

<u>Paziņojums Nr.</u>	Saturs	Lappuse
	III <i>Sagatavošanā esoši tiesību akti</i>	
	Ekonomikas un sociālo lietu komiteja	
	435. plenārajā sesijā 2007. gada 25. un 26. aprīlī	
2007/C 168/01	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Pievienotās vērtības radīšanas un piegādes ķēdes attīstība Eiropā un pasaulē"	1
2007/C 168/02	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Eiropas lielpilsētu teritorijas — sociālā un ekonomiskā ietekme uz Eiropas nākotni"	10
2007/C 168/03	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Teritoriālās attīstības programma"	16
2007/C 168/04	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Komisijas paziņojums — Ziņojums par konkurences politiku 2005. gadā" SEC(2006) 761 galīgā redakcija	22
2007/C 168/05	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko izveido pamatnostādnes augsnes aizsardzībai un groza Direktīvu 2004/35/EK" COM (2006) 232 galīgā redakcija — 2006/0086 (COD)	29
2007/C 168/06	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu: — "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par vienotu atļauju piešķiršanas procedūru pārtikas piedevām, fermentiem un aromatizētājiem" — "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par pārtikas fermentiem un par Padomes Direktīvas 83/417/EEK, Padomes Regulas (EK) Nr. 1493/1999, Direktīvas 2000/13/EK un Padomes Direktīvas 2001/112/EK grozījumiem" — "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par aromatizētājiem un dažām pārtikas produktu sastāvdaļām ar aromatizētāju īpašībām izmantošanai pārtikas produktos un uz tiem, un par Padomes Regulas (EEK) Nr. 1576/89, Padomes Regulas (EEK) Nr. 1601/91, Regulas (EK) Nr. 2232/96 un Direktīvas 2000/13/EK grozījumiem" — "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par pārtikas piedevām" COM(2006) 423 galīgā redakcija — 2006/0143 (COD) — COM(2006) 425 galīgā redakcija — 2006/0144 (COD) — COM(2006) 427 galīgā redakcija — 2006/0147 (COD) — COM(2006) 428 galīgā redakcija — 2006/0145 (COD)	34

2007/C 168/07	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Komisijas paziņojums Padomei un Eiropas Parlamentam — Par ilgtspējības īstenošanu ES zivsaimniecības nozarē, izmantojot maksimāli iespējamo ilgtspējīgo daudzumu” COM(2006) 360 <i>galīgā redakcija</i>	38
2007/C 168/08	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko aizliedz laist tirgū un ievest Kopienā vai izvest no tās kaķu un suņu kažokādas un izstrādājumus ar šādām kažokādām” COM(2006) 684 <i>galīgā redakcija</i> — 2006/0236 (COD)	42
2007/C 168/09	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par metāliska dzīvsudraba eksporta aizliegumu un drošu glabāšanu” COM (2006) 636 <i>galīgā redakcija</i> — 2006/0206 (COD)	44
2007/C 168/10	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Priekšlikums Padomes Lēmumam par dalībvalstu nodarbinātības politikas pamatnostādņēm” COM(2006) 815 <i>galīgā redakcija</i> — 2006/0271 (CNS)	47
2007/C 168/11	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Komisijas paziņojums Padomei, Eiropas Parlamentam, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai — Ceļā uz turpmāko ES jūrniecības politiku: Eiropas redzējums okeāniem un jūrām” COM(2006) 275 <i>galīgā redakcija</i>	50
2007/C 168/12	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “ES kopīga ostu politika”	57
2007/C 168/13	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Komisijas paziņojums Padomei, Eiropas Parlamentam, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai: Kravu pārvadājumu loģistika Eiropā — ilgtspējīgas mobilitātes izšķirošais faktors” COM(2006) 336 <i>galīgā redakcija</i>	63
2007/C 168/14	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Komisijas paziņojums Padomei, Eiropas Parlamentam, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai — Mazās kabotāžas veicināšanas programmas termiņa vidusposma pārskatīšana” [COM(2003) 155 <i>galīgā redakcija</i>] COM(2006) 380 <i>galīgā redakcija</i>	68
2007/C 168/15	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību” COM(2006) 569 <i>galīgā redakcija</i> — 2006 (0182 (COD))	71
2007/C 168/16	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 97/67/EK attiecībā uz Kopienas pasta pakalpojumu iekšējā tirgus pilnīgu izveidi” COM(2006) 594 <i>galīgā redakcija</i> — 2006/0196 (COD)	74
2007/C 168/17	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Transports pilsētu un lielpilsētu teritorijās”	77
2007/C 168/18	Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Velotransporta pārrobežu satiksmes veicināšana”	86

III

(Sagatavošanā esoši tiesību akti)

EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJA

435. PLENĀRAJĀ SESIJĀ 2007. GADA 25. UN 26. APRĪLĪ

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Pievienotās vērtības radīšanas un piegādes ķēdes attīstība Eiropā un pasaulē”

(2007/C 168/01)

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja saskaņā ar Reglamenta 29. panta 2. punktu 2006. gada 6. jūlijā nolēma izstrādāt pašiniciatīvas atzinumu par tematu “Pievienotās vērtības radīšanas un piegādes ķēdes attīstība Eiropā un pasaulē”.

Minēto lēmumu apstiprināja 2006. gada 26. oktobrī.

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Rūpniecības pārmaiņu konsultatīvā komisija atzinumu pieņēma 2007. gada 6. martā. Ziņotājs — *van Iersel* kgs. Līdzziņotājs — *Gibellieri* kgs.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 435. plenārajā sesijā, kas notika 2007. gada 25. un 26. aprīlī (25. aprīļa sēdē), ar 130 balsīm par, 1 balsi pret un 4 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

I daļa — Secinājumi un ieteikumi

A. EESK uzskata, ka lēmumu pieņemšanā, kā arī ES un dalībvalstu sadarbībā liela uzmanība jāpievērš pievienotās vērtības radīšanas un piegādes ķēdes attīstības koncepcijai, proti, tīklā iesaistīto nozaru un uzņēmumu mijiedarbībai.

B. Tā kā minētie procesi notiek dinamiski, visās uzņēmumu vadības jomās, piemēram, jauna produkta konceptuāla definēšana un izstrāde, pakalpojumi, tirgdarbība, kā arī finanšu un cilvēkresursu vadība, ir vajadzīga spēja veikt nepieciešamos pielāgojumus. Minētie uzdevumi bieži tiek uzticēti ārpalpojumu sniedzējiem. Darbība tīklā nozīmē, ka visā pasaulē arvien vairāk palielinās uzņēmumu savstarpējā saistība un arvien ciešāk tiek integrēta ražošana un pakalpojumu sniegšana.

C. Minētā procesa ietekme uz uzņēmumiem ir ļoti dažāda un atkarīga no uzņēmumu lieluma, vietas piegādes ķēdēs/tīklos un nozares, kurā tie darbojas. Lielie starptautiskie uzņēmumi visos tīkla darbības posmos kopumā atrodas izdevīgā situācijā. Savukārt samērā mazajiem un vidējiem piegādātājiem, kas darbojas piegādes ķēdes sākuma vai vidus posmā (pirmais, otrais, trešais ... piegādātājs), bieži jāpārvar šā atzinuma II daļā minētie šķēršļi. Minēto uzņēmumu apzīmēšanai šajā dokumentā tiek lietots termins “piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumi”,

kas ir īpaši šā atzinuma izstrādes nolūkā radīts termins (*IIC — initial and intermediate companies*) ⁽¹⁾.

D. Lielākā daļa privātajā sektorā nodarbināto strādā uzņēmumos, kas nepieder “lielo” uzņēmumu grupai (skatīt C punktu). Visradošākajiem minētās grupas uzņēmumiem, kas izstrādā un ievieš visvairāk jauninājumus, ir būtiska nozīme ekonomikā, kurā liela nozīme ir darbībai tīklā. Minētā attīstības tendence ir tik spēcīga, ka tai ir ievērojama ietekme ne tikai mikroekonomiskajā, bet arī makroekonomiskajā līmenī.

E. EESK uzskata, ka jāuzlabo piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumu darbības vide. Šajā atzinumā (skatīt II daļas 3. un 4. sadaļu) apzināti svarīgākie uzdevumi un izvirzīti vairāki priekšlikumi, kādi politiskie pasākumi īstenojami. Te jāmin:

— attieksmes maiņa pret piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumiem;

⁽¹⁾ Tāpēc šajā atzinumā netiek lietots termins *mazie un vidējie uzņēmumi* (“MVU”) tādā izpratnē, kā to lieto Eiropas Komisija un lielākā daļa dalībvalstu. Mazākie uzņēmumi, par kuriem ir runa šajā atzinumā, ir piegādes uzņēmumi, kuros nodarbināti vairāki simti darbinieku, savukārt vidēja lieluma piegādes uzņēmumos var būt nodarbināti pat vairāki tūkstoši darbinieku. Abas minēto uzņēmumu grupas atrodas pievienotās vērtības radīšanas ķēdes sākuma vai vidus posmā; citiem vārdiem sakot, tie nav galaprodukta ražotāji/ pakalpojuma sniedzēji, kuri parasti ir lielāki uzņēmumi. Piederību minētajai grupai nenosaka izvērtējami uzņēmumu darbības rādītāji (apgrozījums, nodarbināto skaits utt.), bet gan to vieta pievienotās vērtības radīšanas un piegādes ķēdēs. Šis atzinums neattiecas uz izejvielu piegādātājiem (tie lielākoties ir lieli uzņēmumi), kaut arī tie darbojas ražošanas procesu sākuma posmā.

- minēto uzņēmumu sadarbības un savstarpējās uzticēšanās uzlabošana;
- finansējuma pieejamības uzlabošana;
- uzņēmumu nespējas izklūt no piegādes ķēdes/nespējas iekļūt piegādes ķēdē ("lock-in/ lock-out") mazināšana;
- intelektuālā īpašuma tiesību īstenošana;
- konkurences traucējumu apkarošana, konsekvēti, efektīvākā veidā un savlaicīgi izmantojot ES tirdzniecības aizsardzības instrumentus, lai izvairītos no negodīga importa;
- profesionālās prasmes un uzņēmējdarbības gara veicināšana;
- it īpaši inženierzinības apguvušu jauniešu piesaistīšana darbam piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumos;
- jaunās ES rūpniecības politikas un tās sektorālās pieejas īstenošana;
- iespējami efektīva 7. Pētniecības pamatprogrammā paredzēto iespēju izmantošana;
- mērķorientētu tiesību aktu ieviešana un birokrātijas samazināšana.

F. Piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumu konkrēti noteiktas definīcijas trūkums neļauj pilnībā novērtēt to nozīmi rūpniecības pārmaiņu un globalizācijas procesā. Jāvelta daudz vairāk pūļu, lai palielinātu izpratni par minēto uzņēmumu nozīmi. Lai īstenotu daļu/visus no E punktā minētajiem priekšlikumiem, vairāki priekšnosacījumi jāizpilda uzņēmumiem pašiem, citi — politikas veidotājiem, bet lielākā daļa — abām pusēm kopā. Taču jebkādu pasākumu īstenošanai jānotiek ciešā sadarbībā ar visām ieinteresētajām pusēm. Savukārt nozaru dialoga komitejām, kas darbojas Eiropas un dalībvalstu līmenī, jāsniedz ticamas un vienotas ievirzes politikas veidotājiem.

II daļa — Pamatojums

1. Ievads.

1.1 Priekšstats, ka piegādes ķēdes ir jauna parādība, ir nepareizs, jo vienā vai otrā formā tās ir pastāvējušas kopš organizētās ražošanas pirmsākumiem.

1.2 Tomēr jāatzīmē, ka pēdējās desmitgadēs ir palielinājusies interese par piegādes ķēdēm, kas izskaidrojams ar konkurences saasināšanos, ko izraisījusi tehnoloģiskā attīstība un globalizācija, kā arī to ietekme uz tirgu visās tās izpausmes formās. Minētais jautājums plaši apspriests neskaitāmās publikācijās un konferencēs visā pasaulē. Tradicionālos lineāros ražošanas procesus aizstāj kompleksi tīkli un integrēti ražošanas procesi, kuros bieži iesaistīti daudzi uzņēmumi dažādās valstīs.

1.3 Mūsdienās pievienotās vērtības radīšanas un piegādes ķēžu saistība arvien palielinās, un daudzās jomās tagad izveidojies pasaules mēroga tīkls. Tāpēc pareizāk būtu lietot terminu "tīkli" nevis "ķēdes", kaut arī nevar noliegt, ka pirmais līdz šim lietots retāk.

1.4 Arī pievienotās vērtības radīšanas tīkli (vienkāršāk, "pievienotās vērtības tīkli") paplašinās un aptver visu pasauli. Viseiropas pievienotās vērtības tīkla veidošanās, ko veicinājusi nesēnā ES paplašināšana, ir minētā procesa sastāvdaļa.

1.5 Palielinās izpratne par to, ka uzņēmumu pašu veiktie uzlabojumi vairs neapmierina to vajadzības. Uzņēmumu iekšienē pašu īstenotās programmas ir lietderīgas un vēlamas, bet tās nepalīdz uzņēmumiem izmantot iespējas, ko paver patiesi globāla uzņēmējdarbības sistēma. Lai izdzīvotu modernajā pasaulē, uzņēmumiem jāskatās, kas notiek citur.

1.6 Tāpēc palielinājusies tīkla vadības un loģistikas nozīme, jo pēc iespējas lielākas peļņas nodrošināšanai uzņēmumi velta arvien vairāk laika un finanšu līdzekļu, optimizējot un koordinējot arvien sarežģītāko pasākumu un pakalpojumu tīklu, bez kura mūsdienu rūpnieciskā un komerciālā darbība nav iedomājama.

1.7 Visos līmeņos krasi mainījies vadītāju atbildības raksturs un darba ņēmēju kvalifikācijas prasības, jo tagad ir jāpieņem tādi lēmumi un nepieciešama tāda attieksme, kas nodrošina visaugstāko klientu, piegādātāju un uzņēmumu sadarbības līmeni.

1.8 Tas attiecas uz visām uzņēmumu grupām — lieliem, vidējiem un maziem uzņēmumiem — neraugoties uz to atšķirībām un nozaru mijiedarbību. Tomēr rodas iespaids, ka pašreiz notiekošajos procesos lielle starptautiskie uzņēmumi atrodas izdevīgākā situācijā nekā piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumi (²).

1.9 Faktiski divas trešdaļas Eiropas privātajā sektorā nodarbināto strādā mazos un vidējos uzņēmumos. Daudzi no tiem ir piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumi. Tāpēc šo uzņēmumu veiksmīgai darbībai ir ne tikai mikroekonomiska dimensija, bet arī makroekonomiska ietekme.

1.10 Kaut arī šā atzinuma temats ir pievienotās vērtības radīšanas un piegādes ķēdes attīstība, šajā dokumentā uzmanība pievērsta galvenokārt inovatīviem piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumiem, kuri ražo augstās tehnoloģijas un augstas kvalitātes produktus un kuriem ir iespējas attīstīties un darboties starptautiskā mērogā vai kuri jau darbojas pasaules tirgū (³).

1.11 Jāatrod un jāuzlabo paņēmieni un līdzekļi, lai radītu stabilu un ilgtspējīgu vidi, kas veicinātu šādu uzņēmumu darbību un ļautu pilnībā izpausties to potenciālam.

1.12 Kaut arī dažādu nozaru piegādes ķēdes/tīkli atšķiras, uzskatām, ka šajā atzinumā veiktā analīze jāilustrē ar piemēru, kas raksturo situāciju vienā nozarē. Tāpēc šā atzinuma 2. pielikums veltīts gadījuma izpētei automobiļu nozarē, kas labi atspoguļo dažas šajā dokumentā aplūkotās problēmas. Minētās nozares izvēle saistīta ar tās piegādes ķēžu/tīklu acīmredzamo sarežģītību, kā tas atspoguļots 1. pielikumā.

(²) Skatīt C punktu un 1. zemsvītras piezīmi.

(³) Punktu un 1. zemsvītras piezīmi.

1.13 Eiropas uzņēmumi bieži uztic ārpakalpojumu sniedzējiem vienu vai vairākus piegādes ķēdes posmus. Pēc tam ārpakalpojumu sniedzēju saražotās preces tiek importētas un tām tiek pievienota vērtība, pirms tās atkal nonāk pievienotās vērtības radīšanas tīklā. Ir svarīgi radīt nosacījumus, kas nodrošinātu, ka minētajā procesā Eiropā paliek pēc iespējas lielāka peļņas daļa, pēc iespējas vairāk darba vietu un pēc iespējas lielāka tehnoloģiskā prasme. Tam ir ārkārtīgi liela nozīme, jo tehnoloģiskā prasme pati par sevi arvien biežāk kļūst par ražošanas faktoru, kura vietu pievienotās vērtības radīšanas tīklos nenosaka tikai pārrobežu kapitāla plūsma, bet galvenokārt neierobežota kapitāla kustība (4).

1.14 Šajā atzinumā tiek aplūkots jautājums, ko ES varētu darīt, lai svarīgas piegādes ķēdes daļas, kas rada pievienoto vērtību, paliktu Eiropā (5).

2. Pievienotās vērtības radīšanas tīkli un rūpniecības pārmaiņas.

2.1 Rūpniecības pārmaiņas ir cieši saistītas ar pievienotās vērtības radīšanu sabiedrībā, kurā liela nozīme ir sadarbības tīkliem. Pievienotās vērtības radīšanas procesā svarīga nozīme ir konsultāciju, loģistikas un tirgvedības pakalpojumiem, kā arī inženierpakalpojumiem. Samazinoties vertikālajai integrācijai, apstrādes rūpniecībā pievienotās vērtības radīšana bieži tiek uzticēta piegādātājiem. Minētais process iegūst aizvien vairāk dimensiju, jo daudzi no minētajiem piegādātājiem ir iesaistīti arī globālajos tīklos, un tādejādi veidojas piegādātāju jauna veida savstarpējā atkarība.

2.2 Bet ko patiesībā nozīmē termins "globāls"? Līdztekus ASV un Japānai, kuru loma pasaulē ir vispārzināma, pēdējo desmitgažu laikā pieaugusi citu pasaules reģionu, piemēram, tā dēvēto BRIC valstu (Brazīlija, Krievija, Indija, Ķīna) nozīme. Tomēr jānorāda, ka, neraugoties uz minētās grupas valstu vienotības trūkumu, īpaši Indija un Ķīna "būtiski izmainījušas visu piegādes ķēdi un pievienotās vērtības radīšanas ģeogrāfisko izvietojumu" (6).

2.3 Ņemot vērā iepriekš teikto, ES ir jāpalielina tās konkurētspēja, proti, spēja radīt pievienoto vērtību, tāpēc ka Eiropa nekad nebūs konkurētspējīga izmaksu ziņā, jo tas būtu pretrunā Eiropas Savienības sociālajiem un ilgtspējīgas attīstības mērķiem.

(4) Šajā sakarā skatīt "The Three Rounds of Globalisation", Ashutosh Sheshabhalaya (autors), *The Globalist*, kas publicēts ceturtdien, 2006. gada 19. oktobrī (<http://www.theglobalist.com/DBWeb/printStoryId.aspx?StoryId=5687>).

(5) Šis atzinums izstrādāts, pamatojoties uz iepriekš pieņemtiem un pašreiz gatavotiem atzinumiem par šādiem tematiem: "Pakalpojumi un Eiropas ražošanas nozares: mijiedarbība un ietekme uz nodarbinātību, konkurētspēju un ražīgumu" (CCMI/035 — CESE 1146/2006 — OV C 318, 23.12.2006.); "Inovācijas: ietekme uz rūpniecības pārmaiņām un EIB loma" (CCMI/038, tiek pašreiz izstrādāts); "Rūpniecisko pārmaiņu teritoriālā pārvaldība: sociālo partneru loma un konkurētspējas un inovācijas pamatprogrammas ieguldījums" (CCMI/031 — CESE 1144/2006 — OV C 318, 23.12.2006.); "Eiropas politika loģistikas jomā" (TEN/240, CESE 210/2007, vēl nav publicēts OV); "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par piegādes ķēdes aizsardzības paaugstināšanu" (TEN/249 — CESE 1580/2006, OV C 325, 30.12.2006.); "Lielās mazumtirdzniecības nozare — tendences un ietekme uz lauksaimniekiem un patērētājiem" (NAT/ 262 — CESE 381/2005 — OV C 255, 14.10.2005.).

(6) Citāts no 4. zemsivras piezīmē minētā darba.

2.4 Piegādes ķēdes un tīkli paplašinās, jo ražošanas procesam raksturīga arvien lielāka ražošanas ķēžu sadrumstalotība un specializācija noteiktu produktu ražošanā, ko izraisījusi tehnoloģiskā attīstība un orientācija uz ražošanu atbilstoši klientu vēlmēm. Ražotāji standartizē produktu svarīgākās detaļas, vienlaikus saglabājot individuālu pasūtījumu izpildes iespējas. Runa ir par "**pasūtītu produktu plašražošanu**" ("mass customisation").

2.5 Minētos faktorus pastiprina ražošanas un pakalpojumu uzņēmumu mijiedarbība (7), kas izraisa **nozaru robežu izzušanu**. Minētos procesus veicina informācijas un saziņas tehnoloģijas, paplašinot savietojamības iespējas un elektronisko pakalpojumu klāstu.

2.6 Eiropas uzņēmumiem jācenšas veidot piegādes tīklus, kuros tiek radīti "paplašināti produkti" (produktu un pakalpojumu sistēma), nostiprinoties tirgus nišās, kurām raksturīga augsta pievienotā vērtība. Mūsdienās pat rūpnīcas ir kompleksi produkti, kas tiek pārdoti.

2.7 Jauni tehnoloģiskie cikli palielina visu līmeņu **cilvēkresursu vadības** un mūžizglītības nozīmi, kas būtiski ietekmē konkurētspēju un nodarbinātības iespējas.

2.8 **Produktu kalpošanas laiks** kļūst īsāks un mainās, kas izskaidrojams ar pakalpojumu sniedzēju un ražotāju mijiedarbības palielināšanos, kā arī globālo raksturu, kas piemīt konkurencei un (pirmskonkurences) sadarbībai daudzās jomās.

2.9 Notiekošās pārmaiņas spēcīgi ietekmē uzņēmumu struktūru un to dinamiskās attiecības. Tās nepārtraukti **jāpielāgo un jāreorganizē**. Ražošanas procesu specializācija, ar ražošanu saistīto pakalpojumu attīstība un ražošanas atbilstoši klientu vēlmēm ir iemesli, kāpēc arvien vairāk palielinās ārpakalpojumu izmantošana. Tā savukārt var izraisīt vēl lielāku specializāciju un decentralizāciju.

2.10 Līdztekus minētajiem procesiem notiek **koncentrācijas** process, apvienojot un iegādājoties uzņēmumus; jo mazāka saistība ar patērētāju, jo lielāka koncentrācija un apvienošanās ir vērojama.

2.11 **Ārpakalpojumu izmantošana un uzņēmējdarbības pārvietošana** notiek visā pasaulē (8). Minētajā procesā cieši iesaistītas jaunās dalībvalstis, kā arī Āzijas valstis, kur notiek strauja ekonomiskā attīstība, un visas iesaistītās valstis piedāvā

(7) Minētie jautājumi tika sīki analizēti EESK atzinumā par tematu: "Pakalpojumi un Eiropas ražošanas nozares: mijiedarbība un ietekme uz nodarbinātību, konkurētspēju un ražīgumu" (CCMI/035; CESE 1146/2006, OV C 318, 23.12.2006.).

(8) Rūpniecības pārmaiņu konsultatīvā komisija (CCMI) sīki izanalizējusi uzņēmumu pārvietošanas procesu, tā mērogu un ietekmi, kā arī radītās problēmas un iespējas. Minētā darba rezultāti (atzinums, informatīvs ziņojums, ārējais pētījums, konference) apkopoti publikācijā, kuras nosaukums ir "Uzņēmumu pārvietošana — izaicinājumi un iespējas" (ISBN: 92-830-0668-2; http://www.eesc.europa.eu/documents/publications/index_en.asp?culture=EN&id=141&details=1).

savas izmaksu priekšrocības un tirgus iespējas. Nav noliedzams, ka Āzija kļūst par zemu izmaksu ražošanas un pakalpojumu sniegšanas centru. Ķīna un Indija izstrādā savas tehnoloģijas. Šādi procesi var būt saistīti ar darbības pārvietošanu un darba vietu skaita samazināšanos. Tas var radīt nedrošības sajūtu darba ņēmēju vidū. No otras puses, darbības pārvietošana var arī veicināt nodarbinātību Eiropas uzņēmumos ⁽⁹⁾.

2.12 Sarežģītās attīstības tendences, kas vērojamas pēc ļoti daudziem darījumiem, kā arī uzņēmumu apvienošanas un iegādes gadījumiem visā pasaulē, liecina, ka **pārvietošana**, ko izraisa izmaiņas ražošanas un pakalpojumu ķēdēs, nav lineārs vai vienvirziena process. Ražošanas izmaksas ir tikai viens no daudziem apsvērumiem, kas jāņem vērā. Pirms darbības pārvietošanas jāņem vērā daudzi citi faktori, kas netiek aplūkoti šajā atzinumā. Te jāmin sarežģītā loģistika, augstās transporta izmaksas, vides problēmas, tiesiskā sistēma, intelektuālā īpašuma aizsardzība un izejvielu, kā arī tehnoloģiju un īpašo zināšanu pieejamība. Apsverot visus iepriekš minētos aspektus, dažkārt ražotājiem un pakalpojumu sniedzējiem ir izdevīgi atgriezties Eiropā.

2.13 No otras puses, arī inovatīva uzņēmējdarbība varētu tikt pārvietota, un tas nozīmētu, ka tiek zaudēta Eiropas tehnoloģiskā prasme. Ja ES zināšanu apguves un pētniecības bāze netiks nostiprināta, pārvietošana ilgtermiņā var mazināt Eiropas uzņēmumu spēju izstrādāt un ieviest jauninājumus. Iepriekš teikto spilgti raksturo inženieru skaita palielināšanās Indijā un Ķīnā, kur strādā 45 % visas pasaules inženieru.

2.14 Turklāt fakts, ka jauni cilvēki, kuriem ir augsta kvalifikācija, pamet Eiropu vai dod priekšroku darbam lielos uzņēmumos ⁽¹⁰⁾, nozīmē, ka piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumiem Eiropā, iespējams, būs jāsastopas ar kvalificētu darbinieku trūkumu.

2.14 Lieliem uzņēmumiem bieži ir vieglāk risināt iepriekš minētās problēmas nekā piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumiem. Lieliem uzņēmumiem kopumā ir vienkāršāka piekļuve bankām un finanšu tirgiem, to sadarbību ar citiem uzņēmumiem raksturo mijiedarbība un savietojamība, tie darbojas dažādos tirgos un plaši izmanto ārpalpojumus. Tomēr tie nav tik elastīgi kā mazāki uzņēmumi.

⁽⁹⁾ *Offshoring Research Network* (pētniecības tīkls, kas analizē darbības pārvietošanu), transatlantisks 6 zinātniskās pētniecības institūtu konsorcijs, neseno pabeidza savu pēdējo divgadu pētījumu par uzņēmējdarbības pārvietošanas tendencēm. Erasma vārdā nosauktais Stratēģiskās modernizācijas centrs (*Strategic Renewal Centre*), kas atrodas Roterdamā, veica pētījumu par holandiešu uzņēmumiem un secināja: "57 % gadījumu uzņēmējdarbības pārvietošana neietekmēja darba vietu skaitu holandiešu uzņēmumos. Savukārt 39 % pārvietošanas gadījumu bija saistīti ar darba vietu skaita samazināšanos, un tikai 4 % pārvietošanas gadījumu jaunas darba vietas tika izveidotas Nīderlandē. Pētījums liecina, ka uzņēmējdarbības pārvietošanas gadījumā ārzemēs tiek izveidotas vidēji 37,8 jaunas darba vietas un Nīderlandē tiek likvidētas vidēji 3,5 darba vietas. Citiem vārdiem sakot, likvidējot vienu darba vietu Nīderlandē, ārzemēs tiek izveidotas 10,8 jaunas darba vietas."

