapondere la pozițiile de negociere extrem de puternice ale comercianților de alimente cu ridicata. Diversitatea și caracteristicile specifice ale produselor europene trebuie menținute inclusiv printr-o informare corectă a consumatorilor.

1.9 O sarcină importantă a reformei va fi reprezentată de transformarea sistemului actual neunitar de finanțare a agriculturii la nivelul UE într-un sistem unitar, având la bază criteriile obiective și acceptat în cadrul societății.

1.10 Plățile către agricultori nu mai pot fi justificate prin deciziile istorice sau prin drepturi la plăți din trecut, ci trebuie să servească funcțiilor sociale (care trebuie definite exact), necesare pentru menținerea modelului agricol european, și nu trebuie să se reflecte în prețurile pieței. Astfel acestea trebuie bazate pe obiective.

1.11 Plata unică pe suprafață valabilă în întreaga Europă nu este justificată, având în vedere marile diferențe structurale și agroclimatice, veniturile medii foarte diferite la nivel național și regional, costurile pentru mijloacele de producție și costurile de producție foarte variate, precum și diversele servicii furnizate de diferitele exploatații agricole și tipuri de exploatații, pentru menținerea modelului agricol european. Trebuie găsite mai degrabă soluții adaptate la regiunea și tipul exploatații respective.

1.12 Programele de dezvoltare rurală trebuie extinse în continuare, dar și optimizate. Comitetul respinge în mod clar transferarea sarcinilor corespunzătoare către politica structurală sau regională generală. Cu toate acestea, Comitetul este de părere că măsurile din cadrul actualului FEADR trebuie să aibă o referință agricolă clară, construcția de șosele și instalarea de cabluri pentru conexiuni în bandă largă neputând fi incluse aici.

## 2. Distribuția sarcinilor

2.1 Comisia Europeană va prezenta în anul 2010 o comunicare privind viitoarea configurație a priorităților sale politice și a viitorului cadru bugetar începând cu 2014. Aceasta va cuprinde și afirmații privind orientarea politicilor comunitare, cum ar fi PAC și fondurile structurale.

2.2 Scopul acestui aviz din proprie inițiativă este de a formula **ideile de bază** ale societății civile organizate privind viitoarea orientare și configurație a PAC. Prin acest aviz, trebuie oferite argumente și recomandări Comisiei pentru elaborarea comunicării.

## 3. Situația inițială: „modelul agricol european” – viziunea călăuzitoare a Europei în domeniul politicii agricole – este amenințată

3.1 Așteptările societății de la agricultură s-au schimbat puternic. De mult timp nu mai este vorba doar de obiectivele articolului 33 din Tratatul CE, care au fost preluate ca atare în noul Tratat de la Lisabona, ca de exemplu producția suficientă de alimente la prețuri „rezonabile” prin creșterea productivității.

3.2 S-au adăugat noi provocări precum asigurarea biodiversității, conservarea peisajului cultural la scară largă, dezvoltarea zonelor rurale, inclusiv crearea și menținerea locurilor de muncă, definirea produselor regionale ca bunuri culturale etc. Agricultura trebuie în continuare să facă față efectelor schimbărilor climatice și să își aducă în plus contribuția la stocarea dioxidului de carbon.

3.3 Criza alimentară mondială, dar și situația problematică de pe piețele energiei evidențiază din ce în ce mai puternic alte funcții extrem de importante ale unei agriculturi autohtone, ancorate la nivel regional, cum ar fi securitatea alimentară și suveranitatea alimentară, precum și furnizarea de energie.

3.4 Securitatea alimentară trebuie să reprezinte un drept fundamental al tuturor oamenilor. Chiar dacă nu este necesară o aprovizionare proprie de 100 %, ar trebui să se urmărească

atingerea unui grad cât mai ridicat de aprovizionare proprie (adică suveranitatea în domeniul alimentar).

3.5 De agricultură se leagă adesea și o parte din cultura și identitatea regională, alimentele putând ilustra specificitatea și istoria țărilor și regiunilor. În timp ce, teoretic, produsele alimentare ar putea fi importate, peisajele culturale, biodiversitatea și cultura pot fi păstrate numai prin exploatarea activă și țărănească a pământului; acestea nu pot fi achiziționate din import. Și din acest motiv, produsele alimentare trebuie apreciate într-un mod cu totul diferit decât produsele industriale, de exemplu, al căror loc de producție se stabilește în primul rând în funcție de considerații legate de costuri.

3.6 Dezbateră privind economia durabilă s-a extins astfel la economia agricolă. Cu referire la o agricultură orientată consecvent către obiective de durabilitate, la nivel politic se vorbește despre „modelul agricol european”.

3.7 CESE consideră că menținerea și dezvoltarea „modelului agricol european”, adică a unei agriculturi multifuncționale, de esență țărănească (!) în UE, care să producă un venit agricol comparabil cu venitul mediu la nivel național, respectiv regional, reprezintă cheia pentru menținerea unei producții ecologice de alimente, distribuită pe întreg teritoriul, suficientă cantitativ, de înaltă calitate și diferențiată pe regiuni, care să protejeze și să îngrijească teritoriul european, să conserve diversitatea și caracteristicile specifice ale produselor și să promoveze peisajele culturale europene, diverse și bogate în specii, și zonele rurale.

3.8 Comitetul subliniază că în prezent există deja – inclusiv în Europa – mari diferențe între o agricultură cu orientare multifuncțională și o agricultură care trebuie să se orienteze, în primul rând, către piețele liberalizate și globalizate.

3.9 Acesta constată cu multă îngrijorare că discrepanța dintre declarațiile în favoarea modelului agricol european și multifuncționalității, pe de o parte, și realitatea cotidiană a exploatațiilor agricole, pe de altă parte, crește în continuare constant.

3.10 Aceasta se explică, printre altele, prin faptul că agricultorii, cărora le revine nu doar un simplu rol de producție, ci un rol „multifuncțional” în zonele rurale, se confruntă cu sarcini care îi costă în primul rând bani, fără să le aducă niciun profit, deoarece prețurile produselor agricole, bazate pe piață, nu includ prestațiile agriculturii în cadrul multifuncționalității.

3.11 Prin urmare, exploatațiile agricole sunt constrânse în prezent să ia parte la toate evoluțiile posibile în ceea ce privește productivitatea, pentru a putea supraviețui din punct de vedere economic. Prin procese mai degrabă insidioase, UE se îndepărtează astfel pas cu pas de modelul agricol european, putându-se observa o tendință de industrializare a agriculturii. Pe de o parte, apar forme de exploatații care merg în direcția „americanizării” agriculturii europene, în timp ce, pe de altă parte, trebuie să se renunțe la multe exploatații, a căror existență ar fi importantă pentru menținerea agriculturii multifuncționale.

(1) Noțiunea de „țărănesc” nu descrie mărimea exploatații, ci modul de organizare și de exploatare a fermelor: acestea sunt organizate în cicluri întrepătrunse și complementare cât mai apropiate de exploatație, sunt orientate către menținerea unor locuri de muncă calificate și variate, sunt integrate în localitate și regiune, sunt responsabile față de mediu și animale și sunt concepute în perspectiva mai multor generații.

3.12 Aceste procese au avansat într-un grad foarte diferit în diversele sectoare agricole, dar și la nivel regional. În ultimii ani a existat un dinamism enorm, uneori putând fi observate adevărate mutații structurale: astfel, în anul 2008, în landul Saxonia Inferioară și-au încetat activitatea 20 % din totalul fermelor pentru creșterea porcilor, fără ca prin aceasta să scadă câtuși de puțin numărul porcilor îngrășiți.

3.13 Este neclar unde se va încheia această evoluție. De multă vreme nu se mai poate exclude posibilitatea ca Europa să piardă – așa cum s-a întâmplat în industrie – ramuri întregi de producție. Un prim exemplu ar putea fi sectorul avicol, care este deja mai „industrializat” decât orice alt sector. Unul din cele mai mari concerne din Europa, firma avicolă franceză Doux, și-a mutat mai multe unități de producție din Franța în Brazilia, deoarece acolo se poate produce mai ieftin.

3.14 Aceasta înseamnă că nici măcar continuarea progreselor în materie de productivitate nu constituie o garanție pentru supraviețuirea agriculturii europene pe piețele globale nereglementate. Aceasta nu a constituit niciodată o garanție pentru o agricultură cu acoperire teritorială uniformă în Europa.

3.15 CESE subliniază faptul că concentrările puternice ale producției duc la o vulnerabilitate crescută la criză a agriculturii europene.

3.16 Modelul agricol european se distinge prin faptul că se acceptă în mod conștient o productivitate mai scăzută, ceea ce reprezintă bineînțeles un dezavantaj în materie de concurență. Dar tocmai acest lucru se dorește din punct de vedere politic și social, deoarece cetățenii Europei au alte concepții despre utilizarea OMG-urilor, a hormonilor, despre stimularea creșterii, combaterea salmonelei sau conservarea peisajului, decât cele care prevalează uneori în afara Europei. Însă un lucru este clar: aceste așteptări mai ridicate în ceea ce privește producția în comparație cu nivelul internațional generează costuri care nu pot fi imputate exclusiv agricultorilor.

3.16.1 În acest sens, este extrem de importantă întărirea mecanismelor de control vamal, prin protocoale de garanție sanitară, care să permită verificarea condițiilor de trasabilitate și siguranță și neutilizarea de produse interzise în UE, aceleași cerințe trebuind să se aplice atât produselor comunitare, cât și celor importate.

3.17 Astfel, politicienii europeni se confruntă cu sarcina de a menține o agricultură care nu poate lua parte la toate progresele în materie de productivitate, dar care trebuie să le asigure proprietarilor de exploatații un venit suficient.

3.18 Modelul agricol european nu poate fi obținut în condițiile și la prețurile pieței mondiale. Este nerealist să se dorească o agricultură

— care să fie capabilă să producă în toate regiunile europene în condițiile piețelor mondiale (care comportă adeseori distorsiuni);

— care să răspundă în același timp tuturor exigențelor în materie de producție (calitate, siguranță, protejarea resurselor naturale, respectarea bunăstării animalelor etc.) și să țină sub control costurile europene;

— și care să asigure, în plus, o piață a forței de muncă modernă, cu salarii atrăgătoare, caracterizată de un nivel ridicat de ocupare a forței de muncă și de siguranță, precum și printr-un înalt nivel de formare și calificare profesională.

3.19 Modelul agricol european este amenințat astăzi mai mult decât niciodată de evoluțiile actuale și, de aceea, trebuie sprijinit și promovat printr-o PAC puternică.

#### 4. Politica începând cu 2014 – decidera direcției: încotro trebuie dirijată PAC?

4.1 Cu toate că, în cursul istoriei sale, politica agricolă comună a suferit parțial transformări și reforme fundamentale, în repetate rânduri, are loc din nou o dezbatere privind reforma după cele din 2000, 2003 și 2008. Acest lucru indică faptul că, până în prezent, nu s-au găsit răspunsuri satisfăcătoare la toate chestiunile sociale legate de PAC. Acesta este motivul pentru care politica agricolă comună este supusă în mod repetat unor critici dure sau, într-o anumită măsură, chiar pusă sub semnul întrebării. În opinia CESE, o orientare radicală către piață a agriculturii este în sine imposibilă, dacă se ia în serios modelul agricol european.

4.2 Actorii implicați nu ar trebui doar să fie deschiși către această dezbatere socială, ci ar trebui să conducă această dezbatere defensiv. Aceasta oferă șansa de a explica societății de ce agricultura joacă de fapt un rol special. În conformitate cu modelul agricol european, agricultura și creșterea animalelor realizate în mod durabil reprezintă baza alimentației în societatea noastră și sunt un sector strategic pentru gestionarea și planificarea corectă a teritoriului, conservarea peisajului, protecția mediului și lupta împotriva schimbărilor climatice.

4.3 CESE consideră imperios necesar să se ajungă mai întâi la un consens social cu privire la modul în care trebuie să arate agricultura europeană a viitorului, deci cu privire la ceea ce trebuie să fie modelul călăuzitor al politicii agricole. La obiect spus: dorește PAC să apere și să dezvolte „modelul agricol european” sau dorește să pună accentul pe adaptarea unui mic număr de exploatații optimizate, concentrate la nivel regional și specializate într-un grad din ce în ce mai ridicat, la o concurență globală din ce în ce mai intensă pentru prețuri cât mai joase?

4.4 Pentru CESE este clar că simpla orientare spre sporirea competitivității în interesul pieței mondiale este insuficientă. După 2013, PAC nu trebuie să gestioneze o producție specializată, concentrată la nivel regional, optimizată din punct de vedere pur economic și orientată către prețuri cât mai joase, ci modelul agricol european, care trebuie să se bazeze pe principiile suveranității alimentare și durabilității, ca și pe necesitățile reale ale agricultorilor și consumatorilor.

4.5 Modelul agricol european poate supraviețui doar dacă este sporită competitivitatea agriculturii multifuncționale în raport cu o producție agricolă optimizată din punct de vedere pur economic. Aceasta trebuie să fie misiunea centrală a PAC și în această direcție trebuie orientate toate instrumentele politicii agricole, ceea ce va duce la schimbări semnificative în structura finanțării. Reducerea suplimentară a instrumentelor de gestionare ar contraveni acestei cerințe.

4.6 CESE solicită Comisiei, Consiliului și Parlamentului European să descrie mai întâi în mod neechivoc obiectivul PAC, să prezinte apoi setul de instrumente necesar în acest sens și să determine nevoile financiare. Abia după aceea trebuie clarificată chestiunea finanțării. CESE consideră că este greșit să se stabilească mai întâi o sumă de bani pentru domeniul de sarcini respectiv și apoi să se distribuie această sumă pentru măsurile individuale și statele membre.

4.7 CESE subliniază că, în reflecțiile privind orientarea PAC după 2013, trebuie să se țină seama de faptul că o șesime din totalul locurilor de muncă din Europa se află într-un raport direct sau indirect cu producția agricolă. Prin urmare, PAC este importantă și pentru garantarea ocupării forței de muncă în UE, în special în zonele rurale. Dacă producția agricolă propriu-zisă încetează, dispar și locurile de muncă în sectoarele din amonte și aval – până la industria alimentară. În plus, agricultura gestionează aproximativ 80 % din teritoriul Uniunii și joacă un rol principal în utilizarea durabilă a resurselor, conservarea habitatelor naturale, biodiversitate etc. De asemenea, i se va atribui un rol tot mai important în lupta împotriva schimbărilor climatice.

## 5. Un set divers de instrumente de politică agricolă

5.1 Piața cunoaște prețuri, însă nu cunoaște aproape nicio valoare. Prețurile pe care le obțin agricultorii se orientează din ce în ce mai mult după condițiile și prețurile de producător cele mai favorabile la nivel global. „Modelul agricol european” are însă mult de a face cu valori care nu se reflectă în prețurile pieței mondiale.

5.2 Conform tratatului, „stabilizarea piețelor” reprezintă unul dintre obiectivele PAC. Piețele stabile sunt importante. De aceea, CESE consideră că este important să se utilizeze și pe viitor instrumente de piață pentru a stabili prețurile și pentru a evita fluctuațiile prea puternice ale acestora. Totuși, măsurile de reglementare a pieței și de asigurare a prețurilor de producător au fost reduse la minimum, iar în comparație cu țările terțe, piețele agricole ale UE sunt printre cele mai deschise. De aici rezultă o mare parte a problemelor, care, pe termen lung, nu pot fi soluționate doar prin transferuri financiare.

5.3 Prin urmare, politica agricolă înseamnă mai mult decât distribuirea banilor. Agricultorii așteaptă, pe bună dreptate, să obțină un venit echitabil din vânzarea produselor lor pe piață și din recompensarea prestațiilor sociale pe care le furnizează în cadrul modelului agricol european.

5.4 Societatea trebuie să acorde sprijin prin intermediul politicii agricole, dacă vrea să apere modelul agricol european. În acest context, agricultura va trebui să accepte că societatea dorește ca, dat fiind sprijinul acordat, să i se împlinescă așteptările pe care le are față de agricultura multifuncțională.

### 5.5 Comerț/piețe/organizări ale pieței

#### Piețe volatile/stabile

5.5.1 În ceea ce privește piețele și prețurile, trebuie analizate și soluționate cel puțin trei tipuri de probleme diferite:

- piețele tot mai volatile, cu prețuri de producător având tendințe descrescătoare;
- puterea de piață tot mai mare a sectoarelor distribuției și comercializării, în raport cu producătorii;
- problemele clare în materie de producție și comercializare a produselor locale și regionale de calitate. În acest sens, sunt necesare reglementări specifice pentru agricultură, destinate piețelor locale și regionale.

5.5.2 Renunțarea pe scară largă la instrumente eficiente de stabilizare a piețelor a favorizat speculația și volatilitatea piețelor. Aceasta contravine însă tratatelor UE precedente și actuale.

5.5.3 Fluctuațiile majore ale prețurilor cauzează treptat o reducere a marjei producătorilor în lanțul de valori și o sporire a marjelor comercializării.

5.5.4 Nici consumatorii nu profită aproape deloc de această evoluție, ceea ce s-a văzut clar în ultimii ani: reducerea prețurilor sfeclei de zahăr cu 40 % abia dacă s-a reflectat în prețurile finale, iar situația este similară pentru scăderea prețurilor laptelui și cerealelor.

5.5.5 Experiențele din trecut arată că intervențiile normative - realizate prin măsuri corecte și la momentul potrivit - sunt mai rentabile din punct de vedere macroeconomic decât repararea ulterioară a daunelor.

5.5.6 Criza laptelui arată clar că nu este posibil ca, pe de o parte, să se reducă la minimum intervențiile normative pe piață și volumul producției și, pe de altă parte, să nu se pună sub semnul întrebării standardele ridicate de producție și multifuncționalitatea așteptate de populație.

5.5.7 Expirarea reglementării privind cotele la lapte induce pericolul ca mulți producători de lapte, mai ales în regiunile defavorizate, să renunțe la o activitate care adesea este identică cu misiunea cultivării pământului. Desigur că este corect ca acea cantitate de lapte care se consumă, de exemplu, în Estonia să poată fi produsă mai ieftin în alte regiuni mai productive ale Europei, decât la fața locului. O asemenea delocalizare a producției din motive legate de costuri este însă diametral opusă obiectivelor modelului agricol european, CESE pronunțându-se pentru o politică agricolă care face posibilă o agricultură cu acoperire teritorială uniformă, bazată pe principiul suveranității alimentare. Trebuie insistat asupra faptului că acest lucru nu va putea fi realizat doar prin transferuri financiare, piețele și producția trebuind prin urmare reglementate.

5.5.8 Stabilizarea piețelor, inclusiv crearea unei așa-zise „plase de siguranță”, va trebui astfel să fie una din sarcinile centrale ale reformei PAC.



5.5.9 Prin urmare, CESE se pronunță în favoarea următoarelor măsuri:

- puținele măsuri de stabilizare a pieței care au mai rămas nu trebuie doar garantate și utilizate atunci când piața o cere, ci trebuie dezvoltate și introduse noi idei de stabilizare a pieței, conforme OMC;
- având în vedere caracterul din ce în ce mai imprevizibil al piețelor agricole internaționale, trebuie luate măsuri strategice de prevenire a crizelor de produse agricole prin păstrarea acestora în stocuri;
- în plus, trebuie să se examineze cum se poate acționa asupra piețelor în scopul stabilizării acestora, cu ajutorul organizațiilor de producători și al acordurilor sectoriale.

#### Probleme în cadrul lanțului alimentar

5.5.10 Există un dezechilibru al pozițiilor de negociere în ceea ce privește formarea prețurilor, agricultorii vorbind despre practici contractuale neloiale care își au originea în puterea de negociere superioară a comercianților de alimente cu ridicata.

5.5.11 În prezent, piața este singura care reglementează – întru totul în spiritul liberalismului comercial – întrebarea decisivă cine ce cotă primește în lanțul de valori. Acest lucru nu poate decât să îi nemulțumească pe țărani, care se confruntă frecvent cu prețuri de producător în descreștere continuă, în timp ce costurile unitare sunt adesea mai mari, și care trebuie să reacționeze adesea cu măsuri care contravin obiectivelor modelului agricol european.

5.5.12 Deoarece în UE-27, doar 15 lanțuri comerciale controlează 77 % din piața produselor alimentare, CESE sprijină ideea de a se examina, așa cum se întâmplă în prezent în SUA, dacă legislația în materie de concurență este suficientă pentru a împiedica apariția unor structuri care domină piața și a unor practici contractuale nefavorabile. Este important ca toate părțile interesate să participe la această examinare. Analiza ar trebui să ducă la modificarea normelor comunitare privind concurența în sectorul agroalimentar, în așa fel încât să se țină seama de specificitatea acestuia; potrivit concluziilor Grupului la nivel înalt din sectorul laptelui, regulile ar trebui așadar adaptate la cele existente în acest domeniu în țările cu care UE concurează pe piețele mondiale.

5.5.13 CESE se așteaptă ca Comisia să depună eforturi pentru mărirea transparenței în domeniul formării prețurilor și să prezinte propuneri de soluții pentru evitarea așa-numitei „formări asimetrice a prețurilor”<sup>(2)</sup>.

#### Comercializarea produselor locale, regionale, a specialităților și a produselor de calitate

5.5.14 Marile lanțuri de produse alimentare și principalii procesatori solicită materii prime ieftine, cvasi-standardizate și uniforme. Nu există mult loc pentru diversitatea regională și specifică a produselor.

<sup>(2)</sup> La creșterea costurilor de producție, prețurile de desfacere cresc vertiginos, iar la scăderea costurilor de producție, prețurile de desfacere scad încet.

5.5.15 Însă tocmai producerea și comercializarea produselor de calitate, ca expresie a caracterului regional și a diversității zonelor rurale din UE, reprezintă o sarcină importantă pentru menținerea modelului agricol european. Aceasta merită, de aceea, să fie sprijinită mai puternic. Scurtarea căilor de distribuție și asigurarea accesului direct la consumatori pentru agriculturi sau asociațiile producătorilor pot favoriza creșterea competitivității tocmai a acelor tipuri de exploatații mai mici și bazate în mai mare măsură pe munca intensivă.

5.5.16 Trebuie ținut seama mult mai serios decât până acum de indicațiile geografice și de diferențele tehnice de producție. Acestea trebuie înțelese ca un „drept de proprietate intelectuală” și trebuie protejate. Acest tip de informații pot constitui legătura dintre produsele agricole și regiuni, adică produsele au atât o origine „sigură”, cât și caracteristici de calitate care s-au „cristalizat” în timp. Este important să se definească clar ce se înțelege prin produse regionale.

5.5.17 În ce privește etichetarea produselor, în momentul de față, există multe practici înșelătoare și suspecte. Spre exemplu, pe viitor nu ar mai trebui să fie permis ca

- pe ambalajele laptelui să fie ilustrate vaci care pasc dacă laptele provine de la animale care nu au acces la pășiști. În schimb, trebuie promovată diferențierea corespunzătoare pe piață (programe privind producția de lapte care provine de la vaci care consumă fân sau pasc, mergându-se până la comercializarea regională de către producători sau mici cooperative);

- publicitatea să se bazeze pe indicații regionale, deși produsele sunt produse în altă parte.

5.5.18 Trebuie îmbunătățite și controlate transparența pieței și informațiile pentru consumatori (cum ar fi indicarea originii). Pentru a îmbunătăți gradul de informare cu privire la normele aplicabile agricultorilor europeni, trebuie inițiate campanii corespunzătoare pentru informarea consumatorilor despre sistemele de producție europene. De asemenea, trebuie acordată atenție specială sistemului de etichetare, CESE considerând, în acest sens, că se cuvine să se țină seama de recomandările avizului privind informarea consumatorilor referitoare la produsele alimentare (NAT/398)<sup>(3)</sup>.

5.5.19 Bani contribuabililor ar trebui utilizați, pe viitor, în special pentru consolidarea produselor și piețelor regionale.

#### 5.6 Instrumentele financiare ale PAC

##### Situația actuală

5.6.1 În prezent, în cadrul UE, există un sistem neunitar de finanțare a agriculturii: în UE-15 există primele de exploatație, care au la bază fie drepturi istorice la plăți, fie se transformă în plată unică pe suprafață. În cadrul UE-12 s-a introdus direct un sistem de plată unică pe suprafață, însă aici plățile se situează sub nivelul celor din UE-15.

<sup>(3)</sup> JO C 77, 31.3.2009, p. 81.

5.6.2 Prin urmare, agricultorii individuali profită în prezent în grade foarte diferite de actualele practici de plată. Pe de o parte, acest lucru este perceput adesea ca fiind nedrept, pe de altă parte, plătitorii de taxe și impozite cu greu pot înțelege acest sistem.

5.6.3 Obiectivul central al reformei viitoare trebuie să fie elaborarea unui sistem acceptat din punct de vedere social și bazat pe criterii unitare și obiective.

5.6.4 Plățile directe din cadrul primului pilon s-au justificat la origine prin reducerile realizate în 1992 ale prețurilor garantate. Până în 2003, acestea au fost acordate ca plăți compensatorii cuplate, înainte să se introducă „decuplarea” prin deciziile de la Luxemburg. Deoarece cele mai multe state membre au ales însă așa-numitul „model istoric al primelor pe exploatație”, agricultorii individuali profită în continuare într-un grad extrem de diferit de sistemul actual. Din cauza decuplării, nu mai au o influență directă asupra modului de producție.

5.6.5 Plățile directe (plățile pe suprafață) din cadrul celui de-al doilea pilon se acordă pentru a remunera agricultorii pentru anumite prestații sociale suplimentare, care depășesc cerințele de bază și care nu se reflectă în prețul pieței, și pentru a-i motiva să mențină producția în anumite zone defavorizate, așa cum cere societatea.

5.6.6 Plățile directe din cadrul primului pilon sunt finanțate în prezent în proporție de 100 % de către UE; în schimb, plățile din cadrul celui de-al doilea pilon trebuie cofinanțate de statele membre. Acest mecanism de finanțare diferit influențează, în multe state membre, „atractivitatea” programelor respective. CESE solicită Comisiei ca, la următoarea planificare a programelor, să aibă în vedere faptul că diferitele cote de cofinanțare nu fac ca anumite părți ale programelor să fie preferate, respectiv mai puțin luate în seamă de statele membre.

5.6.7 Pe lângă plățile directe, există fonduri pentru stimularea dezvoltării rurale (cea de-a treia axă a celui de-al doilea pilon), pentru sprijinirea investițiilor acordate exploatațiilor (prima axă a celui de-al doilea pilon), precum și pentru programul LEADER.

5.6.8 Din cauza instabilității și volatilității piețelor și a altor circumstanțe, transferul financiar direct a dobândit parțial o importanță foarte mare pentru veniturile exploatațiilor. Fără transferul financiar, mutațiile structurale din agricultură ar fi mult mai dramatice, chiar dacă trebuie constatat că exploatațiile individuale profită într-un grad extrem de diferit de instrumentul actualmente cel mai important – plățile directe din cadrul primului pilon.

#### Viitoarele sisteme de plăți

5.6.9 CESE își menține poziția adoptată anterior în ceea ce privește plățile directe din cadrul primului pilon. Acesta a subliniat întotdeauna că plățile directe **funcționale** „[...] au o funcție importantă, însă una doar complementară<sup>(4)</sup> [...]”. Veniturile

agricultorilor ar trebui obținute din încasărilor obținute pe piață și din prestațiile sociale care nu sunt remunerate pe piață.

5.6.10 Această remunerare a prestațiilor neacordată până în prezent, însă necesară, presupune că se va găsi un consens cu privire la prestațiile pe care trebuie să le furnizeze agricultorii – la nivel individual și colectiv. Acest lucru este important pentru a se stabili principii clare pentru acordarea plăților directe pe viitor. Acestea trebuie să aibă la bază criteriile obiective și trebuie să fie „cuplate” la ceva pentru a fi acceptate de către societate.

5.6.11 În principiu ar trebui să fie valabile următoarele:

- plățile directe din cadrul primului și celui de-al doilea pilon ar trebui să fie destinate doar agricultorilor care-și exercită activitatea, asociațiilor de protecție a peisajelor sau altor instituții care se ocupă de conservarea peisajelor culturale;
- plățile directe din cadrul primului și celui de-al doilea pilon trebuie să țină seama de locurile de muncă existente și generate de fiecare exploatație;
- plățile directe din cadrul primului și celui de-al doilea pilon trebuie să remunereze prestațiile sociale ale agriculturii, care sunt necesare pentru menținerea modelului agricol european. Venitul agricultorilor ar trebui să provină în principal din prețurile de pe piața reglementată, în cadrul căreia costurile de producție să fie recunoscute;
- având în vedere condițiile agroclimatice foarte diferite din UE, plățile directe din cadrul primului și celui de-al doilea pilon ar trebui să includă și componente prin care să se compenseze, la nivel supranațional, costurile generate de condițiile agroclimatice, suportate de agricultori<sup>(5)</sup>.

5.6.12 Prin urmare, trebuie să se decidă care sunt prestațiile concrete pentru care trebuie să se acorde plăți directe (și în ce valoare). Exploatațiile și producțiile care nu furnizează sau nu vor să furnizeze astfel de prestații și care nu servesc deci realizării modelului agricol european nu ar trebui să beneficieze de niciun fel de plăți directe.

5.6.13 Nu ar trebui să existe nicio controversă cu privire la plățile directe, care au rolul de a remunera serviciile de interes general, neavând niciun preț pe piață (de exemplu prestații concrete, bine definite în domeniul mediului). CESE consideră că este necesar ca programele corespunzătoare să fie nu doar extinse, ci și structurate într-un mod mai atractiv și flexibil. Astfel, este imperios necesar să se reintroducă „elementele de stimulare”. Ar fi important să se poată reacționa mai flexibil la diversele activități ale agricultorilor. Programele ar trebui să fie axate mai puțin pe măsuri și mai degrabă pe rezultate.

5.6.14 Numeroase noi măsuri vor aparține pe viitor acestei categorii, de exemplu metodele agricole pentru atenuarea schimbărilor climatice sau pentru captarea carbonului în sol; gestionarea pășunilor face parte cu siguranță din această categorie.

<sup>(4)</sup> JO C 368, 20.12.1999, pp. 76-86, a se vedea punctul 7.6.1.

<sup>(5)</sup> JO C 318, 23.12.2009, p. 35.

5.6.15 Și plățile directe ca o compensare pentru dificultățile naturale permanente și iremediabile, precum și plățile pentru compensarea restricțiilor de utilizare impuse, de exemplu, de norme din domeniul protecției naturii sunt mai mult decât justificate. În multe arii protejate, este important să se practice un anumit tip de activitate agricolă, pentru a conserva caracterul zonelor respective. CESE consideră nerealistă refuzarea plăților pe motivul că prin regulamentul privind ariile protejate s-a instituit un cadru pe care agricultorii îl respectă.

5.6.16 Plățile directe funcționale și, astfel, și diferențiate, la baza cărora se află o prestație concretă în favoarea societății, trebuie să constituie nucleul viitor al politicii de sprijinire a agriculturii în domeniul plăților directe. Plățile compensatorii cu siguranță fac parte dintre acestea.