⁽¹⁰⁾ Skatīt 3.22. punktu.

3. Piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumu risināmās problēmas.

3.1 Visi rādītāji liecina, ka ražošanas process arī turpmāk būs sadrumstalots, ražošana notiks atbilstoši klientu vēlmēm un turpināsies globālo tīklu veidošanās. Gandrīz visu nozaru stratēģiju nosaka lielle starptautiskie uzņēmumi, bet lielāko daļu darba veic aizvien lielāks skaits piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumu.

3.2 Dažkārt piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumi, neraugoties uz to lielajām iespējām, ir spiesti meklēt īsāka termiņa risinājumus, un tiem jāvelta ļoti lielas pūles, lai iekarotu jaunus tirgus, tie bieži ir atkarīgi no regulāriem dažu lielu klientu pasūtījumiem, un bieži to piekļuve kapitāla tirgiem ir apgrūtināta. Turklāt tie lielā mērā ir pakļauti piegādes ķēdes pārtraukšanas riskam, kas ir saistīts ar lielo klientu izvērīto nemitīgo prasību samazināt izmaksas. Dokumenta turpinājumā uzmanība pievērsta visnozīmīgākajām problēmām, kas minētajiem uzņēmumiem jārisina.

Pareizas attieksmes nozīme

3.3 Daudzi salīdzinoši mazu un vidēju uzņēmumu darbības pamatnosacījumu uzlabojumi ir atkarīgi no sabiedrības un pašu uzņēmumu attieksmes. Dažās dalībvalstīs un reģionos attieksme pret šādiem uzņēmumiem ir labvēlīgāka nekā citur. Tāpēc jāveicina paraugprakses apmaiņa.

Piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumu sadarbība un savstarpēja uzticēšanās

3.4 Piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumi jāmudina sadarboties un izstrādāt kopīgus projektus. Pateicoties šādai sadarbībai un projektiem, tie var nostiprināt savu vietu tirgū un pozīcijas sarunās ar lielajiem klientiem. Tādējādi izdotos mazināt arī negatīvo ietekmi, kāda ir uzņēmumu nespējai izkļūt no piegādes ķēdes vai tajā iekļūt.

3.5 Jāveicina atvērta koda programmatūras ⁽¹¹⁾ izmantošana, kā arī brīva piekļuve inženierijas tehnoloģijai un standartiem. Ļoti svarīga ir piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumu un zinātniskās pētniecības institūtu efektīva sadarbība.

3.6 Tāpēc vadošo uzņēmumu un rūpniecības reģionu tuvumā, kur darbojas daudzi rūpniecības un augsto tehnoloģiju uzņēmumi, būtu lietderīgi veidot klasterus un tīklus, ⁽¹²⁾ jo tie

⁽¹¹⁾ Skatīt neseno veikto pētījumu par atvērta koda programmatūras ietekmi uz ES informācijas un saziņas tehnoloģiju nozari, ko Eiropas Komisijas uzdevumā (Uzņēmējdarbības un rūpniecības ģenerāldirektorāts) 2007. gada 26. janvārī publicējis MERIT (*Maastricht Economic and social Research and training centre — Māstrihtas Ekonomikas un sociālo zinātņu pētniecības un apmācības centrs*) (gala ziņojums sagatavots 20.11.2006.): <http://ec.europa.eu/enterprise/ict/policy/doc/2006-11-20-flossim-pact.pdf>

⁽¹²⁾ Kā viens no daudziem piemēriem jāmin Eindhovenas — Lēvenes reģions, kur, pateicoties universitāšu un uzņēmumu sadarbībai (tās centrā ir vadošais starptautiskais uzņēmums *Philips*), izveidojusies labvēlīga vide daudziem augsto tehnoloģiju MVU.

veicinās uzņēmumu sadarbības projektu īstenošanu. Ļoti svarīga nozīme ir gatavībai sadarboties ar tuvumā esošajām universitātēm un tehnoloģijas institūtiem, kā arī vietējo un reģionālo pašvaldību nostājai, risinot attiecīgos jautājumus. Mazāki uzņēmumi var gūt lielu labumu no "rūpniecības zonām" tehnoloģisko centru, zinātnes parku un universitāšu tuvumā.

Finanšu vide

3.7 Bankas un finanšu dalībnieki kopumā jā mudina uzņemties lielāku risku. Statistikas dati liecina, ka ASV finanšu nozares gatavība uzņemties lielāku risku nodrošina tai ievērojamu peļņu. Jānodrošina brīva piekļuve Eiropas kapitāla tirgum — it īpaši tāpēc, ka ražošanas procesos lielie uzņēmumi finansālo slogu nereti uzvel mazākajiem piegādātājiem.

3.8 Piemēram, ārpakalpojumu izmantošana automobiļu rūpniecībā daudziem uzņēmumiem radījusi finansēšanas problēmas, jo izstrādes process un atmaksāšanās laiks ir ilgs — izstrādei bieži nepieciešami 3 līdz 5 gadi, savukārt atmaksāšanās laiks ir 5 līdz 7 gadi. ASV minēto problēmu izdevies daļēji atrisināt, nodrošinot brīvāku piekļuvi privātajam kapitālam, savukārt daudzās jaunattīstības valstīs — piešķirot lielus nodokļu atvieglojumus un sniedzot valsts atbalstu. Eiropā steidzami jāradā labāki nosacījumi minētajā jomā, it īpaši piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumiem, kuriem nepieciešami finanšu līdzekļi pētniecībai un izstrādei, lai ieviestu tehnoloģiskus jauninājumus. Līdztekus valdību un banku — arī Eiropas Investīciju bankai cieši sadarbojoties ar finanšu partneriem visā Eiropā — īstenojamiem pasākumiem jāpiesaista arī privātais kapitāls.

3.9 EESK ar lielu interesi iepazīnās ar norādēm, kas iekļautas Komisijas paziņojumā "Kopienas Lisabonas programmas īstenošana: MVU izaugsmes finansēšana — Eiropas pievienotā vērtība" ⁽¹³⁾. Jāveido stabilākas attiecības starp finanšu iestādēm un privāto kapitālu, no vienas puses, un maziem un vidējiem uzņēmumiem, no otras puses.

Nespēja izklūt no piegādes ķēdes/nespēja iekļūt piegādes ķēdē

3.10 It īpaši reģionos, kur dominē viena rūpniecības nozare, bažas izraisa atkarība no lielajiem klientiem, kad piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumi nespēj izklūt no piegādes ķēdēm vai nespēj tajās iekļūt. Sadarbojoties ar lieliem uzņēmumiem, piegādātāji bieži spiesti izmantot klienta pieprasīto tehnoloģiju. Piegādes vienam nozīmīgam klientam var būt iemesls, kāpēc piegādātājs spiests lietot vienu noteiktu tehnoloģiju.

⁽¹³⁾ COM(2006) 349 galīgā redakcija, ko Komiteja analizē, gatavojot pasiņiatīvas atzinumu par tematu "Uzņēmējdarbības, jo īpaši MVU, potenciāls (Lisabonas stratēģija)" (INT/324, tiek pašreiz izstrādāts). Minētais atzinums ir viens no darbiem, ko Komiteja veic, atsaucoties 2006. gada 23. un 24. martā notikušās Eiropadomes lūgumam (Prezidentūras secinājumu 12. punkts) 2008. gada sākumā izstrādāt kopsavilkuma ziņojumu, atbalstot partnerību izaugsmei un nodarbinātībai.

3.11 Līdzīgā situācijā nonāk tie piegādātāji, kuri nespēj iekļūt piegādes ķēdē, jo viņu rīcībā nav nepieciešamo iekārtu, lai piekļūtu jauniem tirgiem un iesaistītos citās piegādes ķēdēs vai tīklos.

3.12 Tomēr lielie uzņēmumi nevēlas būt pilnībā atkarīgi no viena piegādātāja, kaut arī tas dažkārt notiek. Daudzos gadījumos lielie automobiļu ražotāji dod priekšroku atsevišķiem piegādātājiem, galvenokārt jaunu galaprodukta sastāvdaļu un sistēmu pētniecības, izstrādes un ražošanas jomās. Parasti tomēr piegādātāju vidū pastāv sīva konkurence.

3.13 Ir bijuši gadījumi, galvenokārt automobiļu rūpniecībā, kad piegādātāji spiesti segt tehnoloģiju izstrādes izmaksas un tiem ieteikts nodot konkurentiem savu tehnoloģisko prasni. Tas var radīt problēmas, it īpaši tiem piegādātājiem, kas neatrodas monopolstāvoklī.

3.14 Paplašinoties informācijas un saziņas tehnoloģiju lietojumam, biežāki kļūst gadījumi, kad uzņēmumi nespēj izklūt no piegādes ķēdes vai tajā iekļūt, taču minētā attīstības tendence nav izskaidrojama tikai ar informācijas tehnoloģiju lietošanu. Bieži licences ir grūti saņemt. Nepietiekamā standartizācija un savietojamība, no vienas puses, un atvērta koda ("open source") tehnoloģiju nepietiekamā izmantošana, no otras puses, kavē ieguldījumu veikšanu.

3.15 Arī šajā gadījumā (skatīt 3.6. punktu) sadarbība un klasteru veidošana var palīdzēt novērst minēto procesu radītās nepilnības, it īpaši reģionos, kur dominē viena rūpniecības nozare.

Intelektuālā īpašuma tiesības

3.16 Intelektuālā īpašuma nozīme ir nepārvērtējama ⁽¹⁴⁾. Intelektuālā īpašuma aizsardzība rada īpašas problēmas piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumiem, jo daudzi no tiem ir mazie un vidējie uzņēmumi. Šajā atzinumā jau tika aplūkotas pētniecības un izstrādes finansēšanas problēmas, ar kurām saskaras minētie uzņēmumi, kuru situāciju nevajadzētu vēl vairāk sarežģīt, ļaujot to konkurentiem izmantot citu darba augļus.

3.17 Ļoti svarīga nozīme ir patentiem. Vairākos atzinumos EESK ir paudusi lielas bažas par "atkārtotām neveiksmēm Kopienas patenta ieviešanas jomā", kas iedragājušas uzticību ES pētniecības politikai un kavējušas "inovatīvākas, uz konkurētspējīgiem rezultātiem orientētas pētniecības attīstību" ⁽¹⁵⁾. Nespēja atrisināt šo svarīgo jautājumu sadārdzina jauninājumu aizsardzību (it īpaši salīdzinājumā ar ASV un Japānu), un dažkārt piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumi to pat nevar atļauties.

⁽¹⁴⁾ Skatīt 2. pielikuma 16. punktu, kurā runa ir par intelektuālā īpašuma tiesību pārkāpumiem/viltošanas gadījumiem automobiļu rūpniecības piegādātāju vidū.

⁽¹⁵⁾ Skatīt atzinumus CESE 89/2007 (vēl nav publicēts OV), 1.1.4. punkts, un CESE 729/2006 (OV C 195, 18.8.2006.), 3.3.4. punkts.

3.18 Problēmas, kas saistās ar intelektuālā īpašuma tiesību aizsardzības procedūru dārdzību, vēl vairāk saasina minēto procedūru neefektivitāte, kas izskaidrojama ar trūkumiem tiesību īstenošanā. Attiecībās ar Ķīnu prioritāra nozīme ir viltojumu problēmas risināšanai. Viltojumu problēmas dēļ daudzi augsto tehnoloģiju uzņēmumi nevēlas palielināt vai pat atsakās veikt ieguldījumus Ķīnā ⁽¹⁶⁾.

3.19 Nopietni intelektuālā īpašuma tiesību pārkāpumi un automobiļu detaļu viltošanas gadījumi minēti 2. pielikumā.

Jaunu iespēju izmantošana — profesionālās prasmes un uzņēmējdarbības gara nozīme

3.20 Piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumiem, kas specializējušies noteiktu produktu ražošanā, ir zināmas priekšrocības. Jaunas iespējas paveras, pārejot no lielražošanas uz decentralizāciju un individuālu pasūtījumu izpildi, ar noteikumu, ka uzņēmuma rīcībā ir nepieciešamās profesionālās prasmes.

3.21 Bažas izraisa fakts, ka lielākā daļa Eiropas universitāšu beidzēju dod priekšroku darbam lielos uzņēmumos. Ir acīmredzams, ka cilvēki jā mudina strādāt piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumos un jā uzlabo viņu profesionālās karjeras iespējas. Minētā problēma ir īpaši skar piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumus, jo kopējais universitāšu beidzēju skaits, piemēram, inženierzinātnēs, ir nepietiekams.

3.22 Piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumiem lietderīgas varētu būt tā dēvētās “duālās apmācības sistēmas” (*“duale Ausbildung”* — apmācība un darbs), kas pašreiz darbojas dažādās dalībvalstīs, piemēram, Vācijā, Austrijā un Luksemburgā.

3.23 Darbinieku kvalifikācijas un prasmju pilnveidošanai ir ļoti svarīga nozīme; standartu paaugstināšanu var sekmēt gan darba ņēmēji paši, gan uzņēmumi ⁽¹⁷⁾. Minēto procesu var sekmēt darba vides uzlabošana. Mūsdienīgas cilvēkresursu vadības koncepcijas, tajā skaitā sistemātiska izglītības un apmācības plānu pārskatīšana var sekmēt jaunu darbavietu izveidošanu. Minētie jautājumi jārisina attiecīgo nozaru, tajā skaitā sociālo partneru, dialoga ietvaros.

⁽¹⁶⁾ Viens no nozīmīgākajiem holandiešu laikrakstiem NRC *Handelsblad*, 2006. gada 4. novembris.

⁽¹⁷⁾ “Lai palielinātu uzņēmuma vērtību un efektivitāti, jānosaka, jāapgūst, jāuzkrāj un jāattīsta zināšanas, kā arī jāsekmē to apmaiņa. Tas nozīmē, ka uzņēmumiem ir jāklūst par “mācību iestādēm” un darba vietām jāklūst par vidi, kurā “nepārtraukti notiek darbs un mācības”. Tāpēc, īstenojot KNOWMOVE projektu, “tika izstrādāta un eksperimentāli pārbaudīta zināšanu vadības sistēma, kas ļauj aprakstīt, organizēt un uzkrāt repositoriņā ilgāk strādājušu darbinieku pieredzi un labas prakses piemērus, ko var izmantot jebkurš uzņēmuma darbinieks”.

(Skatīt tīmekļa vietni http://www.clepa.be/html/main/promo%20banner/CLEPA%20events/maintopics_KnowMove%20%20Final%20Event.htm, kas veltīta konferencei “Izaugsmes, jauninājumu un nodarbinātības nodrošināšana un pārmaiņas automobiļu rūpniecībā”, ko KNOWMOVE projekta rezultātu izplatīšanas posmā organizēja CLEPA (European Association of Automotive Suppliers — Eiropas Automobiļu rūpniecības piegādātāju apvienība)).

3.24 Atzīstot, ka darbinieku prasmju kvalitāte ir tieši atkarīga no izglītības sistēmu efektivitātes, nedrīkstam novērtēt trīs savstarpēji saistītu faktoru — izglītības, jauninājumu, pētniecības — nozīmi. Šajā ziņā ļoti lietderīga var būt jaunā ES iniciatīva “Reģioni ekonomiskām pārmaiņām”, jo tajā liela uzmanība veltīta reģionālajai dimensijai, kā arī pētniecības, tehnoloģisko prasmju un ekonomisko klasteru ietekmei ⁽¹⁸⁾.

3.25 Lai pilnībā izmantotu iespējas, ko piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumiem paver prasmju un uzņēmējdarbības pilnveidošana, nedrīkstam novērtēt teritoriālās dimensijas nozīmi. Globalizācija un tās izraisītās internacionalizācijas palielināšanās nozīmē, ka reģionālajai sadarbībai ir jāklūst ciešāka. To varētu panākt:

- izstrādājot reģionu stratēģiskās programmas,
- veidojot teritoriālo sociālo dialogu,
- īstenojot augšupējas iniciatīvas un attīstot reģionu partnerību, kurā tiek ņemtas vērā reģionālās īpatnības,
- veicinot pētnieku mobilitāti starp uzņēmumiem un universitātēm.

3.26 Ļoti liela nozīme ir uzņēmējdarbības garam, kā arī jaunradei un elastībai, proti, spējai ātri pielāgoties mainīgiem apstākļiem. Maziem un vidējiem uzņēmumiem tas bieži izdodas labāk nekā lieliem uzņēmumiem. Minēto faktoru ietekmē mazākie uzņēmumi var gūt labumu no ražošanas procesu sadrumstalotības un tīklu pielāgošanās klientu vēlmēm ⁽¹⁹⁾.

4. Politiku priekšlikumi.

4.1 Lai palielinātu pievienotās vērtības radīšanas un piegādes ķēžu efektivitāti, jārada atbilstoša uzņēmējdarbības vide piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumiem. EESK uzskata, ka divi svarīgi instrumenti ļaus nostiprināt Eiropas piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumu vietu pasaules mēroga tīklos: jaunā **rūpniecības politika** (un tās sektorālā pieeja) un 7. **Pētniecības pamatprogramma**.

Rūpniecības politika

4.2 Piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumiem plašāk jāiesaista rūpniecības politikas veidošanā. Pirms jaunu tiesību aktu pieņemšanas tādās jomās kā tehniskā attīstība un standartu noteikšana Komisijai un Padomei precīzāk jānovērtē

⁽¹⁸⁾ Eiropas Komisija 2006. gada 8. novembrī pieņēma lēmumu par minēto iniciatīvu 2007.-2013. gadam, kas ir viens no pasākumiem, lai īstenotu “teritoriālās sadarbības” mērķi (http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/interregional/ecochange/index_en.cfm).

⁽¹⁹⁾ Skatīt, piemēram, *Hermann Simon* darbu “*Hidden Champions, Lessons from 500 of the World's Best Unknown Companies*” (Harvard Business School Press, 1996. gads). Darbā “*Hidden Champions*” aprakstīti galvenokārt vācu uzņēmumi, kas attiecīgo produktu ražošanā ieņem vadošo vietu pasaules tirgū, piemēram, pudeļu etiķetēšanas iekārtu, dzelzceļu modeļu, aromātisko sveču, augsnes, kas paredzēta augu stādīšanai, un muzeju vitrīnu ražotāji.

to ietekme uz augsto tehnoloģiju uzņēmumiem. Pārāk bieži ar "rūpniecību" saprotam tikai lielos uzņēmumus. Ar piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumiem, kuri bieži tiek aizmirsti, jāapspriežas atsevišķi.

4.3 EESK uzsver, ka piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumu darbībā liela nozīme ir informācijas un saziņas tehnoloģijām. Komiteja pilnībā atbalsta mērķus, kurus Komisija izvirzījusi paziņojumā "Vairot uzticību uzņēmumu tiešajiem elektroniskajiem tirgiem" ⁽²⁰⁾.

4.4 Komisija ir arī izveidojusi MVU paredzētu Eiropas e-komercijas atbalsta tīklu. EESK atbalsta Eiropas e-komercijas atbalsta tīkla izveidošanas galveno mērķi, proti, apvienot Eiropas e-komercijas ekspertus un sekmēt pieredzes un labas prakses piemēru apmaiņu.

4.5 ES rūpniecības politikā būtiska nozīme ir atklātam dialogam, uzklusot nozaru viedokli par lēmumiem, kas noteiks turpmāko virzību un tehnoloģijas, kā tas pašreiz notiek Eiropas tehnoloģiju platformās. Kaut arī nozaru robežas izzūd, sektorāla pieeja minētajā jomā joprojām ir piemērota un paver labas iespējas piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumiem.

4.6 Neatsverama nozīme ir jauninājumiem. EESK atbalsta Komisijas priekšlikumu par jauninājumiem labvēlīga tirgus izveidi, īstenojot vadošā tirgus ("lead-market") iniciatīvu ar mērķi izstrādāt un realizēt tirgū jaunus novatoriskus ražojumus un pakalpojumus daudzsolosās jomās ⁽²¹⁾.

4.7 Svarīga nozīme ir piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumu līdzdalībai tehnoloģiju platformās. Cerams, ka tiks atrasti līdzekļi un paņēmieni, kā likvidēt minētajā jomā pastāvošos šķēršļus. Jāizstrādā stratēģiska pētniecības darba programma, ņemot vērā piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumu intereses. Minēto platformu ikdienas darbība tomēr liecina par nepilnībām daudzu sākuma un vidus posma uzņēmumu darbībā, proti, savstarpējas uzticēšanās, laika, kontaktpersonu un bieži arī izstrādātas stratēģijas trūkums.

4.8 Lai izstrādātu stratēģisku pētniecības darba programmu, augsta līmeņa grupa "Manufuture" ⁽²²⁾ veica analīzi, kurā paustas

⁽²⁰⁾ COM(2004) 479 galīgā redakcija.

⁽²¹⁾ Skatīt Komisijas paziņojumus "Zināšanu izmantošana praksē. Plaša mēroga inovācijas stratēģija ES" (COM(2006) 502 galīgā redakcija), "Jauninājumus veicinoša, moderna Eiropa" (COM(2006) 589 galīgā redakcija) un "Ekonomikas reformas un konkurētspēja. Galvenās atziņas 2006. gada Ziņojumā par Eiropas konkurētspēju" (COM(2006) 697 galīgā redakcija). Savukārt Rūpniecības pārmaiņu konsultatīvā komisija (CCMI) izstrādā pašiniciatīvas atzinumu par tematu "Inovācijas: ietekme uz rūpniecības pārmaiņām un EIB loma" (CCMI/038).

⁽²²⁾ Augsta līmeņa grupa "Manufuture" ir 2004. gada decembrī nodibinātās Eiropas tehnoloģiju platformas "Manufuture" vadības institūcija, kurai jāierosina uz pētījumiem un jauninājumiem balstīta stratēģija, kas paātrinātu pārmaiņu procesu Eiropas rūpniecībā, ļautu saglabāt darba vietas, kas rada augstu pievienoto vērtību, kā arī ļautu nākotnē iegūt nozīmīgu daļu no vispasaules ražošanas kopapjoma uz zinātnes atziņām balstītā ekonomikā. Plašāka informācija pieejama: <http://www.manufuture.org/platform.html>.

līdzīgas idejas par pārmaiņām saistībā ar jauniem ražojumiem, kuriem ir augsta pievienotā vērtība, un ražošanas un pakalpojumu sniegšanas apvienošanu, no vienas puses, un novatoriskām ražošanas formām, no otras puses ⁽²³⁾.

4.9 Turklāt nespēja izklūt no piegādes ķēdes un nespēja tajā iekļūt bieži ir šķērslis efektīvai līdzdalībai platformās, ja piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumi, pat tie, kuriem ir lielas iespējas, nespēj kļūt par savstarpēji izmantojamu sistēmu daļu.

4.10 EESK uzskata, ka jāizstrādā piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumu darbības stratēģijas vīzija, kas palīdzētu pārvarēt grūtības, ko rada nespēja izklūt no piegādes ķēdes vai nespēja tajā iekļūt. Jāizvirza mērķis nodrošināt savstarpēju izmantojamību. To varētu panākt,

a) īstenojot *ad-hoc* iniciatīvu, kas sekmētu programmatūras piegādātāju sadarbību, lai apkalpotu vairāk klientu,

b) samazinot cenas instrumentiem, kas nepieciešami minētajām firmām ⁽²⁴⁾, vai pat piešķirot tos bez maksas, lai piegādes ķēžu sākumposma un vidējā posma uzņēmumi spētu apkalpot plašāku klientu loku ⁽²⁵⁾.

4.11 EESK uzskata, ka iepriekš minēto mērķi varētu īstenot, ES organizējot forumus, kas veltīti piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumu sadarbībai, lai visā Eiropā veicinātu jaunrādi un jauninājumu izstrādi un ieviešanu.

4.12 Ļoti svarīgi ir **atvieglot piekļuvi finanšu tirgiem**.

4.12.1 EESK uzskata, ka bankas un citi finanšu dalībnieki kā, piemēram, riska kapitāla fondi jānudina uzņemties lielāku risku, piemēram, investējot augsto tehnoloģiju uzņēmumos, kas darbojas piegādes ķēdes sākuma un vidus posmā.

4.12.2 Piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumu piekļuvi kapitāla tirgum un privātajam kapitālam varētu atvieglot, piemēram, attiecīgi pielāgojot parāda dzēšanas termiņu, jo garais izstrādes un atmaksāšanās laiks var radīt problēmas.

⁽²³⁾ Ziņojumā, kas publicēts 2006. gada septembrī (pieejams tikai angļu valodā), augsta līmeņa grupa "Manufuture" norāda, ka pastāvot pieprasījumam pēc ražojumiem, kas izgatavoti pēc individuāla pasūtījuma, ar īsu piegādes laiku, uzņēmumiem jāpāriet no fizisku ražojumu izstrādes un pārdošanas uz ražojumu un pakalpojumu sistēmu, kas atbilstu klientu vēlmēm un vienlaikus ļautu samazināt kopējās dzīves cikla izmaksas un ietekmi uz vidi (skatīt 4. punktu, 15. lappuse). Ar *novatorisku ražošanu* jāsaprot jauni uzņēmējdarbības modeļi, jauni rūpnieciskās ražošanas ("manufacturing engineering") veidi un spēja izmantot jaunās zinātnes atziņas par ražošanas procesiem un tehnoloģijām (kopsavilkums, 9. lappuse). "Atziņas par *tīkveida un integrētu ražošanu* ļauj aizstāt tradicionālos lineāros ražošanas procesus ar kompleksiem ražošanas tīkliem, kurā bieži iesaistīti daudzi uzņēmumi un valstis (5. punkts, 15. lappuse)."

⁽²⁴⁾ Kā piemērs jāmin *Digital Business Eco-systems*.

⁽²⁵⁾ Divi veiksmīgi piemēri ir *universālā diagnostikas iekārta*, kas nodrošina auto remontdarbību savietojamību, kā arī *globālā mobilo sakaru sistēma*, kas darbojas veiksmīgi, tāpēc ka uzņēmumi jau pašā sākumā spēja vienoties par datu pārraides galvenajiem formātiem, standartiem un metodēm.

Tāpēc jānostiprina Eiropas Investīciju bankas un Eiropas Investīciju fonda (EIF) nozīme, lai atvieglotu piekļuvi ne tikai instrumentiem, kas ļauj saņemt aizdevumus ar risku saistītiem pasākumiem, bet arī riska kapitālam un garantijas režīmiem ⁽²⁶⁾.

4.12.3 EESK uzskata, ka tādas finanšu iestādes kā Eiropas Investīciju banka var uzņemties plašākas atbalsta funkcijas, it īpaši, iesaistoties konsorcijs, kuros darbojas vietējās bankas, kas labi pazīst attiecīgās teritorijas uzņēmumus.

4.12.4 Ņemot vērā faktu, ka tiek īstenota jauna veida rūpniecības politika un veidota rūpniecības un pētniecības partnerība, Eiropas Investīciju banka sadarbībā ar Pētniecības ģenerāldirektoru izstrādā jaunu finanšu instrumentu — Riska dalīšanas finanšu mehānismu (RDFM). Minētā pasākuma mērķis ir uzlabot aizdevumu pieejamību, it īpaši privātā sektora pētniecības projektiem un ar tiem saistītiem pasākumiem, kuru riska profils ir augstāks nekā vidējais, ko sedz tirgus dalībnieki.

4.13 **Nodokļu politika** ir dalībvalstu kompetencē. Neraugoties uz to, būtu ļoti lietderīgi ES līmenī apspriest, kādi nodokļu pasākumi būtu jāīsteno, lai nostiprinātu Eiropas uzņēmumu vietu vispasaules pievienotās vērtības radīšanas un piegādes tīklos.

4.14 Par vienu no ES **tirdzniecības politikas** mērķiem jāklūst mazo un vidējo uzņēmumu intelektuālā īpašuma tiesību aizsardzībai, jo (lielās) ekonomiskās telpās, kur notiek strauja attīstība, bieži vērojama negodīga un neuzticību veicinoša attieksme pret Eiropas uzņēmumiem.

4.15 **Cilvēkresursu** nozīme ir nepārvērtējama. Kā nekad agrāk izpaužas izglītības sistēmu un ilgtspējīgas ekonomiskās izaugsmes ciešā saikne. Kopīga atbildība par izglītību, profesionālo apmācību un mūžizglītību ir jāuzņemas katram cilvēkam, uzņēmumiem, sociālajiem partneriem un valsts iestādēm ⁽²⁷⁾.

4.16 Atsevišķo nozaru sociālo partneru dialogam būtu jāveicina cilvēkresursu vadībai pielāgotas pieejas, tajā skaitā piemērotu mācību sistēmu izstrāde, lai iegūtu nepieciešamo profesionālo kvalifikāciju. Sociālo partneru dialogā jāņem vērā arī rūpniecībā notiekošo pārmaiņu reģionālā dimensija un ES iniciatīva "Reģioni ekonomiskām pārmaiņām" ⁽²⁸⁾.

⁽²⁶⁾ Finansējuma pieejamību MVU uzlabos jaunās iespējas riska kapitāla un garantiju jomā, kuras paver Eiropas Investīciju fonda vadībā īstenotā Konkurētspējas un jauninājumu programma, kā arī jaunā iniciatīva JEREMIE (Eiropas apvienotie resursi mazajiem, vidējiem un mikrouzņēmumiem), kas izstrādāta, sadarbojoties Eiropas Investīciju fondam un Reģionālās politikas ģenerāldirektorātam, lai atvieglotu MVU piekļuvi finansējumam reģionālās attīstības jomās.

⁽²⁷⁾ ES struktūrfondi (galvenokārt Eiropas Sociālais fonds) un programmas (piemēram, rīcības programma mūžizglītības jomā 2007.–2013. gadam) sekmē stratēģisku pieeju cilvēku kapitāla un fiziskā kapitāla pilnveidošanai. Izveidots arī Eiropas Globalizācijas pielāgošanas fonds, lai sniegtu papildu atbalstu to darbinieku pārkvalificēšanai un darba meklējumiem, kuri zaudējuši darbu, jo notikušas nozīmīgas strukturālas pārmaiņas pasaules tirdzniecības modeļos.

⁽²⁸⁾ Skatīt 13. zemsvītras piezīmi.

7. Pētniecības pamatprogramma

4.17 7. Pētniecības pamatprogrammā, kura ir saistīta ar jaunās rūpniecības politikas mērķiem, īpaša uzmanība jāvelta saiknei ar maziem un vidējiem uzņēmumiem un tam, lai sadarbībā ar Eiropas Investīciju banku izstrādātais finanšu instruments — Riska dalīšanas finanšu mehānisms — tiktu atbilstīgi izmantots ⁽²⁹⁾. Īstenojot lielus projektus informācijas un saziņas tehnoloģiju jomā, kuri tiek finansēti no 7. Pētniecības pamatprogrammas, ļoti svarīgi ir piesaistīt piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumus, lai tie vēlāk spētu iesaistīties attīstītos tīklos un sadarbības projektos.

4.18 EESK uzskata, ka 7. Pētniecības pamatprogramma var veicināt pastāvīgas jauninājumu politikas izstrādi, veidojot ciešu saikni starp zināšanu centriem (universitātēm, tehnoloģijas institūtiem, arodizglītības iestādēm) un rūpniecisko darbību. Pievienotās vērtības radīšanas un piegādes ķēdes vai tīkli ir nozīmīga jauninājumu politikas sastāvdaļa, jo minētās pamatprogrammas mērķis ir sekmēt "paplašināto produktu" (tie arī pazīstami ar nosaukumiem "produkts/pakalpojumi" vai "produktā integrēti pakalpojumi") un jaunu procesu izstrādi. Visi minētie pasākumi tiek īstenoti, lai Eiropā radītu vienotu un stabilu tīklu darbības vidi, kas ir labvēlīga arī piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumiem.

4.19 EESK norāda, ka birokrātisko prasību dēļ maziem un vidējiem uzņēmumiem ir grūti iesaistīties pētniecības un izstrādes programmās. Minēto uzņēmumu pieteikumu izskatīšana, kas ilgst vismaz gadu, ir pārmērīgi ilga.

4.20 Būtu ļoti vēlams radīt piemērotus nosacījumus, lai veidotos spēcīgi uzņēmumi, kuri darbojas tīklos un kuriem ir pārredzama sadarbības struktūra. EESK atbalsta viedokli, ka, īstenojot 7. Pētniecības pamatprogrammu, jāveicina visefektīvākās tīkla struktūras un darbības izstrāde dinamiskā un kompleksā vidē.

4.21 Jāsekmē arī loģistikas un piegādes ķēdes vadības struktūru veidošana gan stratēģiskā, gan operatīvā līmenī.

4.22 Nozarēs, kuras ir mazāk atkarīgas no jaunu tehnoloģiju izmantošanas un kuras fiziski atrodas Eiropā, pētniecības programmas var sekmēt nepārtrauktu produktivitātes un efektivitātes palielināšanu, lai minētās nozares arī turpmāk būtu konkurētspējīgas.

4.23 Viens no daudzajiem aspektiem, kas uzņēmumiem jāņem vērā, lai pilnībā izmantotu ES pētniecības programmu piedāvātās iespējas, ir atbilstošu tīklu veidošanas nozīme. Kaut arī Eiropas piegādes ķēžu sākuma un vidus posma uzņēmumi pašreiz vēl nav veltījuši pietiekamu uzmanību minētajam aspektam, uzņēmumu pirmskonkurences sadarbība varētu būt ļoti lietderīga; tas pats sakāms par sadarbības saišu stiprināšanu.

⁽²⁹⁾ Lai varētu piedāvāt finanšu produktus, kas nodrošinātu finansējumu ar lielāku risku saistītiem pasākumiem, Eiropas Investīciju banka sadarbībā ar Komisiju (Pētniecības ģenerāldirektorāts) izstrādā jaunu kopīgu finanšu instrumentu — Riska dalīšanas finanšu mehānismu (RDFM). Tas tiek darīts, lai uzlabotu aizdevumu pieejamību, it īpaši privātā sektora pētniecības projektiem un ar tiem saistītiem pasākumiem, kuru riska profils ir augstāks nekā vidējais, ko sedz tirgus dalībnieki. RDFM būs pieejams tiesīgiem saņēmējiem neatkarīgi no to lieluma un piederības. Minētais mehānisms izveidots, lai atbalstītu arī tādas Eiropas pētniecības iniciatīvas kā Pētniecības infrastruktūras, Eiropas tehnoloģiju platformas, Kopīgās tehnoloģiju ierosmes vai *Eureka* projektus.

4.24 7. Pētniecības pamatprogramma izstrādāta, lai sekmētu tādu uzņēmumu darbību, kas orientēti uz zināšanām, darbojas tīklos un ievēro Eiropā pieņemtos standartus, kas ir svarīga sadarbības, sakaru un savietojamības sastāvdaļa.

4.25 EESK uzskata, ka 7. Pētniecības pamatprogramma paver plašas iespējas, lai palielinātu pievienotās vērtības radīšanas un piegādes tīklu efektivitāti, un aicina visas nozīmīgās iesaistītās puses nodrošināt tās pilnīgu īstenošanu. Tas attiecas ne tikai uz

tehnoloģijām, kas uzlabo tīkla savienojamību (galvenokārt informācijas un saziņas tehnoloģijas), bet arī uz citām pamattehnoloģijām, piemēram, nanotehnoloģiju.

4.26 Līdztekus rūpniecības politikas attīstībai 7. Pētniecības pamatprogrammā svarīga vieta ierādīta arī sakariem *reģionālajā un vietējā* līmenī, it īpaši piegādes ķēdes sākuma un vidus posma uzņēmumu sadarbībai ar lieliem uzņēmumiem, tuvējām universitātēm, tehnoloģijas institūtiem un arodizglītības centriem ⁽³⁰⁾.

Briselē, 2007. gada 25. aprīlī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas

priekšsēdētājs

Dimitris DIMITRIADIS

⁽³⁰⁾ Skatīt EESK atzinumu par tematu "Rūpniecisko pārmaiņu teritoriālā pārvaldība: sociālo partneru loma un konkurētspējas un inovācijas pamatprogrammas ieguldījums" (CCMI/031 — CESE 1144/2006 — OV C 318, 23.12.2006.), it īpaši tā 1. sadaļu ("Secinājumi un ieteikumi") un 4. sadaļu ("Integrēta teritoriālā pieeja (ITP) un prognozēšanas (*foresight*) sistēmas inovācijai un pētniecībai reģionos").

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Eiropas lielpilsētu teritorijas — sociālā un ekonomiskā ietekme uz Eiropas nākotni"

(2007/C 168/02)

ES prezidentvalsts Vācijas uzdevumā Transporta, valsts pasūtījuma būvdarbu un pilsētplānošanas federālā ministrija 2006. gada 7. novembrī pieprasīja Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai izstrādāt izpētes atzinumu par tematu "Eiropas lielpilsētu teritorijas — sociālā un ekonomiskā ietekme uz Eiropas nākotni"

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Ekonomikas un monetārās savienības, ekonomiskās un sociālās kohēzijas specializētā nodaļa, savu atzinumu pieņēma 2007. gada 20. martā. Ziņotājs — *van IERSEL* kgs.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 435. plenārajā sesijā, kas notika 2007. gada 25. un 26. aprīlī (2007. gada 25. aprīļa sēdē), nevienam nebalsojot pret un 5 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

Šis atzinums papildina atzinumu ECO/120 par tematu "Lielpilsētu teritorijas — sociālā un ekonomiskā ietekme uz Eiropas nākotni" ⁽¹⁾. Ar 125 balsīm par, 0 balsīm pret un 5 atturoties pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi.

objektīvākas. Ministru konferencēs par lielpilsētu teritorijām piedalījās valsts un reģionālā līmeņa iestādes.

1.1 Pēdējo 50 gadu laikā Eiropas telpā ir notikušas izmaiņas, ko vēl jo vairāk paātrina globalizācija, ievērojami ietekmējot tādus Eiropas centrus kā lielpilsētu teritorijas ⁽²⁾. Tās ir visizdevīgākajā situācijā, lai risinātu problēmas un veiksmīgāk izmantotu iespējas, ko sniedz minētās pārmaiņas.

1.6 Komisijas izstrādātā pilsētu politika un Padomes Teritoriālās programmas projekts ir solis uz priekšu. Tajās ir noteiktas vadlīnijas tālejošai pilsētu politikai. Programmā uzsvērtas dažas specifiskas lielpilsētu iezīmes. EESK tomēr secina, ka šajā jautājumā Teritoriālās programmas projekts vēl ir pārāk nenoteikts.

1.2 EESK uzskata, ka Padomei un Komisijai ir vispusīgi jānovērtē lielpilsētu teritoriju attīstība un valstu iniciatīvas, kā arī jāizstrādā vispārīgas pamatnostādnes šajā jomā. Veiksmīgi strukturēts dialogs Eiropas līmenī piešķirs valstu pieejām kopīgu perspektīvu, kas savukārt varētu rosināt reģionālos dalībniekus.

1.7 Neskatoties uz atšķirīgajām valstu struktūrām un pieejām, lielajiem pilsētu reģioniem tomēr ir kopīgas problēmas un mērķi.

1.3 EESK uzskata, ka veiksmīgāk strukturētas debātes par un starp Eiropas lielpilsētu teritorijām varētu sekmēt to, lai šie reģioni paši veiksmīgi īstenotu Lisabonas un Gotenburgas stratēģijas, un tas būtu jāatspoguļo Nacionālajās reformu programmās.

1.8 Lielpilsētu teritoriju līdzsvarotu attīstību kavē identitātes un atbilstošas pārvaldības trūkums. Pastāvošās administratīvās struktūras bieži vien ir novecojušas. Tās kavē elastīgu pielāgošanos.

1.4 EESK secina, ka pēdējos gados ir uzsāktas un turpinās plašas debātes. Attiecībā uz lielpilsētu saikni ar Lisabonas stratēģiju šobrīd lielāka uzmanība tiek pievērsta lielpilsētu sociālai un ekonomiskai ietekmei. Tas ir solis uz priekšu.

1.9 Lielpilsētu teritoriju veiksmīgai attīstībai ir nepieciešami pasākumi vairākos līmeņos — valsts, reģionālajā un pilsētas līmenī; šo pasākumu īstenošanas priekšnoteikums ir decentralizētu struktūru leģitimitāte, un tie sekmēs arī privātā sektora un nevalstisko struktūrvienību iniciatīvas.

1.5 Vairāku valstu un reģionu valsts iestādes, kā arī privātais sektors un pilsoniskā sabiedrība cenšas radīt apstākļus lielpilsētu teritoriju ilgtspējīgai attīstībai un nodrošināt to konkurētspēju Eiropā un pasaulē. Ievērojamā daļā ir, piemēram, attīstība Vācijā. Augstskolu un federālajā līmenī veiktie pētījumi padara debātes

1.10 EESK atkārtoti secina, ka attiecībā uz lielpilsētu teritorijām trūkst Eiropas mērogā salīdzināmu datu sociālajā, ekonomiskajā un vides jomā. EESK uzskata, ka, lai papildinātu informāciju par katru reģionu un sekmētu attiecīgo lielpilsētu iesaistīti pušu mobilizāciju, Eiropas un valsts līmenī ir jāizstrādā ikgadējs novērtējums par Eiropas lielpilsētu reģionu gūtajiem rezultātiem ekonomikas, sociālajā un vides jomā.

⁽¹⁾ OVC 302, 7.12.2004, 101. lpp.

⁽²⁾ Ir jāievēro atšķirība starp "lielpilsētām" un "lielpilsētu teritorijām". Parasti ar "lielpilsētu" saprot ļoti lielu pilsētu vai aglomerāciju, bet ar "lielpilsētu teritoriju" — teritoriju, kurā ietilpst ļoti liela pilsēta vai lielas policentriskas pilsētas ar tās apkārtnē esošajām pašvaldībām un lauku teritorijām. Lielpilsētu teritoriju platība ir lielāka nekā lielpilsētu platība.

2. Ieteikumi.

2.1 Lai veicinātu uz objektīvu novērtējumu pamatotas Eiropas līmeņa debates, EESK aicina Komisiju sagatavot Zaļo grāmatu par lielpilsētu teritorijām, kas papildinātu Teritoriālo programmu un kohēzijas stratēģiskās pamatnostādnes.

2.2 EESK aicina apkopot lielpilsētu problēmas un mērķus, kā arī dalībvalstu pieredzi un praksi kopīgā Eiropas perspektīvā un izplatīt paraugprakses.

2.3 EESK uzskata, ka Komisijai ir jāpieņem politisks lēmums, ar kuru Eurostat birojam noteiktu pienākumu katru gadu apkopot uzticamus un salīdzināmus datus par visām Eiropas Savienības lielpilsētu teritorijām un ka jāpiešķir Eurostat birojam papildu finansējums jaunā pienākuma izpildei.

2.4 Lai nodrošinātu iespējami ātru Eurostat uzdevuma izpildi, EESK ierosina uzticēt ORATE vai kādai citai kompetentai organizācijai izstrādāt eksperimentālu pētījumu nolūkā pārbaudīt dažādas iespējamās metodes lielpilsētu teritoriju noteikšanai, izmantojot kopīgus kritērijus un izstrādāt ierobežotu sarakstu par 1995.–2005. gada datiem attiecībā uz lielpilsētu teritorijām, kuru iedzīvotāju skaits pārsniedz 1 miljonu, un kuru apkopšanu varētu uzsākt nekavējoties, tostarp, izmantojot, pieejamo sīko informāciju, kas iegūta no Eiropas pētījumiem darbaspēka jomā⁽³⁾.

3. Pamatojums.

3.1 EESK 2004. gada atzinumā vērsa uzmanību uz lielpilsētu teritoriju sociālo un ekonomisko ietekmi⁽⁴⁾, kas pēc EESK domām netika pienācīgi novērtēta.

3.2 Minētā atzinuma mērķis bija pievērst Kopienas iestāžu uzmanību pastāvīgai un dažkārt ļoti lielai iedzīvotāju un uzņēmējdarbības koncentrācijai lielpilsētu teritorijās Eiropā un pasaulē.

3.3 EESK 2004. gada atzinumā aicina iekļaut Eiropas lielpilsētu attīstību Kopienas darba plānā. EESK bija viena no pirmajām, kas uzvēra lielpilsētu nozīmes un Lisabonas stratēģijas īstenošanas tiešo saikni. Lielpilsētu teritorijas ir pasaules tautsaimniecības laboratorijas. Tās ir ekonomikas virzītājspēks, kā arī radošu iniciatīvu un inovācijas centri.

⁽³⁾ Pirmais veiksmīgais eksperiments īstenots 2000. gadā INTERREG II C programmas ietvaros. Tas bija veltīts 14 Z–R Eiropas lielpilsētu teritorijām. Tā ir atsauce uz GEMACA pētījumu.

⁽⁴⁾ Atzinums par tematu "Lielpilsētu teritorijas — sociālā un ekonomiskā ietekme uz Eiropas nākotni", OV C 302, 07.12.2004., 101.lpp.

3.4 Vienlaikus lielpilsētās koncentrējas galvenajās problēmas, kas Eiropai būs jārisina tuvāko gadu laikā. Tajās novērojamas tādas parādības kā nabadzība, sociālā atstumtība un telpiskā segregācija, kas rada sekas nodarbinātības un (starptautiskās) noziedzības jomā⁽⁵⁾.

3.5 Lielpilsētu ietekmi palielina arvien plašāka visāda veida apmaiņa to starpā kā Eiropas, tā arī pasaules līmenī. Tikli, kuros iesaistījās lielpilsētas, sekmē Eiropas integrācijas nostiprināšanu.

3.6 Minētajā atzinumā EESK secina, ka trūkst salīdzināmu novērtējumu, kas pietiekamā mērā atspoguļo lielpilsētu priekšrocības, trūkumus, problēmas un iespējas.

3.7 Šī iemesla dēļ EESK 2004. gadā īpaši uzsvēra nepieciešamību definēt Eiropas lielpilsētu teritorijas, apkopot atbilstošus un salīdzināmus datus, tai skaitā Lisabonas stratēģijas galvenos rādītājus, par katru lielpilsētu.

3.8 Zināšanu ekonomika un dažādi sabiedrības izveidotie tīkli piesaista lielpilsētām arvien vairāk personu un uzņēmumu. Dažās dalībvalstīs valsts un reģionālajā līmenī ir uzsāktas plašas debates par politiku, kas īstenojama lielpilsētu un to pārvaldības jomā. Atsevišķos gadījumos debatēm seko konkrēti augšupēji un lejupēji pasākumi.

4. Komisijas atbilde 2004. gadā.

4.1 EESK 2004. gadā aicināja Komisiju izstrādāt integrētus novērtējumus, iesaistot visus attiecīgos komisārus, un regulāri sniegt ziņojumus par lielpilsētu teritoriju sociālo un ekonomisko stāvokli, kā arī par to vietu Eiropas mērogā. Tas palīdzētu labāk novērtēt lielpilsētu priekšrocības un to vājās vietas piemērotu politiku izstrādei un paraugpraksi izplatīšanas veicināšanai.

4.2 Atbildot uz EESK ieteikumiem, Komisija "piekrīt gan EESK secinājumam par lielpilsētu teritoriju noteicošo lomu Lisabonas stratēģijas mērķu īstenošanā, gan arī secinājumam par uzticamu un salīdzināmu datu par šīm teritoriālajām struktūrām trūkumu Eiropas līmenī"⁽⁶⁾.

4.3 Neskatoties uz šo vienprātīgo secinājumu, Komisija tomēr nav izstrādājusi mērķtiecīgāku un integrētāku pieeju lielpilsētu teritoriju jautājumā. Pakāpeniski tiek īstenota pilsētu politika, bet tās ietvaros nav nošķirtas "pilsētas" un "lielpilsētu teritorijas". Statistikas biroju sniegtie dati ir nepilnīgi un ne vienmēr salīdzināmi Eiropas mērogā, jo tie ir apkopoti atbilstoši valsts kritērijiem.

⁽⁵⁾ EESK atzinums par tematu "Imigrācija ES un integrācijas politikas — vietējās un reģionālās pārvaldes iestāžu sadarbība ar pilsoniskās sabiedrības organizācijām", OV C 318, 23.12.2006., 128. lpp.

⁽⁶⁾ Atsauce uz Komisijas Reģionālās politikas ģenerāldirektorāta atbildi uz EESK pašiniciatīvas atzinumu par tematu "Lielpilsētu teritorijas — sociālā un ekonomiskā ietekme uz Eiropas nākotni", OV C 302, 07.12.2004., 101. lpp.

5. Valsts līmeņa debātes un iniciatīvas.

5.1 Nesen valstu un reģionālajā līmenī ir uzsāktas vairākas iniciatīvas, kas plaši atspoguļo lielpilsētu attīstību. Minētajās iniciatīvās bieži izmantoti dažādi pasākumi, lai sekmētu infrastruktūru, teritorijas plānošanas, tautsaimniecības un sociālo aspektu harmoniskāku attīstību, kā arī starppilsētu transporta un telekomunikāciju infrastruktūru izstrādi. Turpmāk minēti vairākās valstīs uzsāktu iniciatīvu piemēri. Minētie piemēri, protams, nav izsmeljoši.

5.1.1 Kopš 1993. gada **Vācijā** uzsāktas plašas debātes par lielpilsētu teritorijām. Akadēmisko pētījumu un debāšu mērķis bija objektīvi un piemērotā veidā izveidot lielpilsētu funkciju sarakstu un noteikt šīs funkcijas atbilstoši minētajam sarakstam.

5.1.1.1 Vācijā veiktajā pētījumā tradicionālo pieeju pilsētu pašvaldību un federālo zemju kartei nomainīja jauna pieeja, ieviešot Vācijas kartē jaunus modeļus ("Leitbilder") jeb vadošos attēlus. Pamatojoties uz 1992. un 1995. gadā pieņemtajām vadlīnijām un rīcības plāniem teritorijas plānošanas jomā, kurās uzsvērts lielpilsētu teritoriju nozīmīgums un uzdevumi, un saskaņā ar valsts un federālo zemju Ministru konferences 2006. gada 30. jūnija lēmumu par teritorijas plānošanu, Vācijā ir izveidoti vienpadsmit lielpilsētu reģioni. Pirmā šāda veida Ministru konference notika 2003. gadā.

5.1.1.2 Vācijas lielpilsētu reģionu kartē saskatāma pastāvošā administratīvā iedalījuma neatbilstība lielpilsētu reģionu ģeogrāfiskajām robežām. Piemēram, Nirnbergas lielpilsētas reģionā ietilpst Nirnbergas pilsēta un apkārtnējo pilsētu un lauku pašvaldības. Citi lielpilsētu reģioni, piemēram, Frankfurtes/Reinas/Mainas un Hamburgas — daļēji sedz vairākas federālās zemes. Minhēnes un Rūras lielpilsētu reģioni savukārt ir vienas federālās zemes sastāvā. Vairākos gadījumos jau pastāv tematisks iedalījums reģionos, piemēram kultūras, sporta, ilgtspējības un ainavu jomā. Visos minētajos gadījumos teritorijas ietver gan lielpilsētas un mazpilsētas, gan arī lauku rajonus. Šādā veidā var skaidri noteikt minēto lielpilsētu teritoriju robežas.

5.1.1.3 Īpaši pasākumi valsts līmenī (vēl) nav paredzēti. Lielpilsētu teritorijas tika aicinātas noteikt to specifiku un aizstāvēt savas intereses. Šā pasākuma mērķis ir attīstīt Vācijas lielpilsētu teritorijas kā patstāvīgus dalībniekus Eiropas un starptautiskajā līmenī. Ar valsts politiku, piemēram, dzelzceļa vai gaisa satiksmes politikas, palīdzību varēs sniegt atbalstu lielpilsētu teritoriju mērķiem.

5.1.1.4 Lai nodrošinātu jaunās pieejas leģitimitāti, lielpilsētu teritorijas ir aicinātas izveidot demokrātiskas pārstāvības sistēmas, kas atbilst to specifikai un mērķim. Tās var brīvi noteikt šo sistēmu noteikumus, paredzot tiešas vēlēšanas kā, piemēram, Štutgartes reģionā, vai arī ar netiešu pilsētu un pašvaldību pārstāvību kā Nirnbergas reģionā.

5.1.1.5 Lielpilsētu teritoriju (kurām ir savas īpatnības) jomā apspriežamie un īstenojamie politiskie mērķi ir šādi: nodrošināt

kritisko masu konkurētspējas jomā, radīt apstākļus efektīvai pārvaldībai, skaidri noteikt pienākumu sadali, attīstīt policentrisku telpas plānojumu, rast pilsētplānojuma un lauku ainavu aizsardzības optimālu līdzsvarotību, attīstīt transporta infrastruktūras un nodrošināt mobilitāti, atbalstīt inovāciju un ekonomiskos klasterus, nodrošināt tehnoloģisko un dabas "risku" pārvaldību, piešķirt nepieciešamo finansējumu valsts ieguldījumiem, uzlabot starptautisko pieejamību un nodrošināt reģiona izaugsmi.

5.1.2 **Lielbritānijā** interese par lielpilsētu straujāku attīstību radās gadsimta sākumā. Valdības ziņojums par lielpilsētu teritoriju (izņemot Londonu (?)) konkurētspēju tika publicēts 2004. gadā. Ziņojumā izvirzītais mērķis bija radīt apstākļus "pilsētregiōnu" (city-regions) autonomijas stiprināšanai starptautiskajā līmenī. Taču referendumā par reģionālās asamblejas izveidošanu Ņūkāstlas reģionā negatīvā rezultāta dēļ iesāktais process tika bloķēts.

5.1.2.1 Šobrīd Lielbritānijā notiekošās debātes ir vēltītas kompetenču sadalei, pirmkārt, valsts un reģionālajā līmenī un, otrkārt, visblīvāk apdzīvoto reģionu, kas uzskatāmas par potenciālajām lielpilsētu teritorijām, pilsētu un pašvaldību starpā. Ideja par "pilsētregiōnu" izveidi vēl joprojām ir aktuāla. Neskatoties uz pašreiz notiekošo debāšu neviennozīmīgumu, drīzumā tiks publicēta Baltā grāmata un tiek gatavots jauns, uz atzītiem kritērijiem balstīts telpiskais iedalījums līdzīgi kā Vācijā.

5.1.2.2 Ir jānoskīr politiska decentralizācija un atbalsts lielpilsētu attīstībai. Minēto atbalstu raksturo elastīgums un pašvaldību apvienības, kas izveidotas ar mērķi kopīgi izmantot iespējas un risināt problēmas. Augšupējā iniciatīva *Northern Way* Lielbritānijas ziemeļu daļā (Mančestra, Liverpūle, Līdsa, Šefilda, Ņūkāsla un Jorka), ir viens no spilgtākajiem piemēriem. Šo izaugsmi raksturo vairākas vienošanās, kas noslēgtas lielpilsētas teritorijas robežās.