5.7 *O plată unică pe suprafață drept compensație pentru dezavantajele concurențiale?*

5.7.1 O poziție care este adusă în discuție se referă la transformarea plăților directe actuale ale primului pilon într-o plată unică pe suprafață la nivel european și acordarea acesteia cu justificarea că agricultura europeană are standarde de producție mai înalte și, astfel, se confruntă cu dezavantajele concurențiale în raport cu concurenții din afara Europei.

5.7.2 CESE este de părere că trebuie să se reflecteze la o compensare corespunzătoare a dezavantajelor concurențiale. În acordurile comerciale, standardele sociale și de mediu, care sunt decisive pentru modelul agricol european, sunt considerate bariere comerciale netarifare, ceea ce este absolut inacceptabil. În acest sens, sistemul OMC trebuie reformat de urgență, deoarece un sistem comercial global fără standarde sociale și ecologice este inacceptabil.

5.7.3 Pentru echilibrarea dezavantajelor concurențiale respective, este important să se prezinte:

- în ce ramuri de producție se deosebesc concret normele europene de cele ale celor mai importanți concurenți și
- ce dezavantaje legate de prețuri apar astfel în mod demonstrabil pentru exploatații/tipuri de exploatații/forme de producție.

5.7.4 Condițiile de producție și astfel și costurile de producție ale agricultorilor din Europa diferă foarte mult: există diferențe mari structurale și (agro)climatice, dar și costuri foarte variate pentru mijloacele de producție și costul vieții, în diferitele regiuni. Și datorită efectelor economiilor de scară din diferitele state membre, regiuni și tipuri de exploatații, dezavantajele rezultate în materie de prețuri diferă considerabil.

5.7.5 Este ușor de înțeles că, de exemplu, dezavantajele de producție demonstrabile ale unităților de creștere a animalelor nu se elimină prin plata unei plăți unice pe suprafață, de care ar profita și exploatațiile care nu cresc animale.

5.7.6 De aici rezultă că echilibrarea dezavantajelor concurențiale nu poate fi realizată printr-o plată unică pe suprafață la nivel european, ci ar trebui adaptată la tipul regiunii, ținând seama de condițiile agroclimatice și de tipurile exploatațiilor.

5.8 *O plată unică pe suprafață cu funcția „transferului de venituri”?*

5.8.1 Nu există niciun dubiu că cei aproximativ 50 de miliarde EUR care sunt injectați anual în agricultura europeană din bugetul pentru agricultură al UE au devenit treptat esențiali pentru supraviețuirea multor exploatații.

5.8.2 Prețurile agricole care sunt plătite în prezent nu sunt doar prea scăzute pentru a menține modelul agricol european, ci pun sub semnul întrebării agricultura în Europa în întregul ei.

5.8.3 De aceea se aduce în discuție posibilitatea de a li se acorda tuturor agricultorilor un fel de „primă de bază și primă de asigurare a existenței”, sub forma unei plăți unice pe suprafață la nivel european.

5.8.4 Situația veniturilor pe exploatații și pe regiuni se prezintă extrem de diferit. Și în acest caz, diferențele enumerate la punctul 5.7.4 joacă un rol important. De aici rezultă că și problema veniturilor trebuie abordată într-un mod foarte diferențiat. Nici aceasta nu poate fi rezolvată prin intermediul unei plăți unice pe suprafață la nivel european, de care ar profita, de exemplu, în mod disproporționat, exploatațiile cu suprafețe mari, respectiv cele care utilizează forță de muncă redusă.

5.8.5 În locul unei plăți unice pe suprafață, ar trebui să se ia în considerare eventual o primă plătită pe persoană/lucrător, dar limitată la o anumită valoare. Și în cazul unei asemenea abordări, ar trebui luate în considerare, la stabilirea primelor, diferențele prezentate la punctul 5.7.4. În plus, în cazul unui asemenea sistem de prime, ar trebui, de asemenea, luat în considerare faptul că situația veniturilor exploatațiilor este determinată în mod decisiv de prețurile de producător și costurile de producție, iar acestea sunt expuse unor fluctuații tot mai mari. Un sistem bazat pe situația veniturilor trebuie să aibă capacitatea de a reacționa suficient de flexibil la fluctuațiile din ce în ce mai puternice ale prețurilor.

Perioada de tranziție

5.9 Un sistem unitar de plăți la nivel european – a nu se confunda cu plățile unice pe suprafață la nivel european – care nu are la bază drepturi la plăți din trecut, ci prestații actuale care trebuie definite în mod concret, va conduce la schimbări considerabile în ceea ce privește fluxul financiar între statele membre, dar și între exploatații. Prin urmare, din punct de vedere financiar, vor exista câștigători și perdanți. CESE consideră că această situație ar trebui abordată cu tact și că ar trebui eventual prevăzută o perioadă de tranziție. Aceasta ar trebui însă în așa fel stabilită, încât până la mijlocul sau, cel târziu, până la sfârșitul noii perioade de finanțare, noul sistem să fie implementat în totalitate.

5.10 Viitorul celui de-al doilea pilon

5.10.1 Numeroși cetățeni au impresia că prin elemente ale celui de-al doilea pilon al PAC trebuie compensate prejudiciile care au fost create mai întâi de politica însăși prin condiții-cadru greșite.

5.10.2 Publicul trebuie făcut să înțeleagă că măsurile care vor fi puse la dispoziție în viitor în cadrul celui de-al doilea pilon al PAC au rolul de a completa plățile directe funcționale și vor servi pe viitor, în mod și mai precis, la menținerea, garantarea și aplicarea modelului agricol european. Aceasta presupune optimizarea gamei de măsuri.

5.10.3 Acest lucru nu este valabil doar pentru a doua axă actuală a celui de-al doilea pilon. Și ajutoarele pentru investiții destinate exploatațiilor agricole trebuie orientate mai puternic către „durabilitate”. Pentru CESE nu există nicio îndoială că în Europa există o nevoie considerabilă de investiții pentru a se optimiza exploatațiile agricole în direcția durabilității, dar și pentru a se reconfigura parțial peisajul nostru cultural,

modificat anterior în parte pentru a răspunde unor cerințe tehnice de producție (a se vedea, de exemplu, gospodărirea apei/ Directiva-cadru privind apa).

5.10.4 CESE se pronunță pentru extinderea și optimizarea paletei de sarcini puse la dispoziție în cadrul celei de-a treia axe a celui de-al doilea pilon. Comitetul respinge în mod clar transferarea sarcinilor corespunzătoare către politica structurală sau regională generală. Cu toate acestea, Comitetul este de părere că măsurile din cadrul actualului FEADR trebuie să aibă o referință agricolă clară, construcția de șosele și instalarea de cabluri pentru conexiuni în bandă largă neputând fi incluse aici.

Bruxelles, 18 martie 2010

*Președintele*  
*Comitetului Economic și Social European*  
Mario SEPI

---

## Avizul Comitetului Economic și Social European pe tema „Pentru o nouă guvernare a organizațiilor internaționale”

(2010/C 354/07)

Raportor: **dna VAN WEZEL**

Coraportor: **dl CAPPELLINI**

În sesiunea plenară din 25 februarie 2009, în conformitate cu articolul 29 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, Comitetul Economic și Social European a hotărât să elaboreze un aviz din proprie inițiativă pe tema

„Pentru o nouă guvernare a organizațiilor internaționale”.

Secțiunea pentru relații externe, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 4 martie 2010.

În cea de-a 461-a sesiune plenară, care a avut loc la 17 și 18 martie 2010 (ședința din 17 martie), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 132 de voturi pentru, 0 voturi împotriva și 4 abțineri.

### 1. Concluzii și recomandări

1.1 Economia mondială a devenit mai integrată ca niciodată. Din cauza crizelor majore care se produc la nivel global într-o lume multipolară, este nevoie de o nouă guvernare și de o legitimitate sporită a organizațiilor internaționale. Această legitimitate trebuie să fie întemeiată pe valori, standarde și obiective comune, pe coerență și eficiență și pe o atitudine integratoare față de toate țările și cetățenii acestora. **CESE susține participarea activă a UE la dezvoltarea unei noi guvernări de acest fel a organizațiilor internaționale.**

1.2 Se recunoștea chiar înainte de începerea crizei actuale că este necesar să se reformeze organizațiile internaționale, organismele din cadrul ONU și instituțiile Bretton Woods, însă, de la izbucnirea crizei economice și financiare, procesul de reformă a fost accelerat și mai mult. **G20** a luat inițiativa de a reacționa la criza financiară, de îndată ce a fost limpede că impactul acesteia este ireversibil. În ciuda rezultatelor bine primite ale procesului G20, legitimitatea deciziilor luate în temeiul acestuia este pusă sub semnul întrebării. **CESE solicită UE să creeze legături veritabile între procesul G20 și instituțiile reprezentative ale ONU și să consolideze Consiliul Economic și Social (ECOSOC).**

1.3 Țările emergente și țările în curs de dezvoltare au nevoie de roluri mai importante în cadrul guvernării instituțiilor internaționale. **CESE sprijină continuarea restructurării Băncii Mondiale și a FMI, astfel încât aceste țări să fie mai bine reprezentate.**

1.4 Guvernarea instituțiilor internaționale ar trebui să se întemeieze pe Carta ONU și pe Declarația Universală a Drepturilor Omului adoptată de ONU. UE a susținut cu fermitate cooperarea multilaterală, iar CESE aprobă pe deplin această politică. **Cu toate acestea, CESE remarcă faptul că mediul**

**de promovare a valorilor multilaterale s-a schimbat și, prin urmare, CESE analizează necesitatea de revizuire a comunicărilor Comisiei privind politicile UE în materie de multilateralism <sup>(1)</sup>.**

1.5 Deși organizațiile internaționale au obiective clare, le lipsește eficiența, din cauza monitorizării inadecvate a respectării deciziilor lor și a evaluării inadecvate a impactului acestora. UE a dezvoltat sisteme de monitorizare, ceea ce reprezintă o bună practică, iar acestea ar putea fi adoptate la nivel internațional în vederea monitorizării intervențiilor complexe pe mai multe niveluri. **CESE încurajează UE să introducă aceste sisteme de monitorizare în cadrul organizațiilor internaționale.**

1.6 **CESE sprijină sporirea autorității organizațiilor internaționale în ceea ce privește reglementarea piețelor financiare la nivel internațional, în vederea prevenirii unei noi crize financiare.** CESE sprijină o mai bună reglementare la nivel european și internațional în următoarele domenii: creșterea rezervelor, reglementarea fondurilor speculative, sporirea transparenței paradisurilor fiscale, descurajarea remunerării excesive și injuste, reducerea riscului de efect de levier și consolidarea la nivel supranațional a autorităților de supraveghere.

1.7 **CESE susține orice inițiativă a UE de încurajare a cooperării și a coerenței între organizațiile internaționale.** CESE încurajează UE să ia o inițiativă de continuare a inițiativei dnei Merkel și să faciliteze un dialog oficial între organizațiile internaționale în vederea promovării cooperării bazate pe Agenda privind munca decentă a OIM.

<sup>(1)</sup> COM(2001) 231: Construirea unui parteneriat eficient cu Organizația Națiunilor Unite în domeniul dezvoltării și al afacerilor umanitare și COM(2003) 526: Uniunea Europeană și Organizația Națiunilor Unite: alegerea în favoarea multilateralismului.

1.8 CESE salută rezoluția Parlamentului European de solicitare a ratificării de către statele membre UE a convențiilor OIM actualizate și sprijină cererea adresată de Parlamentul European Comisiei de a pregăti o recomandare către statele membre privind ratificarea convențiilor OIM actualizate și participarea în mod activ la punerea în aplicare a acestora. **CESE dorește să se implice în mod activ în pregătirea acestei recomandări.**

1.9 CESE recunoaște „puterea discretă” exercitată de UE în cadrul structurilor de guvernare ale instituțiilor internaționale, dar Comitetul este totuși de părere că UE ar trebui să elaboreze câte o strategie adaptată fiecăreia dintre organizațiile internaționale, prin care să își sporească influența și să își consolideze poziția. **Ar trebui să se țină seama de opinia CESE în cadrul pregătirii acestor strategii.**

1.10 CESE speră că noul Tratat de la Lisabona, noul Înalt reprezentant pentru politica externă și cooperarea diplomatică consolidată vor avea ca rezultat o mai mare unitate în exprimare și obținerea de către UE a unei poziții mai bune în cadrul organizațiilor internaționale. **CESE încurajează UE să dea dovadă de coerență în politicile sale externe și să își respecte obiectivele.**

1.11 Procesul de formare a unei noi structuri de guvernare nu este foarte transparent. Partenerii sociali și organizațiile reprezentative ale societății civile ar trebui să ia parte la acesta, iar **CESE se așteaptă ca UE să faciliteze informarea cu privire la acest proces.**

1.12 Organizațiile internaționale dobândesc eficiență dacă se dovedesc dispuse să consulte organizațiile societății civile, precum și organizațiile sindicale și patronale. Acestea din urmă trebuie să facă parte din structurile consultative transparente ale acestor organizații și din sistemul lor de monitorizare. **CESE se așteaptă ca UE (CE și statele membre) să promoveze și să faciliteze o mai bună consultare a organizațiilor societății civile și a partenerilor sociali în cadrul viitoarelor structuri de guvernare a organizațiilor internaționale.**

## 2. Introducere

2.1 Discuția privind sistemul de guvernare a organizațiilor internaționale nu este nouă, dar extinderea rapidă și impactul profund ale crizei financiare internaționale au dezvăluit neajunsurile guvernării globale în cadrul unei economii globalizate. Aceasta a demonstrat că există o **interdependență** sporită între toate țările. Criza nu numai că afectează toate economiile, dar s-a transformat într-o criză majoră a locurilor de muncă, afectând milioane de lucrători și întreprinderi deja vulnerabili. Pentru a limita cât mai mult posibil impactul negativ al crizei și pentru a evita o criză viitoare, va fi necesară o mai bună reglementare a sectorului financiar, care a reprezentat punctul de pornire al acestei crize. Însă aceste măsuri nu sunt suficiente. Pentru a crea o economie durabilă și bazată pe valori, trebuie creată mai întâi o nouă guvernare, mai eficientă, mai responsabilă și mai transparentă, a economiei mondiale.

2.2 Prezentul aviz se va concentra asupra organizațiilor internaționale care reglementează politicile socială, economică și financiară, ținând seama de procesul de reformă a acestor orga-

nizații, care este în curs de desfășurare, și de contextul crizei financiare: ONU, OMC, OIM, Banca Mondială, Fondul Monetar Internațional, OCDE, G20 și Consiliul pentru stabilitate financiară.

2.3 Lumea se confruntă cu **crize globale majore** care pot fi abordate în mod eficient numai la nivel mondial. Acest lucru este valabil nu numai în ceea ce privește provocarea pe care o reprezintă criza financiară și economică actuală, ci și în ceea ce privește criza alimentară, criza apei și a energiei, acutizarea sărăciei, problemele de mediu, inclusiv efectele schimbărilor climatice, securitatea și intensificarea migrației.

2.4 Globalizarea a modificat relațiile economice, iar acest lucru trebuie să se reflecte în structura guvernării economice globale. Relațiile de putere sunt în schimbare, țările BRIC devenind mai importante din punct de vedere economic, politic și strategic. Ne deplasăm dinspre o lume bipolară (Războiul Rece) via o lume unipolară (supremația SUA) către o **lume multipolară**. Economii emergente și țările în curs de dezvoltare trebuie să aibă rolul lor în cadrul instituțiilor care alcătuiesc noul model de guvernare globală.

2.5 Aceste provocări nu pot fi abordate decât de instituții care au **legitimitate**. Noua structură de guvernare va avea această legitimitate numai în cazul în care instituțiile vor fi **coerente** în politicile lor, **eficiente** în punerea în aplicare a acestora și vor avea o atitudine **integratoare** față de toate națiunile și popoarele.

2.6 În cursul anilor trecuți, au fost luate mai multe inițiative privind revizuirea sistemului de guvernare a organizațiilor internaționale și reforma ONU. S-au făcut progrese la nivel național în ceea ce privește inițiativa ONU „*Delivering as one*” („Să acționăm unitar”), cu coordonatorul rezident al ONU în rolul principal. În 2009, Comitetul de conducere al organizațiilor din sistemul ONU a anunțat 9 inițiative care urmau să fie luate în comun de organisme din cadrul ONU și instituțiile Bretton Woods. În vederea elaborării unei noi arhitecturi a guvernării economiei mondiale, se sugerează ca rolul jucat de Consiliul Economic și Social (ECOSOC) și competențele acestuia să fie consolidate. De la izbucnirea crizei economice și financiare, procesul de reformă a luat avânt, G20 aflându-se la conducerea acestuia.

2.7 La 24 și 25 septembrie 2009, la Pittsburgh, în SUA, liderii G20 au luat decizii care vor modifica substanțial guvernarea organizațiilor internaționale. Aceștia au decis ca G20 să devină de acum înainte primul forum de discuții referitoare la cooperarea economică internațională. Ei au hotărât că își vor continua eforturile în vederea reglementării piețelor financiare și a plasării locurilor de muncă de calitate în centrul redresării economice. Au convenit să creeze cadrul necesar pentru o creștere economică susținută, durabilă și echilibrată; prin aceasta s-au angajat să formuleze obiective intermediare comune pentru ca politicile lor macroeconomice, fiscale și comerciale să fie în consens cu creșterea durabilă și echilibrată a economiei globale. Aceștia au autorizat FMI să le acorde asistență în evaluarea politicilor proprii, în vederea facilitării dialogului. Procedând astfel, ei au determinat o sporire a importanței rolului FMI, această evoluție fiind deja impulsivă de o finanțare suplimentară în valoare de 500 de miliarde de dolari. Băncii Mondiale i-a fost reconfirmată competența de a se ocupa

de reducerea sărăciei, mulțumită unui împrumut suplimentar (100 de miliarde de dolari), accentuându-se în special siguranța alimentară și energetică a celor defavorizați. Liderii G20 se vor reuni din nou în iunie 2010 în Canada, în noiembrie 2010 în Coreea și în 2011 în Franța.

2.8 Liderii G20 au convenit să modernizeze arhitectura cooperării economice. Drepturile de vot pentru țările emergente în cadrul FMI vor crește cu 5 %, în defavoarea economiilor mai mici, suprareprezentate până în momentul de față. Băncii Mondiale i se solicită, de asemenea, să examineze gradul de reprezentare a țărilor emergente în structura sa decizională.

2.9 Cu toate acestea, în pofida rezultatelor reuniunilor G20, care au fost relativ bine primite, este pusă sub semnul întrebării **legitimitatea** rolului conducător asumat de acest grup. Cele mai sărace țări la nivel mondial sunt excluse de la dezbateri. Agenda G20 nu se întemeiază pe o politică stabilită de comun acord și nu toate organizațiile internaționale relevante sunt implicate în mod activ. În cadrul ONU există o îngrijorare semnificativă cu privire la faptul că rolul ONU continuă să se deterioreze, mai ales în ceea ce privește problemele economico-sociale. Trebuie să se ajungă la un nou echilibru între noul rol al G20, ONU și agențiile sale și instituțiile Bretton Woods. Este de așteptat să apară noi idei și inițiative, relațiile economice și politice aflându-se în schimbare rapidă și permanentă.

2.10 Țările G20 trebuie să dezvolte legături reale cu procesele reprezentative din cadrul Organizației Națiunilor Unite, astfel încât să se țină seama de interesele tuturor țărilor din lume în cadrul unei arhitecturi globale noi și integratoare, care să includă un nou Consiliu pentru securitate socială și economică al ONU, un Consiliu Economic și Social (ECOSOC) profund reformat, cu competențe decizionale consolidate sau un Consiliu Economic Global<sup>(2)</sup>. UE trebuie să se poziționeze în contextul tuturor acestor schimbări, iar anumiți observatori se tem că schimbarea echilibrului puterilor se va face în defavoarea influenței europene pe scena internațională.

2.11 În cadrul acestui proces nu se acordă suficientă atenție rolului societății civile și partenerilor sociali. CESE recomandă ca G20 să atribuie un rol oficial societății civile și partenerilor sociali și îi încurajează pe miniștrii muncii din țările G20 să implice în activitățile lor instituțiile care reprezintă partenerii sociali la nivel internațional. Cu toate că unele organizații internaționale acordă un statut consultativ partenerilor sociali și organizațiilor societății civile, procesului în ansamblu îi lipsește transparența, iar unele organisme reprezentative, cum ar fi CESE și consiliile economice și sociale, ar trebui să se implice mai activ.

### 3. Noua guvernare: principii

3.1 Orice nouă guvernare a organizațiilor internaționale ar trebui să se întemeieze pe **principiile și valorile ONU**. Deși toate organizațiile internaționale pot avea propria structură de guvernare, întreaga lor funcționare ar trebui să se bazeze pe

(<sup>2</sup>) În conformitate cu recomandarea comisiei de experți prezidate de prof. Joseph Stiglitz, care a avut rol consultativ în cadrul Conferinței ONU privind criza economică și financiară mondială și impactul acesteia asupra dezvoltării, în iunie 2009. Comisia Stiglitz a recomandat, de asemenea, înființarea unei comisii de experți care să consilieze Consiliul.

Carta Națiunilor Unite, pe drepturile fundamentale ale omului, pe demnitatea umană și pe drepturile egale pentru femei și bărbați. Aceasta ar trebui să se bazeze pe justiție și pe respectarea tratatelor și a normelor internaționale. Ar trebui să promoveze progresul social, un nivel de trai mai ridicat în contextul unei libertăți sporite. O nouă structură a guvernării organizațiilor internaționale trebuie să promoveze dezvoltarea durabilă și incluziunea socială și trebuie să abordeze în mod eficient problemele mondiale majore.

3.2 Valorile cuprinse în Carta ONU și în Declarația Universală a Drepturilor Omului adoptată de ONU sunt și valorile Uniunii Europene. UE este întemeiată pe principiile libertății, demnității, dialogului, stabilității și respectării acordurilor internaționale. UE a susținut în mod constant cauza ONU, a tratatelor acestei organizații și a multilateralismului. CESE sprijină acest obiectiv. **Cu toate acestea, CESE remarcă faptul că mediul de promovare a valorilor multilaterale s-a schimbat și, prin urmare, CESE analizează necesitatea de revizuire a comunicărilor CE privind politicile UE în materie de multilateralism.** [COM(2001) 231: *Construirea unui parteneriat eficient cu Organizația Națiunilor Unite în domeniul dezvoltării și al afacerilor umanitare* și COM(2003) 526: *Uniunea Europeană și Organizația Națiunilor Unite: alegerea în favoarea multilateralismului*].

3.3 O nouă structură de guvernare a economiei mondiale ar trebui să se întemeieze pe Pactul internațional privind drepturile economice, sociale și culturale și să se concentreze asupra abordării chestiunilor sociale urgente, cum ar fi șomajul, sărăcia, securitatea alimentară și inegalitatea crescândă. Ar trebui să contribuie la dreptatea socială și la construirea unei lumi mai echitabile. O nouă structură de guvernare ar trebui să aibă un rol mai important în promovarea unei economii ecologice și să protejeze bunurile publice, cum ar fi apa curată și aerul pur, biodiversitatea și reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>.

### 4. Noua guvernare: intensificarea cooperării, sporirea coerenței și a eficienței

4.1 CESE solicită atât Comisiei Europene, cât și celorlalte instituții europene să promoveze în mod activ o nouă guvernare a organizațiilor internaționale, care să urmărească sporirea **coerenței și eficientizarea** acestora în ceea ce privește contribuția la dezvoltarea durabilă, precum și realizarea obiectivelor referitoare la munca decentă și durabilitatea întreprinderilor.

4.2 Organizațiile internaționale, mai ales ONU și agențiile sale, au obiective clare, însă lasă deseori de dorit în ceea ce privește **eficiența**. Cu toate că obiectivele au devenit oficiale prin intermediul unor tratate și norme internaționale, implementarea acestora este adesea inadecvată și se simte lipsa unui sistem eficient de evaluare a impactului. Noua guvernare a organizațiilor internaționale ar trebui să insiste mai mult asupra punerii în aplicare și urmăririi deciziilor sale.

4.3 Monitorizarea devine un instrument important pentru garantarea coerenței în aplicarea politicilor și pentru orientarea liderilor și a factorilor de decizie politică către domeniile de interes major. Aceasta asigură și unele „avertizări timpurii” care permit să se intervină la timp și în mod adecvat. CESE recomandă utilizarea și dezvoltarea unei asemenea abordări la nivel internațional pe o scară mai largă și în mod mai coordonat, în funcție de necesitățile instituțiilor internaționale, întrucât experiența europeană de monitorizare cu succes a intervențiilor complexe la mai multe niveluri a stimulat capacitatea comună de gestionare a autorităților publice, a specialiștilor și a sectorului privat.

4.4 Organizațiile internaționale pot acționa mai eficient dacă își consolidează reciproc obiectivele. Unele organizații internaționale dispun de mecanisme de depunere a reclamațiilor și de arbitraj (OMC), altele dispun de mecanisme de supraveghere bine dezvoltate, însă fără nicio competență de punere în aplicare (OIM). Politicile organizațiilor internaționale nu ar trebui să intre în contradicție; obiectivele ONU, ale instituțiilor financiare internaționale și ale UE nu pot fi atinse decât dacă acestea conlucrează pentru a-și promova reciproc standardele, cum ar fi egalitatea între femei și bărbați, durabilitatea, munca decentă și liberalizarea comerțului.

4.5 Guvernanța instituțiilor financiare – **FMI, Banca Mondială și Consiliul pentru stabilitate financiară** – s-a aflat în centrul dezbaterii privind guvernanța internațională a economiei globale. Necesitatea de a reglementa piețele financiare și de a le spori transparența este mai stringentă ca niciodată, întrucât măsurile adecvate nu se mai pot lua numai la nivel național. Pentru ca organizațiile internaționale să poată deveni mai eficiente în prevenirea crizelor viitoare, CESE sprijină sporirea uniformă a autorității acestora de reglementare a piețelor financiare la nivel internațional, fără însă ca acest lucru să genereze restricții excesive, un mediu sufocant și birocratic. CESE sprijină o mai bună reglementare la nivel european și internațional în următoarele domenii: creșterea rezervelor, reglementarea fondurilor speculative, sporirea transparenței paradisurilor fiscale, descurajarea remunerării excesive și injuste, reducerea riscului de efect de levier și consolidarea la nivel supranațional a autorităților de supraveghere, printre altele.

4.6 Pentru a aborda impactul crizei financiare asupra economiei reale, este necesară o sporire a cooperării la nivel internațional. O economie globală sigură necesită o mai bună reglementare și să fie bazată mai mult pe valori. O inițiativă importantă a fost luată de dna Merkel, cancelarul german. În cadrul unei reuniuni a OMC, a Băncii Mondiale, a FMI, a OIM și a OCDE la începutul anului 2009, domnia sa a propus o Cartă pentru guvernanța economică durabilă<sup>(3)</sup> care ar pune bazele unor **politici coerente în vederea îndeplinirii obiectivelor comune**, fiecare organizație contribuind la aceasta în funcție de mandatul propriu. Pe baza acestei carte, liderii G20 au formulat la Pittsburgh o serie de „valori fundamentale pentru o activitate economică durabilă”, prin intermediul cărora își definesc responsabilitățile față de diferiții factori implicați – consumatori, lucrători, investitori și întreprinzători – în

vederea sporirii bunăstării populației prin intermediul unor strategii economice, sociale și de mediu coerente. OCDE a pregătit documentul „Un standard global pentru secolul XXI” pe baza standardelor sale existente pentru guvernanța întreprinderilor, întreprinderile multinaționale, lupta împotriva corupției și cooperarea fiscală<sup>(4)</sup>. Comisia Stiglitz recomandă luarea unor măsuri ferme de contracarare a scăderii cererii, în vederea creării de locuri de muncă și a îndeplinirii Obiectivelor de dezvoltare ale mileniului. **CESE recomandă ca UE și statele membre să sprijine aceste inițiative.**

4.7 **OIM** urmează să joace un rol important în noua structură de guvernanță. Principalele standarde de muncă ale OIM și conceptul de muncă decentă și de întreprinderi durabile oferă orientări pentru abordarea crizei locurilor de muncă. La cea de-a 98-a conferință din iunie 2009, cele trei părți participante la OIM au ajuns la un acord cu privire la Pactul global privind locurile de muncă, care constă într-o serie de măsuri menite să inverseze tendințele descrescătoare în materie de ocupare a forței de muncă și de creștere economică. CESE îndeamnă UE să insiste în vederea stabilirii unui dialog oficial între organizațiile internaționale, bazat pe Agenda privind munca decentă a OIM, cu privire la ocuparea forței de muncă, dezvoltarea întreprinderilor, protecția socială, condițiile de muncă umane, relațiile profesionale sănătoase și drepturile la locul de muncă.

4.8 Pentru a obține o coerență sporită, Comitetul recomandă UE să promoveze, atât pe plan intern, cât și pe plan extern, ratificarea convențiilor OIM actualizate, precum și punerea în aplicare a Agendei privind munca decentă. Comitetul încurajează în special ratificarea și punerea în aplicare a convențiilor care prezintă o relevanță maximă pentru Agenda privind munca decentă, inclusiv a convențiilor privind sănătatea și siguranța la locul de muncă, a convențiilor privind securitatea socială și a Convenției nr. 94 privind clauzele de muncă în contractele publice. Reglementările UE nu scutesc statele membre de îndeplinirea obligațiilor asumate de acestea în temeiul convențiilor OIM pe care le-au ratificat. CESE sprijină solicitarea adresată de către Parlamentul European Comisiei în Rezoluția din 26 noiembrie 2009 de a pregăti o recomandare către statele membre privind ratificarea convențiilor OIM actualizate și participarea în mod activ la punerea în aplicare a acestora. Având în vedere Avizul său privind dimensiunea socială a globalizării<sup>(5)</sup> și Avizul privind promovarea muncii decente pentru toți<sup>(6)</sup>, **CESE dorește să se implice în mod activ în pregătirea acestei recomandări.**

4.9 În afară de aceasta, CESE sprijină orice inițiativă a UE de a încuraja cooperarea pe teme specifice între organizațiile internaționale. Exemple grăitoare în acest sens sunt cooperarea dintre OMC și OIM pe tema ocupării forței de muncă, cooperarea dintre Banca Mondială și OIM pe teme de securitate socială, cooperarea dintre Banca Mondială și FMI privind punerea în aplicare a standardelor de muncă fundamentale. Ocuparea forței de muncă în rândul tinerilor, microfinanțarea și securitatea socială sunt problemele de maximă importanță.

<sup>(3)</sup> Comunicat de presă comun al cancelarului Merkel, 5 februarie 2009, Berlin.

<sup>(4)</sup> Angel GURRÍA, secretarul general al OCDE, Roma, 12 mai 2009.

<sup>(5)</sup> JO C 234, 22.9.2005, p. 41.

<sup>(6)</sup> JO C 93, 27.4.2007, p. 38.



## 5. Noua guvernare: mai multă considerație acordată intereselor țărilor în curs de dezvoltare

5.1 Țările în curs de dezvoltare și țările emergente trebuie să joace un rol mai important în structurile noii guvernări globale care vor fi adoptate de către organizațiile internaționale. Cu toate acestea, integrarea acestora trebuie să se întemeieze pe respectarea regulilor ONU și pe respectarea drepturilor omului. Obiectivul de a asigura o muncă decentă și punerea în aplicare a standardelor de muncă fundamentale ale OIM în țările emergente și în țările în curs de dezvoltare ar trebui să constituie un reper pentru politicile organizațiilor internaționale. Banca Mondială și FMI trebuie să se reorganizeze pentru a spori reprezentarea și influența țărilor mai sărace în cadrul instituțiilor și proceselor lor.