5.1.2.3 Vietējo un reģionālo iniciatīvu rezultātā īstenotā lejupejā pieeja ir nepieciešama tādēļ, ka vairākus stratēģiskus lēmumus var pieņemt tikai uz kopīgas vienošanās pamata. Šos lēmumus varēs iekļaut trīs programmās: Konkurētspējas programmā, kuras mērķis ir nodrošināt atbalstu reģioniem ar visaugstākajiem rādītājiem un reģioniem ar viszemākajiem rādītājiem, Sociālās kohēzijas programmā attiecībā uz atstumtajiem iedzīvotājiem, kā arī Vides programmā, kas ietver pasākumus dzīves kvalitātes uzlabošanai un dabas resursu saglabāšanai. Minētajās jomās lielpilsētu teritorijas tiek uzskatītas par visatbilstošāko ģeogrāfisko līmeni šo politiku īstenošanai.

(?) *Competitive Cities: where do the core cities stand?* (Ar *Core cities* apzīmē lielpilsētas, izņemot Londonu, jo īpaši tās, kas atrodas valsts Z-R daļā).

5.1.3 **Francijā** jautājums tiek apspriests kopš 1960. gada. Tā kā debašu politiskā dimensija netika pietiekami novērtēta, vēl pavisam nesen tika īstenots ļoti neliels skaits konkrētu pasākumu. Kopumā minētais politiskās dimensijas trūkums bija raksturīgs visai Eiropai.

5.1.3.1 Ministru delegācija Teritoriju plānošanas un konkurētspējas jomā (DIACT⁽⁸⁾) 2004. gadā aicināja izstrādāt lielpilsētu projektus, lai sekmētu lielpilsētu sadarbību un atbalstītu lielpilsētu reģionu ekonomisko izaugsmi. Žūrija, kuras sastāvā bija attiecīgo ministriju vadošie darbinieki un eksperti, atlasīja piecpadsmit vietējo pašvaldību sagatavotus lielpilsētu projektus. Projektus pilnveidoja 2006. gadā. Strukturējošu darbību veikšanai 2007. gadā tiks ieviesti lielpilsētu līgumi, kuriem piešķirts valsts finansiālais atbalsts. Ar šo iniciatīvu DIACT atzīst lielpilsētu reģionu izšķirošo lomu teritoriju konkurētspējas jomā.

5.1.4 **Itālijā**, tāpat kā **Spānijā**, reģionalizācija attīstās. Lai arī šī attīstība tieši neattiecas uz lielpilsētu teritorijām, tā tomēr rada jaunas (tiesiskas) iespējas lielpilsētu pārvaldībai.

5.1.4.1 Itālijā 1990. gadā pieņēma likumu, kurā ar lejupeju pieeju tika noteiktas 14 lielpilsētu teritorijas. Taču minētais likums netika piemērots. Ar jaunu likumu 1999. gadā tika atļautas augšupējās iniciatīvas lielpilsētu teritoriju izveidei. Vienīgā asambleja, kas apvieno 20 pašvaldības un kurai ir savs budžets, tika izveidota Boloņas reģionā. Visbeidzot, 2001. gada konstitucionālās reformas rezultātā tika izveidotas trīs lielpilsētu teritorijas ap Romu, Neapoli un Milānu. Nesen minētās reformas īstenošana tika izvēsta atkārtoti.

5.1.4.2 Spānijā teritoriālo debašu pamatā ir teritoriālā autonomija. Autonomajām pašvaldībām šajā jomā ir īpaša pieredze, jo to kompetencē ir arī lielpilsētu teritorijas. Vienlaicīgi ar lielpilsētu attīstības procesu notiek arī mērošanās spēkiem starp centrālo valdību, autonomajām pašvaldībām un lielpilsētu teritorijām kā, piemēram, Madride, Barselona un Valensija. Bilbao modelis ir īpašs, jo tā darbība no metropolizācijas viedokļa ir veiksmīga un to raksturo publiskā un privātā sektora partnerība.

5.1.4.3 Lielpilsētu teritoriju noteikšana neattiecas tikai uz lielajām valstīm, ne arī uz valstīm kā tādām. Visplašāk pazīstamās lielpilsētu teritorijas ir *Centrope* t.i. Vīnes, Bratislavas, Brno un Ģēras reģions, kas ietver četras valstis (!), kā arī Kopenhāgenas un Malmes (Dānija un Zviedrija) reģions. Abu minēto reģionu attīstība ir pozitīva. Nīderlandē šobrīd notiek plašas debates par Randstades reģiona vispiemērotāko pārvaldības modeli ar mērķi novērst administratīvo sadrumstalotību, kas kavē tās infrastruktūru un telpisko attīstību, kā arī sociālo un ekonomisko izaugsmi.

⁽⁸⁾ DIACT: Ministru delegācija Teritoriju plānošanas un konkurētspējas jomā.

5.1.5 Jaunajās dalībvalstīs novērojama līdzīga attīstība. Polijas valdība ir noteikusi zināmu lielpilsētu teritoriju vai "pilsētregionu" skaitu. Zīmīgs piemērs ir Katovices reģions, kas nesen ieguva specifisko lielpilsētas teritorijas statusu. Tomēr piemērotas reģionālās pārvaldības trūkuma dēļ pilsētu un lielpilsētu attīstība parasti notiek nekontrolēti un līdz ar to patvaļīgi. Tādēļ atsevišķas lielpilsētas pievēršas to valstu praksei un pieredzei, kurām raksturīgas decentralizētas politikas.

5.1.6 Tirdzniecības un rūpniecības kameras (TRK), jo īpaši galvaspilsētu un "pilsētregionu" TRK, kā atpazīstami un aktīvi uzņēmējdarbības jomas pārstāvji vietējā un reģionālā līmenī arī ir iesaistītas lielpilsētu attīstības procesā. Tās aktīvi piedalās attiecīgo teritoriju ekonomiskā un kultūras pievilcīguma un ietekmes veicināšanā, ievērojot dzīves kvalitātes un vides aizsardzības prasības.

6. Attīstība Eiropas līmenī.

6.1 ES līmenī Lisabonas stratēģijas īstenošana ir Barroso vadītās Komisijas prioritārais mērķis. Šajā darbā iesaistīti visi ES komisāri. Reģionālās politikas ģenerāldirektorāts ir izvirzījis Lisabonas stratēģiju "jauna stila" reģionālās politikas centrā ar pilsētu attīstību kā tās vadošo nozari.

6.1.1 Lisabonas stratēģija un pilsētu attīstība ir prioritāra visos reģionos, kas iesaistīti Kopienas programmās. Šīs programmas nav īpaši paredzētas lielpilsētu teritorijām. Viena no nozīmīgākajām lielpilsētu teritorijām paredzētajām programmām ir URBACT⁽⁹⁾.

6.1.2 Papildus Reģionālās politikas ĢD, arī citu ģenerāldirektorātu, proti Pētniecības ĢD, Vides ĢD un Transporta ĢD īstenošanai īpašajām programmām bieži vien ir liela nozīme lielpilsētu skatījumā, jo arī tās arvien ciešāk ir saistītas ar Lisabonas stratēģijas mērķiem. Neskatoties uz to, ka tās tieši neskar lielpilsētas, visas programmas pilsētu attīstības veicināšanai attiecas arī uz lielpilsētām.

6.1.3 Padomes darba grupa 2006. gada jūnijā publicēja Teritoriālās programmas pirmo projektu⁽¹⁰⁾. Tajā skaidri atspoguļotas Eiropas sabiedrības urbanizācijas tendences. Taču arī šajā dokumentā nav skaidri nošķirtas pilsētas un lielpilsētu teritorijas.

⁽⁹⁾ Komisija pašreiz izstrādā rokasgrāmatu pilsētu jomā.

⁽¹⁰⁾ *The Territorial State and Perspectives of the European Union Document, Towards a Stronger European Territorial Cohesion in the Light of the Lisbon and Gothenburg Ambitions* (Teritoriju stāvoklis un perspektīvas Eiropas Savienībā — virzība uz Eiropas teritorijas lielāku kohēziju atbilstoši Lisabonas un Gēteborgas mērķiem), provizorisks projekts, 2006. gada 26 jūnijs.

6.2 Vairākas neformālas teritorijas plānošanas ministru padomes bija veltītas (lielo) pilsētu problēmām ⁽¹¹⁾. Spēkā esošā EK Līguma Vides sadaļas 175.2 punktā ⁽¹²⁾ noteikts, ka teritorijas plānošana ir ES kompetencē.

6.3 **Eiropas Parlaments** ⁽¹³⁾ uzsver, ka "pilsētās un aglomerātos vai pilsētu teritorijās koncentrēti 78 % Eiropas Savienības iedzīvotāju un šīs teritorijas ir vieta, kur koncentrējas problēmas, un vieta, kur veido nākotni". Parlaments uzskata, ka tām ir noteicošā loma reģionālajā attīstībā, kā arī Lisabonas un Gēteborgas mērķu sasniegšanā.

6.3.1 Eiropas Parlaments aicina visus Komisijas ģenerāldirektorātus, kas tieši vai netieši risina pilsētu jautājumus, saskaņot darbību, lai noskaidrotu konkrētas pilsētu problēmas ikvienā darbības jomā un lai kopīgi atspoguļotu īstenoto politiku pozitīvos rezultātus. Parlaments ierosina dienestu līmenī izveidot darba grupu un aicina uzsākt teritoriālo dialogu.

6.4 **Reģionu komiteja** arvien uzstājīgāk aicina Eiropas iestādes pievērst uzmanību problēmām, ar ko saskaras pilsētu reģioni. Komitejas secinājumos atspoguļotas tādas pašas bažas un principi kā EP un EESK izdarītajos secinājumos.

6.4.1 Reģionu komiteja uzsver stāvokli, kādā ir "funkcionālie reģioni" un partneru savstarpējā sadarbība, kas pārsniedz administratīvās — valsts, reģionu un vietējās robežas; šī sadarbība ir jāveicina ar Kopienas politiku palīdzību, izmantojot īpašus stimulējošus pasākumus, piemēram, plašu zonu izaugsmes stratēģisko projektu veicināšanu. Tostarp ir jāveido jauni lielpilsētu un pilsētu sadarbības tīkli un jānostiprina jau esošie, proti ar iniciatīvas *Interreg* III ietvaros īstenoto sadarbību, kas 2007.–2013. gadā saistībā ar teritoriālās sadarbības mērķi. ⁽¹⁴⁾ vērsīsies plašumā.

6.5 METREX ⁽¹⁵⁾ tīkla 2006. gada marta un septembra paziņojumos uzsvērts, ka ir jādefinē lielpilsētu teritorijas un jāiekļauj tās Eiropas Savienības Teritoriālajā programmā kā pamatsastāv-

⁽¹¹⁾ Pirmā Neformālā teritorijas plānošanas un iekšlietu ministru padome, kurā plaši apsprieda pilsētu problēmas, notika 2004. gada novembrī Roterdamā. Tai sekoja Neformāla padome "ES teritorijas stāvoklis un perspektīvas", kas notika 2005. gada maijā Luksemburgā. Nākamā Neformālā padome notiks 2007. gada maijā Leipcigā.

⁽¹²⁾ 175. pants

1. Padome saskaņā ar 251. pantā minēto procedūru, apspriedusies ar Ekonomikas un sociālo lietu komiteju un Reģionu komiteju, pieņem lēmumu par to, kā jārikojas Kopienai, lai sasniegtu 174. pantā minētos mērķus.

2. Atkāpjoties no šā panta 1. punktā paredzētās lēmumu pieņemšanas procedūras un neskarot 95. pantu, Padome pēc Komisijas priekšlikuma, apspriedusies ar Eiropas Parlamentu, Ekonomikas un sociālo lietu komiteju un Reģionu komiteju, ar vienprātīgu lēmumu

a) pieņem noteikumus, kam ir galvenokārt fiskāla iedaba;

b) paredz pasākumus, kas attiecas uz

- pilsētu un lauku plānošanu,
- zemes izmantošanu, neattiecinot tos uz atkritumsaimniecību un vispārējiem pasākumiem, kā arī pasākumus,
- kas attiecas uz ūdens resursu apsaimniekošanu;

c) paredz pasākumus, kas būtiski ietekmē dalībvalstu izvēli saistībā ar enerģijas avotiem un energoapgādes vispārējo struktūru.

⁽¹³⁾ Eiropas Parlamenta 2005. gada 13. oktobra Rezolūcija "Pilsētu dimensija paplašināšanās kontekstā", OV C 233, 28.09.2006., 127. lpp.

⁽¹⁴⁾ Reģionu Komitejas atzinums par tematu "Kohēzijas politika un pilsētas — pilsētu un aglomerāciju ieguldījums izaugsme un darbavietu radīšanā reģionos", OV C 206, 29.08.2006., 17. lpp.

⁽¹⁵⁾ METREX — Eiropas Reģionu un lielpilsētu teritoriju tīkls (*The Network of European Metropolitan Regions and Areas*) ir apvienība, kuras sastāvā ir ap piecdesmit lielie pilsētu reģioni.

daļas. Tīkls ierosina apkopot Eiropas mērogā salīdzināmus datus par lielpilsētu teritorijām. Tas aicina Eiropas Komisiju sagatavot Zaļo grāmatu, kas ietver trīs galvenās sadaļas: ekonomisko konkurētspēju, sociālo kohēziju un vides aizsardzību. Paziņojumos pausts viedoklis, ka virkni nozīmīgu problēmu, ar ko saskaras Eiropa, proti, klimata pārmaiņas, iedzīvotāju novecošanās un imigrācija, var atrisināt veiksmīgi un integrētā veidā tikai ar lielpilsētu palīdzību. Visbeidzot, tajos pausts arī viedoklis par to, ka lielpilsētu teritorijām ir nozīmīga loma Lisabonas stratēģijas mērķu sasniegšanā, tostarp Eiropas konkurētspējas nodrošināšanā pasaules līmenī.

6.6 Pēdējos 15 gados ir strauji pieaudzis **Briselē pārstāvēto reģionu** skaits ⁽¹⁶⁾. Reģionu pārstāvētību organizētajās konferencēs lielpilsētu teritoriju attīstība un to gūtie rezultāti bieži vien ir viens no visplašāk apspriestajiem tematiem.

6.7 Viena no Briselē pārstāvētajām reģionu grupām izveidojās ar nosaukumu "Lisabonas reģioni".

6.8 Pēdējo gadu laikā ORATE programmas ietvaros ir apkopota plaša informācija, dati, rādītāji un ziņojumi par Eiropas reģioniem. Ņemot vērā to, ka reģionu administratīvās robežas nesakrīt ar lielpilsētu teritoriju robežām, šie kvalitatīvi izstrādātie dokumenti tomēr nesniedz lielpilsētu teritoriju izaugsmes, plānošanas un pārvaldības atbildīgajiem darbiniekiem pietiekamu informāciju un novērtējumu, kas nepieciešama, lai izstrādātu visatbilstošākās politikas lielpilsētu potenciāla pilnīgai izmantošanai.

6.9 Nolūkā apkopot uzticamus un salīdzināmus rādītājus par vairākām pilsētām ⁽¹⁷⁾, Reģionālās politikas ĢD un Eurostat uzsāka projektu "Pilsētvides novērtēšana" (*Urban Audit*). EESK atzinīgi novērtē tās veikumu datu par pilsētu teritorijām apkopošanā. Taču sniegtās informācijas parametri ierobežo tās plašu pielietojumu ⁽¹⁸⁾.

⁽¹⁶⁾ Briselē 1990. gadā bija pārstāvēti 20 reģioni, bet 2006. gadā — 199.

⁽¹⁷⁾ Pilsētas iedalītas 3 ģeogrāfiskos līmeņos: pilsētas centrs, plašāka pilsētas teritorija (LUZ) un piepilsētas teritorija. Pēc projekta vadītāju domām LUZ aptuveni atbilst funkcionālam pilsētu reģionam.

⁽¹⁸⁾ Salīdzinoši maz rādītāju ir par katras plašākas pilsētas teritorijas (LUZ) datiem vienā un tai pašā gadā. Tā kā LUZ ģeogrāfiskās robežas nosaka atbilstoši valsts kritērijiem, netiek nodrošināta datu salīdzināmība Eiropas līmenī. Minētās robežas vēl līdz šim nav publicētas. Dati ir novecojuši (jaunākie dati attiecas uz 2001. gadu). Šobrīd Eurostat rīcībā esošie līdzekļi, lai īstenotu šo vērienīgo projektu, kas ietver 27 valstis, 258 pilsētas, 260 LUZ un 150 rādītājus, ir acīmredzami nepietiekami.

7. Šobrīd notiekošās plašās debates.

7.1 EESK secina, ka debates par lielpilsētu teritorijām ir aktīvākas nekā pirms dažiem gadiem, galvenokārt divu iemeslu dēļ. Pirmkārt, lielpilsētu skaita pieaugums pasaulē norāda, ka strauji veidojas jauna pilsētu organizācija⁽¹⁹⁾. Otrkārt, minētās debates saturiski bagātināja saiknstaru lielpilsētu izaugsmi ekonomiskajā, sociālajā un vides jomā un Lisabonas stratēģiju.

7.2 Visās dalībvalstīs, gan mazās un lielās, gan arī attīstītās un mazāk attīstītās, notika politiska un sociāla rakstura debates par vispārīgāko pieeju.

7.3 Minētās debates vispirms risinājās valstu līmenī. Tomēr iestādes bieži vien atzīst, ka atsevišķu lielpilsētu reālā dimensija pārsniedz attiecīgās valsts robežas. Jau tika minēti Kopenhāģenas un Malmes, Vīnes un Bratislavas, taču jāpiemin arī Francijas iestāžu noteiktās lielpilsētu teritorijas, proti, Mecas, Luksemburgas un Sārbrikenes, kā arī Lilles un Kurtrē aglomerācijas. Eiropas Savienībā pieaug pārrobežu reģionu — potenciālo lielpilsētu teritoriju skaits.

7.4 Neskatoties uz aktīvajām debatēm, kas norisinās pēdējos gados, EESK tomēr secina, ka jaunās struktūras vēl ir tikai sākotnējā attīstības posmā.

7.5 Vairumam pilsētu un lielpilsētu teritoriju, kas vēlas apliecināt savu nozīmi Eiropas un pasaules līmenī, ir tikai tām raksturīga situācija, ko atspoguļo valsts vai reģionālajā līmenī noteikti rādītāji, kas ne vienmēr ļauj aptvert attiecīgās teritorijas faktisko dimensiju. Tas daļēji izskaidrojams ar atšķirību starp lielpilsētu teritoriju un vienu vai vairākiem administratīviem reģioniem, kurā ietilpst minētā teritorija.

7.6 Neraugoties uz atšķirīgām valstu un reģionālajām pieejām, EESK saskata acīmredzamu problēmu kopību. Visplašāk apspriestie temati ir:

- lielpilsētu teritorijas vai "pilsētoreģiona", vai pilsētu un pašvaldību tīkla kritiskā masa;
- pilsētu un lauku teritoriju, kas veido lielpilsētas teritoriju, līdzsvars;
- lielpilsētu funkcijas;

- izglītība un apmācība;
- radošs darbs, pētniecība un inovācija;
- klasteri un uzņēmumu konkurētspēja starptautiskajā tirgū;
- ārvalstu ieguldījumu piesaiste un saņemšana;
- pamatinfrastruktūras, to finansēšana, publiskā un privātā sektora partnerība;
- transporta un telekomunikāciju tīkli, kas savieno lielpilsētas Eiropā un pasaulē;
- kultūras ietekme;
- kultūru daudzveidība sabiedrībā (imigrācija), nabadzības un atstumtības radītās problēmas;
- darbaspēka izmantošana un darbavietu radīšana;
- apstrādes rūpniecība un pakalpojumi ar augstu pievienoto vērtību;
- klimata pārmaiņas, energoefektivitāte, kaitīgas ietekmes mazināšana un atkritumu apsaimniekošana;
- ražošanas pārstrukturēšanas rezultātā radušos neizmantotu rūpniecisko zonu attīrīšana no piesārņojuma un to labiekārtošana;
- drošības uzlabošana, noziedzības un starptautiskā terorisma risku mazināšana;
- infrareģionālo teritoriju atšķirību mazināšana, centra un perifērijas sadarbība;
- sarežģītā pārvaldības problēma.

7.7 Iedzīvotāji ne vienmēr jūtas piederīgi lielpilsētai. Eiropas lielpilsētu teritorijām trūkst politiskās leģitimitātes. Vecās administratīvās struktūras ir nepiemērotas, jo tās tika izveidotas citos vēsturiskos periodos, bet valstu valdības ir ļoti jutīgas attiecībā uz ieinteresēto pušu, jo īpaši esošo politisko un administratīvo teritoriālo struktūru, pretestību jaunajām struktūrām. Taču problēmas, ar ko saskaras lielpilsētu teritorijas, ir milzīgas. Lai tās atrisinātu un veiksmīgi pārvaldītu to attīstību, gandrīz visur ir jāievieš jauna pārvaldības forma.

Briselē, 2007. gada 25. aprīlī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁹⁾ Šobrīd pasaulē pilsētu iedzīvotāju skaits pārsniedz 3 miljardus. Pagājušā gadsimtā bija tikai 16 lielpilsētas, kurās iedzīvotāju skaits pārsniedza 1 miljonu, bet pašreiz šādu lielpilsētu skaits ir pieaudzis līdz 400.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Teritoriālās attīstības programma"

(2007/C 168/03)

Vācijas Federālā Satiksmes, celtniecības un pilsētu attīstības ministrija nākamās ES prezidentvalsts Vācijas vārdā 2006. gada 7. novembrī pieprasīja izstrādāt izpētes atzinumu par tematu "Teritoriālās attīstības programma"

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Ekonomikas un monetārās savienības un ekonomiskās un sociālās kohēzijas specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2007. gada 20. martā. Ziņotājs — Pariza kgs.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 435. plenārajā sesijā, kas notika 2007. gada 25. un 26. aprīlī (25. aprīļa sēdē), vienbalsīgi pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi un ieteikumi.

1.1 EESK pateicas ES prezidentvalstij Vācijai un atzinīgi novērtē saistībā ar teritoriālās attīstības programmu veikto sagatavošanas darbu, pieliktās pūles pārredzamības sasniegšanai, kā arī veiktās konsultācijas.

1.2 EESK uzskata, ka ir pienācis laiks noslēgt neformālās koordinācijas posmu Padomē un uzsākt plašāku politisku sadarbību. Pamatojoties uz jau paveikto darbu un uz ESPON gaidāmo jauno ieguldījumu, ir jāspēr jauns solis integrācijas virzienā, skaidri pilnvarojot Komisiju uzņemties atbildību.

1.3 EESK uzskata, ka pēc debatēm par Teritoriālās attīstības programmu Padomē ir jāpieņem konkrētāki politiski lēmumi, tādēļ ir nepieciešama lielāka Eiropas Komisijas iesaistīšanās, jo Komisija var vislabāk nodrošināt dažādu pieeju saskaņotību un atbilstību jautājumā par Eiropas Savienības teritoriālo kohēziju.

1.4 Lai sasniegtu teritoriālās kohēzijas mērķi ES līmenī, Komisijai būtu jāizveido atsevišķa un stipra struktūrvienība, kas analizētu, izvērtētu un izteiktu politiskus priekšlikumus, kas apstiprina Eiropas pieejas pievienoto vērtību jautājumā par teritoriālo kohēziju.

1.5 EESK ierosina nodrošināt šī darba turpinājumu pēc Vācijas prezidentūras darbības termiņa beigām. Komisijai būtu jāanalizē, jāapkopo un jāīsteno teritoriālās attīstības programma, izstrādājot rīcības plānu, kas respektētu dalībvalstu un reģionu politisko kompetenci teritoriālās plānošanas jomā.

1.6 Ceturtajā ziņojumā par kohēziju, ko Komisija pašlaik izstrādā, ir jāanalizē Kopienas fondu teritoriālā ietekme un jānodrošina sasaiste starp kohēzijas politiku un teritoriālās attīstības programmas mērķiem.

1.7 Teritoriālās attīstības programmas pārvaldībā līdzsvarotā veidā jāpiedalās dažādām iestādēm, kas darbojas teritorijā: vietējām, reģionālajām, valsts un ES iestādēm, kā arī organizētajai pilsoniskajai sabiedrībai, ar ko iepriekš jākonsultējas.

1.8 EESK ierosina, lai ministru Padome, izstrādājot teritoriālās attīstības programmu ar konkrētām vadlīnijām pielietotu atklāto koordinācijas metodi, tas būtu pirmais solis uz Kopienas metodes pielietošanu šo jautājumu risināšanā pēc Līguma par Konstitūciju Eiropai apstiprināšanas.

1.9 EESK izsaka vēlmi, lai ES drīzumā pieņemtu Līgumu par Konstitūciju Eiropai, kurā ir ietverts teritoriālās kohēzijas mērķis, un ierosina, lai, pamatojoties uz pastāvošo konsensu jautājumā par teritoriālās attīstības programmu, Leipcigas neformālās padomes secinājumos tiktu ieteikta teritoriālās attīstības programmas pakāpeniska ieviešana, nevis tikai izcelts minētās programmas nesaistošais raksturs.

1.10 Tādēļ EESK aicina Eiropas Komisiju ierosināt Ministru padomei turpināt Teritoriālās attīstības programmas piemērošanu, balstoties uz jau spēkā esošajiem juridiskajiem pamatiem.

2. ES prezidentvalsts Vācijas atzinuma pieprasījums.

2.1 Vācijas Federālā Satiksmes, celtniecības un pilsētu attīstības ministrija nākamās ES prezidentvalsts Vācijas vārdā 2006. gada 7. novembrī pieprasīja izstrādāt **izpētes atzinumu par tematu "Teritoriālās attīstības programma"**.

2.2 Eiropas valstu ministri 2007. gada 24. un 25. maijā Leipcigā neformālajā sanāksmē par teritoriālo kohēziju un pilsētattīstību pieņēms politisku dokumentu — **ES teritoriālās attīstības programmu** ⁽¹⁾, kuras pamatā ir ziņojums par tematu "**ES teritoriālā situācija un attīstības perspektīvas**" ⁽²⁾. Šajā ziņojumā ir analizēti galvenie ES teritoriālās plānošanas politikas jomā risināmie jautājumi un ar piemēru palīdzību parādīts, kā labāk izmantot Eiropas teritoriālajai daudzveidībai raksturīgo potenciālu, lai nodrošinātu ilgtspējīgu ekonomikas izaugsmi. ES teritoriālās attīstības programmā iekļauti vairāki **ieteikumi**, kas paredz vēl vairāk ņemt vērā ES teritoriālo daudzveidību, kā arī virkne **ierosinājumu** attiecībā uz rīcības programmu teritoriālās plānošanas politikas jomā.

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

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

2.3 Kopš 1995. gada EESK ir atbalstījis ciešāku sadarbību Eiropas teritoriālās plānošanas politikas īstenošanā:

- “Eiropa 2000+ — Sadarbība Eiropas teritoriālās plānošanas jomā”, OV C 133, 31.05.1995., 4. lpp.;
- “Teritoriālā plānošana un starpreģionālā sadarbība Vidusjūras reģiona valstīs”, OV C 133, 31.05.1995., 32. lpp. + Pielikums (CESE 629/94 fin);
- “Eiropa 2000+ — Sadarbība Eiropas teritoriālās plānošanas jomā”, OV C 301, 13.11.1995., 10. lpp.

Citos, jaunākos atzinumos ir arī atbalstīta Eiropas integrācijas teritoriālās dimensijas iekļaušana un ņemšana vērā.

- “Lielpilsētu teritorijas — sociāli ekonomiskā ietekme uz Eiropas nākotni”, OV C 302, 07.12.2004., 101. lpp.;
- “Tematiskā stratēģija — pilsētvide”, OV C 318, 23.12.2006., 86. lpp.;
- “Struktūrp politikas īstenošanas sekas un ietekme uz Eiropas Savienības kohēziju”, CESE 84/2006;
- “Mājoklis un reģionālā politika”, CESE 42/2007.

3. Teritoriālās attīstības programmā — no pārdomām uz rīcību.

3.1 Pirmā neformālā par teritoriālo plānošanu un teritoriālās attīstības politiku atbildīgo ministru sanāksme notika 1989. gadā Nantē.