5.2 Este necesară acordarea de sprijin țărilor în curs de dezvoltare pentru a le facilita participarea efectivă la procesul decizional al OMC. Ele trebuie să fie în măsură să participe mai prompt la negocierile comerciale și să fie încurajate să își îmbunătățească și să își aprofundeze cunoștințele în materie de comerț, precum și capacitățile tehnice și competențele în domeniul integrării piețelor. În cadrul relațiilor comerciale, țările în curs de dezvoltare trebuie să beneficieze de un spațiu politic legitim.

5.3 În martie 2009, FMI a analizat vulnerabilitatea țărilor cu venituri reduse la efectele negative ale crizei financiare globale și la recesiunea care a urmat acesteia<sup>(7)</sup>. Potrivit estimărilor OIM, peste 200 de milioane de persoane ar putea fi obligate să trăiască în condiții de sărăcie extremă, cea mai mare parte dintre acestea trăind în economii în curs de dezvoltare sau emergente. Numărul lucrătorilor săraci, care câștigă mai puțin de 2 USD pe zi, ar putea să crească până la 1,4 miliarde, anulând progresele obținute în privința reducerii sărăciei în cursul ultimului deceniu. Sărăcia crescândă va afecta cel mai mult femeile, care constituie 60 % dintre săracii existenți la nivel mondial. În aceste împrejurări, trebuie întreprinse eforturi suplimentare în vederea îndeplinirii Obiectivelor de dezvoltare ale mileniului. **CESE îndeamnă UE să își respecte în mod riguros angajamentul de îndeplinire a ODM.**

## 6. Ce rol ar putea avea UE în promovarea unei noi guvernări a diferitelor organizații internaționale?

6.1 UE are de jucat un rol important pe scena internațională. Uniunea Europeană este cel mai important exportator la nivel mondial, principalul donator către țările în curs de dezvoltare și piața de referință la nivel mondial. În pofida acestui fapt, studiile efectuate demonstrează că UE își pierde treptat influența în cadrul ONU<sup>(8)</sup>. Rezoluțiile UE privind drepturile omului obțin

mai puțin sprijin în cadrul Adunării Generale a ONU decât acum un deceniu, din cauza influenței crescânde a țărilor care se opun amestecului în „treburile interne”, cum ar fi China și Rusia<sup>(9)</sup>.

6.2 Miza pe care o reprezintă sistemul guvernării globale este foarte importantă pentru UE. Modelul economiei de piață sociale al UE este unic și a dovedit că este deosebit de apt pentru a aborda problemele complexe ale crizei financiare actuale. UE și instituțiile sale trebuie să acționeze în vederea protejării intereselor și a promovării valorilor proprii.

6.3 UE este reprezentată în cadrul tuturor organizațiilor internaționale care se ocupă de guvernarea economiei globale, fie prin prezența statelor membre în consiliile de administrație ale acestor organizații, fie prin coordonarea politicilor statelor membre în cadrul acestor organizații, fie prin reprezentarea pe care i-o asigură statul membru care deține președinția sau în mod direct, prin intermediul statutului reprezentativ al CE. UE are doar statut de observator în cadrul majorității organizațiilor internaționale (cu excepția OMC și a FAO) și se bazează pe „puterea discretă” pentru a-și exercita influența. Chiar dacă această „putere discretă” și rețeaua europeană a bunăvoinței pot fi eficiente, UE ar trebui să se străduiască să adopte poziții oficiale, acolo unde este posibil. **UE ar trebui să dezvolte o strategie adaptată fiecăreia dintre organizațiile internaționale, pentru a-și spori influența și a-și consolida poziția, în vederea promovării unei guvernări mai eficiente și mai juste a acestor organizații.**

6.4 În cadrul FMI, UE este reprezentată de mai mulți purtători de cuvânt (președintele EURIMF, BCE, președintele Eurogrupului, ministrul de finanțe al țării care exercită președinția UE), iar divergențele dintre statele membre privind chestiunile financiare și cele legate de dezvoltare împiedică Europa să se exprime în mod unitar. Dacă, în ceea ce privește aspectele comerciale, Comisia Europeană deține autoritatea de se pronunța în numele UE, în privința altor chestiuni financiare sau economice nici chiar cele 16 state membre ale UE care au o monedă comună și și-au delegat o parte a competențelor către BCE nu adoptă întotdeauna o poziție unitară. Având în vedere importanța crescândă a instituțiilor Bretton Woods, mai ales a FMI, CESE îndeamnă UE și instituțiile sale să își îmbunătățească coordonarea în ceea ce privește guvernarea acestor instituții. Statele membre UE dețin împreună 32 % din drepturile de vot din cadrul FMI (în comparație cu SUA, care dețin 17 %). O scădere a influenței statelor membre mai mici ale UE pentru a face loc economiilor emergente poate fi compensată printr-o politică mai bine coordonată a UE.

6.5 CESE solicită UE să încurajeze FMI să promoveze politicile care **asigură acces la credite** și finanțare, în special pentru IMM-uri și fermieri, întrucât aceste sectoare reprezintă coloana vertebrală, precum și principalii furnizori de locuri de muncă, în cadrul tuturor economiilor naționale. De asemenea, CESE solicită UE să îndemne instituțiile financiare internaționale să pună la dispoziție fonduri pentru țările în curs de dezvoltare în vederea aplicării unor măsuri contraciclice și, în acest context, **să se abțină de la a impune măsuri condiționate prociclice.**

<sup>(7)</sup> FMI, *The Implications of the Global Financial Crisis for Low-Income Countries* („Implicațiile crizei financiare globale pentru țările cu venituri reduse”), martie 2009.

<sup>(8)</sup> Richard Gowan, Franziska Brantner: *A global Force for Human Rights? An audit of European Power at the UN.* („O forță globală în domeniul drepturilor omului? Un bilanț al influenței europene în cadrul ONU”), Consiliul european privind relațiile externe, septembrie, 2008, [www.ecfr.eu](http://www.ecfr.eu)

<sup>(9)</sup> JO C 182, 4.8.2009, p. 13.

6.6 Din 2000, UE și-a sporit în mod considerabil contribuția financiară către Banca Mondială (241 milioane EUR în 2008). CESE recunoaște importanța rolului Băncii Mondiale în eradicarea sărăciei și recomandă UE să încurajeze Banca Mondială să adopte politici de dezvoltare economică în cadrul cărora să se regăsească munca decentă, precum și accesul la servicii de asistență medicală, la educație și la alte bunuri publice. **CESE îndeamnă UE să sprijine Banca Mondială în vederea finanțării planurilor de redresare** ale țărilor afectate de criza financiară și economică actuală, care să fie orientate către sprijinirea dezvoltării durabile a întreprinderilor, crearea de locuri de muncă, investiții publice, politici active privind piața forței de muncă, extinderea securității sociale minime astfel încât să îi includă pe toți, sisteme de siguranță suplimentare pentru cei mai vulnerabili și investiții în „economia verde”.

6.7 În temeiul noului Tratat de la Lisabona, Parlamentul European are putere de codecizie în domeniul politicii comerciale. În opinia CESE, aceasta îi oferă noi oportunități de a-și consolida cooperarea cu Parlamentul și cu Comisia în ceea ce privește chestiunile comerciale. CESE a pregătit mai multe avize relevante privind anumite chestiuni comerciale și necesitatea de a face politicile comerciale să fie coerente cu politicile sociale și de mediu ale UE <sup>(10)</sup>.

6.8 UE își dedică o mare parte din timp coordonării opiniilor și pozițiilor sale în cadrul organizațiilor internaționale și, prin urmare, mai puțin timp și mai puține eforturi sunt disponibile pentru a obține sprijinul altor membri ai organizațiilor internaționale pentru aceste poziții. Convenția ONU privind drepturile persoanelor cu handicap este una dintre excepțiile fericite recente. Organizațiile societății civile pot sprijini o poziție comună. CESE remarcă faptul că votul statelor membre UE dă dovadă de convergență și încurajează UE să fie pregătită să se exprime „cu o voce unică”, pentru a evita pierderea influenței din cauză că statele membre nu ajung la un acord. Se speră că Tratatul de la Lisabona va contribui la ameliorarea acestei situații. Acceptarea noului tratat, noul post de Înalt reprezentant și cooperarea diplomatică consolidată reprezintă o ocazie de a întări poziția UE pe scena internațională.

6.9 O mai bună guvernare a organizațiilor internaționale, care să fie mai coerentă și astfel mai eficientă, începe cu exemplul propriu. Politicile UE în cadrul ONU și al agențiilor ONU, în cadrul G20 și al instituțiilor Bretton Woods ar trebui să se supună aceluiași principii și să promoveze aceleași obiective, în cadrul mandatului și al structurii diferitelor organizații. Pentru a dezvolta politici coerente în cadrul organizațiilor internaționale sunt necesare eforturi mult mai mari. Politica UE privind coerența în materie de dezvoltare reprezintă un exemplu pozitiv în acest sens. CESE menționează, de asemenea, și coerența dintre politica internă și cea externă în cadrul Strategiei de la Lisabona <sup>(11)</sup>.

## 7. O mai bună consultare și implicare a partenerilor sociali și a organizațiilor societății civile

7.1 Participarea partenerilor sociali și a organizațiilor societății civile reprezintă o condiție prealabilă a protejării și promovării valorilor fundamentale ale organizațiilor internaționale. Guvernanța instituțiilor internaționale reprezintă o miză importantă pentru societatea civilă. Criza recentă a demonstrat faptul că societatea civilă, fie că este vorba de contribuabili, lucrători, consumatori, persoane care fac economii, proprietari de locuințe sau întreprinzători, plătește un preț mare pentru o guvernare globală insuficientă și ineficientă.

7.2 Noua structură de guvernare se conturează în cadrul unor reuniuni diplomatice la nivel înalt. Acest proces nu este unul foarte transparent. Organizațiile societății civile și partenerii sociali dispun de un acces redus la informațiile privind acest proces, nemaivorbind de accesul la procesul decizional. Organizațiile societății civile și sindicatele încearcă să mobilizeze opinia publică și să facă lobby pe lângă guvernele lor pentru a-și comunica ideile cu privire la viitoarea structură de guvernare a economiei globale. Anumite secțiuni ale comunității de afaceri sunt consultate, în timp ce altele sunt excluse. Ar trebui să se țină seama mai mult de vocea organizațiilor societății civile și de cea a partenerilor sociali în cadrul activităților politice ale UE, precum și în cadrul organizațiilor internaționale.

7.3 Există mai multe exemple de bune practici, la nivel național, regional și internațional, în ceea ce privește implicarea societății civile în guvernarea instituțiilor internaționale. La nivel internațional se distinge exemplul OIM. Reprezentanții patronatelor și ai lucrătorilor sunt pe picior de egalitate cu guvernele în cadrul instituțiilor OIM, fie că este vorba de guvernare, de luarea deciziilor, de stabilirea standardelor sau de monitorizare. Comitetul consultativ pentru afaceri și industrie (BIAC) și Comitetul consultativ pentru uniunile sindicale (TUAC) din cadrul OCDE reprezintă, de asemenea, exemple bune de instituționalizare a consultării partenerilor sociali. Toate celelalte organizații internaționale organizează consultări mai puțin sistematice ale partenerilor sociali și ale altor organizații ale societății civile, un exemplu fiind statutul consultativ pe care îl au ONG-urile în cadrul ONU, ori nu organizează deloc astfel de consultări, cum este cazul G20. Guvernanța eficientă a organizațiilor internaționale va fi întărită prin instituționalizarea într-un mod transparent a implicării organizațiilor societății civile și a partenerilor sociali. Organizațiile internaționale pot, de asemenea, să devină mai eficiente atunci când organizațiile societății civile și partenerii sociali sunt incluși în mecanismele lor de urmărire și monitorizare și în sistemele lor de avertizare timpurie.

7.4 CESE se așteaptă ca UE să includă organizațiile societății civile și partenerii sociali în dezvoltarea politicilor și a pozițiilor sale față de noua guvernare a organizațiilor internaționale. Comitetul se așteaptă, de asemenea, ca UE să promoveze în cadrul organizațiilor internaționale disponibilitatea de consultare a societății civile și a partenerilor sociali atunci când se discută

<sup>(10)</sup> JO C 211, 19.8.2008, p. 82.

<sup>(11)</sup> JO C 128, 18.5.2010, p. 41.

structurile de guvernare. **O consultare utilă presupune transparența și accesul ușor la documente într-un termen care să permită luarea în considerare și includerea opiniilor părților interesate.**

7.5 CESE se așteaptă ca UE (CE și statele membre) să promoveze și să faciliteze o mai bună consultare a organizațiilor societății civile și a partenerilor sociali în cadrul viitoarelor structuri de guvernare a organizațiilor internaționale.

Bruxelles, 17 martie 2010

*Președintele*  
*Comitetului Economic și Social European*  
Mario SEPI

---

## Avizul Comitetului Economic și Social European privind politica în domeniul transporturilor în Balcanii de Vest

(2010/C 354/08)

Raportor: **dl ZOLTVÁNY**

În sesiunea plenară din 16 iulie 2009, în conformitate cu articolul 29 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, Comitetul Economic și Social European a hotărât să elaboreze un aviz din proprie inițiativă cu privire la

*Politica în domeniul transporturilor în Balcanii de Vest.*

Secțiunea pentru relații externe, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 4 martie 2010. Raportor: dl ZOLTVÁNY.

În cea de-a 461-a sesiune plenară, care a avut loc la 17 și 18 martie 2010 (ședința din 17 martie), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 132 de voturi pentru, 2 voturi împotriva și 4 abțineri.

### 1. Recomandări

#### 1.1 *Recomandări adresate Uniunii Europene (Comisiei Europene):*

- să continue procesul de extindere;
- să accelereze procesul de liberalizare a vizelor pentru Albania și Bosnia-Herțegovina, astfel încât cetățenii acestora să poată călători fără viză în țările din Spațiul Schengen. De asemenea, să înceapă negocierile cu Kosovo <sup>(1)</sup> pe această temă;
- să mobilizeze toate sursele de finanțare disponibile, în vederea maximizării investițiilor în proiecte de infrastructură, și să utilizeze în acest scop nou înființatul Cadru de investiții pentru Balcanii de Vest;
- să mențină dimensiunea socială drept prioritate și în cursul implementării Tratatului de instituire a unei Comunități a transporturilor. Forumul social ar trebui susținut, astfel încât să devină un instrument de eficientizare a dialogului social sectorial consolidat de la nivel regional;
- să sprijine orientarea către moduri mai ecologice de transport, cum ar fi cel pe căile ferate și navigabile interioare din Balcanii de Vest;
- să țină seama de evaluările impactului socioeconomic al rețelelor de transport la elaborarea unei politici comune de transport;
- să sprijine modernizarea rețelei de transport regional de bază, în funcție de necesități;
- în procesul de revizuire a politicii în domeniul TEN-T, să ia în considerare rețeaua de transport regional de bază pentru Europa de Sud-Est ca viitoare parte integrantă a TEN-T, în vederea sprijinirii pe mai departe a integrării regiunii Balcanilor de Vest în UE;
- să inițieze un studiu privind ocuparea forței de muncă în țările care fac parte din Comunitatea transporturilor cu Balcanii de Vest. De asemenea, să acorde o atenție cores-

punătoare dezvoltării programelor de formare atât pentru angajatori, cât și pentru angajați, astfel încât aceștia să poată reacționa mai bine la schimbările de pe piața forței de muncă și

- să aloce secretariatului Comunității transporturilor suficiente resurse umane în domeniul afacerilor sociale și dialogului social.

#### 1.2 *Recomandări adresate CESE:*

- prin intermediul lucrărilor Comitetelor Consultative Comune, să încurajeze partenerii sociali din țările Balcanilor de Vest să ia parte activă la dialogul social, atât la nivel național, cât și regional;
- să organizeze o conferință pe tema politicii de transport în Balcanii de Vest, cu participarea reprezentanților organizațiilor societății civile ale țărilor din această regiune, ai Comisiei Europene și ai CESE și
- să identifice mecanisme de lansare și instituționalizare a viitoarei cooperări cu forumul social regional, care trebuie creat conform Tratatului de instituire a unei Comunități a transporturilor.

#### 1.3 *Recomandări adresate guvernelor țărilor din Balcanii de Vest:*

- să intensifice cooperarea regională în materie de politică și infrastructură în domeniul transporturilor;
- să asigure o planificare eficientă a investițiilor publice de interes regional și să intensifice consolidarea capacităților în acest sector;
- să pună în practică reformele necesare și să accelereze procesul de adoptare a *acquis*-ului comunitar;
- să fructifice posibilitățile de finanțare din fonduri private/de cofinanțare atât a proiectelor prioritare, cât și a celor complementare (parteneriate public-privat), și să creeze un mediu prielnic pentru proiectele de acest tip;

<sup>(1)</sup> Conform Rezoluției 1244/1999 a Consiliului de Securitate al ONU.

- să sporească transparența achizițiilor publice;
- să îmbunătățească gestionarea frontierelor și capacitatea punctelor de trecere a frontierei pentru a accelera transporturile la nivel regional și a le spori calitatea;
- să dezvolte politici coerente la nivel regional, care să încurajeze transportul intermodal și utilizarea sistemelor inteligente de transport (ITS);
- să amelioreze continuu relațiile cu țările vecine și să rezolve chestiunile nesoluționate în cadrul raporturilor bilaterale;
- să joace un rol activ în dezvoltarea Strategiei Dunării, în curs de pregătire, pentru a beneficia de proiectele comune de infrastructură cu statele membre și țările vecine și
- să implice partenerii sociali, precum și reprezentanții altor organizații relevante ale societății civile în procesul de elaborare a politicii regionale în domeniul transporturilor și să realizeze convergența politicilor și reformelor în domeniul ocupării forței de muncă.

## 2. Contextul avizului

2.1 Rolul transportului și infrastructurii în cadrul cooperării regionale în Balcanii de Vest este considerat un factor-cheie în dezvoltarea generală a regiunii, sub aspect economic, social și de mediu. Dezvoltarea rețelei de transport regional de bază pentru Europa de Sud-Est (rețeaua de bază) constituie o ocazie excelentă pentru ca țările din Balcanii de Vest să își unească interesele și să caute soluții avantajoase din perspectivă economică, socială și ecologică, de care să beneficieze întreaga regiune. În termenii dezvoltării economice, punerea în practică a proiectelor de infrastructură regională are un impact pozitiv asupra economiilor regionale, contribuie la deschiderea piețelor acestora față de noi inițiative antreprenoriale și eficientizează schimburile comerciale între țările din regiune. Dezvoltarea rețelei de transport regional, în special, ajută guvernele țărilor din Balcanii de Vest să soluționeze problema ratei ridicate a șomajului, stimulând dezvoltarea economică generală a regiunii. Îmbunătățirea posibilităților de angajare și creșterea mobilității lucrătorilor contribuie de asemenea la dezvoltarea socială. În plus, rețeaua de transport regional îmbunătățește cooperarea transfrontalieră și contactele interumane. Având în vedere că transportul are un impact considerabil asupra mediului, este esențial ca în dezvoltarea rețelei de transport regional de bază să se țină seama și de problemele de mediu.

Dezvoltarea rețelei de transport regional include și o dimensiune politică serioasă. Prin elaborarea unor proiecte de infrastructură, guvernele țărilor din Balcanii de Vest, împreună cu toți ceilalți actori implicați, își pot dovedi intenția de a depăși tensiunile bilaterale și problemele trecutului recent. Dezvoltarea rețelei de transport regional contribuie așadar la integrarea regională a țărilor din Balcanii de Vest.

## 2.2 Rolul Uniunii Europene în dezvoltarea politicii de transport în Balcanii de Vest

2.2.1 UE este direct interesată de Balcanii de Vest, deoarece regiunea se află în inima Europei. Fiecare țară din Balcanii de Vest este fie candidată, fie potențial candidată la aderarea la UE. Pentru îndeplinirea acestui obiectiv, ele trebuie să îndeplinească criteriile și condițiile pe care le implică statutul de membru. Cooperarea regională este una dintre precondițiile integrării lor reușite a lor în Uniunea Europeană, fiind așadar și un element esențial al procesului de stabilizare și de asociere (PSA). De aceea, UE dorește foarte mult să sprijine dezvoltarea proiectelor regionale, inclusiv a rețelei de transport regional de bază, care joacă un rol crucial.

2.2.2 UE consideră transportul drept un domeniu de politică ce se impune de la sine și foarte adecvat pentru o cooperare regională eficientă. De aceea, Uniunea este de părere că politica de transport în Balcanii de Vest poate fi una ambițioasă și poate stimula alinierea la *acquis* în regiune. Importanța politicii de transport este cu atât mai mare cu cât Balcanii de vest sunt străbătuți de patru din cele zece coridoare paneuropene. Politica de transport a UE în regiune are trei obiective principale. Primul este îmbunătățirea și modernizarea rețelei de transport pentru Europa de Sud-Est, în vederea dezvoltării economice și sociale. Cel de-al doilea constă în ameliorarea circulației în cadrul rețelei, prin aplicarea unor măsuri orizontale/fără caracter normativ. Cel de-al treilea este de a ajuta regiunea să se alinieze la *acquis*-ul din domeniul transportului. Urmărind aceste priorități, UE negociază în prezent cu țările din Balcanii de Vest un Tratat de instituire a unei Comunități a transporturilor (a se vedea punctul 4.3 de mai jos).

## 3. Prezentarea rețelei de transport regional de bază

Rețeaua de bază a fost descrisă, în memorandumul de înțelegere privind dezvoltarea rețelei de transport regional de bază pentru Europa de Sud-Est, drept o rețea multimodală care include legături rutiere, feroviare și ale căilor navigabile interioare în șapte țări participante din Balcanii de Vest – Albania, Bosnia și Herțegovina, Croația, Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, Muntenegru, Serbia și Kosovo<sup>(2)</sup> – precum și anumite porturi maritime și fluviale, și câteva aeroporturi.

Rețeaua rutieră și feroviară de bază constă din coridoare și rute. Coridoarele sunt reprezentate de coridoarele paneuropene (CPE) V, VII, VIII și X, care fac legătura dintre UE și spațiul extracomunitar. Rutele, dintre care șapte sunt drumuri rutiere, iar șase linii feroviare, completează rețeaua de bază, făcând legătura între capitalele regiunii și între acestea și capitalele țărilor vecine. Scopul lor este și de a conecta cele mai importante orașe din regiune, de a asigura accesul la porturile (și aeroporturile) rețelei de bază, precum și de a garanta faptul că zonele îndepărtate din regiune sunt legate la rețea și deservite în mod adecvat. Rețeaua de bază a căilor navigabile interioare constă din Coridorul VII (Dunărea) și râul Sava.

<sup>(2)</sup> Conform Rezoluției 1244/1999 a Consiliului de Securitate al ONU.

### 3.1 Rețeaua rutieră de bază

Lungimea totală a rețelei rutiere de bază este de 5 975 km, ea cuprinzând 3 019 km de coridoare și 2 956 km de drumuri. Conform datelor culese de Observatorul transporturilor în Europa de Sud-Est, 13,2 % din rețeaua rutieră de bază este considerată a fi în stare proastă sau foarte proastă, în timp ce 87 % din drumuri sunt considerate de o calitate între medie și foarte bună <sup>(3)</sup>.

Sectorul rutier este predominant, ceea ce înseamnă că lui îi revine cea mai mare parte a finanțării. Calitatea drumurilor trebuie îmbunătățită, dacă se dorește reducerea întârzierilor, a blocajelor și a poluării, precum și sporirea siguranței. În ciuda eforturilor pe care țările vizate le-au depus pentru adoptarea unei noi legislații, mai stricte, siguranța rutieră rămâne una dintre problemele principale <sup>(4)</sup>. Conform datelor privind siguranța rutieră, situația în Europa de Sud-Est este îngrijorătoare, numărul victimelor fiind în creștere ca urmare a investițiilor insuficiente cronice și a lipsei întreținerii adecvate și a punerii în aplicare.

### 3.2 Rețeaua feroviară de bază

3.2.1 Lungimea totală a rețelei feroviare de bază este de 4 615 km, ea cuprinzând 3 083 km de coridoare și 1 532 km de linii. Doar 15 % din rețeaua feroviară de bază este considerată a fi în bune condiții, în vreme ce 19 % este în condiții proaste sau foarte proaste <sup>(5)</sup>.

3.2.2 Căile ferate reprezintă veriga cea mai slabă a modurilor de transport. Analiza accesibilității arată că deplasarea pe calea ferată durează de două ori mai mult decât pe șosea, în cazul aceleiași rute între punctul de plecare și cel de sosire. Infrastructura feroviară este subdezvoltată în toate țările din Balcanii de Vest. De aceea, calea ferată are nevoie de investiții masive în toate țările din regiune. O altă provocare a viitorului este și restructurarea companiilor feroviare, deseori apreciate ca având prea mult personal.

### 3.3 Alte moduri de transport (căi navigabile interioare, porturi interioare și porturi maritime).

3.3.1 Lungimea totală a Dunării (Coridorul VII) <sup>(6)</sup> în Croația și Serbia este de 588 km, iar lungimea navigabilă a râului Sava de 593 km. Rețeaua de bază cuprinde de asemenea șapte porturi maritime și două fluviale <sup>(7)</sup>. Exceptând aproximativ

30 km, Dunărea se prezintă în bune condiții, în vreme ce starea râului Sava este mult mai proastă <sup>(8)</sup>.

3.3.2 Căile navigabile interioare reprezintă cel mai ecologic și mai ieftin mod de transport, dezavantajul acestuia fiind însă încetinea.

3.3.3 Transportul intermodal este limitat, fiind reprezentat în prezent în principal de transportul pe șosea, către și dinspre porturi, al containerelor de pe vase. În plus, terminalele intermodale existente nu sunt încă utilizate la capacitatea maximă. Totuși, există un potențial de dezvoltare de circa 10 % al transportului intermodal, prevăzându-se o creștere a acestuia de 15 % până în 2015, în cazul rețelei de bază.

3.3.4 Se poate afirma că țările din regiune înregistrează progrese constante sub aspectul reformei din sectorul transporturilor, continuând aplicarea strategiilor naționale de transport și adoptând noi dispoziții și regulamente care sunt în conformitate cu politica și *acquis*-ul comunitar din domeniul transportului. În general, ele recunosc faptul că reformele trebuie să urmărească interesul regional, aceasta însemnând că ele nu trebuie să creeze disparități care să împiedice dezvoltarea și gestionarea eficientă a rețelei de bază. Ca și în cazul procesului de integrare în UE, unele țări sunt mai avansate decât altele.

## 4. Documente cadru și prevederi instituționale

4.1 Politica comună de transport pentru Balcanii de Vest a apărut odată cu Pactul de stabilitate pentru Europa de Sud-Vest, din 1999. După cum se precizează mai sus, UE consideră cooperarea regională o premiză a aderării țărilor din Balcanii de Vest la UE și o condiție prealabilă a dezvoltării politicii de transport în regiune. UE a încurajat așadar țările din Balcanii de Vest să dezvolte cooperarea intraregională și să sporească coordonarea în domeniul politicii comune de transport. Pentru a stimula dezvoltarea infrastructurii de transport în Europa de Sud-Est, Comisia Europeană și țările participante din regiune au semnat în 2004 un memorandum de înțelegere pentru dezvoltarea rețelei de transport regional de bază. Prin urmare, diferitele forumuri implicate în activități legate de infrastructura regională de transport au fost înlocuite cu trei organisme principale de coordonare. Deciziile de ordin strategic sunt luate în cadrul reuniunii anuale a miniștrilor; un comitet director se ocupă cu implementarea memorandumului de înțelegere; iar Observatorul transporturilor din Europa de Sud-Est (*South East Europe Transport Observatory* – SEETO) joacă rolul de secretariat permanent <sup>(9)</sup>. Memorandumul de înțelegere obligă participanții să elaboreze și să implementeze în comun un plan de acțiune multianual evolutiv, pentru o perioadă de 5 ani. Un alt rol important al memorandumului de înțelegere este acela că oferă un cadru procesului coordonat care conduce la elaborarea Tratatului de instituire a Comunității transporturilor cu Balcanii de Vest.

<sup>(3)</sup> Planul rețelei de transport regional de bază pentru Europa de Sud-Est, SEETO (*South-East Europe Core Regional Transport Network Development Plan*), decembrie 2008, [www.seetoint.org/index.php?option=com\\_rubberdoc](http://www.seetoint.org/index.php?option=com_rubberdoc).

<sup>(4)</sup> Federația rutieră europeană și Camera de Comerț Belgia/Luxemburg/Europa de Sud-Est: raportul „Rețele pentru pace și dezvoltare” (2006), [http://www.erf.be/index.php?option=com\\_content&view=article&id=157%3Anetworks-for-peace-and-development&catid=18&Itemid=31](http://www.erf.be/index.php?option=com_content&view=article&id=157%3Anetworks-for-peace-and-development&catid=18&Itemid=31).

<sup>(5)</sup> Planul rețelei de transport regional de bază pentru Europa de Sud-Est, SEETO (*South-East Europe Core Regional Transport Network Development Plan*), decembrie 2008, [www.seetoint.org/index.php?option=com\\_rubberdoc](http://www.seetoint.org/index.php?option=com_rubberdoc).

<sup>(6)</sup> Importanța fluviului este recunoscută în cadrul unei strategii pentru regiunea Dunării (Strategia UE pentru regiunea Dunării), care este în prezent în curs de elaborare la nivelul UE.

<sup>(7)</sup> Următoarele șapte porturi maritime fac parte din rețeaua de bază: Rijeka, Split, Ploče, Dubrovnik (Croația), Bar (Muntelegru), Durres și Vlore (Albania). Ambele porturi fluviale se află în Serbia, la Belgrad și Novi Sad.

<sup>(8)</sup> Planul rețelei de transport regional de bază pentru Europa de Sud-Est, SEETO (*South-East Europe Core Regional Transport Network Development Plan*), decembrie 2009, [www.seetoint.org/index.php?option=com\\_rubberdoc](http://www.seetoint.org/index.php?option=com_rubberdoc).

<sup>(9)</sup> Obiectivul SEETO constă și în promovarea cooperării pentru dezvoltarea infrastructurii principale și secundare a rețelei multimodale de transport regional de bază pentru Europa de Sud-Est, precum și susținerea și sporirea capacității locale de implementare a programelor de investiții, de gestionare, de colectare a datelor și de analiză în ceea ce privește rețeaua de transport regional de bază. [www.seetoint.org](http://www.seetoint.org).