3.2 Šādas sanāksmes tiek rīkotas pēc ES prezidentvalsts, kas mainās katru pusgadu, ierosinājuma. Sanāksmē Ljēžā, kas notika 1993. gadā, tika nolemts izstrādāt **Eiropas teritoriālās attīstības stratēģiju** ⁽³⁾, kas tika apstiprināta 1999. gadā Potsdamā. Tas ir **pamatprincipu kopums**, uz kuru var pamatoties neformālajās sanāksmēs par teritoriālo attīstību un teritoriālās attīstības politiku atbildīgie ministri.

3.3 Neformālajā ministru sanāksmē par teritoriālo kohēziju, kas notika 2004. gada novembrī Roterdamā, ministri nolēma politiskajā programmā laika posmam līdz 2007. gadam iekļaut kopsavilkuma sagatavošanu par tematu **“Eiropas Savienības teritoriālā situācija un attīstības perspektīvas”**, kas ir teritoriālās attīstības programmas pamatā.

3.4 **Teritoriālās attīstības programma ir pamatstratēģija**, kas nosaka Eiropas Savienības teritoriālās attīstības prioritātes. Tā veicina ekonomisko izaugsmi un ilgtspējīgu attīstību, nostiprinot **teritoriālo kohēziju**, ko varētu definēt kā kohēzijas politikas spēju pielāgoties ģeogrāfisko iespēju un uzdevumu vajadzībām un īpatnībām, lai panāktu līdzsvarotu un ilgtspējīgu teritorijas attīstību.

3.5 **Teritoriālās kohēzijas mērķis** ir iekļauts 2003. gada jūnija Konstitucionālā līguma projekta III-116. pantā kā ekono-

misks un sociālās kohēzijas trešā dimensija. Kopienas politiku teritoriālā dimensija ir analizēta arī trešajā ziņojumā par kohēziju, ko Komisija publicēja 2005. gadā. Šī kohēzijas jaunā teritoriālā dimensija ir iekļauta arī Kopienas stratēģiskajās vadlīnijās par kohēzijas jautājumiem, kas tika pieņemtas 2006. gadā.

3.6 Ministru neformālajā sanāksmē, kas notika 2005. gada maijā Luksemburgā, ministri izvirzīja šādas **teritoriālās attīstības programmas prioritātes un tēmas**:

- veicināt policentriskas pilsētu sistēmas attīstību,
- stiprināt sadarbību starp pilsētām un laukiem,
- veicināt konkurētspējīgu un inovatīvu pilsētu kopu (klasteru) veidošanu starpvalstu mērogā,
- stiprināt Eiropas tehnoloģiskos tīklus,
- attīstīt Eiropas līmeņa risku pārvaldību,
- nodrošināt ekosistēmu un kultūras resursu saglabāšanu,

3.7 **Svarīgāko pasākumu** vidū ir minēti:

- pasākumi ar mērķi veicināt no teritoriālā viedokļa saskaņotākas Kopienas politikas,
- pasākumi ar mērķi sniegt Eiropas instrumentus teritoriālajai kohēzijai,
- pasākumi, kas stiprina teritoriālo kohēziju dalībvalstīs,
- ministru kopīgie pasākumi.

4. Eiropas teritoriālās attīstības stratēģija (ETAS).

4.1 ETAS ir **kopējais modelis** teritoriālās attīstības un plānošanas dažādiem dalībniekiem (ES, valstīm, reģioniem un vietējām pašvaldībām), kas atbalsta policentriskas Eiropas teritoriālo dimensiju un ES nozaru politiku nepieciešamo reģionalizāciju. Tā ir starpvaldību iniciatīva, kas tika pieņemta 1999. gadā Potsdamā notikušajā ministru sanāksmē, un kas nav saistoša. ETAS tika piemērota vienīgi saistībā ar Eiropas Teritorijas plānošanas novērošanas tīkla (ESPON ⁽⁴⁾) izveidi un netieši — īstenojot trīs INTERREG programmas.

4.2 ETAS **mērķi** ir šādi:

- ES līmenī definēt teritoriālās darbības vispārējos principus ar mērķi nodrošināt Eiropas teritorijas līdzsvarotu un ilgtspējīgu attīstību,
- veicināt ekonomisko un sociālo kohēziju, to ieviešot un īstenojot Eiropas teritorijā,
- nodrošināt dabas resursu un kultūras mantojuma aizsardzību,
- panākt Eiropas teritorijas līdzsvarotāku konkurētspēju,

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

⁽⁴⁾ <http://www.espon.eu>

4.3 Četri **galvenie elementi** savstarpēji iedarbojas un ievērojami ietekmē teritoriālo attīstību:

- Pilsētu teritoriju attīstība. Vairāk nekā trīs ceturtdaļas Eiropas iedzīvotāju dzīvo pilsētās.
- Lauku un kalnu apgabalu, kas aizņem trīs ceturtdaļas no Eiropas teritorijas, attīstība.
- Transports un infrastruktūru izvietojums teritorijā.
- Dabas resursu un kultūras mantojuma aizsardzība.

4.4 Pamatojoties uz minētajiem elementiem, ETAS ir noteikti četri darbības **virzieni**:

- Policentriska teritorijas attīstība.
- Pilsētu — lauku sadarbības stiprināšana.
- Vienlīdzības nodrošināšana piekļūšanai transporta un telekomunikāciju infrastruktūrām un zināšanām.
- Dabas resursu un kultūras mantojuma saprātīga apsaimniekošana.

4.5 Ir paredzēti daži **konkrēti pasākumi**:

- ETAS politisko vadlīniju ievērošana struktūrfondu izmantošanā un dalībvalstu teritoriālās plānošanas politikās,
- sadarbība pārrobežu, starpvalstu un starpreģionu līmenī INTERREG programmas ietvaros,
- citu nozaru politiku, piemēram, transporta politikas teritoriālās ietekmes ņemšana vērā,
- Eiropas sadarbības stiprināšana pilsētattīstības politikas jomā,
- Eiropas Teritorijas plānošanas novērošanas tīkla (ESPON) izveide.

4.6 ESPON — Eiropas Teritorijas plānošanas novērošanas tīkls.

4.6.1 Eiropas Teritorijas plānošanas novērošanas tīkls (ESPON) ir INTERREG un dalībvalstu finansēta pētniecības programma teritoriālās attīstības jomā. Tās mērķis ir nodrošināt Eiropas politikas veidotājiem reģionālajā un vietējā līmenī sistematisku un aktuālu informāciju par teritorijas attīstības tendencēm un politiku ietekmi uz Eiropas reģioniem un teritorijām. Šī informācija var dot tiešu ieguldījumu politikas izstrādē un īstenošanā.

4.6.2 ESPON programmas ietvaros veiktie pētījumi aptver 29 Eiropas valstis: 27 ES dalībvalstis, kā arī Norvēģiju un Šveici.

4.6.3 ESPON jaunajai programmai ir paredzēts ievērojami palielināt budžetu: no 7 miljoniem laika posmam no 2000. līdz 2006. gadam līdz 34 miljoniem laika posmam no 2007. līdz 2013. gadam, turklāt ar valstu līdzfinansējumu šī summa varētu sasniegt 45 miljonus eiro.

5. **Piezīmes.**

5.1 *Juridiskais pamatojums un Kopienas metode.*

5.1.1 Visos teritoriālās attīstības jautājumos ir nepieciešama Eiropas kopējas pieejas pievienotā vērtība. Pamatojoties uz pēdējās desmitgadēs gūto pieredzi un nepieciešamību ņemt vērā Eiropas integrācijas teritoriālo dimensiju, politikas, kas ietekmē vispārējo pieeju Eiropas teritoriālajai attīstībai, ir pakāpeniski jāsāk izstrādāt Kopienas līmenī.

5.1.2 Eiropas Savienība īsteno daudzas Kopienas politikas ar teritoriālu dimensiju: konkurences politiku, Eiropas transporta, telekomunikāciju un enerģētikas tīklus, vides politiku, lauksaimniecības politiku, pētniecības un tehnoloģiskās attīstības politiku, reģionālo politiku, Eiropas Investīciju bankas (EIB) ieguldījumus utt. ES tomēr vēl nav kopējas pieejas, saskaņā ar kuru integrētu, izvērtētu un koordinētu šo politiku ietekmi uz Eiropas teritoriju.

5.1.3 Lai izstrādātu kopēju pieeju Eiropas teritoriālajai attīstībai, ir nepieciešami Eiropas kopēji mērķi un vadlīnijas. Eiropas teritoriālās attīstības kopējo vadlīniju pievienotā vērtība ir skaidra attiecībā uz tādiem mērķiem kā vides aizsardzība, policentrisks un ilgtspējīgs pilsētu sistēmas attīstība, Eiropas komunikāciju tīkli, dabas un tehnoloģiju katastrofu, kā arī klimata pārmaiņu novēršana, izstrādājot Eiropas programmas.

5.1.4 Nosaukums "Kopienas metode" ⁽⁵⁾ nozīmē, ka Komisija pēc pašas vai arī pēc citu Kopienas iestāžu iniciatīvas izstrādā konkrētus tiesību aktu priekšlikumus to pieņemšanai ministru Padomē un — koplēmuma procedūras gadījumā — arī Eiropas Parlamentā.

5.1.5 Dažu politiku īstenošanai Padome izveidoja "atklāto koordinācijas metodi", kas salīdzinājumā ar Kopienas metodi paredz konkrētu un mazāk intensīvu politiskās darbības procedūru. EESK uzskata, ka atklātās koordinācijas metodes pielietošana teritoriālās attīstības programmas jomā var būt noderīga kā sagatavošanas posms Kopienas metodes pielietošanai. Atklātās koordinācijas metodi var pielietot līdz Līguma par Konstitūciju Eiropai ratifikācijai, kas ļaus pielietot Kopienas metodi.

5.1.6 Taču Eiropas pieredze citās politikas jomās ir parādījusi, ka šī sistēma ir noderīga vienīgi gadījumā, ja Komisijai ir ļoti aktīva loma un ja tiek noteikti ļoti konkrēti mērķi un pamatnostādnes.

5.1.7 Neatkarīgi no tā, kādu risinājumu radīs jautājumā par Līguma par konstitūciju Eiropai, kuras III iedaļas nosaukumā ar EESK atbalstu ir iekļauta teritoriālā kohēzija, juridiskais pamats kopējas pieejas izstrādē Eiropas teritoriālās attīstības jautājumā, uzskatot, ka tas ir Eiropas kompetencē, ir pašlaik spēkā esošā Līguma šādi panti:

- 2. pantā ir noteikts, ka Kopienas uzdevums ir "veicināt ekonomiskās darbības harmonisku, līdzsvarotu un ilgtspējīgu attīstību visā Kopienā".

(5) MEMO/02/102 —

- 16. pantā ir minēta sociālā un teritoriālā kohēzija saistībā ar pakalpojumiem ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi.
- 71. pantā ir noteikti kopējās transporta politikas reglamentēšanas sistēmas principi.
- 158. pants ir noteikts: “Lai veicinātu tās vispārēju harmonisku attīstību, Kopiena izstrādā un veic darbības, kas stiprina tās ekonomisko un sociālo kohēziju.”
- 175. panta 2.b apakšpunktā ir paredzēts, ka Padome pēc Komisijas priekšlikuma noteiks teritoriālās plānošanas pasākumus.

5.2 Reģionālā politika.

5.2.1 ES Reģionālā politika ir ekonomiskās un sociālās kohēzijas, ekonomiskās konverģences, kā arī Eiropas integrācijas kopumā galvenais instruments.

5.2.2 EESK vienmēr ir atbalstījusi šo veiksmīgo politiku nevienlīdzības mazināšanai starp Eiropas reģioniem.

5.2.3 Reģionālā politika ir viena no veiksmīgākajām Kopienas politikām, kas ir jāsteno arī turpmāk, novēršot attīstības līmeņu atšķirības pēc ES paplašināšanās.

5.2.4 Reģionālā politika jāapvieno ar efektīvu teritoriālās kohēzijas politiku, kas paredzēta teritoriālās attīstības programmā jaunajam posmam laikā no 2007.-2013. gadam.

5.3 Paplašināšana.

5.3.1 Pēdējās divas paplašināšanas rada jaunus izaicinājumus Eiropas teritorijai. Kopš 2004. gada dalībvalstu skaits pieaudzis no 15 līdz 27, iedzīvotāju skaits palielinājies par 28 % (no 382 līdz 490 miljoniem) un tās teritorija — par 34 % (no 3,2 līdz 4,3 miljoniem km²). Šīs jaunās dimensijas un teritoriālo īpatnību daudzveidības dēļ ir steidzami nepieciešams vispārējs skatījums uz šo teritoriālo un ģeogrāfisko realitāti un tās iespējamo attīstību.

5.3.2 Divas pēdējās paplašināšanas ir nopietns teritoriāls izaicinājums, kas Eiropas Komisijai ir rūpīgi jāizanalizē.

5.3.3 Iekšējo un ārējo pierobežu reģionu skaits ir ievērojami palielinājies. Pierobežu reģioni rada jaunus izaicinājumus, taču vienlaikus tie sniedz iespēju reālai integrācijas procesa īstenošanai.

5.4 Eiropas teritorija.

5.4.1 Problēmas un riski, kas skar Eiropas teritoriju, ir jārisina Eiropas līmenī. Vispārēja skatījuma uz Eiropas teritoriju pievienotā vērtība ir neapstrīdama un tā izveide ir jāatzīst par būtisku stratēģisko nepieciešamību.

5.4.2 Jāizceļ dažas teritorijas pamatiezīmes:

- **nepārtraukta:** tai nav robežu;
- **ierobežota:** tā nav atjaunojama;
- **daudzveidīga:** nav viendabīga;
- **stabila:** to nevar improvizēt;
- **apdraudēta:** ir pakļauta riskiem un katastrofām;
- **neatjaunojama:** nevar viegli mainīt tās izmantošanu.

Tādēļ teritorijai kā fiziskai un ģeogrāfiskai struktūrai ir fundamentāla stratēģiska nozīme. Komisijas ietekmes novērtējumā ir jāņem vērā šī teritoriālā pieeja, tam ir nepieciešama sadarbība ar ESPON.

5.5 Pārvaldības sistēma.

5.5.1 ES jābūt atbilstīgai pārvaldības sistēmai, kurā būtu nodrošināts līdzsvars starp dažādiem teritoriālās pārvaldības līmeņiem: ES, valstu, reģionālo un vietējo līmeni. Jāievēro subsidiaritātes princips, nodrošinot saskaņotību, kā arī kopēju un visaptverošu pieeju, ko atbalsta visi.

5.5.2 Nepieciešams, lai ar strukturēta sociālā un pilsoniskā dialoga starpniecību dažādos līmeņos aktīvi tiktu iesaistīta arī pilsoniskā sabiedrība. Daudzās dalībvalstīs un daudzos Eiropas reģionos ir ekonomiskās un sociālās padomes (vai līdzīgas struktūras), kas jāiedrošina, lai kopā ar sociālajiem partneriem un citām pilsoniskās sabiedrības organizācijām tās aktīvi piedalītos pārvaldības konsultatīvajās sistēmās par teritoriālajiem jautājumiem.

6. Teritoriālās attīstības programma: Eiropas Savienības teritoriālā situācija un attīstības perspektīvas Vispārējās piezīmes.

6.1 Teritoriālās attīstības programmas pamatā ir dokuments “Eiropas Savienības teritoriālā situācija un attīstības perspektīvas”, kas ir ne tikai kopsavilkuma dokuments, bet dokuments, kurā ir apkopots secīgo ES prezidentvalstu, kas mainās katru pusgadu, sniegtais ieguldījums. Dokumentā 197 punktos ir izklāstīti visi aspekti, kas ietekmē teritoriju, tādēļ šis dokuments ir ļoti noderīgs ceļvedis, uz kuru balstoties, Komisijai būtu jāierosina rīcības plāns.

6.2 Teritoriālās attīstības programmā būtu jāiekļauj dalībvalstu teritoriālās stratēģijas un jāņem vērā citu Kopienas politiku teritoriālā dimensija, cenšoties panākt to savstarpēju saskaņotību un sinerģiju nolūkā formulēt kopēju Eiropas pieeju kā Eiropas teritoriālās attīstības stratēģiskās vadlīnijas, kas ir izklāstītas 8. punktā.

6.3 ES teritoriālās attīstības programmai jāorientējas uz ilgtspējīgu ekonomisko, sociālo un vides attīstību.

7. Teritoriālās attīstības programmas mērķi.

7.1 Teritoriālā kohēzija.

7.1.1 Teritoriālās kohēzijas mērķis ir ieviest Eiropas teritoriālo pieeju, kas kļūtu par pamatu un nodrošinātu saskaņotību starp dalībvalstu un reģionu jau izstrādātajām un īstenotajām teritoriālajām stratēģijām.

7.1.2 Attiecībā uz teritoriālo kohēziju būtu jāpievēršas, pirmkārt, teritorijas plānošanas un, otrkārt, pilsētu un reģionu plānošanas jautājumiem. CEMAT ⁽⁶⁾ 1994. gadā tika uzsvērts: "Teritorijas plānošana ir ideāls instruments ilgtspējīgas attīstības nodrošināšanai teritoriālajā līmenī."

7.1.3 Šajā sakarā ir jāizstrādā skaidra teritoriālās plānošanas koncepcija, metodoloģija un terminoloģija. Pieeja teritorijas plānošanai ir daudzpusēja, un tā ir horizontāla prioritāte, kas skar dažādus aspektus, jo īpaši vidi, transportu, komunikācijas, mājokļus, apdzīvotās vietas, uzņēmumus utt.

7.2 Ekonomiskā un sociālā kohēzija.

7.2.1 Lisabonas stratēģijas ietvaros EESK ierosina nodrošināt līdzsvarotāku Eiropas teritorijas ekonomisko attīstību, lai visi iedzīvotāji un visas teritorijas gūtu attīstības priekšrocības, tai skaitā arī reģioni ar pastāvīgiem nelabvēlīgiem dabas un struktūriem apstākļiem ⁽⁷⁾.

7.2.2 Visām Eiropas politikām ir jāveicina sociālās kohēzijas mērķa sasniegšana. EESK ierosina teritoriālās attīstības programmā iekļaut arī sociālās kohēzijas mērķus, jo teritorija ir vieta, kur dzīvo cilvēki, kur viņi veido savu dzīvi un risina problēmas.

7.2.3 Policentrisks pilsētu un lielpilsētu teritoriju attīstība, atbilstoša saikne starp tām, to piepilsētām un lauku teritorijām var veicināt lielāku sociālo un ekonomisko līdzsvaru Eiropā. Par teritoriālās pieejas būtiskiem mērķiem jāklūst arī nabadzības un sociālās atstumtības apkarošana, imigrantu integrācijai ⁽⁸⁾, mājokļu politikas veicināšanai, iespēju vienlīdzības nodrošināšanai un kvalitatīvu sabiedrisko pakalpojumu attīstīšanai.

7.3 Klimata pārmaiņas un dabas radītie apdraudējumi.

7.3.1 Visos jaunākajos ziņojumos par klimata pārmaiņām uzsvērtā problēmas nopietnība. Ir skaidrs, ka globālā sasilšana ir realitāte, nevis tikai viedoklis. Globālās sasilšanas ietekme uz

teritoriju jau ir jūtama. Teritorijas plānošanā jāņem vērā šis jaunais izaicinājums, lai censtos mazināt un novērst sekas, ko klimatiskās izmaiņas izraisīs attiecīgajā teritorijā.

7.3.2 Jāizstrādā Eiropas plāns dabas risku un katastrofu novēršanai. Te nav runa par zinātnisko fantastiku. Jaunākajā ziņojumā, kuru bija pasūtījusi Lielbritānijas valdība, ekonomists N. Sterns ⁽⁹⁾ parāda apdraudējumu planētai — cīņā pret klimata pārmaiņām būtu jāiegulda vismaz 1 % no pasaules IKP, lai izvairītos no situācijas, ka kopējo izmaksu un ar klimatiskajām izmaiņām saistīto risku dēļ pasaules IKP samazinātos vismaz par 5 %, un pat par 20 %, ja globālās sasilšanas negatīvās izpausmes attīstīsies tikpat ātri kā līdz šim.

7.3.3 Klimata pārmaiņas var negatīvi ietekmēt kohēziju, konkurētspēju, dzīves kvalitāti un ilgtspējīgu attīstību daudz īsākā laika posmā, nekā to prognozēja līdz šim, kā tas arī ir apstiprināts ANO ekspertu grupas ziņojumā par klimatiskajām izmaiņām, ar kuru iepazīstināja 2007. gada 2. februārī Parīzē. EESK ierosina teritorijas plānošanā ņemt vērā klimata pārmaiņu sekas.

7.3.4 Aplūkojamo risku vidū ir jāskata tehnoloģisko katastrofu izraisītie riski (radioaktīvās, ķīmiskās vai bakterioloģiskās krīzes), kas rodas negadījumu vai teroristu uzbrukumu rezultātā, kā arī jāparedz iespējamu masīvu iedzīvotāju migrāciju.

7.4 Eiropas komunikāciju tīkli.

7.4.1 Ideja par Eiropas transporta tīklu izveidi (RTE-T) radās astoņdesmito gadu beigās saistībā ar vienoto tirgu. Nebūtu jēgas runāt par vienoto tirgu un brīvu pārvietošanos, ja dažādi valstu un reģionu transporta tīkli nebūtu savienoti savā starpā ar modernu un efektīvu Eiropas infrastruktūru sistēmu.

7.4.2 Kopš 1992. gada Līguma 15. sadaļas nosaukums (154., 155. un 156. panti) ir Eiropas transporta tīkli. Rezultāts piecpadsmit gadus vēlāk ir apbēdinošs un pat satraucošs. Slikto rezultātu daļēji var izskaidrot ar nepietiekamo finansējumu un politiskās gribas trūkumu. EESK pauž nožēlu, ka valdības politikā līmenī aizmirsas un atstāja novārtā 2003. gada Eiropas Rīcību izausmei ⁽¹⁰⁾, kurā bija paredzēta nozīmīgu Eiropas transporta tīklu būve. EESK jautājums ir: Cik lielā mērā Eiropas transporta, telekomunikāciju un enerģētikas tīklu slikto rezultātu pamatā ir vispārēja skatījuma trūkums attiecībā uz Eiropas teritoriju un tās infrastruktūrām?

7.4.3 Kā vienu no galvenajiem mērķiem EESK vēlas izcelt transporta tīklu pieejamību visiem un visām teritorijām. To var panākt, izveidojot sabalansētu Eiropas mēroga transporta tīklu un nodrošinot mazpilsētu, lauku un salu teritoriju labu sasniedzamību un piekļuvu.

⁽⁶⁾ Eiropas Padomes par teritoriālo plānošanu atbildīgo ministru Eiropas konference.

⁽⁷⁾ EESK atzinums par tematu "Iespējas panākt nelabvēlīgu dabas apstākļu un struktūras traucējumu ietekmētu reģionu labāku integrāciju", EESK 140/2005 galīgā redakcija. DO C 221 de 8.09.2005, p. 141.

⁽⁸⁾ EESK atzinums par tematu "Imigrācija ES un integrācijas politika: reģionālo un vietējo pašvaldību un pilsoniskās sabiedrības organizāciju sadarbība", EESK 1169/2006 galīgā redakcija. DO C 318 de 23.12.2006, p. 128.

⁽⁹⁾ STERN ziņojums — Sers Nicolas Stern — 30.12.2006. — "Stern Review executive summary" — New Economics Foundation.

⁽¹⁰⁾ Briseles Eiropadomes secinājumi, 2003. gada 12. decembrī, 2., 3., 4. un 5. punkti.

7.4.4 Pašlaik Eiropai nav atbilstoša enerģijas (elektrības, naftas un gāzes) tīkla. Tas var paralizēt ekonomisko darbību. Turklāt nelabvēlīgā situācijā ir reģioni un teritorijas, kam pašlaik šie tīkli nav pieejami.

7.4.5 Lai nodrošinātu dabas resursu aizsardzību un sociālās un teritoriālās kohēziju, Eiropas enerģētikas politikā jāizmanto teritoriālā pieeja.

7.4.6 Lai īstenotu Lisabonas stratēģiju, visām teritorijām un visiem iedzīvotājiem ir jānodrošina arī pieejamība informācijas sabiedrībai un informācijas tīkliem, zināšanu brīvai aprītei un izglītībai. ES teritoriālās attīstības programmā pirmām kārtām ir jāskata šī pieeja.

7.5 Vides aizsardzība.

7.5.1 Fiziskās vides aizsardzība, dabiskās vides un bioloģiskās daudzveidības saglabāšana Eiropā ir iespējama vienīgi gadījumā, ja izstrādā kopēju politisku pieeju teritorijai. No šī viedokļa raugoties, Eiropas pievienotajai vērtībai ir būtiska nozīme.

7.5.2 Teritoriālās attīstības programmā ir jāliek pamati jaunai, daudz efektīvākai Eiropas dabiskās vides aizsardzības un bioloģiskās daudzveidības saglabāšanas politikai ⁽¹⁾.

7.6 Kultūras mantojums.

7.6.1 Eiropai ir ļoti bagāts kultūras mantojums, kas ES ir jāaizsargā. Visos Eiropas reģionos ir liela kultūras daudzveidība, kas ir Eiropas vēstures un identitātes pamatā.

7.6.2 Teritoriālajai attīstības programmai jāveicina šī bagātā un daudzveidīgā kultūras mantojuma saglabāšana, tam jāklūst arī par ekonomisko attīstību un sociālo kohēziju veicinošu faktoru.

Briselē, 2007. gada 25. aprīlī

8. ES teritoriālās attīstības stratēģiskās vadlīnijas.

8.1 ES teritoriālās attīstības stratēģiskajās vadlīnijās jānosaka mērķis panākt maksimālu ekonomisko efektivitāti, sociālo kohēziju un vides ilgtspējību, ievērojot subsidiaritātes un proporcionalitātes principus.

8.2 Neiejaucoties dalībvalstu un reģionu kompetencē attiecībā uz teritoriālās plānošanas politiku, ilgtspējīgas teritoriālās attīstības stratēģiskās vadlīnijas attiecībā uz Kopienas teritoriju ir pamatprincipu kopums Eiropas teritorijai, kas piešķirs jēgu teritoriālajai kohēzijai un bagātinās tās saturu.

8.3 Teritoriālās attīstības stratēģiskajās vadlīnijās, kuru mērķis ir panākt ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju, vispirms ir jāskata šādi aspekti:

- Eiropas pieeja jautājumā par transporta un komunikāciju infrastruktūrām, kas ļauj izveidot Eiropas transporta tīklus (RTE-T),
- Eiropas pieeja enerģētikas politikai un jo īpaši Eiropas enerģētikas tīkliem (RTE-E),
- Eiropas pieeja jautājumā par dabiskās un fiziskās vides aizsardzību un saglabāšanu, īpašu uzmanību pievēršot bioloģiskajai daudzveidībai un kultūras bagātībai.
- Eiropas pieeja cīņā pret klimata pārmaiņu negatīvajām sekām un kopējas politikas izstrāde iespējamo risku un katastrofu novēršanai Eiropas teritorijā,
- policentrisks un ilgtspējīgs pieeja reģionālajai un pilsētu plānošanai.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas

priekšsēdētājs

Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁾ EESK atzinums par tematu "Komisijas paziņojums — Kā apturēt bioloģiskās daudzveidības samazināšanos līdz 2010. gadam un turpmāk — ilgtspējīgi ekosistēmu pakalpojumi cilvēka labklājībai", COM (2006) 216 galīgā redakcija, EESK 1548/2006 galīgā redakcija.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Komisijas paziņojums — Ziņojums par konkurences politiku 2005. gadā"

SEC(2006) 761 galīgā redakcija

(2007/C 168/04)

2006. Eiropas Komisija saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 262. pantu 2006. gada 15. jūnijā nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu "Komisijas paziņojums — Ziņojums par konkurences politiku 2005. gadā".