4.2 Tratatul de instituire a Comunității transporturilor cu Balcanii de Vest, în prezent în curs de negociere, va înlocui actualul memorandum de înțelegere. Obiectivul tratatului este de a institui o piață integrată a infrastructurilor, sistemelor de transport terestru, maritim și pe căile navigabile interioare, precum și a serviciilor aflate în strânsă legătură cu piața internă de transport a Uniunii Europene. Instituirea Comunității transporturilor va grăbi integrarea sistemelor de transport, atât în regiune, cât și cu cele ale UE. Pe lângă accelerarea alinierii legislației în domeniu, inclusiv la *acquis*-ul social relevant, Comunitatea transporturilor va permite utilizatorilor și cetățenilor să profite mai repede de procesul de aderare. Comunitatea transporturilor va oferi de asemenea securitate juridică operatorilor și investitorilor din sectorul transporturilor, stimulând și accelerând astfel investițiile necesare și dezvoltarea economică<sup>(10)</sup>.

4.3 Alte obiective sunt crearea unui cadru stabil de reglementare și de piață, capabil să atragă investiții în toate modurile de transport și în sistemele de gestionare a traficului, sporirea eficienței modurilor de transport și contribuția la o repartizare modală mai durabilă, precum și asocierea dezvoltării transporturilor cu progresul social și respectul pentru mediu. Trebuie subliniat faptul că tratatul nu va intra în vigoare în anumite țări din Balcanii de Vest decât dacă acestea vor implementa tot *acquis*-ul în domeniu.

## 5. Principalele provocări pentru politica de transport în Balcanii de Vest

Integrarea infrastructurilor reprezintă o provocare majoră pentru țările din Balcanii de Vest. Ținând seama că infrastructura și facilitarea transportului sunt esențiale pentru dezvoltarea economică, coeziunea și integrarea socială, se poate afirma că regiunea Balcanilor de Vest se caracterizează din acest punct de vedere printr-un sistem de transport extrem de fragmentat, o infrastructură deteriorată și servicii de transport puțin eficiente. Pentru a schimba starea de fapt, este nevoie de eforturi de planificare, de reglementare legislativă și de finanțare pe măsură. Confruntarea cu aceste provocări va trebui totuși să țină seama de faptul că regiunea Balcanilor de Vest prezintă caracteristici foarte distincte – din punct de vedere istoric, politic, economic, social și geografic – și că, prin urmare, experiența dobândită în urma extinderii politicii comunitare de transport la cele 12 state membre nu este aplicabilă decât într-o măsură restrânsă.

### 5.1 Planificarea

5.1.1 Principalul motor al integrării în domeniul transporturilor îl reprezintă armonizarea legislativă și coordonarea între autorități. Numărul actorilor implicați în procesul de elaborare a politicii regionale de transport impune planificarea și coordonarea adecvată a activităților.

<sup>(10)</sup> „Comisia propune instituirea unei comunități de transport cu Balcanii de Vest și ia măsuri suplimentare de sporire a cooperării cu țările vecine în domeniul transporturilor”, Bruxelles, 5 martie 2008, <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/08/382&guiLanguage=en>.

5.1.2 La nivel național, implementarea *acquis*-ului obligă guvernele țărilor din Balcanii de Vest să planifice și să pună în practică reforme importante în domeniul transporturilor, ca și în alte domenii conexe. Procesul ar trebui însoțit de un studiu minuțios de impact.

5.1.3 Planificarea eficientă a cheltuielilor publice și a cooperării cu alte părți interesate, inclusiv partenerii sociali și instituțiile financiare internaționale, ar trebui menționată printre aspectele importante ale dezvoltării corespunzătoare a politicii de transport.

5.1.4 O altă provocare în domeniu o reprezintă nevoia de a armoniza strategiile naționale de transport cu interesele regionale și de a coordona aplicarea proiectului privind rețeaua de bază, în vederea sprijinirii unei gestionări și dezvoltări eficiente a acesteia.

5.1.5 Nu în ultimul rând, elaborarea de către SEETO a planurilor de acțiune multianuale evolutive, ce vizează dezvoltarea rețelei de transport regional de bază, presupun o planificare și o coordonare eficientă a activităților la nivel regional. O coordonare similară va fi necesară și în cadrul forumului social regional, la care vor participa reprezentanții partenerilor sociali și ai altor părți interesate din Balcanii de Vest, inclusiv ai instituțiilor neguvernamentale.

### 5.2 Legislația

5.2.1 Necesitatea de a alinia legislațiile naționale la *acquis*-ul comunitar și la standardele UE în domeniul transporturilor constituie o prioritate. *Acquis*-ul din domeniu este extrem de vast, acoperind accesul la piețe, precum și cerințele sociale, tehnice, fiscale, de siguranță și de mediu. Țările din Balcanii de Vest trebuie așadar să facă față problemei ce constă în transpunerea și aplicarea unui volum important de *acquis* în domeniul transporturilor, care cuprinde numeroase regulamente, directive și decizii. O altă problemă o reprezintă transpunerea și aplicarea de o manieră selectivă a *acquis*-ului comunitar.

5.2.2 Din cauza gradului ridicat de fragmentare, aspectele legate de punctele de trecere a frontierei sunt foarte importante pentru regiunea Europei de Sud-Est. În prezent, timpul de așteptare la punctele de trecere a frontierei are repercusiuni considerabile asupra eficienței și competitivității rețelei de bază. Sunt necesare eforturi suplimentare din partea țărilor din Balcanii de Vest care fac parte din rețea, în vederea îmbunătățirii gestionării frontierelor și a procedurilor, precum și a reducerii timpului de așteptare.

5.2.3 Aspectele de mediu ar trebui, de asemenea, subliniate. Aplicarea standardelor de mediu capătă o importanță din ce în ce mai mare la momentul elaborării proiectelor de infrastructură. Deoarece legislația de mediu constituie o parte importantă a *acquis*-ului, nu se pune problema dacă ea trebuie sau nu aplicată. Totuși, se poate afirma că țările din Balcanii de Vest au întâlnit dificultăți serioase în aplicarea legislației de mediu.

### 5.3 Finanțarea

5.3.1 Dezvoltarea și întreținerea rețelelor de transport necesită o finanțare pe care sectorul public nu o poate asigura. Prin urmare, coordonarea donatorilor joacă un rol important în această privință. În afară de UE, instituțiile financiare internaționale precum Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD), Banca Mondială (BM), Banca Europeană de Investiții (BEI), Banca de Dezvoltare a Consiliului Europei (BDCE) și donatorii bilaterali ar trebui să-și coordoneze activitățile și să aloce fondurile necesare. Pentru guvernele țărilor din Balcanii de Vest, o altă posibilitate de a finanța rețelele de transport este aceea de a recurge la parteneriatele public-privat (PPP).

5.3.2 Importanța acestora din urmă a fost evidențiată cu ocazia conferinței ministeriale desfășurate la Sarajevo în septembrie 2009. În declarația lor, miniștrii participanți nu numai că au recunoscut și au salutat rolul important pe care sectorul privat îl joacă în dezvoltarea infrastructurii, dar au recunoscut și nevoia instituirii unui mediu instituțional și legislativ care să permită participarea sectorului privat la proiecte de infrastructură prin intermediul instrumentului reprezentat de parteneriatele public-privat. Pe lângă aceasta, ei și-au luat angajamentul de a pregăti proiecte de infrastructură la nivel regional și au susținut instituirea unei rețele de parteneriate public-privat în Europa de Sud-Est<sup>(11)</sup>. Declarația oferă un cadru adecvat de extindere a proiectelor PPP de dezvoltare a infrastructurii în regiune. Pe de altă parte, punerea ei în aplicare presupune reforme, inclusiv reforma regimului legislativ și de reglementare, precum și sprijinul activ al partenerilor internaționali – Comisia Europeană, instituțiile financiare internaționale, donatorii bilaterali – prin intermediul asistenței tehnice și financiare.

5.3.3 O altă inițiativă importantă, care ar trebui să asigure o mai strânsă cooperare între instituțiile financiare internaționale, donatorii bilaterali și Uniunea Europeană, este reprezentată de cadrul de investiții pentru Balcanii de Vest (CIBV). CIBV a fost lansat în decembrie 2009 și constă dintr-un mecanism comun de ajutor nerambursabil și un altul de împrumut, în vederea finanțării proiectelor prioritare în Balcanii de Vest, printre care proiectele de infrastructură joacă un rol esențial<sup>(12)</sup>.

## 6. Consecințe economice și sociale/rolul societății civile

Dezvoltarea rețelelor regionale de transport reprezintă o oportunitate, precum și o provocare, atât pentru angajați, cât și pentru angajatori. Implicarea ambelor categorii este esențială pentru implementarea cu succes a oricărui proiect de infrastructură. Cu toate acestea, se poate afirma că nici organizațiile patronatelor, nici sindicatele nu se folosesc în mod eficient de rolul de partener social în raport cu instituțiile UE, donatorii internaționali și instituțiile financiare. Pe de altă parte, succesul

restructurării infrastructurii și al reformelor conexe depinde de un sprijin larg și de acceptarea generală. Acest lucru nu este posibil fără implicarea activă a organizațiilor societății civile. Așadar, dialogul cu partenerii sociali și societatea civilă trebuie să joace un rol esențial în elaborarea oricărui gen de politică în Balcanii de Vest, inclusiv a politicii de transport. Dar țările din Balcanii de Vest sunt caracterizate de o slabă tradiție a dialogului social și civil, de mecanisme de consultare puțin dezvoltate și de o concepție improprie asupra parteneriatului. Prin urmare, guvernelor țărilor din Balcanii de Vest ar trebui încurajate să faciliteze participarea activă a reprezentanților partenerilor sociali și a altor organizații reprezentative ale societății civile la procesul de elaborare a politicii regionale în domeniul transporturilor și a strategiilor de reformă.

### 6.1 Organizațiile angajatorilor

6.1.1 Transportul a fost unul dintre domeniile care au oferit cele mai multe locuri de muncă în regiune. Angajatorii ar trebui așadar să joace un rol în definirea politicilor și realizarea unor reforme de care să beneficieze atât întreprinderile lor, cât și angajații și cetățenii țărilor respective. Organizațiile sectoriale de transport și angajatorii individuali joacă și ei un rol în negocierea priorităților rețelelor naționale și regionale de transport, și în analiza impactului lor asupra promovării mobilității, asupra creării și menținerii locurilor de muncă, precum și asupra avantajelor generale pentru economiile naționale.

6.1.2 Vizibilitatea și influența organizațiilor angajatorilor din regiune variază de la o țară la alta. În general, poziția lor nu este prea puternică, în principal din cauza lipsei capacității de mobilizare internă și a dificultăților de a se reprezenta în mod eficient și de a-și apăra interesele în raport cu guvernul și celelalte părți interesate.

6.1.3 Este nevoie ca membrii organizațiilor angajatorilor să dezvolte competențe de analiză și reprezentare, ceea ce ar fi nu numai în avantajul fiecărei țări, ci și al UE.

### 6.2 Organizațiile sindicale

6.2.1 Transportul a fost unul dintre domeniile care au oferit cele mai multe locuri de muncă în regiune. Condițiile sociale și de pe piața forței de muncă sunt precare în majoritatea țărilor, existând în permanență un nivel înalt al șomajului, o rată ridicată de sărăcie și de migrație în rândul populației active, precum și sisteme de securitate socială care nu mai pot face față situației. În sectorul feroviar, în medie, 50 % din lucrători și-au părăsit slujbele în ultimul deceniu<sup>(13)</sup>. Reforma în sectorul feroviar, care trebuie realizată de fiecare țară, presupune reduceri de personal, privatizarea operatorilor de transport de marfă și închiderea liniilor locale care nu aduc profit<sup>(14)</sup>. Planurile de liberalizare a transportului feroviar vor avea așadar impact asupra angajării forței de muncă și a condițiilor de lucru.

<sup>(11)</sup> Declarația miniștrilor privind parteneriatele public-privat pentru dezvoltarea infrastructurii în Europa de Sud-Est, 25 septembrie 2009.

<sup>(12)</sup> Prezentarea cadrului de investiții pentru Balcanii de Vest, [http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/western-balkans-conference/wbif-a4-def\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/western-balkans-conference/wbif-a4-def_en.pdf); lansarea cadrului de investiții pentru Balcanii de Vest, <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=BEI/09/246&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>.

<sup>(13)</sup> FET – Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi: „Impactul social al politicii comunitare în domeniul infrastructurii de transport”, 2005 (contribuție la consultarea publică).

<sup>(14)</sup> Banca Mondială: *Railway Reform in the Western Balkans* (reforma sectorului feroviar în Balcanii de Vest). Document nepublicat. Banca Mondială, Washington, D.C., 2005.



6.2.2 Pierderea locurilor de muncă afectează și sectorul portuar, precum și comunitățile și economiile locale ce depind de activitatea portuară. O situație similară s-a înregistrat în sectorul transportului pe căile navigabile interioare.

6.2.3 Alături de alți parteneri sociali, sindicatele joacă un rol important în evaluarea impactului dezvoltării rețelei de transport regional de bază asupra ocupării forței de muncă. Sub coordonarea Federației Europene a Lucrătorilor din Transporturi, sindicatele din sectorul transporturilor ale regiunii au desfășurat o campanie – atât la nivel național, cât și comunitar – în favoarea efectuării de evaluări a impactului social de-a lungul întregului proces de planificare și implementare a tratatului de instituire a Comunității transporturilor<sup>(15)</sup>. O altă preocupare a sindicatelor este realizarea convergenței între politicile de ocupare a forței de muncă și reforme.

### 6.3 Alte părți interesate

Dezvoltarea infrastructurii are un impact serios asupra mediului. Prin urmare, protecția mediului joacă un rol important în acest proces și trebuie luată în considerare în planificarea și dezvoltarea rețelei de infrastructuri. Și organizațiilor de mediu le revine un rol important în această privință. Printre aceste organizații, Centrul Regional pentru Mediu din Europa Centrală și de Est (*Regional Environmental Centre for Central and Eastern Europe* – REC) ocupă un rol central. Misiunea sa este de a rezolva probleme de mediu din regiune. Obiectivul principal îl reprezintă promovarea cooperării între organizațiile neguvernamentale, guverne, întreprinderi și alți actori interesați, precum și susținerea schimbului de informații și a participării publicului la procesul decizional în domeniul mediului. Împreună cu o altă

inițiativă regională importantă – Consiliul de Cooperare Regională (*Regional Cooperation Council* – RCC) – REC a convenit să pună în practică programul cadru intitulat „Foaie de parcurs pentru cooperarea în domeniul mediului în Europa de Sud-Est”, care include o serie de conferințe tematice la înalt nivel, organizate trimestrial.

Pe lângă organizațiile de mediu, dezvoltarea infrastructurii prezintă interes în special pentru organizațiile consumatorilor din regiune, precum și pentru o mare varietate de organizații neguvernamentale care se ocupă de dezvoltarea locală, și pentru asociațiile care promovează utilizarea autovehiculelor, de tip automobil-club.

## 7. Rolul CESE în dezvoltarea politicii de transport în Balcanii de Vest

Țările din Balcanii de Vest sunt caracterizate de o slabă tradiție a dialogului social și de mecanisme insuficient dezvoltate de consultare între partenerii sociali. Implicarea acestora în procesele de reformă este așadar o premisă esențială a unei politici durabile de transport în Balcanii de Vest. CESE poate așadar juca un important rol consultativ în vederea consolidării dialogului social în regiune, inclusiv cu ocazia Forumului societății civile din Balcanii de Vest. CESE poate contribui la identificarea partenerilor din rândul organizațiilor societății civile în fiecare țară din Balcanii de Vest, precum și la consolidarea capacităților acestor organizații și ale membrilor lor. Pe lângă aceasta, experiența CESE poate furniza valoare adăugată la momentul instituirii forumului social regional, care ar trebui să facă parte integrantă din viitorul tratat de instituire a Comunității transporturilor.

Bruxelles, 17 martie 2010

Președintele  
Comitetului Economic și Social European  
Mario SEPI

<sup>(15)</sup> Începând cu 2003, Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi a coordonat acțiunile sindicatelor prin intermediul membrilor săi din Europa de Sud-Est. FET se ocupă de următoarele sectoare: rutier, feroviar, maritim, aviatic și al căilor navigabile interioare. În sectorul portuar nu există un dialog social la nivel european.

## Avizul Comitetului Economic și Social European privind organizațiile societății civile și Președinția Consiliului UE (aviz din proprie inițiativă)

(2010/C 354/09)

Raportor: dl Miklós BARABÁS

La 25 martie 2009, în conformitate cu articolul 29 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, Comitetul Economic și Social European a hotărât să elaboreze un aviz din proprie inițiativă cu privire la

*Organizațiile societății civile și Președinția Consiliului UE*

Subcomitetul însărcinat cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 12 ianuarie 2010.

În cea de-a 461-a sesiune plenară, care a avut loc la 17 și 18 martie 2010 (ședința din 17 martie 2010), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 156 de voturi pentru, 2 voturi împotriva și 5 abțineri.

### 1. Introducere

1.1 Tratatul de la Lisabona, intrat în vigoare la 1 decembrie 2009, a adus schimbări importante în ceea ce privește structura instituțională a Uniunii Europene, printre care înființarea postului de președinte permanent al Consiliului European. În același timp, Tratatul de la Lisabona a creat temeiul juridic pentru „troica prezidențială”<sup>(1)</sup>, în cadrul căreia trei state membre își asumă sarcinile Președinției Consiliului UE timp de 18 luni, pe baza unui program convenit în prealabil.

1.2 Din punctul de vedere al societății civile, articolului 11 din Tratatul de la Lisabona îi revine un rol deosebit de important, deoarece acesta vizează în special consolidarea democrației participative, intensificarea și instituționalizarea dialogului cu cetățenii, realizarea consultărilor ample privind elaborarea politicilor Uniunii Europene și introducerea inițiativei cetățenești. Toate acestea ar trebui să contribuie la consolidarea dialogului civil.

1.3 Prezentul document are ca obiectiv analizarea temelor menționate la punctele anterioare. În acest scop, documentul evidențiază rolul special jucat de CESE, în calitate de reprezentant instituțional la nivel european al societății civile organizate, lansează propuneri pentru consolidarea acestui rol și, în același timp, susține prevederile Tratatului de la Lisabona care vizează funcționarea mai eficientă, mai transparentă a UE și sporirea legitimității acesteia.

### 2. Spre noua „troică prezidențială”

2.1 Președinția în exercițiu, mai exact Președinția Consiliului Uniunii Europene, nu reprezintă o noutate: elementul important

este că ea este ocupată de statele membre, prin rotație, pe o perioadă de o jumătate de an. Pe durata acestui mandat țara care deține președinția reprezintă „fața și vocea” UE, definește strategiile și îndeplinește funcții și sarcini organizatorice și reprezentative.

2.2 Sarcinile prezidențiale presupun multe responsabilități și eforturi pentru întregul guvern. Țara care deține președinția nu are voie să își apere interesele naționale din această poziție.

2.3 Reglementările privind președinția au fost modificate prin Decizia Consiliului din 15 septembrie 2006 de adoptare a regulamentului de procedură al Consiliului (2006/683/CE), care a pus bazele sistemului de troică. În esență, acesta prevede că, pe durata fiecărei perioade de 18 luni, cele trei președinții în exercițiu elaborează, în strânsă colaborare cu Comisia Europeană și prin consultarea acesteia, proiectul de program al activităților Consiliului pentru perioada relevantă de un an și jumătate.

2.4 Care sunt avantajele acestei noi structuri a președinției? Noul sistem păstrează o marjă de manevră pentru țara care deține președinția, așa cum era în cazul președinției pe o perioadă de șase luni. În același timp, elaborarea în comun a programului „troicii” contribuie la o mai bună conlucrare între statele membre și la asigurarea unei mai bune continuități și coerențe a politicilor Uniunii și, astfel, a vieții comunității.

2.5 Primul grup al președinților de tipul „troicii” și-a început activitatea la 1 ianuarie 2007, fiind compus din Germania, Portugalia și Slovenia și a fost urmat, în perioada 1 iulie 2008 – 31 decembrie 2009, de troica Franța – Cehia – Suedia. Conform opiniei generale, din diverse motive, dar mai ales datorită lipsei unui temei juridic corespunzător, în cadrul activităților acestor „troici” au dominat mai degrabă considerentele și aspirațiile naționale decât punctele de vedere comune ale partenerilor din troică.

<sup>(1)</sup> „Președinția Consiliului [...] este asigurată, pe o perioadă de 18 luni, de grupuri prestabilite de trei state membre.” (Declarația cu privire la articolul 16 alineatul (9) din Tratatul privind Uniunea Europeană referitor la decizia Consiliului European privind exercitarea președinției Consiliului, în termeni uzuali „troica prezidențială”, articolul 1 alineatul (1), JO C 115, 9.5.2008, p. 341).

2.6 În urma intrării în vigoare a Tratatului de la Lisabona, începând cu 1 ianuarie 2010, Spania, Belgia și Ungaria vor alcătui președinția de tip „troică”. La baza acesteia stă programul de lucru adoptat de Consiliul European în cadrul reuniunii din 17 decembrie 2009. Acest program foarte ambițios acoperă o gamă largă de domenii. Un element important care contribuie la eficiența președințiilor îl reprezintă componența „troicii”: un stat membru mare și/sau fondator, cu o experiență considerabilă, alături de o țară care a aderat mai târziu, precum și de un stat membru „nou”.

2.7 Experiența a arătat că, prin intermediul unor priorități bine stabilite, al unei bune strategii de negociere și al disponibilității de a face compromisuri - care nu trebuie subestimată -, statele mici își pot compensa dezavantajele - de cele mai multe ori aparente -, precum și eventuala lipsă de experiență, chiar dacă un stat membru cu putere politică considerabilă beneficiază și de o putere de negociere mai mare.

2.8 În urma intrării în vigoare a Tratatului de la Lisabona, practica „troicii” creează un precedent în ceea ce privește repartizarea sarcinilor între președintele Consiliului European, ales pe doi ani și jumătate (cu posibilitatea de a fi reales o singură dată), și „troica” care funcționează prin rotație; în prezent nu se pot prevedea clar toate aspectele acestei repartizări. Reușita sistemului este condiționată de o cooperare strânsă. În același timp, având în vedere că în numeroase domenii se menține sistemul actual, ne putem aștepta, pe bună dreptate, ca guvernele naționale să continue, în mod natural, să-și facă auzite punctele de vedere și să fie eficiente pe perioada celor șase luni de președinție. Această nouă situație are implicații importante și pentru organizațiile societății civile.

### 3. Organizațiile societății civile și practicile actuale: câteva trăsături caracteristice

3.1 Pornim de la principiul că răspunderea îndeplinirii sarcinilor de către Președinția Consiliului le revine, în principal, guvernelor naționale. Pentru îndeplinirea acestora, un rol decisiv îl au funcționarii publici (diplomații), experții și politicienii. Nici documentele care reglementează îndeplinirea sarcinilor de către președinții, nici Tratatul de la Lisabona nu face referire la implicarea organizată și instituționalizată a societății civile.

3.2 Cu toate acestea, atât instituțiile UE, cât și guvernele țărilor care dețin Președinția Consiliului recunosc tot mai mult faptul că implicarea societății, adică a organizațiilor societății civile și a cetățenilor, poate contribui în mod considerabil la îndeplinirea cu succes a sarcinilor. Aceasta demonstrează recunoașterea importanței democrației participative și a dialogului civil.

3.3 Nu se poate vorbi, însă, de existența unor politici și practici uniforme la nivelul UE în ce privește modalitatea de implicare a organizațiilor societății civile la realizarea programelor Președinției Consiliului. Situațiile la nivel național pot diferi foarte mult și depind în mare măsură de gradul de organizare și de participare activă a societății civile în statul membru care deține Președinția Consiliului, precum și de relațiile acesteia cu guvernul statului respectiv. În acest context, relația de parteneriat nu poate fi considerată caracteristică.

3.4 Din cele menționate mai sus rezultă că nu se poate generaliza implicarea organizațiilor societății civile în elaborarea priorităților propuse de statul membru care deține Președinția Consiliului. Urmarea firească a acestei situații pentru societatea civilă este un sentiment de apartenență slab sau inexistent.

3.5 Având în vedere că „troica prezidențială” este un concept relativ nou, nu este surprinzător faptul că, în prezent, se poate asista doar ocazional la acțiuni sau inițiative comune, convenite în prealabil, ale organizațiilor societății civile din cele trei state membre. Primele semne promițătoare ale unei astfel de colaborări se vor observa în cadrul „troicii prezidențiale” Spania-Belgia-Ungaria, de exemplu, în pregătirea și organizarea evenimentelor societății civile care au mare vizibilitate (în 2010 la Malaga și în 2011 la Budapesta).

3.6 De câțiva ani, se obișnuiește ca statul membru care deține Președinția Consiliului să găzduiască, cu sprijinul Comisiei Europene, o întâlnire reprezentativă a societății civile europene, așa cum a fost cazul forumului de mare anvergură al societății civile europene, în septembrie 2008, la La Rochelle, în timpul Președinției franceze. Cu ocazia acestor întâlniri se dezbate probleme care privesc în mod direct organizațiile societății civile, acestea fiind incluse, în cazul ideal, în prioritățile elaborate de statul membru respectiv.

3.7 Anii tematici europeni stabiliți de UE (ca, de exemplu, Anul european de luptă împotriva sărăciei și excluziunii sociale 2010) oferă o bună oportunitate pentru implicarea organizațiilor societății civile în programele și activitățile Președinției Consiliului.

### 4. Comitetul Economic și Social European și Președinția Consiliului: practicile actuale

În ultimii ani, CESE a desfășurat diverse activități în legătură cu președințiile Consiliului. Acestea cuprind următoarele:

- invitarea reprezentanților de la nivel înalt ai statului membru care deține Președinția Consiliului la sesiunile plenare ale CESE și la alte reuniuni (ședințe ale secțiunilor, ale grupurilor etc.);
- definirea priorităților și conceperea activităților speciale ale CESE în legătură cu programul președințiilor de șase luni ale Consiliului;
- avize CESE pe diferite teme la solicitarea și inițiativa statului membru care deține Președinția Consiliului;
- participarea la diferite programe ale Președinției Consiliului; prezentarea avizelor CESE privind teme care fac obiectul dezbaterilor;
- vizite în statul membru care deține Președinția Consiliului; participarea la programe specializate și consolidarea legăturilor cu diferite organizații ale societății civile;
- participarea la evenimente de mare anvergură ale societății civile la nivel european, organizate în statul membru care deține Președinția Consiliului;

- organizarea, la sediul CESE, a unor conferințe, prezentări, manifestări culturale, expoziții etc., care oferă statului membru care deține Președinția Consiliului și organizațiilor societății civile a acestuia posibilitatea de a se face cunoscute;
- primirea la sediul CESE a unor grupuri de vizitatori (reprezentanți ai societății civile) din statul membru care deține Președinția Consiliului;
- acordarea unei atenții sporite statului membru care deține Președinția Consiliului și societății civile a acestuia în cadrul politicii de comunicare a CESE.

#### 5. Etapa următoare: Tratatul de la Lisabona, Președinția Consiliului și societatea civilă organizată - recomandări

5.1 Punctul nostru de plecare este Tratatul de la Lisabona și intrarea în vigoarea a acestuia la 1 decembrie 2009, care stabilește condiții corespunzătoare pentru ca Uniunea Europeană să poată da răspunsuri orientate spre viitor provocărilor multiple cu care se confruntă.

5.2 Obiectivul nostru este dezvoltarea democrației participative, intensificarea dialogului cu cetățenii, consolidarea dialogului civil, contribuind astfel la consolidarea legitimității democratice a instituțiilor europene.

5.3 Articolul 11 din Tratatul de la Lisabona instituie o bază solidă în acest sens; noile posibilități prevăzute la acest articol sunt în deplin acord cu avizele precedente ale CESE, precum Avizul pe tema „Comisia și organizațiile neguvernamentale: către un parteneriat mai puternic” (adoptat la 13 iulie 2000) <sup>(2)</sup> și Avizul privind reprezentativitatea organizațiilor europene ale societății civile în cadrul dialogului civil (adoptat la 14 februarie 2006) <sup>(3)</sup>. Toate acestea fac nu numai posibil, ci și necesar ca CESE, în calitate de reprezentant instituțional la nivel european al societății civile organizate, să joace un rol proactiv în vederea realizării depline a posibilităților prevăzute de Tratatul de la Lisabona, în special la articolul 11, astfel cum a afirmat Comitetul în Avizul său privind *punerea în aplicare a Tratatului de la Lisabona: democrația participativă și inițiativa cetățenească europeană* (articolul 11), adoptat, de asemenea, la 17 martie 2010 <sup>(4)</sup>.

5.4 În acest context, Președinția Consiliului dispune de instrumente corespunzătoare pentru:

- a consolida angajamentul pentru ideea europeană și a asigura că cetățenia activă europeană caracterizează tot mai mult viața noastră cotidiană;
- a se asigura că organizațiile societății civile și cetățenii europeni participă și modelează în mod direct diferitele procese politice de la diferite niveluri, menite să definească viitorul Uniunii Europene;
- consolidarea dialogului civil;
- garantarea faptului că CESE continuă, își înnoiește permanent și își îmbogățește activitatea legată de Președinția Consiliului. În ceea ce privește punctul precedent și în plus față de cele menționate la punctul 4, CESE ar trebui:
  - a) să încurajeze inițiativele și acțiunile comune ale societății civile, inclusiv organizarea unor evenimente de mare vizibilitate ale societății civile în statul membru care deține Președinția Consiliului;
  - b) să asigure că inițiativele cele mai importante ale societății civile sunt integrate în programele președințiilor ca rezultat al dialogului de parteneriat cu guvernele, consolidând astfel acceptarea lor și sprijinul din partea societății;
  - c) înainteze în mod regulat spre dezbateri, în cadrul Grupului de legătură al CESE cu organizațiile și rețelele societății civile europene, chestiunile legate de Președinția Consiliului în exercițiu, importante din punctul de vedere al organizațiilor societății civile;
  - d) să încurajeze consiliile economice și sociale (sau instituțiile similare) din statele membre care dețin Președinția Consiliului să se implice în mod activ în programele și activitățile relevante ale președinției;
  - e) să asigure faptul că membrii CESE din statul membru care deține Președinția Consiliului beneficiază de sprijinul necesar, astfel încât aceștia să-și poată îndeplini în mod eficient activitățile legate de președinție;
  - f) să ajute organizațiile societății civile să sprijine în mod eficient activitățile statului membru care deține Președinția Consiliului prin diseminarea celor mai bune practici.

Bruxelles, 17 martie 2010

Președintele  
Comitetului Economic și Social European  
Mario SEPI

<sup>(2)</sup> JO C 268, 19.9.2000.

<sup>(3)</sup> JO C 88, 11.4.2006.

<sup>(4)</sup> A se vedea p. 59 din Jurnalul Oficial actual.

**Avizul Comitetului Economic și Social European privind punerea în aplicare a Tratatului de la Lisabona: democrația participativă și inițiativa cetățenească europeană (articolul 11) (aviz din proprie inițiativă)**

(2010/C 354/10)

Raportor: **dna Anne-Marie SIGMUND**

La 16 iulie 2009, în conformitate cu articolul 29 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, Comitetul Economic și Social European a hotărât să elaboreze un aviz din proprie inițiativă cu privire la

*Punerea în aplicare a Tratatului de la Lisabona: democrația participativă și inițiativa cetățenească europeană (art. 11 din TUE).*

Subcomitetul însărcinat cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă și-a adoptat avizul la 11 februarie 2010.

În cea de-a 461-a sesiune plenară, care a avut loc la 17 și 18 martie 2010 (ședința din 17 martie 2010), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 163 voturi pentru, 1 vot împotriva și 3 abțineri.