Par Komitejas atzinuma sagatavošanu atbildīgā Vienotā tirgus, ražošanas un patēriņa specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2007. gada 27. martā. (Ziņotājs — *István Garai*).

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 435. plenārajā sesijā, kas notika 2007. gada 25. un 26. aprīlī (26. aprīļa sēdē), ar 115 balsīm par, 40 balsīm pret un 12 atturoties pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi un ieteikumi.

1.1 Šajā atzinumā nav apskatītas Konkurences ģenerāldirektorāta visas darbības jomas⁽¹⁾. Skarti tikai daži izvēlēti jautājumi, nemaz neskatot tiesu nolēmumus konkurences/pārņemšanas/apvienošanās un valsts atbalsta lietās, jo to izvērtēšanai būtu nepieciešams atsevišķs padziļināts pētījums par rīcības praksi tirgū un tās novērtējumu no iestāžu viedokļa. Tajā pašā laikā ziņojums atklāj, ka Konkurences ģenerāldirektorāta lietu izskatīšanā apliecinātā attieksme liecina par noteiktību un rūpēm par to, lai problēmu gadījumā tiktu atrasti atbilstoši un praksē pielietojami risinājumi. Vienīgais, ko varētu kritizēt, varbūt ir dažu tādu izvēlēto tematu loks, kuru gadījumā Lisabonas programmā un ar to saistītajos dokumentos norādīto starptautiskās konkurētspējas prasību apmierināšanai *nozāres nozīmība* neattaisno tai velūto Eiropas Komisijas uzmanību. Kā piemēru EESK var minēt kontroles dokumentu "Ziņojums par 2005. gadu: profesionālie pakalpojumi — lielākas reformu iespējas" un Eiropas Komisijas darba dokumentu "Dalībvalstu progress nepamatotu ierobežojumu pārskatīšanā un atcelšanā profesionālo pakalpojumu jomā". Komiteja uzskata, ka pakalpojumu liberalizācija atbilstoši Lisabonas programmai pirmām kārtām attiecas uz starptautiski nozīmīgiem pakalpojumiem (infrastruktūra, telemekunikācijas, pārvadājumi utt.) un daudz mazākā mērā uz tā sauktajām brīvajām profesijām (piemēram, arhitekti, advokāti, ārsti, inženieri, grāmatveži un farmaceiti); tie vairumā gadījumu ir vietējās nozīmes mikrouzņēmumi un saskaņā ar subsidiaritātes principu ir dalībvalstu kompetencē (skat. *Cipolla-Macrino* apvienotās lietas C-94/04 un C-202/04⁽²⁾). Nevienš nenoliedz, ka nepieciešami atsevišķi ierobežojumi, lai nodrošinātu atbilstoši augstu profesionālo līmeni, pieredzi un sabiedrības uzticību veiktajam darbam. EESK ir gandarīta par to dalībvalstīs veikto detalizēto brīvo profesiju analīzi attiecībā uz atšķirīgajiem attiecīgajiem tirgiem, kurā novērtēta pastāvošo ierobežojumu izplatība un lielums. Tajā pašā laikā tomēr jāuzsver, ka jāskata ne tikai konkurences struktūru noteicošā tautsaimnieciskā ietekme, bet arī ieteiktās liberalizācijas gaidāmā ietekme uz sabiedrību. Minētais fakts neizslēdz EKT veikto konkurences tiesvedību, kas vērsta pret dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu, galvenokārt — pret profesionālo organizāciju centieniem noteikt cenas.

1.2 EESK ir saņēmusi priekšlikumu lielākā mērā balstīties uz tajā pārstāvēto apvienību un pilsoniskās sabiedrības organizāciju

(¹) Šajā sakarā ir vērts pieminēt starptautisko darbību, jo tā daudzās jomās un jautājumos nozīmē ES "lietišķo saimniecisko diplomātiju".

(²) OV C 94, 17.04.2004., OV C 179, 10.07.2004.

milzīgo profesionālo pieredzi un kompetenci, lai sekotu Konkurences ģenerāldirektorāta darbībai un laiku pa laiku iniciētu izmeklēšanu, kas ļautu uzsākt tiesvedību konkurences un valsts atbalsta lietās. Konkurences ģenerāldirektorāts varētu palīdzēt, regulāri sniedzot informāciju par savas politikas veidošanas mērķiem un pat par savu darbību attiecībā uz izskatāmajām lietām, ievērojot nepieciešamo konfidencialitāti.

1.3 Vajadzētu iedibināt EESK pārstāvju un Konkurences ģenerāldirektorāta atbildīgās personas par sakariem ar patērētājiem regulāras tikšanās. Savstarpēja informācijas apmaiņa var sekmēt pastāvīgu dialogu ar patērētāju aizsardzības organizācijām. Kad būs apkopoti Konkurences ģenerāldirektorāta veiktās nozaru izmeklēšanas⁽³⁾ enerģētikas (gāze un elektroenerģija) un finanšu (banku pakalpojumi iedzīvotājiem un uzņēmumu apdrošināšana) pakalpojumu jomā, to rezultātus vajadzētu darīt pieejamus EESK pārstāvjiem, lai viņi ar tiem varētu iepazīties un izteikt piezīmes (iespēju robežās — darba grupās).

1.4 EESK atzīst nepieciešamību apkopot tās paustos viedokļus par to, kā konkurences politika ietekmē Komisijas uzdevumos formulētās saimnieciskās un sabiedriskās vērtības. Tādēļ šajā sakarā tuvākajā laikā tiks uzsākti tāda atzinuma sagatavošanas darbi, kurā, ievērojot Lisabonas programmu, izklāstīti konkurences un konkurētspējas jēdzieni un to faktiskais saturs, kā arī tās paredzamā ietekme dalībvalstu sabiedrībās.

1.5 Kad Konkurences ģenerāldirektorāts uzsāka debates par EK Līguma 82. panta piemērošanu (dominējošā stāvokļa ļaunprātīga izmantošana), tas publicēja pētījumu par izslēdzošu rīcību, kas ir kaitīga attiecībā pret konkurences partneriem un pašu konkurenci, un minētais pētījums tika plaši apspriests. Eiropas Komisija apsolija turpināt izskatīt *dominējošā stāvokļa*

(³) Skat. ziņojuma 35. pantu (22. lpp) un 115. pantu (40. lpp).

ļauņprātīgu izmantošanu, kas no patērētāju un tirgū dominējošo uzņēmumu piegādātāju (MVU) viedokļa ir vēl jutīgāks jautājums. EESK uzskata, ka Komisijai tagad vajadzētu sagatavot darba dokumentu par izslēdzošu rīcību 82. panta nozīmē; minētais dokuments varētu kalpot par pamatu debatēm, un secinājumus par dominējošā stāvokļa ļauņprātīgas izmantošanas noteikumu skaidrojumu vienotā pamatnostādnē vajadzētu iekļaut tad, kad ir noteikts pietiekami daudz kopīgu īpašību abiem ļauņprātīgas rīcības veidiem — izslēdzošai rīcībai un dominējošā stāvokļa izmantošanai.

2. Ievads.

2.1 Brīvais tirgus ne vienmēr spēj nodrošināt labāko iespējamo rezultātu. Konkurences traucējumi ietekmē strādājošos, patērētājus, uzņēmumus un ekonomiku kopumā. Konkurences politika un konkurences tiesības ir līdzeklis, kas dod valdībām iespēju, izmantojot administratīvo tiesību materiālos un procesuālos noteikumus, definēt un nodrošināt godprātīgu rīcību tirgū.

2.2 Izsakot EESK viedokli par minēto paziņojumu, jāatzīmē, ka mūsdienu demokrātisko, uz tirgu orientēto valstu rīcībā ir divi svarīgi tautsaimniecības ietekmēšanas līdzekļi.

— Rūpniecības politika, kas ir tieša iejaukšanās tautsaimniecībā, ietekmējot tirgus dalībniekus ar nodokļu atvieglojumu, subsīdiju un citu atbalsta veidu starpcībā;

— Konkurences politika šaurākā nozīmē, kas ne tikai nosaka, kādas rīcības formas uzskatāmas par nevēlamām, bet arī godīgu tirgus attiecību pastāvēšanas nolūkā nodrošina tiesvedības iespējas, ieskaitot tiesību īstenošanu, kura ietver sankcijas.

2.2.1 Konkurences ģenerāldirektorāts var izmantot abas minētās politikas: EK Līguma 81., 82. un 86. panta piemērošana (*) atbilst parastajai konkurences iestādes darbībai.

2.3 Vēl viens apsvērumus saistīts ar plaši pieņemto uzskatu, ka tirgus dalībnieku godīga, neizkropļota un īstenojama konkurence, iespējams, ir vislabākā garantija patērētājiem, ka preču kvalitāte un izvēle atbilst gaidītajai. Tajā pašā laikā nedrīkst aizmirst to, ka patērētāju intereses ietekmē arī daudzi citi faktori, tostarp sabiedrības vispārējais stāvoklis, kā arī labvēlīgi vai nelabvēlīgi garīgie un morālie faktori. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja (turpmāk tekstā "EESK" vai "Komiteja") Konkurences ģenerāldirektorāta ziņojumu skata vispārējā kontekstā un atbilstoši EESK uzdevumos ietvertajām vērtībām.

3. EK Līguma 81. un 82. panta piemērošana.

3.1 Eiropas Komisija, izmantojot savas izpildpilnvaras un piemērojot Romas Līguma 81. un 82. pantu par konkurences

(*) Eiropas Komisijas EK Līguma 86. pantu piemēro dalībvalstīm, nevis uzņēmumiem.

ierobežošanu, vērsas pret dalībvalstīs esošiem uzņēmumiem (5), kas tādējādi gandrīz pielīdzināms tiesas pilnvaru izmantošanai, jo Komisija atbilstoši konkurences noteikumiem veic uzņēmumu rīcības tirgū *ex post* novērtējumu. Minētās darbības, ko Eiropas Komisijas Konkurences ģenerāldirektorāts (DG COMP) veic kopš sešdesmito gadu sākuma, rezultāts ir Eiropas Komisijas lēmumi, kas kopā ar Pirmās instances tiesas un Eiropas Kopienu Tiesas (sakarā ar apelācijām) pēdējo 40 gadu spriedumiem veido uz precedentiem pamatotu autoritatīvu juridisko sistēmu. Tiesu prakse, kas izveidojusies, apkopojot spriedumus par dažādām tirgus situācijām, ir viena no visvērtīgākajām *acquis communautaire* daļām.

3.2 No ziņojuma par 2005. gadu izriet, ka Konkurences ģenerāldirektorāts ļoti labi pārzina visas būtiskās ES un ārpus tās notiekošās saimnieciskās konkurences norises, kā arī savus uzdevumus minētās konkurences tiesiskās aizsardzības nodrošināšanai. Vēl jo vairāk tas ir tādēļ, ka Kopienas tiesu praksi *materiālo tiesību* jomā var pielietot arī valstu konkurences uzraudzības iestādes un tiesas, tādējādi minētās normas pastāvīgi veido ES un atsevišķu valstu tiesisko praksi.

Attiecībā uz ziņojumu par 2005. gadu EESK vēlas izteikt piezīmes par šādām iniciatīvām, priekšlikumiem un pasākumiem.

3.2.1 Regula par piekļuvi Komisijas dokumentiem konkurences noteikumu pārkāpumu un uzņēmumu apvienošanās lietās: tas ir jutīgs procedūru piemērošanas jautājums, un Eiropas Komisija pastāvīgi strādā pie tā pilnveidošanas. Eiropas Komisija uzskata par svarīgu nodrošināt, lai konkurences noteikumu pārkāpumu un uzņēmumu apvienošanās lietās ieinteresētajiem uzņēmumiem būtu pieejami attiecīgie dokumenti papīra formātā un arī elektroniski. Jaunā regula aizstāj agrāko 1997. gadā pieņemto dokumentu.

3.2.2 Aicinājums iespējamajiem prasītājiem sniegt informāciju nolūkā sekmēt konkurences noteikumu faktisku izpildi: interešanti, ka minētais aicinājums iekļauts šajā atzinumā izskatāmajā paziņojumā. Aicinājumā atspoguļotas grūtības, ar ko, sekojot tirgus norisēm, jāstopas konkurences uzraudzības iestādēm, un pilsoniskās sabiedrības organizācijas un profesionālās apvienības tiek aicinātas uzņemties aktīvu lomu, iniciējot ievērojamu konkurences tiesību pārkāpumu izskatīšanu un piedaloties tajā (piemēram, apkopojot pierādījumus).

3.2.3 Diskusiju dokuments par EK Līguma 82. panta (dominējoša stāvokļa ļauņprātīga izmantošana) piemērošanu: Konkurences ģenerāldirektorāta nolūks bija rosināt profesionālu diskusiju par tādu uzņēmumu pret konkurenci vērstu rīcību, kas tirgū ir pietiekami spēcīgi, lai ietekmētu citu konkurentu darbību nolūkā iegūt vienpusēju labumu. Par diskusiju dokumentu (kas ir pamats turpmākajām pamatnostādnēm) tika saņemts vairāk nekā simts atsauksmju. Lielākajā to daļā uzsverta nepieciešamība

(5) Uzņēmumam nav obligāti jāatrodas dalībvalsts teritorijā. Viena no lielajām Eiropas konkurences tiesību priekšrocībām ir tā, ka tās dod iespēju piemērot sankcijas, arī pamatojoties vienīgi uz rīcības vai līguma SEKĀM, kas ierobežo konkurenci.

veikt attiecīgo tirgu un dalībnieku ekonomisko analīzi. Šāda novērojuma pamatotību nevar noliegt. Daudzās piezīmēs tomēr uzsvērts, ka svarīgi ievērot principu, ka veiksmīgi darbojošos uzņēmumus nedrīkst traucēt to izvēlēto tirgus stratēģiju īstenošanā. Tas nozīmē, ka šī populārā teorija ļaunprātīgas rīcības tirgū aizlieguma vietā attiecībā uz veiksmīgām, bet agresīvām uzņēmumu stratēģijām piedāvā lielāku iecietību (*rule of reason* — "saprātīga apsvēruma" princips vai noteikums). Tas tomēr ir pretrunā ES tiesu praksei⁽⁶⁾, kura atspoguļo Eiropā dominējošo uztveri, kas nepieņem tādu ļaunprātīgu rīcību tirgū, kura virzīta uz nevēlamu konkurentu izstumšanu⁽⁷⁾. Nav šaubu, ka konkurences politiku uzmanības centrā ir dilemma: kur ir tā robeža, ko noteicošie tirgus dalībnieki nedrīkst pārkāpt? Tā kā EESK vēlas aizsargāt pilsoniskās sabiedrības intereses (MVU⁽⁸⁾, strādājošos, patērētājus u.c.), tā ar lielu interesi gaida debašu iznākumu.

3.2.4 Ietekmes novērtēšanas pamatnostādnes paredzēta Komisijas ikgadējā darba plānā iekļauto likumdošanas un politisko iniciatīvu caurskatīšana, ņemot vērā to iespējamo pozitīvo un negatīvo ietekmi uz konkurenci. Minētā iniciatīva ļauj jau ES tiesību aktu izstrādes posmā atklāt "nevajadzīgu vai nesamērīgu konkurences ierobežošanu". Iespējamās ietekmes uz tirgiem (kādiem?) novērtēšana ir pierādījums tam, ka "asas" — vai "nevainojamas" (tātad — taisnīgas un nekropļotas) konkurences jēdziens ir dziļi iesakņojies Eiropas Komisijas uztverē. EESK uzskata, ka "konkurences" jēdziens būtu jāskata daudz plašāk; pat tad ja ilgtermiņa intereses, īpaši patērētāju, strādājošo un mazo un vidējo uzņēmumu gadījumā, var ievērojami atšķirties no "nevainojamas" konkurences apstākļu diktētām tūlītējām interesēm⁽⁹⁾.

3.2.5 Zaļā grāmata par zaudējumu atlīdzināšanas prasībām sakarā ar EK konkurences noteikumu pārkāpšanu: EESK nesenajā, 2006. gada 26. oktobrī pieņemtajā atzinumā pausta nepārprotama nostāja attiecībā uz minēto. Komisijas iniciatīva "Zaļā grāmata par tiesvedību sakarā ar konkurences tiesību pārkāpumiem" tika atbalstīta un plaši apspriesta, jo pastāv prasība, lai konkurences noteikumus pārkāpjošas uzņēmējdarbības prakses upuri varētu pieprasīt zaudējumus. Savā nesenajā atzinumā INT/306 EESK cita starpā paziņo, ka mērķis ir visu Eiropas iekšējā tirgus dalībnieku aizsardzība. No preču brīvas aprites izriet, ka visās valstīs nepieciešama vienota pieeja līgumos noteiktajām tiesībām un pienākumiem. Turklāt attiecībā uz pārrobežu tirdzniecību jāatbalsta dažādu valstu tiesību aktu zināma līmeņa harmonizācija.

⁽⁶⁾ Skat. lietā *Compagnie Générale Maritime* u.c. pret ES Komisiju Pirmās instances tiesas 3. palātas 2002. gada 28. februārī pieņemtā sprieduma 341. punktu.

⁽⁷⁾ Skat. AKZO lietu.

⁽⁸⁾ Tie ļoti bieži kļūst par tirgū dominējošo sabiedrību neierobežotās darbības upuriem.

⁽⁹⁾ Skat. *Zentralverband Gewerblicher Verbundgruppen F.V. Berlin* (Rūpniecības apvienību grupu centrālās apvienības F.V. Berlīne) atzinumu par tematu "Stellungnahme zum Diskussionspapier der Kommission zur Anwendung von Art 82 EG auf Behinderungsmisbräuche" (Atzinums par tematu: Eiropas Komisijas debašu dokuments par EKDL. 82. panta par ierobežošanu ļaunprātīgu izmantošanu piemērošanu), 21.03.2006.

3.2.5.1 Otrkārt: jāņem vērā Eiropas un dalībvalstu konkurences uzraudzības iestādes, kuru uzdevums ir noteikt aizliegtu uzņēmējdarbības praksi un attiecīgā gadījumā piemērot sankcijas pret uzņēmumiem, kas pārkāpuši tiesību aktu normas.

3.2.6 Nozaru izmeklēšanas iniciatīva nesen liberalizētajā gāzes un elektroenerģijas apgādes tirgū: šī pārbaude neapšaubāmi palīdzēs viest skaidrību par reālo situāciju minētajos nozīmīgajos un ietekmīgajos sektoros, kuru liberalizācija jau sen tiek uzskatīta par panaceju. Pienācis pēdējais laiks objektīvi izvērtēt vietējos, valstu un vēl plašākus tirgus, lai atklātu vairākus monopolsāvokļa gadījumus, kas ir patērētājiem, strādājošiem un uzņēmumiem nelabvēlīgi.

3.2.7 Elektroniskā komunikācija: Eiropas arvien integrētākajos elektroniskās komunikācijas tirgos ir vērojama aizvien lielāka neapmierinātība. Mobilā tīkla viesabonēšanas (*roaming*) pakalpojumiem piemērotie vairumtirdzniecības tarifi ir pārāk augsti. Tādēļ Konkurences ģenerāldirektorāts ir sācis izskatīt pakalpojumu sniedzēju darbību, iesniedzot tiem iebildumus. Atbilstoši iepriekšējiem izmeklēšanas gaitā izdarītiem secinājumiem divas no trim galvenajām vācu sabiedrībām ļaunprātīgi izmantojušas dominējošo stāvokli, nosakot "netaisnīgas un pārmērīgi augstas cenas".

3.2.7.1 EESK vēlas izmantot šo izdevību, lai atklāti secinātu, ka izteikums un jēdziens "pārmērīgi augsta cena" EK Līguma 82. panta⁽¹⁰⁾ interpretācijā ienācis pakāpeniski, jo Līguma tekstā ir minēta tikai "netaisnīgu cenu", proti, *negodīgu* vai *nepamatotu* cenu noteikšana. Iemesls, kādēļ Komisija līdz šim noraidīja dominējošo uzņēmumu ekspluatējošās, cenu pieaugumu nozīmējošās rīcības prakses tirgū izskatīšanu un nosodīšanu bija tas, ka tā nevēlējās noteikt "labas" un "sliktas" cenas⁽¹¹⁾ (kas galvenokārt attiecas uz dažādās valstīs sniegtiem pakalpojumiem). Tajā pašā laikā mobilo sakaru pakalpojumu sniedzēji apmierina augošās starptautisko savienojumu (viesabonēšanas) vajadzības, un patērētāju attieksmē vērojama aizvien lielāka jutība pret izmaksām. Viņi pamatoti uzskata, ka pat neliela cenu paaugstināšana var būt "netaisnīga", kaut arī tā nav "pārmērīga". EESK ar interesi gaida Eiropas Komisijas secinājumus un lēmumus attiecībā uz minēto un citiem līdzīgiem gadījumiem.

3.2.8 Lēmums par soda naudas uzlikšanu uzņēmumam AstraZenec par ļaunprātīgu regulējošās sistēmas izmantošanu: Eiropas Komisija izmantoja jaunu pieeju EK Līguma 82. panta interpretācijā, kad uzņēmumam AstraZenec AB un akciju sabiedrībai AstraZenec (AZ) uzlika 60 miljonu EUR lielu soda naudu par EK Līguma 82. panta (un Eiropas Ekonomikas zonas līguma 54. panta) pārkāpšanu. Ļaunprātīgā izmantošana notika, kad savstarpēji saistītās sabiedrības — lai aizsargātu to intelektuālā īpašuma tiesības, kas tām daudzus tirgos ļāva uzturēt augstas preču cenas —, pamatojoties uz Padomes lēmumu, ļaunprātīgi izmantoja oficiālo kārtību un sava preparāta ar nosaukumu *Losec*

⁽¹⁰⁾ Sk. EK Līguma 82. pantu.

⁽¹¹⁾ Skat. Komisijas praksi attiecībā uz nesamērīgām cenām telekomunikāciju nozarē — Ziņojums par konkurences politiku, 1998. gada 2. numurs — jūnijs, 36. lpp.

(kas lietojams kuņģa čūlas gadījumā) patentam pievienoja papildu aizsardzības sertifikātu. Ļaunprātīgā rīcība izpaudās, sniedzot attiecīgajām lēmējinstādēm un struktūrām maldinošu informāciju. Tādējādi patents vairākas valstīs ieguva papildu aizsardzību, un *Lossec* patenta derīguma termiņu nevarēja uzskatīt par izbeigušos. Rezultātā *Lossec* nekļuva par vispārēju (nepatentētu) līdzekli, kas mazākiem uzņēmumiem, kuri bija spējīgi komercializēt šo preparātu kuņģa čūlas ārstēšanai, traucēja to ražot par daudz zemākām cenām nekā *AstraZenec*. Patenta derīguma termiņa pagarināšana tādējādi nodarīja tiešu kaitējumu patērētājiem.

3.2.8.1 Minētajā konkurences noteikumu pārkāpšanas lietā jauns bija tas, ka saskaņā ar Eiropas Komisija lēmumu arī gadījumā, kad konkurenti varēja izmantot patenta pagarināšanas procedūras ietvaros pastāvošo tiesisko aizsardzību, tas neizslēdza EK Līguma 82. panta piemērošanu. *AstraZeneca* uzņēmumiem bija priekšrocība attiecīgajos Eiropas (un citos) tirgos, un ļaunprātība notika, izmantojot maldinošā veidā uzsāktas procedūras.

3.2.8.2 EESK vēlas izmantot gadījumu, lai uzsvērtu, ka šāda rīcības prakse tirgū daudz labāk iekļautos tā sauktajā “negodīgas komercprakses”⁽¹²⁾ kategorijā, kas šobrīd vēl nav Konkurences ģenerāldirektorāta kompetenču lokā. Iepriekš minētajā gadījumā ļaunprātīga rīcība notikusi, izmantojot dominējošo stāvokli, tomēr daudzos citos gadījumos uzņēmumi — neatkarīgi no to stāvokļa tirgū — rīkojas līdzīgi un netiek sodīti. Integrētos Kopienas tirgos jārūpējas par efektīvāku patērētāju un konkurences partneru — daudzos gadījumos MVU — aizsardzību. Eiropas Komisijas lēmums *Astra Zenec* lietā ļauj cerēt, ka minētajā jautājumā sagaidāms progress.

3.2.9 Microsoft lietā pieņemtais lēmums par pilnvarnieka iecelšanu: šai ievēribu guvušajai lietai bija ievērojamas sekas un no tās nopietnu mācību guva ASV uzņēmumi, kas saprata, ka Eiropas tiesību sistēma īsteno savas “sarga” funkcijas arī attiecībā pret vislielākajiem tirgus dalībniekiem ārpus ES. Šis pēdējais lēmums norāda uz to, cik elastīgi Komisija meklē un izstrādā savstarpēji pieņemamus risinājumus, lai ES tiesību aktus pārkāpjošie uzņēmumi atgrieztos parastajos konkurences ietvaros. Tāda pilnvarnieka iecelšana, kas seko, kā informācijas tehnoloģijas⁽¹³⁾ rūpniecības milzis cenšas pildīt lēmumā paredzētos pasākumus, faktiski ir līdzeklis, ko izmanto uzņēmumu saplūšanas kontrolē, un atspoguļo Konkurences ģenerāldirektorāta labo nodomu, sadarbojoties konfliktu risināšanā.

3.2.10 Izmeklēšanas uzsākšana finanšu pakalpojumu nozarē: EESK atbalsta izmeklēšanu, kas uzsākta par kādu aspektu saistībā ar bankas kartēm, banku sniegtajiem pakalpojumiem iedzīvotājiem (norēķinu konta apkalpošana, MVU finansēšanas instrumenti), kā arī uzņēmumu apdrošināšanas jomā vērojāmām norisēm, (skat. 3.2.10.2. punktu).

3.2.10.1 Minētajā banku pakalpojumu jomā konkurenci traucē šķēršļi ienākšanai tirgū, patiesas izvēles trūkums un, iespējamie dominējošā stāvokļa gadījumi.

⁽¹²⁾ Skat. EIROPAS PARLAMENTA un PADOMES 2005. gada 11. maija direktīvu par uzņēmēju negodīgu komercpraksi iekšējā tirgū attiecībā pret patērētājiem, punkts (8).

⁽¹³⁾ http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/others/sector_inquiries/financial_services/decision_insurance_en.pdf

3.2.10.2 Izvērtējot uzņēmumu apdrošināšanu, īpašu uzmanību ir paredzēts veltīt apdrošinātāju un apdrošinātāju apvienību sadarbības līmenim tādās jomās kā polišu standartnosacījumu izstrāde⁽¹⁴⁾. Lai arī šāda sadarbība bieži ir produktīva, tās iespējamā negatīvā ietekme var ierobežot pakalpojumu izmantotāju iespējas panākt izdevīgākus apdrošināšanas nosacījumus un kavēt konkurenci un jauninājumus attiecīgajā tirgū.

3.2.11 Eiropas Komisijas priekšlikums par sabiedrisko pakalpojumu prasībām un pasažieru pārvadājumu līgumiem dzelzceļa, autotransporta un iekšējo ūdensceļu transporta nozarē: grozītais priekšlikums par sabiedrisko pakalpojumu prasībām un līgumiem pasažieru pārvadājumu nozarē var sekmēt MVU aktīvu iesaistīšanu tajā, tādējādi uzlabojot MVU dalību vietējā transporta jomā.

3.2.12 Kartelju direktorāta izveide, lai vērstos pret karteljiem: EESK pilnībā atbalsta kartelju lietu profesionālā izskatīšanā sasniegtos panākumus.