## 1. Concluzii și recomandări

1.1 Prevederile Tratatului privind Uniunea Europeană (TUE) referitoare la principiile democratice ale Uniunii, în special articolul 11, reprezintă, în opinia Comitetului, o etapă esențială în înfăptuirea unei Europe tangibile a cetățenilor, utilă din punct de vedere practic și care poate fi modelată. Cu toate acestea, este necesară stabilirea unui caracter mai puternic de obligativitate a diferitelor procese democratice și dotarea acestora cu structurile necesare.

1.2 În ceea ce privește dialogul civil orizontal [art. 11 alineatul (1) din TUE] și dialogul civil vertical [art. 11 alineatul (2) din TUE], Comitetul solicită o definiție clară a acestui instrument și a regulilor privind procedurile și părțile interesate. Comitetul îndeamnă Comisia să lanseze – ca și în cazul art. 11 alineatul (4) din TUE – un proces de consultare, prezentând o carte verde pe tema dialogului civil, și, pe baza rezultatelor, să adopte reglementările necesare.

1.3 Comitetul subliniază disponibilitatea exprimată deja în repetate rânduri de a contribui în mod activ la dezvoltarea dialogului civil în calitate de partener și mediator și de a-și extinde rolul de punct de întâlnire pentru dialogul civil. Comitetul pune la dispoziția tuturor organelor Uniunii rețelele și infrastructura de care dispune pentru a sprijini în mod constructiv acest dialog civil cu societatea civilă organizată.

1.4 Articolul 11 alineatul (3) din TUE așază practica consultărilor, și până acum larg exercitată de către Comisie, în contextul pilonului participativ, acum consolidat, al modelului democratic european. Comitetul solicită să se stabilească și pentru acest instrument reguli procedurale mai clare, care să respecte principiile transparenței, deschiderii și reprezentativității.

1.5 Prin intermediul inițiativei cetățenești europene introduse la articolul 11 alineatul (4), tratatul concretizează pentru prima dată în istorie o procedură a democrației directe, la nivel transfrontalier, transnațional. Comitetul salută în mod deosebit această nouă posibilitate și dorește să contribuie concret la această premieră istorică. Comitetul își precizează astfel punctul de vedere în ceea ce privește dispozițiile concrete de punere în aplicare, care trebuie adoptate în anul 2010. În acest sens, trebuie avute în vedere următoarele:

— cetățenii să nu întâmpine piedici inutile în exercitarea drepturilor participative, având în vedere că este vorba numai de o „inițiativă de agendă”;

— regulile și prevederile clare le vor facilita inițiatorilor organizarea inițiativei în cele 27 de state membre, fără a se lovi de obstacole neașteptate la nivel național;

— eventuala acordare a unui sprijin financiar inițiatorilor, odată ce s-a atins un anumit prag.

1.6 Comitetului îi revine un rol central în cadrul infrastructurii democratice transnaționale în Europa, pe care și-l va asuma, în conformitate cu articolul 11 din TUE, într-un mod punctual și eficient. De asemenea, Comitetul se oferă să funcționeze ca „oficiu” de informații, să sprijine, dacă este cazul, inițiativele cetățenești prin intermediul unor avize însoțitoare, să organizeze audieri pentru inițiativele de succes și să sprijine eventual evaluarea de către Comisie tot prin intermediul unui aviz.

## 2. Context

2.1 În decembrie 2001, șefii de stat și de guvern au căzut de acord, la Laeken, asupra unei noi metode de elaborare a tratatelor europene și au decis instituirea Convenției privind viitorul Europei, care, datorită componenței<sup>(1)</sup> sale, a dezvoltat o dinamică democratică considerabilă și a emis, în iunie 2003, un text care conținea propuneri inovatoare, pentru mai multă transparență și participare.

2.2 În urma eșecului Tratatului de instituire a Constituției pentru Europa elaborate în cadrul Convenției, din cauza rezultatelor negative ale referendumurilor din Franța și Țările de Jos, s-a semnat un Tratat revizuit privind Uniunea Europeană la 13 decembrie 2007, la Lisabona; acesta a intrat în vigoare la 1 decembrie 2009.

## 3. Introducere

3.1 Intrarea în vigoare a Tratatului de la Lisabona simplifică numeroase proceduri și le face mai transparente, delimitează mai clar competențele, extinde prerogativele Parlamentului European și întărește poziția Uniunii Europene atât pe plan intern, cât și pe plan extern.

3.2 Pe lângă formele de democrație parlamentară (indirectă)<sup>(2)</sup>, modelul democrației europene este extins și consolidat prin înscrierea democrației participative (directe) în TUE, acesta nefiind astfel în niciun caz înlocuit.

3.3 Prevederile concrete în ceea ce privește democrația participativă cuprind:

- dialogul civil orizontal;
- dialogul civil vertical;
- practica existentă a consultărilor Comisiei și
- noua inițiativă cetățenească europeană.

3.4 În conformitate cu natura Tratatului privind Uniunea Europeană, prevederile articolului 11 din TUE reprezintă numai condițiile-cadru care trebuie acum definite, elaborate și puse în aplicare prin reglementările legislative corespunzătoare și transpuse în viață de către părțile interesate.

(1) La Convenție au participat, pe lângă președintele Valéry Giscard d'Estaing și cei doi vicepreședinți ai săi Giuliano Amato și Jean Luc Dehaene, și următorii membri:

- 15 reprezentanți ai șefilor de stat și de guvern din statele membre,
- 13 reprezentanți ai șefilor de stat și de guvern din statele candidate la aderare,
- 30 de reprezentanți ai parlamentelor naționale din statele membre,
- 26 de reprezentanți ai parlamentelor naționale din statele candidate la aderare,
- 16 reprezentanți din rândul membrilor Parlamentului European și
- 2 reprezentanți din partea Comisiei Europene.

La aceștia s-au mai adăugat 13 observatori din rândul CESE, al CoR, al partenerilor sociali, precum și Ombudsmanul European. Observatorii CESE au fost: Göke Frerichs, Roger Briesch și Anne-Marie Sigmund.

(2) Articolul 10 din TUE prevede faptul că „funcționarea Uniunii se întemeiază pe principiul democrației reprezentative”.

3.5 În ceea ce privește inițiativa cetățenească europeană, Comisia a lansat deja o inițiativă utilă și a publicat o carte verde<sup>(3)</sup> iar în urma procesului de consultare va prezenta un proiect de regulament privind punerea în aplicare a articolului 11 alineatul (4) din TUE. Astfel, Comisia a transmis un semnal clar pentru dialog în vederea pregătirii punerii în aplicare a noului instrument și are în vedere, în acest sens, în special acele părți interesate ale societății civile organizate și cetățenii interesați din întreaga Uniune Europeană care vor lansa mai târziu aceste inițiative.

## 4. Tratatul de la Lisabona – articolul 11 din TUE

### 4.1 Dialogul civil orizontal

**Articolul 11 alineatul (1) din TUE: „Instituțiile acordă cetățenilor și asociațiilor reprezentative, prin mijloace corespunzătoare, posibilitatea de a-și face cunoscute opiniile și de a face schimb de opinii în mod public, în toate domeniile de acțiune ale Uniunii.”**

4.1.1 Aceste prevederi conferă „dialogului civil” orizontal temei juridic, fără a-l defini mai exact. Comitetul și-a exprimat deja, în repetate rânduri, punctul de vedere privind dialogul civil în avizele sale<sup>(4)</sup> <sup>(5)</sup> <sup>(6)</sup> și a declarat dialogul civil un element-cheie al participării în cadrul modelului democrației europene. De asemenea, Comitetul a subliniat deja de mai multe ori faptul că este pregătit să activeze ca platformă și factor de multiplicare a acestui tip de dialog și să contribuie la formarea unei opinii publice europene. În acest context, Comitetul a accentuat în repetate rânduri că dorește să contribuie și va contribui în mod activ, în calitate de partener și mediator al dialogului civil, la dezvoltarea acestuia. În acest context, Comitetul este dispus să își extindă rolul de mediator și să ofere și sprijin practic, de exemplu, prin punerea la dispoziție a infrastructurii pe care o deține. Comitetul pune un mare accent pe contribuția sa la dialogul civil, astfel încât acesta să ajungă la notorietatea (europeană) necesară și să devină o dezbatere cu adevărat interactivă.

4.1.2 Comitetul subliniază încă o dată faptul că acest instrument al democrației participative are nevoie de o definiție clară și de stabilirea unor modalități concrete de funcționare. De exemplu, trebuie stabilite criteriile de reprezentativitate pe care trebuie să le îndeplinească asociațiile menționate la acest articol pentru a putea participa la dialog. În ceea ce privește chestiunea reprezentativității actorilor societății civile organizate, Comitetul a arătat deja<sup>(7)</sup> cât de importantă este diferențierea dintre reprezentativitatea cantitativă (reprezentarea legitimă a majorității celor vizați) și cea calitativă (dovada expertizei relevante). Comitetul este de părere că asociațiile implicate trebuie să fie reprezentate atât cantitativ, cât și calitativ.

(3) COM (2009) 622 final, din 11.11.2009.

(4) Avizul privind societatea civilă organizată și guvernarea europeană – contribuția Comitetului la elaborarea Cărții albe, din 25.4.2001, JO C 193 din 10.7.2001.

(5) Avizul privind reprezentativitatea organizațiilor societății civile europene în cadrul dialogului civil, din 14.2.2006, JO C 88 din 11.4.2006.

(6) Aviz exploratoriu privind un nou program european de acțiune socială, din 9.7.2008, JO C 27 din 3.2.2009 (punctele 7.6 și 7.7).

(7) A se vedea nota de subsol nr. 5.

4.1.3 În continuare va fi necesar ca legiuitorul să precizeze mai clar care sunt măsurile concrete pe care trebuie să le adopte, pentru a îndeplini statutul de „mijloace corespunzătoare” [a se vedea articolul 11 alineatul (1) din TUE].

4.1.4 În acest context, Comitetul consideră că este important să se facă distincția între dialogul civil european și dialogul social european și atrage atenția asupra unei posibile confuzii în ceea ce privește acești termeni. Dialogul social european reprezintă desigur și un element esențial al participării calificate, însă face obiectul unor reglementări speciale în ceea ce privește conținutul, participarea, procedurile și efectele. Ancorarea legislativă a acestuia în tratat reflectă însemnătatea acestui tip de dialog.

## 4.2 Dialogul civil vertical

**Articolul 11 alineatul (2) din TUE: „Instituțiile Uniunii mențin un dialog deschis, transparent și constant cu asociațiile reprezentative și cu societatea civilă.”**

4.2.1 Prin acest alineat se ia în considerare dialogul civil vertical și se obligă instituțiile Uniunii Europene să întrețină constant acest tip de dialog. Comitetul a emis deja avize<sup>(8)</sup> privind și această formă a dialogului civil și solicită și pe această cale Comisiei să stabilească mai exact atât detaliile legate de conținut, cât și cele legate de procedurile juridice.

4.2.2 Deja cu ceva timp în urmă, Parlamentul European, în anticiparea acestor prevederi din tratat, a înființat așa-numitul forum „Agora” și a creat astfel un instrument pentru dialogul civil vertical.

4.2.3 Deoarece articolul 11 alineatul (2) din TUE obligă toate instituțiile să poarte un dialog cu societatea civilă, Comitetul solicită tuturor celorlalte instituții, în special însă Consiliului, să își clarifice, cât mai curând, propriile intenții în ceea ce privește punerea în aplicare a acestui articol din tratat.

4.2.4 Comitetul pune la dispoziția tuturor instituțiilor Uniunii rețelele și infrastructura de care dispune pentru instituirea, respectiv, sprijinirea în mod constructiv a acestui dialog civil vertical cu societatea civilă organizată.

## 4.3 Consultările Comisiei Europene

**Articolul 11 alineatul (3) din TUE: „În vederea asigurării coerenței și a transparenței acțiunilor Uniunii, Comisia Europeană procedează la ample consultări ale părților interesate.”**

4.3.1 Această prevedere așază practica consultărilor Comisiei, și până acum larg exercitată, în contextul pilonului participativ

<sup>(8)</sup> Avizul privind Comisia și organizațiile neguvernamentale: consolidarea parteneriatului din 13.7.2000, JO C 268 din 19.9.2000, precum și Avizul privind rolul și contribuția societății civile organizate la construirea Europei din 24.9.1999, JO C 329 17.11.1999.

consolidat al modelului democrației europene, consolidat în prezent. Comitetul reamintește<sup>(9)</sup> <sup>(10)</sup> faptul că această practică a consultărilor reprezintă în fond un element esențial al conceptului de „guvernare europeană”<sup>(11)</sup> lansat în 2001 de Comisie și, ca o măsură top-down, facilitează numai o capacitate de acțiune indirectă a societății civile. Acesta subliniază încă o dată faptul că trebuie făcută distincția între „consultare”, ca inițiativă a autorităților și „participare”, ca drept cetățenesc. Aspectul implicării active a societății civile organizate într-un proces de jos în sus („bottom-up”) rămâne neatins de această măsură.

4.3.2 În cadrul mandatului său, Comitetul este dispus să sprijine Comisia Europeană atunci când aceasta dorește să organizeze consultări dincolo de cadrulul online utilizat de regulă, de exemplu, prin organizarea unor audieri comune pe teme specifice sau prin organizarea unor consultări deschise în cadrul forumurilor părților interesate sau după metoda „open space”.

4.3.3 Consultarea în sine nu reprezintă totuși un dialog, în adevăratul sens al cuvântului, cu societatea civilă organizată. Prin urmare, Comitetul solicită Comisiei să revizuiască și să structureze practica de până acum a consultărilor. Pe de o parte, timpul acordat consultărilor trebuie să fie corespunzător, astfel încât societatea civilă organizată și cetățenii să aibă într-adevăr timp să-și elaboreze răspunsurile, și să nu aibă loc doar consultări de formă. Pe de altă parte, procesul de evaluare trebuie să fie mai transparent. Comisia ar trebui să fie obligată să răspundă la toate propunerile înaintate și să își expună motivele pentru care propunerea respectivă a fost preluată sau respinsă, pentru a intra astfel într-un dialog veritabil. Comisia ar trebui să discute intens aceste îmbunătățiri, dar și altele, cu societatea civilă organizată.

## 4.4 Inițiativa cetățenească europeană

**Articolul 11 alineatul (4) din TUE: „La inițiativa a cel puțin un milion de cetățeni ai Uniunii, resortisanți ai unui număr semnificativ de state membre, Comisia Europeană poate fi invitată să prezinte, în limitele atribuțiilor sale, o propunere corespunzătoare în materii în care acești cetățeni consideră că este necesar un act juridic al Uniunii, în vederea aplicării tratatelor.”**

4.4.1 Comitetul împărtășește părerea că această nouă inițiativă cetățenească are pentru integrarea europeană o importanță ce depășește cu mult dimensiunea juridică și că trebuie apreciată ca fiind primul element al democrației directe de la nivel transnațional, conform formulării prevederii, însă aceasta se referă numai la cetățenii Uniunii. Comitetul și-ar exprima satisfacția dacă, la revizuirea tratatului, ar fi incluși și cetățenii statelor terțe cu reședința permanentă pe teritoriul Uniunii.

<sup>(9)</sup> Avizul privind societatea civilă organizată și guvernarea europeană – contribuția Comitetului la elaborarea Cărții albe din 25.4.2001, JO C 193 din 10.7.2001.

<sup>(10)</sup> Avizul pe tema „Guvernarea europeană – o Carte albă” din 20.4.2002, JO C 125 din 27.5.2002.

<sup>(11)</sup> COM (2001) 428 final din 25.7.2001.

4.4.2 Trebuie, însă, subliniat faptul că noua inițiativă cetățenească europeană nu reprezintă o „inițiativă populară” care, așa cum este prevăzută în multe state membre, declanșează un referendum obligatoriu, ci este o „inițiativă de agendă”, care poate solicita Comisiei o acțiune legislativă. Este un instrument al minorității, care oferă doar posibilitatea de a participa la stabilirea agendei politice. Dreptul de inițiativă legislativă rămâne al Comisiei, iar eventualul proces legislativ care urmează decurge în conformitate cu procedurile prevăzute.

4.4.3 Acest instrument necesită desigur anumite reguli și standarde. Dar, având în vedere că instrumentele democrației directe la nivel european trebuie mai întâi create, ar trebui să se asigure un cadru pentru evoluția pozitivă a inițiativei cetățenești europene. Regulamentul privind punerea în aplicare a articolului 11 alineatul (4) din TUE ar trebui să stabilească standarde minime și de calificare cât mai scăzute, iar în domeniile în care lipsesc valorile de referință la nivel comunitar, să se lase loc pentru judecare și interpretare, deoarece inițiativa cetățenească europeană poate avea ca rezultat numai preluarea unei anumite teme în planul de acțiune al Comisiei.

4.4.4 Cu toate acestea, Comitetul nu împărtășește în niciun caz punctul de vedere al Parlamentului European <sup>(12)</sup> conform căruia „sarcina politică a Parlamentului [este] să monitorizeze procesul unei inițiative cetățenești” și se opune controlului exercitat de către legiuitor asupra unui proces aflat în fază prelegislativă. O asemenea „monitorizare” ar contraveni principiului separării puterilor; de aceea, Comitetul îndeamnă să se instituie un „organism consultativ” independent respectiv un „helpdesk” care să îi poată asista pe inițiatori la pregătirea și lansarea unei inițiative cetățenești europene, astfel încât conflictele evidente în ceea ce privește prevederile de admitere și derulare să poată fi în general evitate, dacă nu chiar excluse.

4.4.5 Pe bună dreptate, în cadrul aceluiași raport, Parlamentul atrage atenția asupra necesității de a se face distincție între petiții, care trebuie adresate Parlamentului, și inițiative cetățenești, care trebuie adresate Comisiei sub formă de solicitare. În acest sens, procedurile și cerințele pentru cele două instrumente participative *de jos în sus* trebuie conturate în mod distinct.

4.4.6 În calitate de instrument al democrației directe, inițiativa cetățenească europeană reprezintă, de asemenea, un mijloc eficient pentru declanșarea unor procese deliberative transnaționale. Cetățenii, care în momentul de față nu sunt interesați de o „Europă politică”, pot participa în prezent cu inițiative și obiective concrete. Cu cât vor fi invitați și încurajați mai mult să participe la inițiativă, fără obstacole administrative inutile și prohibitive, cu atât mai repede vor înceta să se considere spectatori ai unor decizii greu de înțeles și vor trece de la statutul de obiect al cel de subiect al societății civile europene. Un asemenea proces, pornit pas cu pas, care promovează confruntarea cu problemele relevante la nivel european, are în mod automat drept consecință formarea unei conștiințe europene și a unei opinii publice europene.

4.4.7 Din punctul de vedere al conținutului, trebuie evidențiat faptul că, bineînțeles, că o inițiativă cetățenească europeană nu trebuie să contravină tratatului sau Cartei europene a drepturilor fundamentale. Totuși, ca și în cazul procesului indirect/parlamentar, și în cadrul procesului direct/cetățenesc de formare a opiniei, se poate întâmpla ca grupări extremiste să se folosească de mijloacele existente de formare a opiniei și să facă (ab)uz de acestea în scopuri proprii. Aceasta reprezintă marea provocare fundamentală a fiecărei democrații, dar, în același timp, și cel mai mare avantaj față de sistemele nedemocratice. O democrație reprezentativă modernă, susținută atât de pilonii indirecti, cât și de cei direcți, trebuie să fie capabilă să discute și probleme incomode, chiar extremiste, într-un mod deschis și transparent.

#### 4.5 Cartea verde a Comisiei Europene privind inițiativa cetățenească europeană

4.5.1 Cu toate că nu a fost direct implicat în consultările care s-au încheiat, Comitetul dorește ca, înaintea dezbaterilor pe tema propunerii de regulament din Parlament și Consiliu, să aducă o contribuție competentă la formarea unei opinii și se pronunță în cele ce urmează asupra problemelor ridicate în Cartea verde.

#### 4.6 Numărul minim de state din care trebuie să provină cetățenii

4.6.1 Comitetul împărtășește opinia Comisiei conform căreia pragul ar trebui să se stabilească pe baza unor criterii obiective. Comitetul nu împărtășește însă opinia Comisiei conform căreia numai o treime din statele membre (deci 9 state) asigură reprezentativitatea pentru un interes al Uniunii, și nu este de acord nici cu anumite organizații pentru care doar 4 state membre întrunesc această condiție semnificativă.

4.6.2 Comitetul este mai degrabă în asentimentul Parlamentului European, care consideră că un sfert din statele membre (deci 7 state în prezent) reprezintă un prag potrivit. Această valoare se bazează pe articolul 76 din TFUE, care conține prevederile legale privind cooperarea administrativă din cadrul cooperării polițienești și judiciare sau în materie penală, la inițiativa unui sfert din statele membre. Comitetul consideră că aceasta reprezintă referința adecvată pentru asigurarea unei dimensiuni europene calificate a inițiativelor cetățenești.

#### 4.7 Numărul minim de semnatori pentru fiecare stat membru

4.7.1 Având în vedere că Tratatul de la Lisabona se referă numai la „un număr semnificativ de state membre”, ar exista și opțiunea de a nu specifica un număr minim de participanți pentru fiecare țară. Luând în considerare însă repetatele referiri din tratat la necesitatea unei majorități duble, Comitetul împărtășește părerea Comisiei, potrivit căreia renunțarea la un număr minim de participanți pentru fiecare stat membru ar fi în contradicție cu spiritul tratatului.

<sup>(12)</sup> Rezoluția Parlamentului European din 7.5.2009, raportor: dna Sylvia-Yvonne KAUFMANN (T6-0389/2009).



4.7.2 În locul stabilirii unei cifre rigide de 0,2 % pentru fiecare stat membru, Comitetul propune un sistem flexibil, care ar putea crea un echilibru util între state. Astfel, ar putea fi solicitată o valoare minimă absolută de 0,08 % <sup>(13)</sup> pentru a fi luate în considerare semnăturile dintr-un stat membru. Bineînțeles, o inițiativă cetățenească trebuie să primească în total un milion de semnături. Din combinarea acestor două criterii rezultă un echilibru automat, care respectă și cerințele tratatului în ceea ce privește reprezentativitatea și interesul real, împărțit la nivelul întregii Europe.

4.7.3 Comitetul consideră că o astfel de reglementare flexibilă care să faciliteze punerea în aplicare este justificată, și pentru că inițiativa cetățenească europeană, în ultimă instanță, nu are ca rezultat un act legislativ obligatoriu, ci reprezintă doar o „solicitare” adresată Comisiei.

#### 4.8 Criteriile pentru semnarea unei inițiative cetățenești

4.8.1 Comitetul împărtășește opinia Comisiei conform căreia, în interesul evitării unor sarcini administrative inutile, condiția generală de participare ar trebui să fie dreptul la vot la alegerile pentru Parlamentul European în țara de reședință a participantului. În ciuda simpatiei pentru ideea implicării tinerilor (de exemplu, prin diminuarea vârstei de vot la 16 ani), această excepție de la condițiile privind dreptul la vot pentru Parlamentul European ar îngreuna relativ mult procesul de verificare a semnăturilor, deoarece aproape toate statele ar trebui să țină o evidență dublă a celor cu drept de vot.

#### 4.9 Forma și redactarea inițiativei cetățenești

4.9.1 Și în acest domeniu, Comitetul consideră că nu sunt adecvate prevederi rigide în ceea ce privește forma; ar trebui să se aplice cerințele formale obligatorii pentru petițiile oficiale și ar trebui stabilite anumite cerințe minime (a se vedea punctul 4.13). Conținutul inițiativei și decizia pe care o vizează aceasta ar trebui să fie prezentate în mod concis și fără echivoc. Trebuie întotdeauna să reiasă clar ce anume susține cel care semnează o inițiativă cetățenească europeană.

#### 4.10 Cerințele pentru strângerea, verificarea și autentificarea semnăturilor

4.10.1 Nu există niciun motiv pentru care să nu se stabilească la nivel comunitar reguli respectiv standarde comune de procedură pentru strângerea, verificarea și autentificarea semnăturilor, care să difere de legislațiile naționale aferente, având în vedere că inițiativa cetățenească europeană reprezintă un (nou) instrument transnațional al democrației participative.

4.10.2 Ar trebui admise toate modalitățile de a strânge semnături în măsura în care permit verificarea identității: strângerea de semnături prin intermediul unui portal online ar trebui să fie în aceeași măsură posibilă ca și strângerea directă de semnături. Comitetul consideră că prevederi precum confirmarea autenticității semnăturilor de către autoritățile

naționale sau un notar reprezintă o sarcină nejustificată. Cu toate acestea, pe lângă verificarea identității, trebuie să existe certitudinea că susținătorii au semnat personal și nesiliți de nimeni. În acest scop, trebuie stabilite reguli speciale, mai ales în ceea ce privește strângerea de semnături online.

4.10.3 Numele, adresa, data nașterii, precum și adresa de e-mail de verificare sunt date suficiente pentru securitate și autentificare. Obiectivul trebuie să fie acela de a se asigura că nicio inițiativă care are la bază reglementările minime stabilite în regulament cu privire la strângerea semnăturilor să nu întâmpine în nicio țară a Uniunii sarcini suplimentare. În cazul europenilor care trăiesc în străinătate, la distribuirea voturilor, se va lua în considerare reședința participantului.

4.10.4 Verificarea semnăturilor ar trebui efectuată de către statele membre, neapărat prin intermediul verificării prin sondaj, așa cum se obișnuiește în anumite state membre.

#### 4.11 Intervalul de timp pentru strângerea de semnături

4.11.1 Experiențele inițiativelor cetățenești premergătoare Tratatului de la Lisabona au arătat că tocmai lansarea unei inițiative poate dura mult; de aceea, Comitetul consideră că intervalul de timp de un an propus de Comisie este prea scurt și pledează pentru 18 luni. Referitor la mențiunea de mai sus, privind faptul că, dincolo de obiectivul ei concret, inițiativa lansează un proces pentru crearea unei opinii publice europene autentice, Comitetul consideră că ar fi regretabil dacă s-ar pune sub semnul întrebării rezultatul pozitiv al unui astfel de proces, cu toate implicațiile lui juridice și sociale, din cauza unui interval de timp relativ scurt, de un an.

#### 4.12 Înregistrarea inițiativelor propuse

4.12.1 Comitetul împărtășește părerea Comisiei, conform căreia este sarcina inițiatorilor să clarifice ei înșiși, în prealabil, legalitatea și admisibilitatea inițiativei lor. Înregistrarea ar trebui să fie posibilă prin intermediul unei pagini web puse la dispoziție de Comisie, care să conțină și informații referitoare la conținut, astfel încât toți cetățenii să se poată informa cu privire la inițiativele aflate în derulare.

4.12.2 În acest context, Comitetul solicită Comisiei să pună la dispoziție, pe viitorul site internet pentru inițiativa cetățenească europeană, și un instrument online pentru strângerea de semnături. În plus, acest site internet ar putea fi utilizat ca forum pentru discuțiile pe marginea diferitelor inițiative, reprezentând astfel o parte a opiniei publice europene.

4.12.3 Cu toate acestea, Comitetul consideră că, în plus, autorilor inițiativelor cetățenești ar trebui să li se pună la dispoziție și un punct de informare care să ofere sfaturi atât în materie de proceduri, cât și în ceea ce privește conținutul. Prin urmare, Comitetul se oferă să funcționeze ca „helpdesk”.

<sup>(13)</sup> Acest procent se orientează după cerința minimă de 0,08 %, pentru prezentarea unei inițiative cetățenești în Italia.

4.12.4 S-ar putea lua în considerare eventual un sistem de cartonașe galbene/roșii cu ajutorul cărora autorii unei inițiative cetățenești să poată vedea din timp dacă, eventual, inițiativa lor nu este admisă, de exemplu, din cauza unor criterii formale, precum lipsa competenței Comisiei în respectivul domeniu sau o încălcare clară a drepturilor fundamentale.

#### 4.13 Cerințele pentru organizatori – transparență și finanțare

4.13.1 Comitetul consideră că inițiatorii unei inițiative ar trebui să pună la dispoziție următoarele informații:

- comitetul inițiator și reprezentanții acestuia în exterior;
- eventualii susținători;
- planul de finanțare;
- situația resurselor umane și a structurilor.

4.13.2 Comitetul nu poate accepta în niciun caz anunțul Comisiei că nu este prevăzută nicio formă de susținere și finanțare publică pentru inițiativele cetățenești și, în special, observația că numai în acest mod s-ar putea asigura independența unor astfel de inițiative. Comisia Europeană sprijină financiar structurile și activitățile multor organizații neguvernamentale eficiente și ar reieși astfel insinuarea inacceptabilă că acești actori ai societății civile finanțați de către Comisie ar fi, așadar, dependenți de aceasta. În plus, consecința logică a abordării Comisiei ar fi că numai organizațiile mari, cu susținători puternici din punct de vedere financiar, pot lua în considerare o inițiativă cetățenească europeană.

4.13.3 Prin urmare, Comitetul sugerează ca UE să pună la dispoziție sprijin financiar imediat ce a fost parcursă prima etapă, de exemplu, 50 000 de semnături din trei state membre, pentru a elimina campaniile lipsite de perspectivă și cele care nu sunt lansate în mod serios. Și aici ar putea juca un rol sistemul propus al cartonașelor roșii/galbene.

#### 4.14 Verificarea de către Comisie a inițiativelor cetățenești de succes

4.14.1 Comitetul consideră că intervalul de timp de 6 luni propus de Comisie este un termen maxim absolut și susține abordarea pe două niveluri (2 luni pentru verificarea criteriilor formale și 3 luni pentru a lua o decizie pe fond<sup>(14)</sup>) propusă de Parlamentul European în rezoluția sa. Comisia ar trebui să desfășoare acest proces de decizie intern cu cât mai multă transparență cu putință.

4.14.2 În urma depunerii unei inițiative cetățenești de succes, va trebui verificată definitiv admisibilitatea din punct de vedere juridic.

4.14.3 În faza evaluării politice de către Comisie, Comitetul va organiza audieri în cadrul cărora organizatorii să-și prezinte inițiativa în fața Comisiei, cu posibilitatea de a implica și Parla-

mentul și Președinția Consiliului. CESE ar putea completa acest proces, dacă este cazul, și prin elaborarea unui aviz exploratoriu sau a unui aviz din proprie inițiativă pe tema respectivă.

4.14.4 Acceptarea, preluarea parțială sau respingerea inițiativei de către Comisie trebuie justificată în detaliu și public în fața inițiatorilor. În cazul respingerii, Comisia trebuie să emită o decizie formală, cu posibilitatea ca aceasta să fie atacată la CEJ.

#### 4.15 Inițiative pe aceeași temă

4.15.1 Comitetul este de părere că va rămâne la latitudinea inițiatorilor să lanseze totuși o inițiativă pe o temă similară sau nu. Trebuie reamintit încă o dată faptul că noua inițiativă cetățenească europeană reprezintă o „inițiativă de agendă”. De aceea, Comitetul nu consideră că este cazul să se mai adauge interdicții sau obstacole la acest punct.

#### 4.16 Observații complementare

4.16.1 Comitetul este de părere că Comisia ar trebui să preia, în numele organizatorilor unei inițiative cetățenești care a găsit deja 50 000 de susținători din trei state membre, traducerea textului în toate limbile oficiale.

### 5. Observații finale

5.1 Prevederile Tratatului privind Uniunea Europeană (TUE) referitoare la principiile democratice ale Uniunii, în special articolul 11, reprezintă, în opinia Comitetului, o etapă esențială în înfăptuirea unei Europe tangibile a cetățenilor, utilă din punct de vedere practic și care poate fi modelată. Cu toate acestea, este necesară stabilirea unui caracter mai puternic de obligativitate a diferitelor procese democratice și dotarea acestora cu structurile necesare.

5.2 Astfel, Comitetul solicită Comisiei să elaboreze, după Cartea verde pe tema inițiativei cetățenești europene, și o Carte verde pe tema dialogului civil, care să conțină prevederi concrete privind punerea în aplicare a alineatelor (1) și (2) de la articolul 11, pentru a reflecta asupra practicilor existente, a defini mai exact și evalua procedurile și principiile și pentru a aduce îmbunătățiri, împreună cu societatea civilă organizată, mai ales pentru crearea unor structuri clare. Și în acest context, Comitetul își reiterează disponibilitatea de a coopera în limitele prerogativelor sale.

5.3 În continuare, solicită celorlalte organe să prezinte, la rândul lor, modul în care văd punerea în aplicare a noilor prevederi din tratat.

5.4 Articolul 11 alineatul (4) din TUE ne conduce pe tărâmurile ale democrației neexplorate încă, chiar și la nivel mondial. Cetățenii din mai multe state dobândesc, împreună, pentru prima dată în istoria democrației, un drept participativ transnațional.

<sup>(14)</sup> Aceasta ar trebui să se desfășoare analog cu procedura privind inițiativele Parlamentului European conform art. 225 din TFUE. A se vedea rezoluția Parlamentului European privind un acord-cadru revizuit între Parlamentul European și Comisie pentru următorul mandat din 9.2.2010 [P7\_TA(2010)0009].

5.5 Acest nou drept civil democratic ascunde un potențial imens. Are ca obiectiv consolidarea democrației participative în Europa și, în mod direct, consolidează elementul participativ al modelului democrației europene. Acesta poate contribui indirect la procesul de integrare europeană, la consolidarea acestuia, la formarea opiniei publice europene și la o identificare mai puternică a cetățenilor cu UE. Mai ales în ceea ce privește mărimea și diversitatea Europei, trebuie să se garanteze că toți cetățenii, chiar și cei care nu dispun de multe mijloace sau nu fac parte din organizații consacrate mari, au acces la toate instrumentele democratice. Exercițarea drepturilor democratice nu trebuie să fie legată de deținerea unor resurse financiare importante.

5.6 Comitetul, al cărui rol de organ consultativ pentru sprijinirea Parlamentului European, a Consiliului și a Comisiei a fost confirmat în Tratatul de la Lisabona, va continua să își îndeplinească sarcinile principale ca și până acum și va emite avize în cadrul responsabilităților ce-i revin prin tratat. Asumându-și rolul de mediator, Comitetul se va dovedi un element-pivot și mai important decât până acum, al unei infrastructuri democratice cuprinzătoare de la nivel european.

5.7 În încercarea de a sprijini prin activitatea sa cât mai bine instituțiile mai sus menționate și de a-și îmbunătăți modalitatea de lucru, în cadrul inițiativei cetățenești europene, Comitetul mai propune următoarele:

- elaborarea unui aviz privind o inițiativă cetățenească acceptată formal de către Comisie, în perioada de evaluare;
- eventuala elaborare a unui aviz pentru sprijinirea unei inițiative cetățenești în curs;
- organizarea unor audieri privind inițiativele încununate de succes (organizatori, Comisie, Parlament, Consiliu);
- înființarea unui „info-helpdesk” (ca punct de informare pentru cetățeni, pe probleme de procedură etc.);
- informații suplimentare (editarea unui ghid privind democrația participativă, conferințe pe tema punerii în aplicare etc.).

Bruxelles, 17 martie 2010

*Președintele*  
*Comitetului Economic și Social European*  
Mario SEPI

---

## III

(Acte pregătitoare)

## COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN

### A 461-A SESIUNE PLENARĂ DIN 17 ȘI 18 MARTIE 2010

**Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de regulament al Consiliului de instituire a unui plan pe termen lung pentru stocul de merluciu din regiunile nordice și pentru activitățile de pescuit care îl exploatează**

COM(2009) 122 final — 2009/0039 (CNS) (\*)

(2010/C 354/11)

În conformitate cu articolul 43 din TFUE, fostul articol 37 din TCE, Consiliul, la 18 ianuarie 2010, și Parlamentul European, la 5 martie 2010, au hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

*Propunerea de regulament al Consiliului de instituire a unui plan pe termen lung pentru stocul de merluciu din regiunile nordice și pentru activitățile de pescuit care îl exploatează*

COM(2009) 122 final — 2009/0039 (CNS) (\*).

Întrucât, în opinia sa, conținutul propunerii este pe deplin satisfăcător și nu face obiectul niciunei observații din partea sa, în cea de-a 461-a sesiune plenară din 17 și 18 martie 2010 (ședința din 17 martie 2010), Comitetul a hotărât în unanimitate să emită un aviz favorabil cu privire la textul propus.

Bruxelles, 17 martie 2010

Președintele  
Comitetului Economic și Social European  
Mario SEPI

---

(\*) A se citi COD.

**Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de regulament al Consiliului de stabilire a unui sistem de control și executare aplicabil în zona reglementată de Convenția privind viitoarea cooperare multilaterală pentru pescuit în Atlanticul de Nord-Est**

COM(2009) 151 final — 2009/0051 (CNS) (\*)

(2010/C 354/12)

În conformitate cu articolul 43 din TFUE, fostul articol 37 din TCE, Consiliul, la 18 ianuarie 2010, și Parlamentul European, la 5 martie 2010, au hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

*Propunerea de regulament al Consiliului de stabilire a unui sistem de control și executare aplicabil în zona reglementată de Convenția privind viitoarea cooperare multilaterală pentru pescuit în Atlanticul de Nord-Est*

COM(2009) 151 final — 2009/0051 (CNS) (\*).

Întrucât, în opinia sa, conținutul propunerii este pe deplin satisfăcător și nu face obiectul niciunei observații din partea sa, în cea de-a 461-a sesiune plenară din 17 și 18 martie 2010 (ședința din 17 martie 2010), Comitetul a hotărât în unanimitate să emită un aviz favorabil cu privire la textul propus.

Bruxelles, 17 martie 2010

*Președintele*  
*Comitetului Economic și Social European*  
Mario SEPI

---

(\*) A se citi (COD).

**Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de regulament al Consiliului de instituire a unui plan multianual pentru stocul vestic de stavrid negru de Atlantic și pentru unitățile piscicole care îl exploatează**

COM(2009) 189 final – 2009/0057 (CNS) (\*)

(2010/C 354/13)

În conformitate cu articolul 43 din TFUE (fostul articol 37 din TCE), Consiliul, la 18 ianuarie 2010, și Parlamentul European, la 5 martie 2010, au hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

*Propunerea de regulament al Consiliului de instituire a unui plan multianual pentru stocul vestic de stavrid negru de Atlantic și pentru unitățile piscicole care îl exploatează*

COM(2009) 189 final – 2009/0057 (CNS) (\*).

Întrucât, în opinia sa, conținutul propunerii este pe deplin satisfăcător și nu face obiectul niciunei observații din partea sa, în cea de-a 461-a sesiune plenară, care a avut loc la 17 și 18 martie 2010 (ședința din 17 martie 2010), Comitetul a hotărât în unanimitate să emită un aviz favorabil cu privire la textul propus.

Bruxelles, 17 martie 2010

Președintele  
Comitetului Economic și Social European  
Mario SEPI

---

(\*) A se citi (COD).

**Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de regulament al Consiliului de instituire a unui plan pe termen lung pentru stocul de hamsii din Golful Biscaia și pentru pescăriile care îl exploatează**

COM(2009) 399 final — 2009/0112 (CNS) (\*)

(2010/C 354/14)

În conformitate cu articolul 43 din TFUE (fostul articol 37 din TCE), Consiliul, la 19 ianuarie 2010, și Parlamentul European, la 5 martie 2010, au hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

*Propunerea de regulament al Consiliului de instituire a unui plan pe termen lung pentru stocul de hamsii din Golful Biscaia și pentru pescăriile care îl exploatează*

COM(2009) 399 final — 2009/0112 (CNS) (\*).

Întrucât, în opinia sa, conținutul propunerii este pe deplin satisfăcător și nu face obiectul niciunei observații din partea sa, în cea de-a 461-a sesiune plenară, care a avut loc la 17 și 18 martie 2010 (ședința din 17 martie 2010), Comitetul a hotărât în unanimitate să emită un aviz favorabil cu privire la textul propus.

Bruxelles, 17 martie 2010

*Președintele*  
*Comitetului Economic și Social European*  
Mario SEPI

---

(\*) A se citi (COD).

**Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de regulament al Consiliului de stabilire a unui program de documentare a capturilor de ton roșu (*Thunnus thynnus*) și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1984/2003**

COM(2009) 406 final — 2009/0116 (CNS) (\*)

(2010/C 354/15)

Consiliul și Parlamentul European, la 19 ianuarie 2010, respectiv la 5 martie 2010, în conformitate cu articolul 43 din TFUE, fostul articol 37 din TCE, au hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

*Propunerea de regulament al Consiliului de stabilire a unui program de documentare a capturilor de ton roșu (*Thunnus thynnus*) și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1984/2003*

COM(2009) 406 final — 2009/0116 (CNS) (\*).

Întrucât, în opinia sa, conținutul propunerii este pe deplin satisfăcător și nu face obiectul niciunei observații din partea sa, în cea de-a 461-a sesiune plenară din 17 și 18 martie 2010 (ședința din 17 martie 2010), Comitetul a hotărât în unanimitate să emită un aviz favorabil cu privire la textul propus.

Bruxelles, 17 martie 2010

Președintele  
Comitetului Economic și Social European  
Mario SEPI

---

(\*) A se citi (COD).



**Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de regulament al Consiliului privind unele dispoziții referitoare la pescuitul în zona Acordului CGPM (Comisia Generală pentru Pescuit în Marea Mediterană)**

COM(2009) 477 final – 2009/0129 (CNS) (\*)

(2010/C 354/16)

Consiliul și Parlamentul European, la 19 ianuarie 2010, respectiv la 5 martie 2010, în conformitate cu articolul 43 din TFUE, fostul articol 37 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, au hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

„Propunerea de regulament al Consiliului privind unele dispoziții referitoare la pescuitul în zona Acordului CGPM (Comisia Generală pentru Pescuit în Marea Mediterană)”

COM(2009) 477 final – 2009/0129 (CNS) (\*).

Întrucât, în opinia sa, conținutul propunerii este satisfăcător și nu face obiectul niciunei observații din partea sa, în cea de-a 461-a sesiune plenară din 17 și 18 martie 2010 (ședința din 17 martie 2010), Comitetul a hotărât în unanimitate să emită un aviz favorabil cu privire la textul propus.

Bruxelles, 17 martie 2010

Președintele  
Comitetului Economic și Social European  
Mario SEPI

---

(\*) Acronimul se va citi „COD”.

**Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de regulament al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 247/2006 privind măsurile specifice din domeniul agriculturii în favoarea regiunilor ultraperiferice ale Uniunii**

COM(2009) 510 final – 2009/0138 (CNS) (\*)

(2010/C 354/17)

La 19 februarie 2010, în conformitate cu articolul 43 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), fostul articol 37 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, Consiliul și Parlamentul European au hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

„Propunerea de regulament al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 247/2006 privind măsurile specifice din domeniul agriculturii în favoarea regiunilor ultraperiferice ale Uniunii.”

COM(2009) 510 final – 2009/0138 (CNS) (\*)

Întrucât, în opinia sa, conținutul propunerii este pe deplin satisfăcător, iar acesta a făcut deja obiectul avizelor sale CES 771/2008 și CESE 255/2010, adoptate la 22 aprilie 2008 (\*\*), și, respectiv, 17 februarie 2010 (\*\*\*), în cea de-a 461-a sesiune plenară din 17 și 18 martie 2010 (ședința din 17 martie), Comitetul a hotărât în unanimitate să emită un aviz favorabil cu privire la textul propus și să facă trimitere la poziția pe care a susținut-o în documentele menționate anterior.

Bruxelles, 17 martie 2010

Președintele  
Comitetului Economic și Social European  
Mario SEPI

(\*) Acronimul trebuie citit COD.

(\*\*) Avizul CESE privind strategia pentru regiunile ultraperiferice: realizări și perspective – JO C 211, 19.8.2008, p. 72.

(\*\*\*) Avizul CESE privind influența acordurilor economice de parteneriat asupra regiunilor ultraperiferice (zona Caraibilor)– JO C ... P. ....

**Avizul Comitetului Economic și Social European privind Comunicarea Comisiei „Viitorul cadru legislativ în domeniul concurenței aplicabil sectorului autovehiculelor”**

COM(2009) 388 final

(2010/C 354/18)

Raportor: **dl Bernardo HERNÁNDEZ BATALER**

La 22 iulie 2009, în conformitate cu articolul 262 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, Comisia a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

„Comunicarea Comisiei «Viitorul cadru legislativ în domeniul concurenței aplicabil sectorului autovehiculelor»”

COM(2009) 388 final.

Secțiunea pentru piața unică, producție și consum, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 2 martie 2010.

În cea de-a 461-a sesiune plenară, care a avut loc la 17 și 18 martie 2010 (ședința din 18 martie 2010), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 84 de voturi pentru, 5 voturi împotriva și 7 abțineri.

## 1. Concluzii

1.1 CESE este de acord cu diagnosticul pus de Comisie privind sectorul în cauză și domeniile în care concurența ar trebui să fie mai mare. Analizând opțiunile prezentate de Comisie, CESE preferă adoptarea unor dispoziții sectoriale, sub forma unor orientări care să însoțească exceptarea generală pe categorii. De aceea, CESE salută propunerea de regulament și propunerea de orientări suplimentare. Cu toate acestea, Comitetul insistă asupra faptului că acestea ar trebui citite împreună și în relație de subordonare cu orientările generale privind restricțiile verticale, care nu au fost prezentate încă, ceea ce îngreunează o interpretare autonomă.

1.2 CESE este de acord cu Comisia în ceea ce privește necesitatea definirii unui cadru juridic care să aibă un impact general pozitiv asupra bunăstării consumatorilor, sporind protecția acestora. Comitetul reiterează orientările formulate deja în avizele sale anterioare privind concurența <sup>(1)</sup>.

1.3 Cu toate acestea, în acest caz se dovedește necesară instaurarea unui regim tranzitoriu de doi ani pentru concesionari, care sunt, în marea lor majoritate, întreprinderi mici și mijlocii și care vor necesita, din motive de siguranță juridică și în temeiul principiului așteptărilor legitime și al proporționalității, o perioadă de timp rezonabilă pentru a putea amortiza investițiile efectuate, pentru a se adapta mai bine la evoluția tehnologică a pieței și pentru a contribui la îmbunătățirea siguranței rutiere.

1.4 De asemenea, CESE speră că noul cadru juridic va conferi siguranță juridică tuturor operatorilor, nu va crea noi obstacole pentru întreprinderi, se va inspira din principiile „Small Business

Act” și va urmări aceleași obiective în materie de concurență ca actualul Regulament (CE) nr. 1400/2002.

1.5 CESE consideră că liniile directe suplimentare nu ar trebui să prevadă nicio limită pentru acordurile privind impunerea unei mărci unice, ceea ce ar fi mai conform cu noul Regulament de exceptare.

1.6 Acordurile referitoare la vehiculele comerciale s-ar putea reglementa prin Regulamentul general de exceptare pe categorii pentru restricțiile verticale în ceea ce privește piața serviciilor postvânzare.

## 2. Introducere

2.1 Regulamentul (CE) nr. 1400/2002 al Comisiei, din 31 iulie 2002, privind aplicarea articolului 81 alineatul (3) din tratat categoriilor de acorduri verticale și practici concertate în sectorul autovehiculelor <sup>(2)</sup> prevede reguli mai stricte decât cele stabilite de Regulamentul (CE) nr. 2790/1999 al Comisiei, din 22 decembrie 1999, privind aplicarea articolului 81 alineatul (3) din tratat anumitor categorii de acorduri verticale și practici concertate <sup>(3)</sup>.

2.2 Regulamentul (CE) nr. 1400/2002 al Comisiei se axează în special asupra acelor practici și comportamente care implică o limitare importantă a concurenței și întocmește o listă de restricții în temeiul cărora acest regulament nu se poate aplica unui acord în termeni absoluți („restricții necondiționate”) și o altă listă care conține restricții interzise, dar care nu împiedică aplicarea exceptării prevăzute de acest regulament la restul acordului („condiții specifice”).

<sup>(1)</sup> JO C 228, 22.9.2009, p. 47 și JO C 175, 28.7.2009, p. 20.

<sup>(2)</sup> JO L 203, 1.8.2002, p. 30.

<sup>(3)</sup> JO L 336, 29.12.1999, p. 21.

2.3 Principalele prevederi ale acestui Regulament nr. 1400/2002 al Comisiei sunt următoarele:

- domeniul său de aplicare nu se limitează la autoturisme, ci include și alte tipuri de vehicule, cum ar fi autobuzele sau camioanele;
- fiecare fabricant are obligația de a alege între un sistem de distribuție selectivă și un sistem de distribuție exclusivă, considerându-se, în același timp, că două tipuri distincte de sisteme de distribuție pot face obiectul unei excepții:
  - *sistemul exclusiv*, cu condiția ca fabricantul să îi atribuie fiecărui concesionar sau reparator un teritoriu de vânzări exclusiv (sau un grup de clienți exclusiv). În interiorul acestui teritoriu, nu poate fi desemnat niciun alt concesionar. Acestor concesionari li se pot impune, de asemenea, anumite niveluri minime de calitate. Prin favorizarea vânzărilor pasive pe teritoriul exclusiv și, în special, a vânzărilor către distribuitori din afara rețelei, se consolidează concurența;
  - *sistemul selectiv*, cu condiția ca furnizorul să se angajeze să vândă bunurile sau serviciile contractuale, fie direct, fie indirect, doar anumitor concesionari sau reparatori selecționați pe baza unor criterii specifice. Un sistem de distribuție selectivă se poate baza pe criterii cantitative sau pe criterii calitative, sau pe ambele tipuri de criterii.
- nu se pot cumula în același contract clauze de distribuție selectivă și de distribuție exclusivă. În mod concret, așa-numita „clauză privind locul de stabilire” nu este autorizată în cadrul unui sistem de distribuție selectivă, în timp ce aceasta poate fi impusă concesionarilor în cadrul unui sistem de distribuție exclusivă;
- la articolul 8 alineatul (1), regulamentul face distincție între trei piețe de produse diferite:
  - pentru distribuția de autovehicule noi, cota de piață se calculează pe baza volumului de bunuri din contract sau de bunuri corespondente vândute de furnizor, împreună cu orice alte bunuri vândute de furnizor care sunt considerate ca fiind interschimbabile sau substituibile de către cumpărător, având în vedere caracteristicile, prețurile și utilizarea căreia acestea îi sunt destinate;
  - pentru distribuția de piese de schimb, cota de piață se calculează pe baza valorii bunurilor din contract și a altor bunuri vândute de furnizor, împreună cu orice alte bunuri vândute de furnizor considerate ca fiind interschimbabile sau substituibile de către cumpărător, având în vedere caracteristicile, prețurile și utilizarea căreia acestea îi sunt destinate;
  - pentru prestarea de servicii de reparație și întreținere, pe baza valorii serviciilor din contract vândute de membrii rețelei de distribuție a furnizorului, împreună cu orice alte servicii vândute de acești membri, considerate ca fiind interschimbabile sau

substituibile de către cumpărător, având în vedere caracteristicile, prețurile și utilizarea căreia acestea îi sunt destinate.

- Dincolo de limitele privind cotele de piață, la articolul 6 alineatul (1) litera c), Regulamentul consideră incompatibile situațiile în care „prețurile sau condițiile de livrare pentru bunurile din contract sau pentru bunurile corespondente diferă substanțial între piețele geografice”. În aceste cazuri, Comisia ar putea merge până la a revoca exceptarea prevăzută în regulamentul.
- Comisia a încercat să lupte împotriva obstacolelor în calea comerțului paralel, iar Regulamentul (CE) nr. 1400/2002 consideră că limitele impuse de furnizori asupra vânzărilor realizate de către distribuitorii lor către orice utilizator final din alt stat membru (spre exemplu, luându-se măsuri astfel încât prețul de cumpărare și remunerația concesionarului să depindă de destinația vehiculelor sau de locul de reședință al utilizatorilor finali) constituie o restricție indirectă aplicată vânzărilor. Mai mult, nu mai sunt autorizate obiectivele de vânzare și atribuirea de produse sau sisteme de bonificații pe baza unui teritoriu care ar fi mai redus decât piața comună.

2.4 Cadrul juridic al sectorului autovehiculelor a evoluat în ultimii ani iar adoptarea Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului, din 20 iunie 2007, privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor<sup>(4)</sup>, ale cărui dispoziții voluntare au devenit obligatorii începând cu luna septembrie 2009<sup>(5)</sup>, este deosebit de semnificativă în acest sens. Cu toate acestea, timp de câțiva ani, parcul de automobile va include un număr mare de vehicule care nu intră în domeniul de aplicare al acestui regulament și care vor constitui o piață semnificativă pentru reparații independente.

2.4.1 În ceea ce privește concurența pe piața pieselor de schimb pentru autovehicule, pe baza drepturilor de proprietate industrială al căror titular este fabricantul, utilizarea generalizată a diferitelor acorduri de subcontractare cu furnizorii de echipamente originale („acorduri în materie de utilaje”) a însemnat ca anumite piese de schimb să rămână rezervate rețelelor constructorilor de autovehicule.

2.4.2 De aceea, Comisia a propus introducerea în propunerea sa de directivă revizuită privind desenele și modelele, pe care CESE a sprijinit-o, a unei „clauze privind reparațiile”, reiterând<sup>(6)</sup> că „monopolul conferit proprietarilor de desene sau modele nu privește decât configurația exterioară a unui produs, și nu produsul în sine” și că „în ceea ce privește piesele de schimb care intră în domeniul de aplicare al clauzei privind reparațiile, faptul de a le supune regimului de protecție a desenelor sau a modelelor ar însemna stabilirea unui monopol de produse pe piața secundară, ceea ce este în contradicție cu însăși natura protecției juridice a desenelor și modelelor”.

<sup>(4)</sup> JO L 171, 29.6.2007, p. 1.

<sup>(5)</sup> JO C 318, 23.12.2006, p. 62.

<sup>(6)</sup> A se vedea avizele CESE: JO C 388, 31.12.1994, p. 9, și JO C 286, 17.11.2005, p. 8.

2.5 În ceea ce privește sectorul autovehiculelor, în mod concret, CESE a adoptat un aviz privind „Piețele de componente și piețele din aval ale sectorului automobilelor” (7), în care semnaleză că actorii de pe aceste piețe sunt constructorii de automobile, furnizorii acestora și operatorii independenți sau autorizați din sectorul întreținerii, al pieselor de schimb și al accesoriilor, ca și din cel al producției, distribuției și comerțului cu amănuntul. Este vorba de o rețea de 834 700 de întreprinderi (în principal IMM-uri), cu o cifră totală de afaceri de 1 107 miliarde EUR și cu aproximativ 4,6 milioane de salariați.

### 3. Evoluția recentă a documentelor Comisiei

3.1 La 21 decembrie 2009, Comisia a adoptat

— „Proiectul de regulament (CE) nr. .../... al Comisiei privind aplicarea articolului 101 alineatul (3) din tratat categoriilor de acorduri verticale și practici concertate în sectorul autovehiculelor” și

— Proiectul de comunicare a Comisiei „Orientări suplimentare privind restricțiile verticale incluse în acordurile de comercializare și reparare a autovehiculelor.”

Comisia a lansat o consultare publică cu privire la acestea.

3.2 La 15 ianuarie 2010, comisarul însărcinat cu concurența a hotărât să transmită Comitetului Economic și Social European cele două texte menționate la punctul anterior, exprimându-și dorința de a afla punctul de vedere al Comitetului cu privire la aceste proiecte de acte legislative.

3.3 Prin urmare, în acest aviz privind documentul COM(2009) 388 final, raportorul analizează, în același timp, proiectele de acte legislative menționate la punctul 3.1.

### 4. Sinteza documentelor Comisiei

4.1 **Comunicarea Comisiei** privind viitorul cadru legislativ în domeniul concurenței, aplicabil sectorului autovehiculelor, propune următoarele:

a) *în ceea ce privește acordurile privind vânzarea de autovehicule noi, începând cu 31 mai 2013:*

— aplicarea normelor generale pentru noua exceptare pe categorii propusă pentru acordurile verticale;

— adoptarea de orientări sectoriale specifice pentru prevenirea excluderii de pe piață a producătorilor de autovehicule concurenți și pentru garantarea accesului acestora la piețele comerțului cu amănuntul și de reparare a autovehiculelor; protejarea concurenței intramarcă și menținerea efectului disuasiv al articolului 81;

— menținerea în vigoare a dispozițiilor regulamentului, aplicabile acordurilor de distribuție a autovehiculelor până la 31 mai 2013;

b) *în ceea ce privește acordurile referitoare la reparare și întreținere și/sau la distribuția pieselor de schimb, și începând cu 31 mai 2010:*

— aplicarea normelor generale, după cum se reflectă în noua exceptare pe categorii propusă pentru acordurile verticale;

— adoptarea de orientări sectoriale specifice, în completarea unui regulament specific de exceptare pe categorii sau printr-o combinație a celor două instrumente, în scopul consolidării capacității autorităților din domeniul concurenței de a oferi un răspuns mai general și mai complet la preocupările legate de concurență, în special cu privire la următoarele aspecte: (i) accesul la informații tehnice; (ii) accesul la piese de schimb; (iii) utilizarea abuzivă a garanțiilor; și (iv) accesul la rețelele de reparatori autorizați.

#### 4.2 Proiectul de regulament privind exceptarea

4.2.1 Aceste acorduri verticale pot îmbunătăți eficiența economică a unui lanț de producție sau de distribuție, permițând o mai bună coordonare între întreprinderile participante, chiar dacă aceasta depinde de gradul de putere de piață al părților implicate în acord.

4.2.2 De asemenea, acordurile verticale care includ restricții susceptibile de a restrânge concurența și de a le aduce prejudicii consumatorilor sau care nu sunt indispensabile pentru obținerea efectelor pozitive menționate anterior trebuie să rămână excluse de la beneficiul exceptării pe categorii.

4.2.3 Proiectul face distincție între acordurile privind distribuția de autovehicule noi („piața primară”) și acordurile privind serviciile de reparare și întreținere și distribuția pieselor de schimb („piața secundară”).

4.2.4 „Pieței primare” i se vor aplica prevederile Regulamentului general privind acordurile verticale, în special limitarea cotelor de piață, neexceptarea anumitor acorduri verticale și condițiile prevăzute de acest regulament, conform cărora aceste acorduri verticale pot beneficia de exceptarea acordată de regulamentul general, cu condiția respectării tuturor condițiilor formulate de acesta, ceea ce pare rezonabil, dat fiind că este vorba despre o piață în care concurența există.

4.2.5 În ceea ce privește „piața secundară”, trebuie să se țină seama de anumite caracteristici specifice ale pieței postvânzare din sectorul autovehiculelor, legate atât de evoluția tehnologică, cât și de creșterea constantă a complexității și fiabilității componentelor autovehiculelor, pe care constructorii de autovehicule le achiziționează de la furnizorii de echipamente originale.

(7) JO C 317, 23.12.2009, p. 29-36.

4.2.6 CESE este de acord cu punctul de vedere al Comisiei, conform căruia condițiile concurențiale ale pieței postvânzare din sectorul autovehiculelor au, la rândul lor, un impact direct asupra siguranței publice, în măsura în care siguranța conducerii autovehiculelor ar putea fi afectată în cazul în care acestea sunt reparate incorect, și asupra sănătății publice și a mediului înconjurător, având în vedere emisiile de dioxid de carbon și alți agenți poluanți; toate acestea fac necesară întreținerea periodică a autovehiculului.

4.2.7 Acordurile verticale privind distribuția pieselor de schimb și serviciile de reparație și întreținere trebuie să beneficieze de o exceptare pe categorii doar dacă respectă nu numai condițiile de exceptare definite de Regulamentul general privind acordurile verticale, ci și exigențe mai stricte referitoare la anumite tipuri de restricții importante ale concurenței care pot limita furnizarea de piese de schimb pe piața serviciilor postvânzare din domeniul autovehiculelor, și anume:

- acordurile care limitează vânzarea de piese de schimb de către membrii sistemului de distribuție selectivă al unui fabricant de autovehicule către reparatorii independenți, care le utilizează pentru prestarea de servicii de reparație sau întreținere;
- acordurile care, cu toate că respectă Regulamentul general, restrâng capacitatea fabricanților de piese de schimb de a comercializa aceste piese reparatorilor autorizați din sistemul de distribuție al unui fabricant de autovehicule, distribuitorilor independenți de piese de schimb, reparatorilor independenți sau utilizatorilor finali; toate acestea – fără a prejudicia aplicarea dispozițiilor privind responsabilitatea de drept privat, capacitatea de a impune utilizarea unor „piese de schimb de calitate echivalentă”, inclusiv acordurile care prevăd obligația, pentru reparatorii agreeți, de a nu utiliza decât piesele de schimb puse la dispoziție de fabricantul de autovehicule pentru aceste reparații, în decursul perioadei de garanție;
- acordurile care limitează capacitatea unui fabricant de componente sau de piese de schimb originale de a aplica, în mod efectiv și vizibil, marca sa înregistrată sau sigla sa pe aceste piese.

#### 4.3 Proiectul de orientări suplimentare

4.3.1 Orientările stabilesc anumite principii pentru evaluarea, conform articolului 101 din tratat, a problemelor care apar în contextul restricțiilor verticale incluse în acordurile de comercializare și reparație a autovehiculelor și de distribuție a pieselor de schimb. Aceste orientări se aplică fără a prejudicia aplicabilitatea orientărilor generale privind acordurile verticale și în completarea acestora.

4.3.2 La interpretarea acestor orientări, Comisia va ține seama, de asemenea, de Codul de conduită prezentat de asociațiile de fabricanți de autovehicule, ACEA și JAMA, cu privire la anumite bune practici comerciale pe care fabricanții de autovehicule se angajează să le respecte pentru a acționa de

bună credință în ceea ce privește îndeplinirea obligațiilor lor contractuale față de distribuitorii lor și de reparatorii autorizați.

4.3.3 Orientările sunt structurate după cum urmează:

- domeniul de aplicare al Regulamentului de exceptare pe categorii în sectorul autovehiculelor și în raport cu Regulamentul general de exceptare pe categorii pentru acordurile verticale;
- aplicarea dispozițiilor complementare ale regulamentului de exceptare pe categorii în sectorul autovehiculelor;
- abordarea limitărilor specifice: marca unică și distribuția selectivă.