3.2.13 2004. Kopš 2004. gada 1. maija ar Regulām 1/2003 un 773/2004 par pretmonopolu pasākumiem ir ieviesta jauna sistēma, lai apzinātu tirgus dalībnieku savstarpējo vienošanos iespējamās pret konkurenci vērstos nolūkus un sekas. Par plānotajiem kopuzņēmumiem un (horizontālajiem un vertikālajiem) sadarbības līgumiem — lai saņemtu konkurences uzraudzības iestādes iepriekšēju atzinumu par to, vai plānotā vienošanās neapdraud konkurenci — vairs nevar ziņot ne Komisijai, ne valsts konkurences uzraudzības iestādei. Tas nozīmē, ka Konkurences ģenerāldirektorāta līdz 2004. gada 1. maijam “atbalsta vēstuli” vai “likumīguma apliecinājumu” veidā izsniegto individuālo atbrīvojumu vietā uzņēmumiem pašiem jāizskata visi plānotās vienošanās aspekti, ņemot vērā to, vai tā atbilst EK Līguma 81. 81. panta 3. punktā noteiktajiem nosacījumiem par pozitīvu ietekmi attiecīgajos tirgos⁽¹⁵⁾. Viens no nosacījumiem ir tāds, ka, ja kādā noteiktā tirgū tiek slēgti tādi nolīgumi (visbiežāk kopuzņēmumu), kas ir izdevīgi to dalībniekiem, tad labums jāgūst arī patērētājiem.

3.2.13.1 EESK vēlas uzsvērt, ka iepriekšminētā punkta pēdējā teikumā minētā nosacījuma nepildīšanai jābūt par iemeslu attiecīgās rīcības kvalificēšanai par neatbilstošu konkurences noteikumiem. Eiropas Komisijai novērtējot līgumus, kuros pārkāpti 81. panta 1. punktā minētie nosacījumi, visi pierādījumi par rīcību kas virzīta uz to, lai radītu kaitējumu patērētājam, jāuzskata par vainu pastiprinošiem apstākļiem.

⁽¹⁴⁾ 81. panta 3. punkts, šā panta 1. punktu tomēr var uzskatīt par nepiemērojamu gadījumos, kad:

⁽¹⁵⁾ jebkuram starp uzņēmumiem noslēgtam nolīgumam vai nolīgumu kategorijai,

— jebkuram uzņēmumu apvienību pieņemtam lēmumam vai lēmumu kategorijai,

— jebkādi saskaņotai darbībai vai darbību kategorijai.

— palīdz uzlabot preču ražošanu vai izplatīšanu vai veicina tehnisku vai saimniecisku attīstību, reizē ļaujot patērētājiem baudīt pienācīgu daļu no iegūtajiem labumiem, un kas

a) neuzspiež attiecīgajiem uzņēmumiem ierobežojumus, kas nav obligāti vajadzīgi, lai sasniegtu šos mērķus,

b) neļauj šādiem uzņēmumiem likvidēt konkurenci attiecībā uz šo ražojumu būtisku daļu.

4. Uzņēmumu apvienošanās kontrole.

4.1 Viens no svarīgiem Eiropas Komisijas uzdevumiem ir tādas uzņēmumu apvienošanās rezultātā paredzamās tirgus struktūras un dominējošā stāvokļa izpēte, ko veic uzņēmumi, kas, lai iegūtu lielāku ietekmi tirgū un labākas tirgus pozīcijas, vēlas koncentrēt savu attīstības, ražošanas un tirgus potenciālu. Par saplūšanu uzskatāma ne tikai uzņēmumu apvienošanās, bet arī kopuzņēmumu izveide, kad lēmumu pieņemšanas pilnvaras koncentrētas vienā vadības līmenī un dažādu dalībnieku darbība attiecīgajā tirgū atbilst tikai viena tirgus dalībnieka darbības jomai. Apvienošanās pamatojums cita starpā ir lielāka efektivitāte, ātrāka produktu attīstība, izdevumu samazināšana un vadības priekšrocības. Tajā pašā laikā no konkurences politikas viedokļa apvienošanās var būt kaitīga, jo tirgus spēku koncentrācijas rezultātā ļoti bieži izveidojas dominējošs stāvoklis un līdz ar to rodas arī tā ļaunprātīgas izmantošanas risks. Dažreiz uzņēmumu apvienošanās ietekme ir negatīva. Vairākos pētījumos ir atklāts, ka saplūšana ne vienmēr sekmē efektivitāti vai izaugsmi un ilgtermiņā tā var pat negatīvi atsaukties uz peļņu un uzņēmuma vērtību. Turklāt tas var izraisīt darbavietu skaita samazināšanu. Tādēļ ir svarīgi, lai novērtējot apvienošanos, tiktu ņemti vērā nodarbinātības un sociālās politikas jautājumi (piemēram, darbavietas). To, vai paredzētajam apvienošanās gadījumam var būt konkurenci kropļojoša ietekme, vislabāk var pārbaudīt, novērtējot, vai tā nosacījumi atbilst EK Līguma 81. panta 3. punkta noteikumiem (skat. 12. zemsvītras piezīmi). Ja saplūšanā iesaistīto uzņēmumu tirgus struktūra un ietekme tirgū atbilst minētajiem noteikumiem, apvienošanās ir pieņemama. Tas ir svarīgs elements, kas vieno apvienošanās kontroli (kas būtībā ir rūpniecības politikas līdzeklis) un pretmonopola noteikumus, kas iestādēm palīdz īstenot konkurences politiku tās tiesajā nozīmē.

4.1.1 Ja uzņēmuma ES un/vai visa pasaulē realizēto produktu daudzums pārsniedz zināmu robežvērtību, uzņēmumiem jāziņo Eiropas Komisijai par nopietnu nodomu izveidot apvienotu tirgus konjunktūru (apvienošanās), un Konkurences ģenerāldirektorāts uzsāk I posma, un dažkārt II posma procedūras. Ietekme tirgū nav paziņošanas pienākuma nosacījums: Komisija izskata, vai dotā apvienošanās ievērojami ierobežo vai nē konkurenci, piemēram, radot dominējošo stāvokli vai nostiprinoties.

4.2 Viens no apvienošanās kontroles galvenajiem mērķiem (un viens no gaidāmajiem rezultātiem) ir Eiropas ražotāju un izplatītāju *starpautiskās* ⁽¹⁶⁾ konkurētspējas sekmēšana. Tas izraisa iekšēju problēmu ES praksē, proti, apvienošanās rezultātā uzņēmumi iegūst ļoti spēcīgu pozīciju tirgū, liekot tiem domāt par konkurences ierobežošanu kopējā tirgū. Eiropas Komisija ievērojami cenšas mazināt draudus, atļauj piešķiršanu saistot ar vairākiem nosacījumiem (tā sauktie tiesību aizsardzības pasākumi) kā, piemēram, īpašuma realizācijas atbalsts, intelektuālā īpašuma pārdošana, izplatīšanas izbeigšana atsevišķās valstīs utt. Lai kā arī būtu, pētot pārlicinošo statistiku par apvienošanos, var secināt, ka minētie centieni neļauj nonākt pie slēdziena par to,

⁽¹⁶⁾ Uzņēmumu apvienošanās kontroles galvenais mērķis ir nodrošināt, lai apvienošanās rezultātā netiktu ierobežota konkurence ievērojamā kopējā tirgus daļā. Tādējādi, piemēram, saskaņā ar Kopienas konkurences tiesībām nav iespējams atļaut apvienošanos, kas ES iekšienē ierobežo konkurenci, vienīgi tādēļ, ka tā ļautu attiecīgajam uzņēmumam būt konkurētspējīgākam pasaules tirgū.

— vai uzņēmumu ziņojumi aptver/ neaptver katru robežvērtību sasniegušo, faktiski notikušo apvienošanās gadījumu vai lielāko to daļu,

— vai Konkurences ģenerāldirektorāts var pierādīt, ka pēdējos gados atļautās apvienošanās veikušie uzņēmumi ir/nav ļaunprātīgi izmantojuši pieaugušo tirgus ietekmi.

4.3 Konkurences ģenerāldirektorāts 2005. gada oktobrī publicēja pētījumu par saistību uzņemšanos apvienošanās gadījumā, sīki izskatot saistības, ko uzņēmumiem noteikusi Eiropas Komisija kā priekšnoteikumu atļaujas saņemšanai un kuras paredzētas pret konkurenci vērstās ietekmes mazināšanai, kā arī iekļaujot sīki izstrādātus *ex post* novērtējumus. Vairāk nekā 40 % atļauto gadījumu ir atklājušās neatrisinātas problēmas (pārdoto uzņēmumu nepilnīga nodošana, nepareiza līdzekļu sadale utt). Minētie rezultāti var kalpot par brīdinājumu tam, cik ļoti nepieciešams, lai atļauto apvienošanās gadījumā iespējamā konkurenci ierobežojošā rīcība atbilstoši 82. pantam tiktu skatīta, ņemot vērā pieaugušo ietekmi tirgū.

5. Valsts atbalsts.

5.1 Viens no Konkurences ģenerāldirektorāta galvenajiem uzdevumiem ir sekot tam, kādiem uzņēmumiem dalībvalstīs sniedz atbalstu un kāds ir atbalsta sniegšanas pamatojums. Tā kā Eiropas Savienība cenšas nodrošināt vienādus nosacījumus visiem iekšējā tirgū aktīvajiem uzņēmumiem, "valsts atbalsta" jēdziens ir definēts ļoti rūpīgi un attiecībā uz valstu rūpniecības politikām tiek interpretēts konsekventi. Izmeklēšanā tiek skatīts ne tikai tiešais finansiālais atbalsts, bet arī nodokļu atvieglojumi un jebkāda veida priekšrocības, kas uzņēmumiem piešķirtas selektīvā veidā; Eiropas Komisija var uzskatīt iepriekš minētās priekšrocības par nepieņemamām, ja tās kropļo konkurenci.

5.2 Konkurences ģenerāldirektorāts 2005. gadā veica pasākumus, lai dalībvalstīs palielinātu izpratni par valsts atbalsta piešķiršanas mērķiem un piemērojamiem noteikumiem. Minētās iniciatīvas mērķis bija veicināt Lisabonas stratēģijas sekmīgu īstenošanu, ar atbalsta starpniecību palielinot visas ES tautsaimniecības konkurētspēju. Ieinteresēto pušu (valsts iestāžu, uzņēmumu un organizāciju) darbības saskaņošanas nolūkā un, lai valsts finanšu līdzekļus virzītu uz nozarēm, kur to izmantošana ir efektīva, Konkurences ģenerāldirektorāts uzsāka īstenot rīcības plānu valsts atbalsta jomā ⁽¹⁷⁾. Minētā plāna pamatprincipi nav pretrunā pašreizējai praksei, bet to mērķis ir izveidot tādu labāku praksi, kam dalībvalstis var pielāgoties. Dažas piezīmes:

5.2.1 Ziņojumā sniegtie "labie" un "sliktie" piemēri atspoguļo daudzveidīgos iemeslus, uz kuru pamata var pieprasīt finansiālu atbalstu: EESK bez šaubām pilnībā atbalsta mērķi efektīvi izmantot publiskos līdzekļus ES iedzīvotāju labā tā, lai paaugstinātos tautsaimniecības efektivitāte, izaugsme un noturīgu

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

darbavietu radīšana būtu straujāka, nostiprinātos sociālā un reģionālā kohēzija, uzlabotos vispārējās tautsaimnieciskās nozīmes pakalpojumi, ilgtspējīga attīstība un kultūru daudzveidība⁽¹⁸⁾. Ņemot vērā sliktos apstākļus nepietiekami attīstītas infrastruktūras dēļ un mazajiem un vidējiem uzņēmumiem nelabvēlīgu uzņēmējdarbības vidi, kā arī citas, īpaši jaunajās dalībvalstīs esošās nepilnības, EESK tomēr nevar atbalstīt mērķi, kas paredz valsts atbalsta *samazināšanu*.

5.2.2 Šķiet, ka labvēlīgu finansiālo nosacījumu radīšana krīzes situācijā esošajiem tradicionālajiem uzņēmumiem, sniedzot tiem atbalstu, lai paglābtu no izputēšanas vai lai veiktu pārstrukturēšanu, dažādās dalībvalstīs joprojām ir ļoti svarīgs jautājums. EESK to nevar kritizēt no nodarbinātības viedokļa. Tajā pašā laikā Eiropas Komisija daudzos gadījumos ir izteikusi šaubas par tāda atbalsta dzīvotspēju, kura mērķis ir atjaunot izglābto uzņēmumu līdzsvarotu stāvokli tirgū.

5.2.3 Saskaņā ar rīcības programmu valsts atbalsta jomā, ko uzsāka īstenot jūlijā un saskaņoto tiesību aktu paketi "uzņēmumi var saņemt valsts atbalstu jebkādu izdevumu segšanai, ieskaitot saprātīgu peļņu, ja tie pilda tādas sabiedriskos pienākumus, ko noteikušas un tiem uzticējušas varas iestādes". Sniedzot palīdzību finansiālu grūtību pārvarēšanai (visticamāk vietējiem MVU), šīs iespējas var būt piemērs tam, kā publiskos līdzekļus var efektīvi izmantot ES iedzīvotāju un uzņēmumu labā.

6. Eiropas Konkurences iestāžu tīkla (EKT) darbība.

6.1 Pirmais pilnais kalendārais gads, kad tika piemērota Padomes Regula (EK) Nr. 1/2003 par konkurences noteikumu īstenošanu, bija 2005. gads. Tas nozīmē, ka

- dalībvalstu konkurences iestādēm un tiesām gadījumos, kas saistīti ar dalībvalstu savstarpējo tirdzniecību, jāpiemēro uzņēmumiem tieši piemērojamās Kopienas konkurences tiesību materiālās normas (81. un 82. pants) un tiesu prakse;
- tajā pašā laikā Eiropas Komisija ir centusies izveidot pastāvīgus un ciešus sakarus ar visām valstu konkurences uzraudzības iestādēm, tāpat kā minētās iestādes ar Komisiju, kā arī mudinājusi EKT dibināt savstarpējus sakarus, lai izveidotos atbilstošs forums vispārēju politisku jautājumu apspriešanai un būtu pieejami atbilstoši līdzekļi sadarbībai konkrētu lietu risināšanā.

Briselē, 2007. gada 26. aprīlī

6.2 No šajā atzinumā izskatāmā paziņojuma skaidri izriet, ka valstu tiesas Kopienas konkurences tiesību īstenošanā tiek iesaistītas tikai retos gadījumos; nav sagaidāms arī tas, ka tuvākajā nākotnē attiecīgās problēmas izzudīs. Viens no galvenajiem iemesliem šajā sakarā varētu būt tas, ka konkurences tiesībās pirmās instances tiesas kompetence dažādās valstīs atšķiras. Vēl viens iemesls ir tas, ka līdz šim varēja izmantot tikai valstu konkurences tiesības, kaut gan — neskatoties uz to, ka tiesību aktu saskaņošana ir dziļi ietekmējusi dalībvalstu tiesību sistēmu — vēl joprojām pastāv atšķirības Kopienas tiesību un daudzu dalībvalstu tiesību normās. Pagaidām šķiet, ka pat puses, kas tiesājas savā starpā, nelabprāt sniedz sūdzības valstu tiesās⁽¹⁹⁾.

6.3 Nav saprotams, kādēļ Eiropas tiesu prakse, kas patiesībā ir viens no patiesajiem konkurences tiesību avotiem, nav īsti pieejama dalībvalstīm. Attiecībā uz procesuālajām tiesībām ir pieejami dažādu procesuālo situāciju saīsināti pārskati, kas papildināti ar atsaucēm uz tiesu praksi, bet *materiālo tiesību* jomā⁽²⁰⁾ Eiropas Komisija un Tiesa līdz šim vēl nav izstrādājuši līdzīgu rokasgrāmatu. Pirmais solis virzienā uz to, lai dalībvalstīs vairāk izmantotu Kopienas spēkā esošo konkurences noteikumu procedūras, būtu vissvarīgākās (un visbiežāk pieminētās) *paraugprāvas* apkopojuma rokasgrāmata, ietverot jēdzienu un definīciju paskaidrojumus, kā arī Pirmās instances tiesas un Eiropas Kopienas Tiesas nolēmumos sniegtos atzinumus un secinājumus. Minēto apkopojumu, protams, vajadzētu iztulkot visās valstu valodās un regulāri aktualizēt. EESK ir pārliecināta, ka, nesastādot un nepublicējot tiesu prakses apkopojumu *visās dalībvalstīs lietotajās valodās*, kā arī neorganizējot *visu ieinteresēto valstu tiesnešu, advokātu un ekspertu* Kopienas konkurences tiesību mācības, atbilstoša konkurences noteikumu piemērošana dalībvalstīs neizplatīsies.

6.4 Attiecībā uz saziņu ar valstu konkurences iestādēm un sadarbības tīkla izveidošanu Eiropas Komisijai (un, protams, jo īpaši Konkurences ģenerāldirektorātam) salīdzinoši īsā laikā ir izdevies nostiprināt Eiropas Konkurences iestāžu tīkla (EKT) pamatus. Paziņojumā raksturotie forumi un darba grupas ietilpst labi funkcionējošā sistēmā, kuras ietvaros EKT bieži vien iedibina savstarpējus sakarus (arī administratoru līmenī), neizmantojot Briseles starpniecību. Taisnības dēļ jāsaaka, ka nevienā oficiālās ES struktūras daļā integrācija nav sasniegusi tik augstu pakāpi.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁸⁾ SEC (2006) 761 galīgā redakcija.

⁽¹⁹⁾ Ja puses reģistrētas dažādās dalībvalstīs, un attiecīgā rīcība tirgū notikusi vairākās valstīs, tad diskutējams ir arī fakts par to, kurai valstij piekrist tiesvedība.

⁽²⁰⁾ Vadošie advokātu biroji jau sastādījuši līdzīgus dokumentus, protams, lietošanai pašu vajadzībām.

PIELIKUMS

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas Atzinumam

Šādi grozījumi saņēma vairāk nekā vienu ceturtdaļu balsu, bet debašu laikā tika noraidīti:

3.2.10.1. punkts

Svītrot:

~~3.2.10.1. "Minētajā banku pakalpojumu jomā konkurenci traucē šķēršļi ienākšanai tirgū, patiesas izvēles trūkums un iespējamie dominējošā stāvokļa gadījumi".~~

SARTORIUS kga sniegtais pamatojums

Punkta formulējums ir neskaidrs, nav saprotams, par kādiem šķēršļiem, patiesas izvēles trūkumu un dominējošu stāvokli tiek runāts. Tas var radīt sajukumu, ja netiek sniegti sīkāki, konkrēti paskaidrojumi.

Eiropas banku nozare neapšaubāmi ir viena no konkurētspējīgākām Eiropas ekonomikas nozarēm. Šāda konkurence dod labumu patērētājiem un nozarei.

Ja šeit domāti šķēršļi, kas kavē lielāku integrāciju attiecībā uz banku pakalpojumiem privātpersonām (*retail banking*) Eiropā, tad būtiskākie šķēršļi saistīti ar saskaņota regulējuma trūkumu patērētāju aizsardzības un nodokļu režīma jomā. Minētai regulējuma saskaņošanai būtu jāpievērš īpaša uzmanība. Būtisks solis būs Vienotas eiro maksājumu zonas (*SEPA — Single Euro Payments Area*) izveide, kas ieviesīs būtiskas izmaiņas kredītkaršu un pārrobežu maksājumu sistēmā.

PATER kga sniegtais pamatojums

Minēto punktu jāsvītrot šādu iemeslu dēļ:

- Teksts ir neprecīzs, un tādēļ var rasties iespaids, ka Komiteja apšauba tādu dabisko šķēršļu nepieciešamību attiecībā uz ieešanu banku pakalpojumu jomā, kas ir paredzēti atbilstīga drošības līmeņa nodrošināšanai.
- Nav skaidrs, uz ko attiecas vārdu savienojums "patiesas izvēles trūkums", jo banku pakalpojumu joma ir viena no tām ES ekonomikas nozarēm, kurā valda lielākā konkurence.
- Ja būtu zināmi dominējošā stāvokļa izmantošanas gadījumi (kas kaitētu klientiem), tad ir skaidrs, ka šajā atzinumā vairāk nekā 20 reizes slavētais Konkurences ģenerāldirektorāts nekavējoties veiktu nepieciešamos pasākumus, lai novērstu negatīvās sekas.
- Minēta punkta saturs neskar tieši atzinuma galveno tematu, tādēļ tā svītrosana neradītu nekādus sarežģījumus, bet gan drīzāk padarītu visa atzinuma tekstu vienotāku un saprotamāku.

BURANI kga sniegtais pamatojums

Apgalvojums, ka banku pakalpojumu jomā konkurence ir "novājināta", gluži vienkārši neatbilst reālajiem faktiem, ko jebkurš var ļoti viegli pārbaudīt. Netiek precizēti kādi un kāda veida "ienākšanas šķēršļi" pastāv, kuru jebkurā gadījumā nav (un ja pastāv, tad tos vajadzētu norādīt). Attiecībā uz "izvēles trūkumu", tad ES teritorijā darbojas tūkstošiem banku, kas savā starpā nežēlīgi konkurē gan pakalpojumu kvalitātes jomā, gan tarifu jomā. Attiecībā uz "dominējošiem stāvokļiem" patērētājam vienmēr ir izvēle starp dažādiem banku veidiem un izmēriem, sākot no starptautiskām līdz pat privātajām un vietējiem kooperatīviem. Ja tādi stāvokļi pastāvētu, jau labu laiku atpakaļ būtu par konkurenci atbildīgām gan valstu, gan Eiropas iestādēm būtu uzlikts pienākums iejaukties. Līdz šim tas nav noticis. Visa rindkopa atkārti vispārības par pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežojumiem attiecībā uz valsts pasūtījumu līgumiem, neminot nevienu pierādījumu vai piemēru, kas tos apstiprina.

Balsojuma rezultāti:

Par: 66

Pret: 71

Atturējās: 25

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko izveido pamatnostādnes augsnes aizsardzībai un groza Direktīvu 2004/35/EK"

COM (2006) 232 galīgā redakcija — 2006/0086 (COD)

(2007/C 168/05)

Padome saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 175. pantu 2006. gada 10. novembrī nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Lauksaimniecības, lauku attīstības un vides specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2007. gada 21. martā. Ziņotājs — **Staffan Nilsson kgs.**

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 435. plenārajā sesijā, kas notika 2007. gada 25. un 26. aprīlī (25. aprīļa sēdē), ar 118 balsīm par, 2 balsīm pret un 7 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Kopsavilkums.

1.1 EESK atzinīgi vērtē ES mēroga augsnes aizsardzības tematisko stratēģiju un principā atbalsta pamatdirektīvas pieņemšanu.

1.2 Stratēģijā galvenā uzmanība jāpievērš jomām, kurās ir vislielākās problēmas, un parādībām, kas visvairāk apdraud aramzemes kvalitāti, piemēram, zemes izmantošanai citiem mērķiem, nevis tās apstrādāšanai (ja zemi izmanto apbūvei, ceļu ierīkošanai utt.), piesārņojumu radošām rūpniecības nozarēm un tādai problēmai kā augsnes sablīvēšanās. ES stratēģijā jāievēro subsidiaritātes princips.

1.3 Augsnes kvalitātes pasliktināšanās dēļ radušās izmaksas gadījumos, kad iespējams ievērot proporcionalitātes principu, jāuzņemas kaitējuma nodarītajam, nevis pirmām kārtām zemes lietotājam.

1.4 Tā kā pamatdirektīvas mērķis ir vienāda tiesiskā pamata nodrošināšana, visās dalībvalstīs jāizvirza vienlīdz vērienīgi mērķi, lai nepieļautu konkurences izkropļojumus.

1.5 Ja lauksaimniecībā un mežsaimniecībā īsteno paraugpraksi, augsnes kvalitāte saglabājas un uzlabojas.

1.6 Pārtiku ražojoša lauksaimniecība jau pēc definīcijas ir nozare, kurā izmanto dabisku augsni un kurā zināma iedarbība uz augsni ir neizbēgama.

1.7 EESK asi kritizē Komisiju par to, ka tā vēl nav iesniegusi savu pārstrādāto priekšlikumu jaunai pārskatītai direktīvai par notekūdeņu dūņām, un aicina Komisiju pēc iespējas ātrāk iesniegt minēto priekšlikumu — gan tādēļ, ka tā ir viens no galvenajiem lauksaimniecībā izmantojamās zemes aizsardzības līdzekļiem, gan arī tādēļ, lai nepieļautu piesārņojuma palielināšanos.

1.8 Priekšlikuma direktīvai 1. pantā "Priekšmets un darbības joma" minētā augsnes sanācija jāveic atbilstīgi faktiskajai situācijai un lēmums par to jāpieņem katrā gadījumā atsevišķi.

1.9 Priekšlikuma direktīvai 3. pantā minētā valsts līmeņa nozaru politika nedrīkst būt tāda, kas kropļo konkurenci starp dalībvalstīm.

1.10 Priekšlikuma direktīvai 4. pantā minētajiem dalībvalstu pieņemtajiem noteikumiem jābūt adekvāti proporcionāliem.

1.11 Komisijas priekšlikuma 12. pantā ir jāmaina tā noteikuma formulējums, kas attiecas uz potenciālā pircēja pienākumu zināmos gadījumos iesniegt ziņojumu.

1.12 Priekšlikuma direktīvai 22. pantā paredzētajām sankcijām jābūt arī adekvāti proporcionālām nodarītajam kaitējumam. EESK uzskata — nav pieņemama situācija, ka par vienu un to pašu kaitējumu iespējams piemērot atšķirīgas sankcijas.

1.13 Priekšlikuma direktīvai 23. pantā noteiktās prasības zemes izmantotājam veikt sanācijas pasākumus ir pamatotas tikai tad, ja kaitējumu nodarījis pats zemes izmantotājs.

1.14 Augsnes aizsardzības stratēģijas īstenošanu būtu iespējams atvieglot, izveidojot neatkarīgu ekspertu komiteju, kurā strādā eksperti gan no publiskā, gan arī privātā sektora.

2. Komisijas priekšlikums.

2.1 Augsne ir atjaunoties nespējīgs enerģijas avots, un daudzviet ES augsnes kvalitāte pasliktinās cilvēku darbības, piemēram, rūpniecības, tūrisma un pilsētu attīstības, transporta nozares infrastruktūras, kā arī dažu lauksaimniecībā un mežsaimniecībā izmantotu metožu dēļ.

2.2 Augsne ir resurss, kura aizsardzība ir ES kopējās intereses. Ja neizdosies augsni aizsargāt ES līmenī, tiks negatīvi ietekmēta Eiropas ilgtspējīga attīstība un konkurētspēja. Šobrīd jau pastāv dažādas ES politikas, kuru mērķis ir augsnes aizsardzība, tomēr nav vienotas politikas. Tikai deviņām valstīm ir īpaši tiesību akti augsnes aizsardzībai, un tie bieži vien attiecas uz kādu īpašu augsnes kvalitātes apdraudējumu, pirmām kārtām — augsnes piesārņojumu. Augsnes kvalitātes pasliktināšanās ievērojami ietekmē citas ES kopējo interešu sfēras, piemēram, ūdens kvalitāti, iedzīvotāju veselību, klimata pārmaiņas, dabas un bioloģiskās daudzveidības aizsardzību un pārtikas drošību.

2.3 Šajā sakarā Komisija piedāvā īstenot Eiropas augsnes aizsardzības stratēģiju. Tā ir izklāstīta paziņojumā, kam pievienots priekšlikums pamatdirektīvai un ietekmes novērtējums. Priekšlikumā pamatdirektīvai ir noteikti kopējie principi, mērķi un pasākumi. Tajā dalībvalstīm ir prasīts izstrādāt sistemātisku pieeju, kā konstatēt un novērst augsnes kvalitātes pasliktināšanos, veikt profilakses pasākumus un iekļaut augsnes aizsardzības politiku citās politikās. Priekšlikumā tomēr paredzēta arī rīcības brīvība. Dalībvalstīm ir pašām jāizlemj, kādi būs šādas pieejas vispārējie un atsevišķie mērķi un pasākumi, lai tos sasniegtu. Šāds regulējums ir izskaidrojams ar to, ka Eiropā, kur ir konstatēti 320 galvenie augšņu veidi, augsnes kvalitāte dažādos reģionos pasliktinās ļoti atšķirīgi.