4.3.4 În ceea ce privește marca unică, apare un element nou, care constă în faptul că punctul de referință pentru începutul perioadei cincinale este începutul relației contractuale dintre părțile implicate, iar nu înlocuirea unui document contractual cu un altul cu același obiect. Acest lucru se poate deduce însă din nota de subsol nr. 9, și nu din textul orientărilor. Având în vedere importanța acestei modificări, ar fi de dorit ca ea să fie inclusă în corpul textului.

4.3.5 Orientările prezintă obligațiile care frânează concurența și efectele negative ale acestora (crearea de bariere la intrare sau extinderea furnizorilor concurenți), dar și efectele pozitive ale acestora (contribuția la rezolvarea problemei „parazitismului”, consolidarea imaginii de marcă și a reputației rețelei de distribuție).

4.3.6 În ceea ce privește distribuția selectivă, este important ca operatorii independenți să aibă acces la informațiile tehnice și ca garanțiile juridice să fie aplicate în mod corect.

#### 5. Observații

5.1 De mai bine de două decenii, în materie de concurență, sectorul autovehiculelor – vehicule ușoare pentru pasageri și vehiculele ușoare comerciale – face obiectul unor reglementări specifice de exceptare pe categorii.

5.2 În raportul de evaluare pe care l-a prezentat la 31 mai 2008, Comisia a măsurat impactul exceptării pe categorii asupra practicilor din sectorul autovehiculelor. Acest raport a făcut obiectul a nenumărate observații formulate de părțile interesate și s-a aflat, la rândul său, la baza raportului de evaluare de impact elaborat de serviciile Comisiei [SEC(2009) 1052, SEC(2009) 1053], a cărui lectură este recomandat să se facă împreună cu cea a Comunicării COM(2009) 388 final.

5.3 Cu toate acestea, în prezent au loc simultan revizuirea și adoptarea unei noi exceptări generale pe categorii, care va înlocui, începând cu luna mai 2010, actualul Regulament (CE) nr. 2790/1999, din 22 decembrie 1999. Plecând de la premisa că Regulamentul (CE) nr. 2790/1999 va fi revizuit, Comisia propune:

— într-o primă fază, pentru sectorul autovehiculelor, trei subopțiuni – aplicarea exceptării generale pe categorii privind acordurile verticale (II); adoptarea unor dispoziții sectoriale specifice sub forma unor orientări care să însoțească exceptarea generală pe categorii (III); adoptarea unui regulament de exceptare pe categorii, care să se concentreze asupra limitării concurenței pe piața postvânzare (IV);

— ulterior, odată cu proiectul de regulament și de orientări, adoptarea unui regulament care să includă dispoziții sectoriale specifice, însoțit de orientări.

5.4 Alături de cumpărarea unei locuințe, achiziționarea unui autovehicul va reprezenta cheltuiiala cea mai importantă din bugetul familial al consumatorilor europeni și cea care ilustrează cel mai bine importanța și gradul de realizare a pieței interne. Conform estimărilor din acest sector, 40 % din costul total relativ la durata efectivă de viață a unui autovehicul este reprezentat de achiziționare, 40 % de întreținere și 20 % de asigurări.

5.5 Pe scurt, s-ar putea spune că obiectivul esențial al consumatorilor europeni în materie de concurență în sectorul autovehiculelor constă în a alege locul unde achiziționează autovehiculul și unde îl repară, atunci când este cazul, în a beneficia de prețul cel mai bun și a dispune de o siguranță rutieră sporită.

5.6 Dacă, pe de o parte, este esențial să se asigure o piață dinamică și competitivă, cu o evoluție tehnologică adecvată și care să includă toți agenții economici din sectorul autovehiculelor, în special întreprinderile mici și mijlocii (a căror principală activitate o constituie repararea autovehiculelor), pe de altă parte este, de asemenea, important să se transmită semnale care să le inspire încredere consumatorilor.

5.7 Actualul Regulament (CE) nr. 1400/2002 transmite astfel de semnale pozitive, prevăzând, spre exemplu, că, în virtutea dispozițiilor sale, garanția emisă într-un stat membru de către un fabricant devine valabilă în aceleași condiții pentru toate statele membre; astfel, un consumator care dispune de un certificat de garanție completat de un concesionar dintr-un alt stat membru nu va mai trebui să aștepte ca garanția să fie recunoscută în țara sa de origine, iar un concesionar sau un reparator autorizat căruia consumatorul îi încredințează vehiculul său nu va mai putea percepe taxe sau solicita prezentarea unor documente suplimentare.

5.8 Cu toate acestea, vor continua să existe dificultăți de comercializare, prin intermediari, a vehiculelor noi, legate de exigențele pe care furnizorii le impun concesionarilor lor, în special exigențele legate de „identitatea mărcii”, libertatea de a se aproviziona de la alți concesionari autorizați sau importatori naționali și restricțiile indirecte ale livrărilor încrucișate de vehicule între concesionari autorizați.

5.9 Comisia a urmărit foarte atent punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1400/2002, această monitorizare concretizându-se prin decizii exemplare, cum ar fi cele patru

decizii adoptate în septembrie 2007, care au furnizat orientări importante acestui sector în legătură cu accesul la informațiile tehnice (Cauza Comp/39.139-143 privind întreprinderile producătoare Daimler Chrysler, Fiat, Toyota și Opel) <sup>(8)</sup>.

5.10 Acest climat de concurență dinamică și complexă se reflectă în special în scăderea prețurilor reale ale autovehiculelor noi, în intrarea pe piață a unor noi mărci, în fluctuațiile cotelor de piață ale mărcilor concurente, în concentrarea moderată și descrescătoare, precum și în numărul mai mare de opțiuni pentru consumatori în diversele segmente comparabile. Cu toate acestea, diversitatea piețelor naționale persistă în cadrul pieței interne, în special în noile state membre, care dispun de o piață mai dezvoltată a vehiculelor de ocazie și a reparatoarelor independenți.

5.11 Obstacolele în calea unei concurențe sporite persistă mai ales în ceea ce privește accesul reparatoarelor independenți la piese de schimb și la informații tehnice, vădit în detrimentul consumatorilor. Contrafacerea și piratarea pieselor de schimb continuă să reprezinte un motiv de preocupare pentru acest sector, având în vedere calitatea slabă a acestora, în unele cazuri, și pericolul pe care utilizarea acestui tip de piese îl reprezintă pentru siguranța rutieră, în alte cazuri.

5.12 Propunerile Comisiei privind viitorul cadru juridic în materie de concurență aplicabil sectorului autovehiculelor sunt compatibile cu această abordare și această politică de punere în aplicare. Prin urmare, CESE reamintește avizele sale anterioare în care și-a exprimat sprijinul față de lucrările Comisiei în materie de acțiuni colective cu caracter atât general, cât și particular (acțiuni colective care au ca obiect încălcarea regulilor de concurență).

## 6. Observații specifice

6.1 CESE consideră că opțiunea Comisiei de a propune un regulament specific și o serie de orientări este echilibrată, dat fiind că ține seama de eventualele repercusiuni economice, de impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii care acoperă o mare parte a pieței de servicii de reparație, întreținere și distribuție a pieselor de schimb, precum și de posibilul impact social, ecologic și asupra siguranței rutiere.

CESE dorește să sublinieze următoarele aspecte ale propunerii prezentate.

**6.2 Subordonarea regimului special privind sectorul autovehiculelor Regulamentului general de exceptare pe categorii** – CESE ia notă de faptul că orientările suplimentare propuse de Comisie pentru sectorul autovehiculelor ar trebui citite împreună și în relație de subordonare cu orientările generale privind restricțiile verticale (a se vedea punctul I, 1. (i) al Orientărilor), care nu au fost prezentate încă (ceea ce ar putea, bineînțeles, aduce prejudiciu unei evaluări independente și individuale a primelor orientări menționate).

<sup>(8)</sup> JO C 66, 22.3.2007, p. 18

6.3 **Intrarea în vigoare a noului regim** – Proiectul de regulament prevede două regimuri pentru intrarea în vigoare, în funcție de piața respectivă. Unul dintre ele este un regim de aplicare imediată, începând cu data de 1 iunie 2010, și privește piața pieselor de schimb, a reparațiilor și a întreținerii autovehiculelor, iar celălalt prelungește aplicarea Regulamentului nr. 1400/2002 până la 31 mai 2013 și se referă la achiziționarea și vânzarea de autovehicule noi.

6.3.1 Cu toate că recunoaște că, în prezent, se înregistrează un nivel mai scăzut al concurenței pe prima dintre aceste două piețe și că aceasta ar trebui stimulată, CESE consideră că existența a două regimuri separate ar putea genera probleme, dat fiind că, adesea, contractele încheiate între concesionari și distribuitori includ ambele componente.

6.3.2 Fără a pierde din vedere interesele consumatorilor în contextul evoluției rapide a concurenței pe piața pieselor de schimb, a reparațiilor și a întreținerii autovehiculelor, CESE admite posibilitatea de a se prevedea o normă tranzitorie care să evite apariția unor obstacole suplimentare în calea renegocierii contractelor dintre distribuitori și concesionari, în lumina noilor reguli.

6.3.3 CESE solicită Comisiei Europene să pună în aplicare, pe deplin, noul Regulament privind exceptarea pe categorii pentru sectorul autovehiculelor începând cu data de 1 iunie 2010, prevăzând o perioadă tranzitorie de doi ani pentru piața primară, pentru a adapta acordurile de distribuție existente la noile reguli.

6.3.4 Trebuie reamintit faptul că fabricanții pot rezilia contractele, cu respectarea unui preaviz de doi ani. Aceasta înseamnă că acei concesionari care au făcut anumite alegeri și investițiile corespunzătoare în temeiul Regulamentului actual de exceptare pe categorii ar trebui să aștepte până în iunie 2013 pentru a semna un nou acord de distribuție, cu excepția situației în care fabricanților și concesionarilor li se oferă posibilitatea de a-și adapta contractele înainte de această dată, dacă consideră necesar acest lucru și având în vedere noile reguli și eventualele schimbări în ceea ce privește condițiile pieței.

6.3.5 Aplicarea noului Regulament de exceptare pe categorii pe piața primară începând cu 1 iunie 2010 ar prezenta avantajul suplimentar de a coincide cu intrarea în vigoare a noului Regulament de exceptare pe categorii și a noilor orientări privind piața postvânzare.

6.3.6 Având în vedere că majoritatea covârșitoare a concesionarilor oferă, de asemenea, și servicii postvânzare, este ușor de înțeles de ce CESE este în favoarea aplicării noului Regulament de exceptare pe categorii pe piețele primară și secundară în același timp. Această opțiune va asigura simplificarea, flexibilitatea și, nu în ultimul rând, reducerea costurilor legate de tranziție.

#### 6.4 Marca unică

Conform orientărilor (punctul 25 și nota de subsol nr. 9), odată cu intrarea în vigoare a noului Regulament de exceptare pe categorii, fabricanții nu vor mai putea include obligațiile legate de marca unică în noile acorduri cu concesionarii lor actuali. Ținând seama de faptul că marea majoritate a fabricanților își vor păstra aceeași rețea de distribuție în următorii ani, această

decizie ar suprima practic acordurile de marcă unică. Această restricție nu numai că este contrară sugestiei CESE (a se vedea punctul 1 de mai sus), ci intră în contradicție și cu noul Regulament general de exceptare pe categorii (28 iulie 2009), care nu prevede limite pentru acordurile de marcă unică.

#### 6.5 Vehiculele pentru pasageri și vehiculele comerciale

La fel ca în regulamentul actual, Comisia pune autoturismele și vehiculele comerciale pe picior de egalitate, cu toate că primele sunt un bun de consum, iar ultimele sunt bunuri de capital, gestionate în întreprinderi, unde clientul achiziționează nu numai vehiculul, ci și un pachet de opțiuni, în care serviciile de întreținere sunt un aspect fundamental al alegerii, astfel încât să se maximizeze utilizarea vehiculelor comerciale, așa cum este cazul pentru tractoarele agricole și echipamentele de construcții. O astfel de diferență de piață implică faptul că nici aspectele legate de concurență nu sunt aceleași pentru cele două tipuri de produse.

6.5.1 Într-adevăr, sectorul vehiculelor comerciale, atât pe piața primară, cât și pe cea secundară, nu s-a confruntat cu probleme de concurență și nu a făcut obiectul criticilor din partea utilizatorilor finali, întrucât constituie o piață foarte competitivă, în cadrul căreia furnizorii independenți de piese de schimb reprezintă o cotă importantă.

6.5.2 Prin urmare, CESE consideră că acordurile privind vehiculele comerciale ar trebui reglementate de Regulamentul general de exceptare pe categorii și în ceea ce privește piața postvânzare, așa cum este cazul pentru tractoare și pentru echipamentele de construcții.

#### 6.6 Aprovizionarea cu piese de schimb

6.6.1 Articolul 5 b) din proiectul de regulament prevede că „exceptarea nu se aplică restricției stabilite de comun acord de un furnizor de piese, de instrumente de reparații, de sisteme de diagnostic sau de orice alte echipamente, pe de o parte, și un fabricant, pe de altă parte, care ar limita posibilitatea furnizorului de a comercializa aceste produse sau servicii reparatorilor sau distribuitorilor autorizați sau reparatorilor autorizați și independenți sau utilizatorilor finali”.

6.6.2 Formularea acestei restricții nu pare a fi adaptată obiectivului urmărit de Comisie.

6.6.3 Într-adevăr, clauza privind cumpărarea pieselor de schimb din regulamentul actual de exceptare pe categorii nu le permite fabricanților să impună o aprovizionare cu produse proprii mai mare de 30 %. Prin urmare, diversificarea aprovizionării rețelilor duce la scăderea prețurilor. Chiar dacă constructorii dețin încă o cotă de aprovizionare mai mare de 30 %, acest lucru se explică prin sisteme de obiective, prime și



reduceri stabilite de fabricanți. Această situație ilustrează presiunea concurențială exercitată de furnizorii de echipamente asupra fabricanților de autovehicule.

6.6.4 Or, la articolul 5 b) nu se menționează niciun procentaj dincolo de care distribuitorii sau reparatorii nu sunt obligați să facă apel la fabricanți pentru a se aproviziona (cum ar fi clauza actuală care indică procentajul de 30 %).

6.6.5 Mai mult, se afirmă că furnizorii de echipamente trebuie să-i poată aproviziona pe reparatorii autorizați. Or, această posibilitate va continua să fie teoretică, dacă fabricanții au posibilitatea de a impune o aprovizionare exclusivă sau cvasi-exclusivă a rețelilor lor cu piese de schimb.

#### 6.7 Garanții

În sfârșit, CESE subliniază poziția Comisiei privind garanțiile autovehiculelor. Având în vedere responsabilitatea directă a fabricantului pentru buna funcționare a autovehiculelor și repararea defecțiunilor, Comisia prevede că obligația reparatorilor de a utiliza exclusiv piese de schimb puse la dispoziție de fabricant în decursul perioadei de garanție juridică constituie o exceptare. CESE consideră această poziție acceptabilă, cu condiția să nu ducă la imposibilitatea consumatorilor de a apela la reparatori independenți pentru întreținerea periodică a autovehiculului, întrucât aceasta ar putea constitui o limitare a drepturilor consumatorilor, și anume a dreptului de a avea acces la bunuri de calitate și la garanții corespunzătoare.

Bruxelles, 18 martie 2010

*Președintele*  
*Comitetului Economic și Social European*  
Mario SEPI

---

**Avizul Comitetului Economic și Social European privind Comunicarea Comisiei către Consiliu, Parlamentul European, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor de revizuire a politicii comunitare în materie de inovare într-o lume în schimbare**

COM(2009) 442 final

(2010/C 354/19)

Raportor: **dl MALOSSE**

La 2 septembrie 2009, în conformitate cu articolul 262 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, Comisia Europeană a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

*Comunicarea Comisiei către Consiliu, Parlamentul European, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor de revizuire a politicii comunitare în materie de inovare într-o lume în schimbare*

COM(2009) 442 final.

Secțiunea pentru piața unică, producție și consum, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 2 martie 2010.

În cea de-a 461-a sesiune plenară, care a avut loc la 17 și 18 martie 2010 (ședința din 17 martie), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 108 voturi pentru, 1 vot împotriva și 2 abțineri.

## 1. Ce este inovarea?

1.1 Potrivit definiției formulate în comunicare, „*Inovarea este capacitatea de a lua noi idei și de a le transpune în rezultate comerciale utilizând noi procese, produse sau servicii, într-un mod care este mai bun și mai rapid decât al concurenței*”<sup>(1)</sup>.

1.1.1 Inovarea înseamnă mai mult decât capacitate: înseamnă acțiunea sau procesul care duce la transformarea ideilor – existente sau noi – în rezultate.

1.1.2 Inovarea este adesea rezultatul unei activități colective (asociații de întreprinderi, parteneri sociali, cercetători); ea se aplică și la funcționarea internă a întreprinderii, mai ales datorită ideilor emise de angajați. Pentru a fi competitive la nivel mondial, întreprinderile europene vor trebui să pună la punct proceduri mai bune, pentru a-i implica pe salariați în rezultatele întreprinderii și pentru a le stimula creativitatea.

1.1.3 Inovarea se poate referi și la domenii care nu au legătură directă cu piața, precum dezvoltarea umană, sănătatea, inovarea socială, în materie de protecție a mediului, cea din domeniul serviciilor de interes general, cea privind cetățenia sau ajutorul pentru dezvoltare etc.

1.2 De fapt, inovarea ar fi mai degrabă un obiectiv al societății: valorificarea creativității umane pentru a promova o dezvoltare economică durabilă și mai armonioasă.

1.2.1 Inovarea trebuie să găsească răspunsuri la provocările societale ale acestui secol: aprovizionarea durabilă cu energie și

protecția climei, evoluția demografică, globalizarea, atractivitatea regiunilor, înființarea de locuri de muncă, coeziunea și justiția socială.

1.3 Inovarea nu este un scop în sine, ea servește unor obiective societale pe care le putem regrupa sub denumirea de *progres și durabilitate*; cu toate acestea, trebuie să cădem de acord cu privire la definirea și măsurarea acestor concepte.

Ni se pare interesantă posibilitatea ca Europa să joace un rol de pionierat în acest domeniu, prin definirea și utilizarea unor noi indicatori economici și societali, care să măsoare creșterea economică și evoluția acesteia în timp<sup>(2)</sup>.

## 2. Ce a făcut Uniunea Europeană?

În mod firesc, comunicarea întocmește un bilanț măgulitor al acțiunilor întreprinse de Uniune în ce privește îmbunătățirea condițiilor-cadru, sprijinirea adoptării pe scară mai largă a produselor și serviciilor inovatoare pe piață, crearea de sinergii și aspectul financiar. Trebuie subliniat faptul că demonstrația sa se axează în primul rând pe inovația tehnologică.

Când se vorbește despre inovare, utilizarea sintagmei „politică comunitară” este oarecum emfatică deoarece, după cum dovedește bilanțul prezentat în comunicare, este vorba mai degrabă de un ansamblu de măsuri și acțiuni coordonate. Într-adevăr, UE nu dispune de competențe juridice proprii în acest domeniu (competență de sprijin).

<sup>(1)</sup> *Creating a National Innovation Framework*, Science Progress, Richard Nedis & Ethan Byler, aprilie 2009.

<sup>(2)</sup> Conform previziunilor Raportului Comisiei privind măsurarea performanței economice și a progresului social ([www.stiglitz-sen-fitoussi.fr](http://www.stiglitz-sen-fitoussi.fr)), acești indicatori trebuie să depășească simpla măsurare a PIB-ului și să țină seama de modalități de măsurare fine și diferențiate referitoare la veniturile disponibile, educație, mediu, repartizarea bogățiilor.

## 2.1 Îmbunătățirea condițiilor-cadru

2.1.1 Unele măsuri luate de UE au avut o influență pozitivă reală, precum revizuirea normelor privind ajutoarele de stat care promovează investițiile ecologice și investițiile în cercetare și dezvoltare sau fuziunea rețelelor *Euro Info Centres* și *Centres Relais Innovation* din cadrul rețelei *Entreprise Europe*. Lansarea inițiativei europene *Small Business Act* a suscitată multe speranțe care, până în prezent, nu au fost urmate de suficiente realizări concrete și vizibile pentru IMM-uri<sup>(3)</sup>. Putem cita și comunicarea *New skills for new jobs (Noi competențe pentru noi locuri de muncă)* care merge în direcția cea bună, dar care nu este decât o comunicare, fără mijloace de punere în aplicare până în prezent.

2.1.2 Or, lipsa unei decizii privind brevetul comunitar este mărturia incontestabilă a incapacității Consiliului European de a adopta măsurile necesare în acest sens, cu incidență directă asupra inovării, fapt demonstrat de numărul tot mai mic al brevetelor înregistrate în Europa, în comparație cu restul lumii, dar și de costurile net superioare pentru europeni. Din această cauză, UE suferă de un deficit de protecție care afectează întreprinderile, mai ales IMM-urile.

2.1.3 Politicile și instrumentele propuse de Comisia Europeană s-au axat până în prezent mai ales pe etapele necesare, din amonte, ale inovării și pe marile institute de cercetare, publice sau private. Acestea ar trebui completate prin măsuri și instrumente suplimentare, ca, de exemplu, procese de normare care să se concentreze într-un mod mai intens și mai sistematic pe procese inovatoare.

2.1.4 În general administrațiile, mai ales cele de pe plan local, pot fi surse de inovare, în toate domeniile.

2.1.4.1 În ceea ce privește achizițiile publice, contractorii preferă prea des ofertele mai puțin costisitoare, în detrimentul calității propunerilor. Or, inovarea poate fi stimulată prin orientarea corespunzătoare a comenzilor publice, serviciile către cetățeni fiind astfel îmbunătățite<sup>(4)</sup>.

## 2.2 Punerea în aplicare a politicilor de inovare

2.2.1 Comunicarea subliniază creșterea posibilităților de finanțare din bugetul european, în cadrul perspectivelor financiare 2007-2013.

2.2.1.1 Creșterea reală nu este vizibilă pentru părțile implicate, care se plâng de proceduri greoaie și complexe, mai ales în ceea ce privește cel de-al șaptelea Program-cadru pentru cercetare și dezvoltare (PCCD). La fel se întâmplă și cu fondurile structurale europene: nu doar birocrația, ci și lipsa de vizibilitate, care decurge din fărâmișarea ajutoarelor și din principiul adiționalității, împiedică utilizarea acestora ca adevărate pârghii ale inovării.

<sup>(3)</sup> JO C 182, 4.8.2009, p. 30.

<sup>(4)</sup> S-a făcut un prim pas odată cu inițiativa privind piețele-pilot pentru Europa (relație mai strânsă între contractori, pentru a promova atribuirea de contracte unor întreprinderi inovatoare), dar rezultatele vor trebui analizate îndeaproape (lansarea a avut loc nu demult, în septembrie 2009).

2.2.1.2 În cadrul viitoarei revizuirii a regulamentului financiar trebuie să se simplifice, să se concentreze și să se standardizeze regulile de participare, de eligibilitate și de raportare.

2.2.2 Această constatare se aplică și instrumentelor financiare ale Băncii Europene de Investiții (BEI), ce acționează de regulă prin intermediari care își impun propriile condiții. Eforturile depuse de BEI și de Comisie pentru a promova finanțarea IMM-urilor inovatoare sunt de apreciat, dar fără urmări vizibile. Piața europeană a finanțării este în continuare fragmentată în Europa și prea puțin favorabilă IMM-urilor inovatoare din alte sectoare decât cele tehnologice. La nivel național, sectorul bancar trebuie îndemnat să-și asume mai multe riscuri pentru finanțarea IMM-urilor.

2.2.3 Noul Program-cadru pentru competitivitate și inovare (CIP) a avut ambiția să integreze măsuri și programe existente, dar dispersate. În realitate, activitățile rămân împărțite în subprograme și nu li se poate demonstra coerența. În plus, CIP a fost dotat cu un buget de 3,6 miliarde EUR pe 7 ani, o sumă mică, având în vedere provocările cu care se confruntă Uniunea Europeană.

2.2.4 Programele europene se străduiesc să răspundă propriilor obiective, mai ales în ce privește participarea sectorului privat și, în special, a IMM-urilor. Fondurile disponibile sunt alocate preferențial instituțiilor publice, în detrimentul sectorului privat. Buna gestionare a fondurilor publice alocate cercetării și inovării și impactul real al acestor investiții asupra economiei europene sunt preocupări cruciale pentru CESE.

2.2.5 Coordonarea dintre programele comunitare și programele naționale nu este eficientă. De exemplu, nu există o programare comună statelor membre ale UE prin care să se evite riscul de a confunda adiționalitatea cu complementaritatea.

## 2.3 Crearea de sinergii

2.3.1 Existența unor programe naționale de reformă în cadrul Strategiei de la Lisabona oferă un cadru de referință statelor membre în materie de inovare. Cu toate acestea, marea diversitate a abordărilor și o foarte slabă implicare a partenerilor sociali și a altor actori ai societății civile în conceperea și în implementarea acestor programe fac ca strategia aceasta să aibă un impact și o eficiență scăzute.

2.3.2 Spațiul european de cercetare a fost creat pentru încurajarea coerenței sistemului și a sinergiilor cu statele membre. În opinia CESE, în viitor ar trebui să i se acorde prioritate și să beneficieze de o mai mare implicare.

2.3.2.1 De exemplu, Institutul European de Inovare și Tehnologie (EIT), conform structurii sale actuale, nu își poate îndeplini misiunea inițială, aceea de a promova dialogul dintre sectorul cercetării, întreprinderi și lumea educației. Fiind înzestrat cu resurse relativ modeste (2,8 miliarde EUR, între 2008 și 2013 <sup>(5)</sup>), EIT rămâne doar un instrument virtual, prea puțin accesibil întreprinderilor nefamiliarizate cu programele europene.

2.3.3 Conform ultimului tablou de bord al inovării <sup>(6)</sup>, țările europene campioane în materie au în comun următoarele caracteristici: cheltuieli importante pentru educație, formare pe parcursul întregii vieți, cheltuieli importante pentru cercetare și dezvoltare și instrumente de sprijinire a inovării. Am putea adăuga o bună practică a dialogului social și a dialogului civic.

Trebuie găsite sinergii mai bune, astfel încât aceste bune practici să se generalizeze în Europa și să fie încurajată mai deschis convergența dintre UE și statele membre asupra unor decizii comune și coordonate, în favoarea acestor factori-cheie ai succesului.

2.3.4 Această sinergie trebuie să se refere și la actorii din societatea civilă și la parteneriatele public-privat.

De exemplu, *clusterelor* contribuie în prezent la colaborarea eficientă a universităților și institutelor de cercetare cu întreprinderile, în cadrul unor structuri susținute prin investiții publice și private. Această experiență a *clusterelor* este pozitivă pe plan național dar, în absența unei politici comunitare de sprijin, UE nu poate exploata rezultatele acestora. UE ar trebui să ia inițiativa europeanizării *clusterelor*, care să contribuie la profesionalizarea administrării și la internaționalizarea acestora, în vederea optimizării funcționării și finanțării lor.

2.3.5 Sinergiile dintre prioritățile stabilite de diferitele programe europene de sprijinire a inovării trebuie să aibă o poziție privilegiată din punct de vedere al provocărilor societale. Într-adevăr, diferite programe comunitare împărtășesc aceleași priorități, fără să existe punți care să le permită să colaboreze.

### 3. Previziunile CESE

CESE susține implementarea unei strategii europene ambițioase în materie de inovare, care să propună o viziune mai amplă și mai integrată.

<sup>(5)</sup> Cu titlu de comparație, bugetul anual de funcționare a MIT (Massachusetts Institute of Technology) este de 2,4 miliarde de dolari.

<sup>(6)</sup> *European Innovation Scoreboard – Pro Inno Europe*.

### 3.1 Principiile fundamentale

- inovarea trebuie înțeleasă în sens larg, în ceea ce privește atât produsele și serviciile de pe piață, cât și sectorul necomercial, precum și domeniile societal sau social;
- Tratatul de la Lisabona extinde sfera de acțiune a politicilor comunitare în domeniul prielnic inovării: politica comercială, energia, spațiul, turismul, cultura, sănătatea etc.;
- inovarea este, prin natura ei, interdisciplinară și transversală și tot așa ar trebui să fie strategia și mijloacele de punere în aplicare ale acesteia;
- inovarea trebuie să fie compatibilă cu principiile și valorile Uniunii; o inovație poate fi, într-adevăr, „bună” din punct de vedere tehnic, dar cu efecte nedorite asupra mediului sau a coeziunii societății;
- este necesară familiarizarea cetățenilor cu noile tehnologii, prin introducerea acestora în dezbaterile publice (OMG, energia nucleară etc.);
- dezvoltarea tehnologiilor esențiale <sup>(7)</sup> (nanotehnologii, micro- și nanoelectronică, fonică, materiale avansate, biotehnologii, tehnologia informației, știința simulării) trebuie susținută punctual și ținând seama de caracterul interdisciplinar al acestora. Cu toate acestea, programele europene de cercetare trebuie să aibă o dimensiune de *valorificare interdisciplinară*, iar aplicațiile tehnologiilor esențiale trebuie să poată fi exploatate în sectoarele tradiționale;
- prioritățile trebuie definite ținând cont de obiectivele societale ale UE (sănătate, mediu, energie etc.);
- strategia europeană a inovării trebuie întemeiată pe sinergiile și parteneriatele cu actorii din sectorul privat și din societatea civilă;

- IMM-urile trebuie să se situeze în centrul viitorului plan european de promovare a inovării, care trebuie să încurajeze toate măsurile-cadru, programele și dispozițiile de facilitare a inovării în IMM-uri.

### 3.2 Propuneri

3.2.1 În cadrul grupului său de studiu, CESE a organizat o audiere publică la Institutul de studii tehnologice prospective de la Sevilla, la 14 ianuarie 2009. Această audiere, care a adus alături reprezentanți ai institutului și actori locali care susțin inovarea, a permis elaborarea unor propuneri concrete.

<sup>(7)</sup> Cf. Comunicarea Comisiei Europene „Pregătiri pentru viitorul nostru: dezvoltarea unei strategii comune pentru tehnologiile generice esențiale în UE”, COM(2009) 512 final.

3.2.2 La baza oricărei politici trebuie să stea indicatori și instrumente bune de analiză. În prezent, UE dispune de câteva instrumente de analiză: „European innovation score board”, „Inno policy trendchart”, „European Cluster Observatory”, „Innobaromètre”, și „Sectoral Innovation watch” și „EU industrial R&D investments scoreboard”. Din motive de coerență, CESE recomandă înființarea unui „Observator european al inovării” unic, care să preia instrumentele existente, conferindu-le însă coerență și vizibilitate sporită. În plus, o evaluare nu este semnificativă decât dacă rezultatele sunt comparate cu obiectivele: viitorul plan european va trebui să fie însoțit de obiective clare, inclusiv în ceea ce privește indicatorii cantitativi. Va trebui ca acest observator să fie în măsură să lucreze, pe baza unor indicatori și a unor obiective clare, în mod transparent și independent, pentru a asigura o evaluare obiectivă a politicilor.

3.2.3 Cercetarea fundamentală creează condițiile indispensabile pentru inovațiile viitoare. Prin urmare, CESE susține creșterea corespunzătoare a bugetelor europene în favoarea cercetării din acest domeniu, mai ales pentru viitorul Program-cadru pentru cercetare și dezvoltare al UE (PCRD), cu condiția definirii priorităților acestuia (în concordanță cu provocările societale) și a actualizării efectelor de pârghie cu programele naționale și cu sectorul privat.

3.2.3.1 În plus, CESE recomandă examinarea unor noi abordări în ceea ce privește promovarea participării IMM-urilor la programele comunitare, ca, de pildă, conceptul de parteneriat responsabil. Ar fi vorba despre înlesnirea, pe baza unei carte comune, a formalităților administrative (audit, raportare).

3.2.4 Încheierea de parteneriate între instituțiile de învățământ și de cercetare, mai ales universități, și actorii economici și sociali, este și un bun mijloc de a dezvolta o sinergie pozitivă în favoarea inovării nu numai în întreprinderi, ci și în mediul educațional<sup>(8)</sup>.

3.2.4.1 EIT ar trebui să devină „nodul” rețelei de structuri existente, pentru a promova răspândirea noilor tehnologii către toate sectoarele. Cu timpul, EIT ar trebui să permită finanțarea investițiilor în infrastructuri de anvergură europeană, acestea urmând să devină un punct de convergență pentru politicile de cercetare, educație și inovare.

3.2.4.2 În plus, trebuie încurajate programele de promovare a mobilității cercetătorilor între statele membre, dar și între sectorul privat și cel public; exemplul doctoratului industrial din Danemarca, prin care inginerii dintr-o întreprindere au posibilitatea de a pregăti un doctorat universitar, printre altele urmând un curs într-un alt stat membru<sup>(9)</sup>, este o bună practică și ar merita să fie urmat la scară europeană.

3.2.5 În opinia CESE, instrumentele vizând deschiderea activităților de sprijinire a inovării între UE și statele membre ar trebui să devină elemente prioritare ale programului viitor. În

acest scop, trebuie consolidate rețelele de proximitate – punți de legătură între nivelurile european și local, prin încrucișări de idei și proiecte. CESE preconizează crearea unor platforme de parteneriate europene, care să fie deschise actorilor din societatea civilă. Rețeaua *Entreprise Europe Network*, care oferă asistență la nivel local pentru întreprinderi, ar putea servi drept bază pentru această platformă.

3.2.6 Îmbunătățirea accesului la finanțare este primordială, mai ales pentru dezvoltarea IMM-urilor inovatoare și a întreprinderilor nou-înființate. Trebuie consolidat rolul BEI, în special prin extinderea mecanismului de finanțare cu partajarea riscurilor, și înființată o piață europeană a capitalului de risc.

3.2.6.1 În plus, CESE recomandă adoptarea de măsuri specifice în cadrul *Small Business Act* (SBA) ca, de exemplu, promovarea unei „a doua piețe bursiere” europene, precum și măsuri de stimulare fiscală a investițiilor în inovare efectuate de particulari și măsuri de cointerese a angajaților.

3.2.7 Constatăm că, în numeroase țări, inovarea și spiritul antreprenorial sunt în regres în rândul tinerilor. Trebuie încurajate creativitatea și spiritul de inițiativă în cadrul programelor de învățământ.

3.2.7.1 CESE propune ca, după modelul ambasadourilor antreprenoriatului feminin, să se pună la punct o rețea a ambasadourilor tinerilor întreprinzători, cu sprijinul instituțiilor europene.

3.2.8 Dacă se dorește promovarea inovării în țările la care se referă politica de coeziune, se impune o mai bună utilizare a fondurilor structurale. Ar fi vorba mai ales de o mai precisă orientare a acțiunilor, de evitarea principiului obligatoriu al aditivității, care generează întârzieri și afectează vizibilitatea. CESE subliniază potențialul de inovare societală pe care îl dețin actorii din societatea civilă, potențial complet neglijat până în prezent atât de programele structurale, cât și de programele de educație.

3.2.9 Politica UE în domeniul concurenței (ajutoare de stat, cooperarea dintre întreprinderi) trebuie adaptată, de asemenea, pentru a sprijini și a valorifica mai mult inovațiile și pentru transferul de tehnologii. Anumite sectoare, precum cel al construcțiilor de locuințe sau infrastructura și mijloacele de transport ar trebui să facă obiectul unei atenții speciale, datorită rolului pe care îl dețin în chestiunea schimbărilor climatice.

3.2.10 Odată cu tratatul de la Lisabona, se consolidează competențele UE în domeniul politicii comerciale și de cooperare externe. Trebuie profitat de această ocazie pentru a imagina o politică europeană de schimburi științifice și tehnice, coordonată cu politicile naționale. Trebuie acordată o atenție specială schimburilor și cooperării cu țările vecine ale UE.

<sup>(8)</sup> JO C 228, 22.9.2009, p. 9.

<sup>(9)</sup> Finanțat prin bursele europene *Marie Curie*.

#### 4. Concluzii

4.1 Reușita acestei strategii va depinde nu atât de resursele bugetare care vor fi alocate, cât de voința politică reală a Comisiei Europene și a statelor membre de a asigura punerea ei în aplicare, de calitatea parteneriatelor, îndeosebi cu societatea civilă, și de stabilirea unui dialog cu cetățenii. Prin urmare, CESE face apel la Consiliul European și la Comisia Europeană să prezinte un plan de acțiune în favoarea inovării, care să fie piatra de temelie a unei strategii pentru creștere și dezvoltare în Europa (UE 2020).

4.2 Viitorul plan european pentru promovarea inovării ar trebui să fie însoțit de un adevărat plan de acțiune și de un calendar al punerii în practică și al monitorizării progreselor înregistrate. În această privință, forma juridică sub care se prezintă acest plan (de recomandări, de „act”, ori sub altă formă) are o importanță secundară. Eficiența sa va fi dată de conținut și de angajamentele concrete, cuantificate și cu termene de punere în aplicare.

4.3 Strategia aceasta trebuie să aspire la concretizarea unei adevărate politici *comunitare*, pusă în slujba relansării economiei europene.

Bruxelles, 17 martie 2010

Președintele  
Comitetului Economic și Social European  
Mario SEPI

---

**Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivelor 1998/26/CE, 2002/87/CE, 2003/6/CE, 2003/41/CE, 2003/71/CE, 2004/39/CE, 2004/109/CE, 2005/60/CE, 2006/48/CE, 2006/49/CE și 2009/65/CE cu privire la competențele Autorității bancare europene, ale Autorității europene pentru asigurări și pensii ocupaționale și ale Autorității europene pentru valori mobiliare și piețe**

COM(2009) 576 final – 2009/0161 (COD)

(2010/C 354/20)

Raportor unic: **dī ROBYNS DE SCHNEIDAUER**

La 25 noiembrie 2009, în conformitate cu articolul 262 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, Consiliul a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

*Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivelor 1998/26/CE, 2002/87/CE, 2003/6/CE, 2003/41/CE, 2003/71/CE, 2004/39/CE, 2004/109/CE, 2005/60/CE, 2006/48/CE, 2006/49/CE și 2009/65/CE cu privire la competențele Autorității bancare europene, ale Autorității europene pentru asigurări și pensii ocupaționale și ale Autorității europene pentru valori mobiliare și piețe*

COM(2009) 576 final – 2009/0161 (COD).

Secțiunea pentru uniunea economică și monetară și coeziune economică și socială, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 3 martie 2010.

În cea de-a 461-a sesiune plenară, care a avut loc la 17 și 18 martie 2010 (ședința din 18 martie 2010), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 115 voturi pentru, 0 voturi împotriva și 1 abținerere.

## 1. Concluzii și recomandări

1.1 În opinia CESE, criza reprezintă o ocazie urgentă de realizare a unei reforme semnificative a sistemului de supraveghere. Obiectivele acestei reforme trebuie să constea în prevenirea atât a unor incidente izolate, cât și a unor crize mai ample, precum și în consolidarea rezistenței la asemenea șocuri. În acest scop, este necesar ca reforma să se sprijine pe baze definite la nivel comunitar, chiar pe o interacțiune între un regim comunitar solid și regimuri echivalente, din alte țări.

1.2 CESE regretă faptul că, în prezent, armonizarea imperfectă a condițiilor de acces pe piață și a cerințelor prudențiale permite existența unor cazuri de arbitraj de reglementare și generează denaturări ale concurenței. O aliniere a acestor cerințe pe criteriile solidității, al gestionării riscurilor asumate de actorii financiari și al calității informării publicului constituie o bază indispensabilă pentru crearea unei comunități de interese în cadrul Spațiului Economic European. Acest demers trebuie să fie însoțit de o atenție constantă acordată competenței controlorilor, în special pe baza unei colaborări reciproce.

1.3 Din acest motiv, CESE sprijină lucrările Comisiei, în vederea dotării autorităților de supraveghere sectoriale cu competențe care să le permită să definească standarde tehnice comune și să soluționeze dezacordurile dintre autoritățile

naționale. CESE aprobă faptul că raporturile dintre autoritățile de supraveghere se îndreaptă către un mod de soluționare pe cale amiabilă a eventualelor dezacorduri privind practicile adoptate de fiecare dintre ele, în domeniile în care au fost prevăzute procese de luare în comun a deciziilor. Comitetul împărtășește preocuparea Comisiei de a se face o distincție clară între aspectele care țin de domeniul tehnic, pe de o parte, și aspectele care țin de domeniul politic, care sunt de competența instituțiilor comunitare învestite cu un mandat politic, pe de altă parte.

1.4 CESE invită Comisia să dea dovadă de ambiție în ceea ce privește lucrările prevăzute în programul său, în vederea finalizării modificărilor efectuate în domeniul standardelor tehnice aplicabile sectorului valorilor mobiliare și în cel al directivelor așteptate în materie de asigurări și de pensii ocupaționale.

## 2. Context

2.1 La 26 octombrie 2009, Comisia Europeană a prezentat o propunere de directivă, „Omnibus I”, de modificare a unei serii de directive privind activitățile care aparțin sectorului serviciilor financiare. Este vorba despre directivele privind cerințele de capital, conglomeratele financiare, pensiile ocupaționale, abuzul de piață, piețele instrumentelor financiare, prospectul, caracterul definitiv al decontării, transparența, prevenirea spălării banilor și organisme de plasament.

2.2 Obiectivele Comisiei sunt protecția publicului, stabilitatea financiară și îmbunătățirea funcționării pieței unice, lucruri pe care regimurile naționale de supraveghere, în pofida faptului că sunt parțial armonizate, nu le pot realiza.

2.3 Prin urmare, pentru îndeplinirea acestor obiective, este necesar să se definească domeniul competențelor prevăzute în regulamente, în vederea înființării autorităților de supraveghere create prin transformarea actualelor comitete europene de supraveghere. Având în vedere uniformitatea necesară, propunerea de directivă de modificare permite efectuarea modificărilor dorite în textele actuale.

2.4 Această propunere este pe deplin în conformitate cu politica promovată de Comisie în urma analizării concluziilor raportului grupului de experți la nivel înalt condus de dl Jacques de Larosière, în vederea creării unui sistem european de supraveghere mai eficient, mai integrat și mai durabil. Potrivit Comunicării Comisiei din mai 2009, acest sistem ar trebui să se compună dintr-un Comitet european pentru riscuri sistemice, însărcinat cu supravegherea macroeconomică și cu supravegherea riscurilor care afectează stabilitatea financiară, pe de o parte, și dintr-un sistem european de supraveghere financiară, format dintr-o rețea de autorități naționale de supraveghere financiară, care să acționeze în coordonare cu noile autorități europene de supraveghere, pe de altă parte.

2.5 Aceste autorități ar trebui să provină din cele trei comitete de supraveghere de la „nivelul 3” din cadrul arhitecturii procesului decizional care poartă numele profesorului Lamfalussy, fiind competente în domeniul activităților bancare, în domeniul asigurărilor și al pensiilor ocupaționale și, respectiv, în domeniul piețelor financiare.

2.6 Pentru ca Europa să dispună de reglementări financiare mai armonizate, Comunicarea Comisiei din mai 2009, intitulată „Supravegherea financiară europeană”<sup>(1)</sup>, își propunea să permită autorităților să elaboreze proiecte de standarde tehnice și să faciliteze schimbul de informații microprudențiale.

2.7 Prezenta propunere urmează cele trei direcții principale ale comunicării: definește domeniul de aplicare al standardelor cu adevărat tehnice (instrumente, metode, statistici, formulare, ...) menite să asigure convergența supravegherii către o mai mare uniformitate, standarde care vor trebui adoptate apoi de către Comisie.

2.8 Împuternicește autoritățile să soluționeze dezacordurile dintre autoritățile naționale referitoare la anumite situații în care este necesară cooperarea, în spiritul preeminenței interesului comun asupra intereselor naționale, și în care o eventuală decizie cu caracter obligatoriu este precedată de o conciliere.

2.9 În cele din urmă, propunerea creează canale adecvate pentru schimbul de informații, care să permită să se ajungă la

o doctrină comună, fără niciun fel de obstacole juridice, mai ales în ceea ce privește raporturile dintre autoritățile naționale și noile autorități europene.

2.10 De altfel, acestea ar fi împuternicite să negocieze cu omologii lor din țări terțe, să publice avize în special cu privire la aspectele prudențiale ale fuziunilor și ale achizițiilor transfrontaliere și, în sfârșit, să întocmească liste comunitare ale actorilor financiari agreați.

### 3. Observații generale

3.1 Prezentul aviz al CESE se înscrie în categoria avizelor adoptate în urma crizei financiare din perioada 2007-2008, printre care și Avizul privind raportul Grupului de Larosière<sup>(2)</sup> și Avizul privind supravegherea macro- și micro-prudențială. Deși principalele cauze imediate ale acestei crize pot fi puse pe seama unor derapaje ale sistemului financiar din Statele Unite, aceasta a dezvăluit și unele lipsuri ale regimurilor europene de supraveghere și existența unor deosebiri importante între acestea. Comitetul regretă faptul că nici crizele, nici unele incidente anterioare (în special cazul societății de asigurări „Equitable Life”) nu au fost suficiente pentru lansarea mai din timp a reformelor necesare.

3.2 Eșecurile suferite de clienții instituțiilor cu activități transfrontaliere sunt, într-adevăr, de natură să pună în pericol încrederea consumatorilor în piața unică.

3.3 Ar trebui ca noile autorități să dispună de structuri de consultare a mediilor profesionale interesate, a organizațiilor sindicale, a clienților serviciilor financiare și să poarte un dialog cu CESE, în calitatea sa de reprezentant al societății civile.

3.4 CESE subliniază caracterul tehnic al celor trei noi autorități. Statutul lor de organisme autonome trebuie să rămână subordonat competențelor politice ale Comisiei și, în cele din urmă, ale Parlamentului European.

3.5 CESE remarcă faptul că instituțiile financiare care au activități în mai multe state membre ar trebui să beneficieze de o uniformitate maximă a practicilor de supraveghere. Comitetul acordă o atenție deosebită faptului că, în sine, regimul propus nu creează noi constrângeri pentru actorii financiari, ale căror costuri să fie transferate către utilizatori, cu excepția cazurilor de aliniere a practicilor statelor membre care au profitat de pe urma arbitrajelor de reglementare și a denaturărilor concurenței.

3.6 CESE aprobă includerea principiilor privind „o mai bună legiferare” în sistemul propus, prin intermediul unor consultări publice și al unor evaluări ale impactului, începând chiar cu etapa conceperii măsurilor. De asemenea, salută preocuparea

<sup>(1)</sup> COM(2009)252 final.

<sup>(2)</sup> JO C 318 din 23.12.2009, p. 57.



pentru conceptele de *flexibilitate* și *necesitate* pe care intenționează să le promoveze Comisia.

3.7 În ceea ce privește caracterul colegial al celor trei noi autorități, Comitetul pledează în favoarea unui echilibru

între diferitele autorități naționale, în cazul unui dezacord. În opinia CESE, colegialitatea s-ar traduce prin faptul că autoritățile naționale adoptă decizii comune, fără a privilegia dimensiunile piețelor sau prezența operatorilor în afara țării lor de origine.

Bruxelles, 18 martie 2010

*Președintele*  
Comitetului Economic și Social European  
Mario SEPI

---

**Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de regulament al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 708/2007 privind utilizarea în acvacultură a speciilor exotice și a speciilor absente la nivel local**

COM(2009) 541 final – 2009/0153 (CNS)

(2010/C 354/21)

Raportor: **dl Valerio SALVATORE**

Consiliul și Parlamentul European au hotărât, la 11 noiembrie 2009, în conformitate cu articolul 37 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, respectiv la 5 martie 2010, în conformitate cu articolul 43 alineatul (2) din TFUE, să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

*Propunerea de regulament al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 708/2007 privind utilizarea în acvacultură a speciilor exotice și a speciilor absente la nivel local*

COM(2009) 541 final – 2009/0153 (CNS).

Secțiunea pentru agricultură, dezvoltare rurală și protecția mediului, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 25 februarie 2010.

În cea de-a 461-a sesiune plenară, care a avut loc la 17 și 18 martie 2010 (ședința din 17 martie 2010), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 130 de voturi pentru, 0 voturi împotriva și 3 abțineri.

## 1. Concluzii și recomandări

1.1 Comitetul Economic și Social European este de acord cu modificările aduse Regulamentului (CE) nr. 708/2007 privind utilizarea în acvacultură a speciilor exotice și a speciilor absente la nivel local, în lumina noilor date științifice, printre care și rezultatele acțiunii concertate IMPASSE, a celui de-al VI-lea Program-cadru.

1.2 CESE împărtășește dorința îndeplinirii obiectivului dublu, urmărit de regulament: reducerea la minimum a riscului asociat creșterii speciilor exotice și a celor absente la nivel local și reducerea practicilor administrative împovărătoare pentru operatorii din sector. Sarcina birocratică este reprezentată de permisele naționale, necesare la instalațiile pentru acvacultură în care se cultivă specii exotice și absente la nivel local.

1.3 În acest scop, garanția biosiguranței instalațiilor este de primă importanță. Aceasta reclamă adoptarea unor măsuri corespunzătoare: a) în timpul transportului, b) prin aplicarea unor protocoale clar definite la instalațiile de acvacultură de destinație și c) prin respectarea procedurilor adecvate până la introducerea în consum a produselor piscicole.

1.4 În acest context, noua definiție a instalațiilor de acvacultură închise se dovedește a fi structurată și în concordanță

cu concluziile proiectului IMPASSE, însă limbajul folosit, tehnic prin excelență, ar putea conduce la interpretări nu întotdeauna corecte. Pentru a preveni eventuale confuzii în faza de punere în aplicare, noul regulament ar trebui completat cu o referire clară la faptul că instalațiile de acvacultură închise trebuie considerate ca atare doar dacă sunt amplasate pe uscat.

1.5 De asemenea, noul regulament stabilește că instalațiile de acvacultură închise trebuie să împiedice dispersarea speciilor alohtone cultivate sau a materialului biologic în apele deschise, în caz de inundații. Pentru aceasta, ar trebui stabilită o distanță de siguranță față de apele deschise pentru amplasarea acestor instalații, ținând seama de tipul, amplasarea și configurația terenului. Tot astfel, dat fiind riscul de evadare și pe alte căi, trebuie să se prevadă toate sistemele de protecție a instalațiilor închise, împotriva acțiunii prădătorilor care ar putea dispersa speciile cultivate.

1.6 În sfârșit, CESE este de acord cu afirmația că mutarea de la o instalație de acvacultură închisă la o instalație de acvacultură deschisă nu trebuie considerată o chestiune de rutină. În legătură cu aceasta, se sugerează adăugarea recomandării ca instalațiile de acvacultură închise să fie gestionate și administrate separat de culturile în sistem deschis, atunci când ciclul de producție permite acest lucru, pentru minimizarea oricărui posibil risc de contaminare a ecosistemelor acvatice.

## 2. Introducere

2.1 Într-o perioadă de creștere a cererii de proteine provenind de la produse piscicole și de regres al pescuitului din cauza unei exploatare în exces a mărilor și apelor interne, acvacultura poate avea o contribuție pozitivă la satisfacerea cererii tot mai mari de astfel de alimente. Într-adevăr, în ultimele trei decenii, la nivel mondial s-a înregistrat o creștere anuală a producțiilor de acvacultură de 11 % (Naylor & M. Burke, 2005) <sup>(1)</sup>.

2.2 În acest context, introducerea și cultivarea speciilor exotice și a speciilor absente din Europa este susținută ferm de interese economice și comerciale, interese care însă trebuie să se conformeze obiectivelor de salvagardare a ecosistemelor care pot avea de suferit de pe urma exercitării incorecte a unor asemenea activități.

2.3 Introducerea speciilor exotice este, într-adevăr, unul din principalii factori ai dezechilibrului provocat de om ecosistemelor acvatice și a doua cauză, după distrugerea habitatelor, a pierderii biodiversității la nivel mondial. În toate ecosistemele, există un echilibru delicat, la care s-a ajuns printr-un proces evolutiv lent, datorită căruia orice organism interacționează cu propriul ambient, stabilind o serie de relații cu spațiul pe care îl ocupă și cu alte organisme prezente. În atare situație, orice organism îndeplinește un rol precis și ocupă o nișă ecologică bine definită. De asemenea, prezintă interes și efectele schimbărilor climatice asupra migrației speciilor piscicole în diverse medii acvatice.

2.4 Atunci când o specie exotică intră într-o comunitate nouă, ea interacționează cu speciile deja existente, putând tulbura în mod imprevizibil echilibrele stabilite anterior. Nou-sosiții pot prăda și concura speciile indigene pentru hrană și pentru spațiu, pot fi purtători de paraziți noi și de alți agenți patogeni provenind din țările lor de origine sau se pot încrucișa cu speciile autohtone.

2.5 De aici, nevoia de a defini principalele caracteristici ale instalațiilor închise de acvacultură: o barieră fizică între organismele sălbatice și cele cultivate; tratarea deșeurilor solide; eliminarea adecvată a organismelor moarte; monitorizarea și tratarea apei care intră și care iese.

## 3. Observații generale

3.1 Riscul de evadare din instalațiile de cultivare a speciilor exotice și a speciilor absente la nivel local crește pe măsură ce se împuținează sistemele de control. Sistemele închise, în care acvacultura este delimitată de structuri sigure, apărate de bariere fizice și chimice, reduc la minimum riscul de evadare, în timp ce sistemele deschise de cultivare, extensive, oferă un nivel de siguranță mai scăzut, favorizând uneori, chiar involuntar, răspândirea speciilor importate în mediile naturale.

3.2 Se estimează că aproximativ 20 % din speciile neindigene sunt cultivate în sisteme deschise și mai puțin de 10 %, în sisteme închise intensive, dar în unele cazuri (moluște bivalve), animalele vii sunt deplasate temporar și la distanțe considerabile, pentru etapa de epurare, în instalații fie închise, fie deschise, riscul de dispersare fiind însemnat [IMPASSE <sup>(2)</sup>].

3.3 Sistemele închise existente utilizează diverse tehnologii de epurare a apelor de intrare și de ieșire, dar toate presupun o delimitare fizică a culturilor piscicole de ecosistemele naturale. Cu toate acestea, dezvoltarea rapidă a unor astfel de tehnici de cultivare și evoluția diverselor sisteme de acvacultură au determinat Consiliul să elaboreze regulamentul care face obiectul acestui aviz.

3.4 Regulamentul (CE) nr. 708/2007 al Consiliului a stabilit un cadru de reglementare a practicilor din sectorul acvaculturii în privința speciilor exotice și a speciilor absente la nivel local, în vederea evaluării și reducerii la minimum a impactului posibil al acestor specii asupra habitatelor acvatice. Regulamentul dispune instituirea, la nivel național, a unui sistem de permise.

3.5 Astfel de permise nu sunt necesare în cazul în care instalațiile închise de acvacultură garantează biosiguranța culturilor. Reducerea riscului reclamă adoptarea unor măsuri corespunzătoare în timpul transportului, cu aplicarea unor protocoale clar definite pentru instalațiile de acvacultură destinate, și respectarea procedurilor adecvate până la introducerea în consum a produselor piscicole.

3.6 Noua definiție a instalațiilor de acvacultură închise ține seama în mod corespunzător de rezultatele acțiunii IMPASSE, însă ar trebui completată cu o referire clară la faptul că instalațiile de acvacultură închise trebuie considerate ca atare doar dacă sunt amplasate pe uscat.

3.7 CESE este în întregime de acord cu obiectivul care urmărește împiedicarea trecerii deșeurilor solide sau a exemplarelor cultivate ori a unor părți din acestea în apele deschise, conform prevederilor noului regulament. Cu toate acestea, ținând seama de evoluția tehnologică rapidă din sectorul filtrării și epurării apelor uzate și considerând siguranța biologică drept prioritate permanentă, trebuie luate în considerare diversele sisteme prin care aceasta se poate realiza: fizice, chimice, biologice sau o combinație a acestora.

<sup>(1)</sup> Naylor, R. & M. Burke (2005). *Aquaculture and Ocean Resources: Raising Tigers of the Sea. Annual Review of Environment and Resources*, 30:185-218.

<sup>(2)</sup> Proiectul IMPASSE nr. 44142. D1.3. Raportul 3.1. *Review of risk assessment protocols associated with aquaculture, including the environmental, disease, genetic and economic issues of operations concerned with the introduction and translocation of species*. (Gordon H. Copp, Esther Areikin, Abdellah Benabdelmouna, J. Robert Britton, Ian G. Cowx, Stephan Gollasch, Rodolphe E. Gozlan, Glyn Jones, Sylvie Lapègue, Paul J. Midtlyng, L. Miossec, Andy D. Nunn, Anna Occhipinti Ambrogì, S. Olenin, Edmund Peeler, Ian C. Russell, Dario Savini), 2008, p. 14.

#### 4. Observații specifice

4.1 Pentru evitarea oricărui risc de contaminare a ecosistemelor acvatice, trebuie definite măsuri adecvate de monitorizare și control pentru introducerea și transferul speciilor acvatice exotice sau care nu sunt prezente la nivel local. Lucrul acesta este posibil doar prin elaborarea, adoptarea și implementarea unor coduri internaționale de practici și proceduri corespunzătoare.

4.2 Având în vedere faptul că nu doar apa presupune un risc de evadare, trebuie garantate toate sistemele de protecție a instalațiilor închise de acțiunea animalelor de pradă, în special păsări, care pot determina dispersarea în natură a speciilor cultivate.

4.3 De asemenea, este de dorit ca instalațiile de acvacultură închise să fie gestionate și administrate separat de culturile în sisteme deschise, pentru minimizarea oricărui posibil risc de contaminare a ecosistemelor acvatice.

4.4 Comitetul este de acord cu opțiunea de a încredința statelor membre responsabilitatea actualizării periodice, pe site-ul respectiv, a listei instalațiilor de acvacultură închise, asigurând astfel o publicitate maximă a acestora, pentru responsabilizarea operatorilor și a diverselor părți interesate de la nivel local cu privire la gestionarea corectă a culturilor acvicole.

Bruxelles, 17 martie 2010

*Președintele*  
*Comitetului Economic și Social European*  
Mario SEPI

---





<u>Numărul informării</u>	<u>Cuprins (continuare)</u>	<u>Pagina</u>
2010/C 354/16	Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de regulament al Consiliului privind unele dispoziții referitoare la pescuitul în zona Acordului CGPM (Comisia Generală pentru Pescuit în Marea Mediterană) COM(2009) 477 <i>final</i> – 2009/0129 (CNS) .....	71
2010/C 354/17	Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de regulament al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 247/2006 privind măsurile specifice din domeniul agriculturii în favoarea regiunilor ultraperiferice ale Uniunii COM(2009) 510 <i>final</i> – 2009/0138 (CNS) .....	72
2010/C 354/18	Avizul Comitetului Economic și Social European privind Comunicarea Comisiei „Viitorul cadru legislativ în domeniul concurenței aplicabil sectorului autovehiculelor” COM(2009) 388 <i>final</i> .....	73
2010/C 354/19	Avizul Comitetului Economic și Social European privind Comunicarea Comisiei către Consiliu, Parlamentul European, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor de revizuire a politicii comunitare în materie de inovare într-o lume în schimbare COM(2009) 442 <i>final</i> .....	80
2010/C 354/20	Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivelor 1998/26/CE, 2002/87/CE, 2003/6/CE, 2003/41/CE, 2003/71/CE, 2004/39/CE, 2004/109/CE, 2005/60/CE, 2006/48/CE, 2006/49/CE și 2009/65/CE cu privire la competențele Autorității bancare europene, ale Autorității europene pentru asigurări și pensii ocupaționale și ale Autorității europene pentru valori mobiliare și piețe COM(2009) 576 <i>final</i> – 2009/0161 (COD) .....	85
2010/C 354/21	Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de regulament al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 708/2007 privind utilizarea în acvacultură a speciilor exotice și a speciilor absente la nivel local COM(2009) 541 <i>final</i> – 2009/0153 (CNS) .....	88



**Prețul abonamentelor în 2010**  
**(fără TVA, inclusiv cheltuieli de transport pentru expediere simplă)**

Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	1 100 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, versiunea tipărită + CD-ROM, ediție anuală	22 de limbi oficiale ale UE	1 200 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria L, numai versiunea tipărită	22 de limbi oficiale ale UE	770 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seriile L+C, CD-ROM, ediție lunară (cumulat)	22 de limbi oficiale ale UE	400 EUR pe an
Supliment la Jurnalul Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice), CD-ROM, ediție bisăptămânală	Multilingv: 23 de limbi oficiale ale UE	300 EUR pe an
Jurnalul Oficial al UE, seria C – Anunțuri de concurs	Limbă (limbi) în funcție de concurs	50 EUR pe an

Abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, care apare în limbile oficiale ale Uniunii Europene, este disponibil în 22 de versiuni lingvistice. Jurnalul Oficial cuprinde seriile L (Legislație) și C (Comunicări și informări).

Pentru fiecare versiune lingvistică se încheie un abonament separat.

În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 920/2005 al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial L 156 din 18 iunie 2005, care prevede că, temporar, instituțiile Uniunii Europene nu au obligația de a redacta toate actele în irlandeză și nici de a le publica în această limbă, Jurnalele Oficiale publicate în limba irlandeză se comercializează separat.

Abonamentul la Suplimentul Jurnalului Oficial (seria S – Anunțuri de achiziții publice) cuprinde toate cele 23 de versiuni lingvistice oficiale într-un singur CD-ROM multilingv.

La cerere, abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* conferă dreptul de a primi diverse anexe ale Jurnalului Oficial. Abonaților li se semnalează apariția anexelor printr-un aviz către cititori inclus în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Formatul CD-ROM va fi înlocuit în cursul anului 2010 cu formatul DVD.

**Distribuire și abonamente**

Abonamente la diverse periodice destinate vânzării, precum abonamentul la *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, pot fi contractate prin agențiile noastre de vânzări.

Lista agențiilor de vânzări este disponibilă la adresa:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_ro.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_ro.htm)

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferă acces direct și gratuit la dreptul Uniunii Europene. Acest site permite consultarea *Jurnalului Oficial al Uniunii Europene*, inclusiv a tratatelor, a legislației, a jurisprudenței și a actelor pregătitoare ale legislației.**

**Pentru mai multe informații despre Uniunea Europeană, consultați: <http://europa.eu>**