2.4 Dalībvalstīm prasīts noteikt tās teritorijas, kurās pastāv risks, ka var notikt erozija, organisko vielu īpatsvara samazināšanās, augsnes noblietēšanās, rasties pārāk liels sāls īpatsvars vai zemes nogrūvums. Tām ir jānosaka minēto draudu samazināšanas mērķi un jāizstrādā rīcības programmas šo mērķu sasniegšanai. Dalībvalstīm arī jāveic profilakses pasākumi, lai nepieļautu augsnes tālāku piesārņošanu, jāizveido attiecīgās valsts teritorijā esošo piesārņoto vietu saraksts un jāizstrādā valsts stratēģijas augsnes kvalitātes uzlabošanas jomā. Ja tiek pārdots zemes gabals, kurā ir notikusi vai notiek darbība, kuras dēļ var rasties augsnes piesārņojums, pārdevējam vai pircējam ir jāsigatavo pārskats par augsnes stāvokli un tas jāiesniedz attiecīgajai pārvaldes iestādei un darījuma otrai pusei. Visbeidzot, dalībvalstīm prasīts ierobežot vai samazināt augsnes sablīvēšanās sekas, piemēram, veicot agrāk izmantotu zemes gabalu sanāciju.

3. Vispārīgas piezīmes.

3.1 EESK atzinīgi vērtē Komisijas paziņojumu "Tematiskā stratēģija augsnes aizsardzībai", kas ir 2002. gadā sniegta Komisijas paziņojuma (1) turpinājums, kā arī atzinīgi vērtē ierosinājumu pieņemt augsnes aizsardzības pamatdirektīvu. EESK jau 2000. gadā pašiniciatīvas atzinumā par notekūdeņu dūņu izmantošanu lauksaimniecībā (2) aicināja Komisiju uzņemties iniciatīvu un noteikt ES minimālās augsnes aizsardzības prasības.

3.2 Lai izstrādātu augsnes aizsardzības stratēģiju, Komisija gandrīz četrus gadus ir uzturējusi atklātu un plašu diskusiju un rīkojusi daudzas konsultācijas, un arī EESK ir bijusi iespēja piedalīties šajā procesā. Šajā atzinumā sniegtie komentāri pirmām kārtām attiecas uz ierosināto pamatdirektīvu, par ko ir prasīts EESK viedoklis, tomēr dažos gadījumos tie attiecas arī uz Komisijas paziņojumu.

3.3 Augsne un tās funkcijas ir dabai, cirkulācijas nodrošināšanai un pašu cilvēku izdzīvošanai ārkārtīgi svarīgs resurss. Cilvēku darbība dažādi ietekmē augsnes funkcijas un tās izmantošanas iespējas. ES stratēģijā galvenā uzmanība jāpievērš parādībām, kas aramzemi apdraud visvairāk, piemēram, zemes izmantošanai citiem mērķiem, nevis tās apstrādāšanai, piesārņojumu radošām rūpniecības nozarēm un tādām problēmām kā augsnes sablīvēšanās un erozija.

3.4 Problēmas, kas saistītas ar augsni un tās funkcijām, izpaužas vairākās citās politikas jomās, kas ir regulētas dažādiem līdzekļiem — gan ar ES tiesību aktiem, gan valsts tiesību aktiem, Ūdens pamatdirektīvu, Nitrātu direktīvu, ķīmikāliju izmantošanu regulējošiem tiesību aktiem utt. Dažās valstīs jau pastāv dažādi augsnes izmantošanu un tās piesārņojumu regulējošu tiesību aktu, kā arī uzraudzības un piesārņotu vietu noteikšanas veidi, tādēļ Komisijas priekšlikuma dēļ stāvoklis šādās valstīs nedrīkst pasliktināties, bet gan ir tām jādod pietiekama rīcības brīvība.

3.5 Komisija norāda, ka augsnes piesārņojuma dēļ radušās izmaksas sedz nevis zemes apsaimniekotāji, bet gan sabiedrība un citas iesaistītās puses. EESK vēlas uzsvērt, ka atbildība par kaitējumu jāuzņemas tā nodarītājam; tomēr ne vienmēr vainīgi ir zemes apsaimniekotāji. Daudzos gadījumos augsnes piesārņojums rodas gaisa piesārņojuma, no citiem rajoniem nākušo rūpniecības emisiju, plūdu un citu piesārņojuma avotu dēļ, un zemes apsaimniekotājiem tiek nodarīts kaitējums, par kuru viņi noteikti nav atbildīgi.

3.6 EESK tomēr atzīmē, ka Komisija nepārtraukti uzsver — aizsardzības pasākumi jāveic vietā, kur piesārņojums tiek radīts, un tā, protams, ir pareiza pieeja. Tādējādi tiks nodrošināts arī pareizs atbildības sadalījums. Tas nozīmē, ka Komisijas priekšlikums attiecas ne vien uz augsnes aizsardzības regulējumu, bet arī citām likumdošanas jomām.

3.7 EESK atzinīgi vērtē to, ka paredzēts pieņemt īpašu augsnes aizsardzības stratēģiju un ka to izstrādā īpašā pamatdirektīvā. Tādējādi tiek radīti vienādas aizsardzības priekšnoteikumi, jo tiek ieviesti uz tādām problēmām attiecināti pamatnoteikumi, kas var būt pārrobežu problēmas. Lai patiesi uzlabotu augsnes aizsardzību, šis politikas aspekts tomēr ir jāintegrē arī citos tiesību aktos.

3.8 Komisijas dokumentā arī norādīts, ka izmaksas un ieguvumi būs atkarīgi no tā, cik vērienīgi būs izvirzītie mērķi, un no tā, kā tiks izmantotas iespējas, kas ir dotas, piemēram, kopējās lauksaimniecības politikas noteikumos par vides aizsardzību. EESK šajā sakarā vēlas uzsvērt, ka vēl nav nodrošināta līdzīga pieeja jeb tiesiskā drošība to kopējā lauksaimniecības politikā iekļauto ES prasību interpretācijā un piemērošanā, kuru izpilde dalībvalstīm ir subsīdiju saņemšanas priekšnoteikums ("cross-compliance"). Tā kā pamatdirektīvas mērķis ir nodrošināt augsnes aizsardzības kopīgu tiesisko pamatu, tostarp — izvairīties no pārāk atšķirīgu ekonomisku saistību uzlikšanas iesaistītajām pusēm, dalībvalstīs jāizvirza samērā līdzīgi mērķi, lai nepieļautu konkurences izkropļojumus.

3.9 Komisija kā vienu no pirmajiem iemesliem, kā dēļ var pasliktināties augsnes kvalitāte, norāda lauksaimniecībā un mežsaimniecībā izmantotas nepareizas metodes. Ja lauksaimniecībā un mežsaimniecībā īsteno labu praksi, tad augsnes kvalitāte saglabājas vai uzlabojas. Lauksaimniecības zemi apdraud tās izmantošana citiem mērķiem, nevis tās apstrādāšanai, kā arī rūpniecības izplatīšanās, transporta infrastruktūra, gaisa piesārņojums, tuvu zemes virsmai esošs ozons un citi piesārņojuma veidi. Kaut arī fiziskā plānošana (pilsētplānošana) ir nevis ES, bet gan dalībvalstu kompetencē, īpaša uzmanība jāpievērš arī tai.

(1) COM (2002) 179 galīgā redakcija.

(2) EESK 1199/2000, OV C 14, 16.01.2001., 141.–150. lpp.

3.10 Turgus konjunktūra un pašreizējā lauksaimniecības politika ir veicinājusi strukturālās izmaiņas un šaurāku specializēšanos, kā arī to, ka augkopība ir lielākā mērā nodalījies no lopkopības; šo iemeslu dēļ augsnē var samazināties organisko vielu daudzums. Šo tendenci vēl vairāk pastiprina jaunā kopējā lauksaimniecības politika, kurā paredzēti nepiesaistītie maksājumi.

3.11 Komisija uzskata, ka tad, ja lauksaimniecība ir ekoloģiska, ekstensīva vai arī tad, ja tiek īstenota integrēta zemes apsaimniekošana, tā var uzlabot augsnes kvalitāti. Tomēr tas ir mazliet vienkāršots skatījums. Viss ir atkarīgs no tā, cik daudz zināšanu un cik piemērota tehnika ir zemes apsaimniekotājiem. Pārtikas ražošanai izmantota lauksaimniecības zeme jau pēc definīcijas ir tāda dabīga zeme, ko izmanto pārtikas audzēšanai. Tas, savukārt, nozīmē, ka zināma iedarbība ir neizbēgama un līdz ar to uzskatāma par pieņemamu, lai būtu iespējams ražot pārtiku. Iedarbība uz lauksaimniecības zemi ir atkarīga no laika apstākļiem un klimata, tomēr tas nebūt nenozīmē, ka augsni mēslojošu vielu izplatīšana, augsnes erozija un humusa slāņa samazināšanās ir jāuzskata par pieņemamu. No pašlaik rīcībā esošajām zināšanām izriet, ka, zemi izmantojot normāli, augsnes kvalitāte drīzāk saglabājas un uzlabojas. Maz ir tādu uzņēmēju, kuriem ir tik tālejošs skatījums gan uz investīcijām, gan zemes apsaimniekošanu, kā lauksaimniekiem un mežsaimniekiem. Šāda lauksaimnieku apzinīga attieksme pret augsnes aizsardzību būtu jāsekmē un jāatbalsta ar konsultāciju, kā arī brīvprātīgu un stimulējošu pasākumu palīdzību.

3.12 Komisijas dokumentā arī norādīts, ka ar Direktīvas par atbildību vides jomā^(?) palīdzību ir pastiprināta vides aizsardzība. Komiteja piekrīt šim viedoklim. Tomēr jānorāda, ka pašreizējā situācija neatbilst tiesību normālai izpratnei, proti, par vienu un to pašu kaitējumu iespējams sodīt līdz pat trīs dažādos veidos — pārtraukt kompensācijas izmaksu, saukt pie kriminālātbildības un uzlikt administratīvus sodus.

3.13 EESK piekrīt, ka nolūkā nodrošināt zemes ilgtspējīgu izmantošanu vajadzīga visaptveroša ES stratēģija augsnes aizsardzības jomā.

3.14 Augsnes aizsardzības stratēģijas īstenošanu būtu iespējams atvieglot, izveidojot neatkarīgu ekspertu komiteju, kurā strādā gan publiskā, gan arī privātā sektora pārstāvji.

4. Īpašas piezīmes.

4.1 EESK vēlas asi kritizēt Komisiju par to, ka tā vēl nav iesniegusi savu pārstrādāto priekšlikumu pārskatītai direktīvai par notekūdeņu dūņu izmantošanu lauksaimniecībā un smago metālu pieļaujamo koncentrāciju, lai gan Komisija minēto priekšlikumu izstrādā jau vairākus gadus. Paziņojumā par augsnes aizsardzību norādīts, ka Komisija paredzējusi šādu priekšlikumu beidzot iesniegt 2007. gadā. Pirmajā paziņojumā par augsnes aizsardzības tematisko stratēģiju 2002. gadā bija norādīts, ka pārskatīšana jāveic augsnes aizsardzības stratēģijas

izstrādes gaitā. Tādējādi viens no svarīgākajiem augsnes aizsardzību pastiprinošiem un ar pārtikas drošību saistītiem pasākumiem ir ievērojami aizkavējies. Tādēļ minētā pārskatītā direktīva par notekūdeņu dūņu izmantošanu lauksaimniecībā noteikti būtu jāpublicē uzreiz pēc augsnes aizsardzības stratēģijas pieņemšanas.

4.1.1 Pašlaik spēkā esošajā direktīvā par notekūdeņu dūņu izmantošanu^(*) joprojām ir atļauta pārāk liela smago metālu un citu piesārņojuma veidu koncentrācija dūņās, ko var lietot lauksaimniecībā. EESK vēlas atgādināt par jau 2000. gadā pieņemto Komitejas pašiniciatīvas atzinumu par tematu "Padomes Direktīvas par lauksaimniecībā izmantotām notekūdeņu dūņām grozīšana", kurā tika aicināts padarīt stingrākas prasības attiecībā uz smago metālu pieļaujamo koncentrāciju. Turklāt ļoti ierobežotas ir zināšanas par pārējo ķīmiskā piesārņojuma veidu daudzumu un to savstarpējo mijiedarbību, kā arī to, kā šādas vielas pēc to izplatīšanas apstrādātā zemē ietekmē augsni un pārtikas drošību.

4.1.2 EESK šo jautājumu uztver ļoti nopietni un vērš uzmanību uz pētījumu, ko divi zinātnieki publicējuši medicīnas laikraksta "The Lancet" 2006. gada novembra numurā. Kaut arī tas ir tikai viens pētījums, no tā rezultātiem izriet, ka labi pazīstamām vidi piesārņojošām vielām var būt līdz šim neievērota ietekme uz vēl nedzimušu un mazu bērnu smadzeņu attīstību. Zinātnieki uzskata, ka tās var izraisīt tādas smagus traucējumus kā autismu, uzmanības deficīta un hiperaktivitātes sindromu (ADHD) un attīstības traucējumus. Daudzas no šīm ķīmikālēm ietilpst arī mājāsaimniecībā lietotu produktu sastāvā. Dažādos veidos tās nokļūst kanalizācijas sistēmās, un mēs pārāk maz zinām par to, kā šīs vielas iedarbojas uz augsni, kad tās mēslošanai izmanto notekūdeņu dūņas.

4.1.3 EESK atzinīgi vērtē to, ka Komisija acīmredzot ir atteikusies no sava agrākā uzskata, ka no vides aizsardzības viedokļa vislabākais notekūdeņu dūņu izmantošanas veids ir to izplatīšana lauksaimniecībā izmantotās zemes platībās. Šķiet, ka tas izriet no paziņojuma par stratēģiju atkritumu jomā^(?) formulējumiem. Komisija arī apstiprina, ka pēc augsnes aizsardzības stratēģijas pieņemšanas tā ir paredzējusi iesniegt priekšlikumu par direktīvas par notekūdeņu dūņām pārskatīšanu. Tomēr EESK uzskata, ka Komisijai nebija jānogaida tik ilgi, bet gan jau sen bija jāiesniedz radikāli pārskatīta direktīva par smago metālu un citu piesārņojošu vielu pieļaujamo koncentrāciju notekūdeņu dūņās, jo īpaši tādēļ, ka Komisija savā priekšlikumā direktīvai ir norādījusi, ka šāda pārskatīta direktīva ir vajadzīga, lai samazinātu bīstamu vielu daudzumu augsnē.

4.1.4 Notekūdeņu dūņu izmantošana lauksaimniecībā un piesārņojošu vielu koncentrācija tajās ir viens no svarīgākajiem augsnes aizsardzības un pārtikas nekaitīguma jautājumiem. No tā arī izriet jautājums, vai par iespējamiem augsnes kvalitātes bojājumiem ir atbildīgi zemes apsaimniekotāji, vai notekūdeņu dūņu ražotāji, proti, reģionālās un vietējās pašvaldības. Pārskatītā direktīvā par notekūdeņu dūņām ir jānoskaidro, kāds ir atbildības un maksājamās kompensācijas sadalījums.

(?) Direktīva Nr. 2004/35/EK.

(*) Direktīva Nr. 86/278/EEK.

(?) COM (2005) 666 galīgā redakcija.

4.1.5 Jauniem un drošākiem tiesību aktiem par ķīmikāliju izmantošanu ir izšķirīga nozīme augsnes aizsardzībā vispār, tomēr jo īpaši saistībā ar to, kā sabiedrība atbrīvojas no notekūdeņu dūņām, tās izplatot augsnē. Lai nodrošinātu vēlamo augsnes aizsardzību, absolūti nepieciešama ir bīstamu ķīmikāliju aizstāšana ar mazāk bīstamām.

4.1.6 EESK aicina Komisiju pēc iespējas ātrāk iesniegt priekšlikumu par direktīvas pārskatīšanu, kā arī sniegt riska analīzes par lielāku skaitu vielu, nekā tas skaits, uz ko minētā direktīva attiecināta pašlaik. Tas varētu būt viens no svarīgākajiem lauksaimniecības zemes aizsardzības pasākumiem, kas jāveic, lai nepieļautu piesārņojuma palielināšanos un nodrošinātu apmierinošu pārtikas nekaitīguma līmeni.

4.2 Priekšlikuma direktīvai par augsnes aizsardzību 1. pantā noteikts, ka pasākumi ietver degradētās augsnes funkciju atjaunošanu un atveseļošanu tiktāl, lai tā atbilstu vismaz pašreizējam vai turpmāk plānotajam izmantojumam. EESK šo principu atbalsta, tomēr apšaubā, vai tiešām pamatdirektīvā nepieciešams formulējums "vismaz". Augsnes sanācija būtu jāveic atbilstīgi faktiskajai situācijai, un lēmums par to jāpieņem katrā gadījumā atsevišķi.

4.3 EESK uzskata, ka priekšlikuma direktīvai 3. pants tā pašreizējā formulējumā dod dalībvalstīm iespēju veidot tādu valsts līmeņa nozaru politiku, kas kropļo konkurenci. Svarīgi ir tas, lai minētais pants tiktu attiecināts tikai uz analīzes veikšanu, savukārt iespējamiem pasākumiem jāatbilst labi funkcionējoša iekšējā tirgus priekšnoteikumiem, kopīgiem noteikumiem un godīgas konkurences noteikumiem.

4.4 EESK arī uzskata, ka priekšlikuma direktīvai 4. pants nodrošina dalībvalstīm gandrīz neierobežotas iespējas iejaukties. Attiecībā uz lauksaimniecības zemi EESK jau iepriekš šajā dokumentā ir norādījusi, ka zemes apstrādāšana nav iespējama, neie-

darbojoties uz zemi, un ka šāda iedarbība mainās atkarībā no faktoriem, ko zemes apsaimniekotājs nespēj ietekmēt, piemēram, laikapstākļiem, klimata utt. Dalībvalstu pieņemtajiem noteikumiem jābūt tam adekvāti proporcionāliem. Arī dalībvalstu pasākumiem jābūt samērā saskaņotiem. Tas atbilst arī priekšlikuma direktīvai 9. panta noteikumiem par samērīgiem augsnes funkciju saglabāšanas pasākumiem.

4.5 Komisijas priekšlikuma 12. pantā noteikts, ka zināmos gadījumos īpašniekam vai potenciālajam pircējam ir pienākums iesniegt ziņojumu par augsnes stāvokli. EESK uzskata, ka nebūtu pareizi izvirzīt šādu prasību potenciālajam pircējam. Ja dažādu dalībvalstu tiesību aktu atšķirīguma dēļ vajadzīga elastīga pieeja, jāmaina panta formulējums.

4.6 Priekšlikuma direktīvai 17. pantā norādīts, ka Komisija paredzējusi izveidot forumu, kurā dalība ir brīvprātīga. Komisijai aktīvi jāgādā par to, lai šajā forumā tiešām notiktu informācijas apmaiņa par līdzīgām metodēm un tādējādi pieeja kļūtu vienota, kā arī tiktu nodrošināti neitrāli konkurences apstākļi. Tā kā informācijas apmaiņa ir brīvprātīga, vajadzīga arī Komisijas aktīva līdzdalība.

4.7 Priekšlikuma direktīvai 22. pantā norādīts, ka dalībvalstīm jāpieņem noteikumi par sankcijām. EESK uzskata, ka nolūkā nodrošināt juridisku noteiktību ir svarīgi, lai sankcijas būtu adekvāti proporcionālas nodarītajam kaitējumam. Tāpat arī ir nepieņemami, ka par vienu un to pašu kaitējumu iespējams piemērot atšķirīgas sankcijas.

4.8 Priekšlikuma direktīvai 23. panta ierosināts grozīt Direktīvu 2004/35/EK, nosakot, ka kompetentām iestādēm jāpieprasa, lai zemes izmantotājs veic pasākumus stāvokļa labošanai. EESK uzskata, ka šāda prasība ir pamatota tikai tad, ja kaitējumu nodarījis pats zemes izmantotājs, tomēr Komisijas dokumenta tekstā tas nav nepārprotami norādīts.

Briselē, 2007. gada 25. aprīlī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Dimitris DIMITRIADIS

PIELIKUMS

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinuma

Šis grozījums saņēma vairāk nekā vienu ceturtdaļu balsu, bet tika noraidīts:

1.1. punkts

Grozīt šādi:

“EESK atzinīgi vērtē ES mēroga augsnes aizsardzības tematisko stratēģiju un principā atbalsta pamatdirektīvas pieņemšanu atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikuma mērķi, proti, augsnes aizsardzību un ilgtspējīgu izmantošanu. EESK vēlas, lai ierosinātajā pamatdirektīvā pilnībā tiktu ņemts vērā subsidiaritātes un proporcionalitātes princips.”

Balsojums:

Par: 47

Pret: 54

Atturējās: 13

Specializētas nodaļas atzinumā šāds formulējums tika noraidīts, lai aizvietotu to ar grozījumu, ko pieņēma pilnsapulce, lai gan tas ieguva vismaz vienu ceturto daļu derīgo balsu:

1.15. punkts

Grozīt šādi:

“EESK aicina valsts un reģionālos likumdevējus un Komisiju regulāri izvērtēt pašreizējos tiesību aktus, kas attiecas uz augsnes aizsardzību.”

Balsošanas rezultāti:

74 balsis “par” par to, lai šo punktu svītrotu, 33 balsis “pret” un 15 atturējās.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu:

- “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par vienotu atļauju piešķiršanas procedūru pārtikas piedevām, fermentiem un aromatizētājiem”
- “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par pārtikas fermentiem un par Padomes Direktīvas 83/417/EEK, Padomes Regulas (EK) Nr. 1493/1999, Direktīvas 2000/13/EK un Padomes Direktīvas 2001/112/EK grozījumiem”
- “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par aromatizētājiem un dažām pārtikas produktu sastāvdaļām ar aromatizētāju īpašībām izmantošanai pārtikas produktos un uz tiem, un par Padomes Regulas (EEK) Nr. 1576/89, Padomes Regulas (EEK) Nr. 1601/91, Regulas (EK) Nr. 2232/96 un Direktīvas 2000/13/EK grozījumiem”
- “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par pārtikas piedevām”

COM(2006) 423 galīgā redakcija — 2006/0143 (COD)

COM(2006) 425 galīgā redakcija — 2006/0144 (COD)

COM(2006) 427 galīgā redakcija — 2006/0147 (COD)

COM(2006) 428 galīgā redakcija — 2006/0145 (COD)

(2007/C 168/06)

Padome saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 37. un 95. pantu 2006. gada 11. septembrī nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Lauksaimniecības, lauku attīstības un vides specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2007. gada 21. martā. Ziņotājs — PEZZINI kgs.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 435. plenārajā sesijā, kas notika 2007. gada 25. un 26. aprīlī (25. aprīļa sēdē), ar 127 balsīm par un 4 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi un ieteikumi.

1.1 Komiteja atzinīgi vērtē priekšlikumu paketi par pārtikas piedevām, fermentiem un aromatizētājiem un par vienotu atļauju piešķiršanas procedūru, ciktāl tas ļauj īstenot efektīvu un konkurētspējīgu iekšējo tirgu, kurā ir nodrošināts augsts cilvēka dzīvības un veselības aizsardzības līmenis.

1.2 Komiteja uzskata, ka skaidru un saskaņotu noteikumu virkne par to, kā īstenot drošības novērtējumu, ar drošiem un prognozējamiem termiņiem un pieņemamām izmaksām ir garantija gan patērētājiem, gan ražotājiem, sevišķi mazo apjomu ražotājiem.

1.3 Komiteja piekrīt Komisijas vienkāršošanas mērķim, kas vērsts uz pārtikas piedevu, fermentu un aromatizētāju nozaru saskaņošanu un atbilstības veicināšanu starp tām, pieņemot vienu kopīgu to apstiprināšanas procedūru.

1.4 Komiteja uzskata, ka iespēja iegūt vienu kopīgu, visā ES derīgu atļauju var būt liela vienotā tirgus priekšrocība vidējā un ilgtermiņā, tomēr ir jāņem vērā jauno noteikumu ietekme uz importa produktiem.

1.4.1 Globālajā tirgū Eiropa ir nepārtrauktā konkurencē gan eksporta, gan importa ziņā, un piedāvātie noteikumi bieži ir

stingrāki par *Codex alimentarius* paredzētajiem, pieļaujot iespējamus konkurences traucējumus par sliktu Eiropas, jo sevišķi — maza apmēra uzņēmumiem.

1.5 Komiteja uzskata, ka ierosinātā procedūra, proti, iesniegt komitoloģijai grozījumus Kopienas sarakstā ir pozitīva, lai nodrošinātu augstus pārredzamības kritērijus, pastāvīgu dialogu ar ražotājiem un patērētājiem un ātrus inovācijas un produkcijas attīstības mehānismus.

1.6 Komiteja atbalsta EPNI (Eiropas Pārtikas nekaitīguma iestādes — EFSA) darbības nostiprināšanu pārredzamas un uz zinātniskām atziņām un uz objektīviem, uz patērētāju aizsardzību vēršiem argumentiem balstītas risku novērtēšanas veikšanai.

1.7 Komiteja iesaka nostiprināt procedūras un uzlabot EPNI finanšu un cilvēkresursus ar mērķi nodrošināt augstas kvalitātes, pārredzamus un neatkarīgus novērtējumus, kas pilnībā ievērotu konfidencialitātes kritērijus.

1.8 Turklāt Komiteja uzskata, ka ar efektīvas metodoloģijas, kurā ietverti rūpniecības sniegtie dati, palīdzību ir lietderīgi nostiprināt arī dalībvalstu uzraudzības darbību attiecībā uz piedevu, fermentu un aromatizētāju patēriņu un izmantošanu.

1.9 Komiteja atbalsta piedevu, fermentu un aromatizētāju "pozitīvo sarakstu" regulāru pārskatīšanu, kas balstītos uz pastāvīgu un strukturētu dialogu ar patērētāju un ražotājiem un neradītu papildu slogu izmaksu un laika patēriņa ziņā.

2. Pamatojumi.

2.1 Zinātniskie un tehnoloģiskie sasniegumi dod iespēju iegūt labākas kvalitātes pārtikas produktus, citastarp pateicoties pārtikas fermentu, aromatizētāju un piedevu izmantošanai nelielos daudzumos. Tie paši sasniegumi mums dod iespēju izvairīties no minēto vielu nepareizas izmantošanas.

2.2 Saistībā ar pasākumiem, ko veic, lai uzlabotu Kopienas tiesību aktus, pamatojoties uz principu "no lauku saimniecības līdz patērētājam", Baltajā grāmatā par pārtikas nekaitīgumu, par kuru Komitejai bija iespēja izteikt savu atzinumu⁽¹⁾, Komisija paziņoja par savu nodomu atjaunināt un papildināt spēkā esošos tiesību aktus pārtikas piedevu un aromatizētāju jomā, kā arī izdot īpašus noteikumus attiecībā uz fermentiem (Baltās grāmatas 11. un 13. darbība).

2.3 Komiteja vienmēr ir atbalstījusi mērķi nodrošināt labu iekšējā tirgus darbību, vienlaikus nodrošinot augstu cilvēka dzīvības un veselības aizsardzības līmeni, un neatlaidīgi uzsērusi nepieciešamību pieņemt globālu un integrētu pieeju pārtikas drošības jautājumam ES.

2.4 EESK uzskata, ka "tiesību aktiem jāaptver visa Eiropas pārtikas ražošanas ķēde — no laukiem līdz galdam. Visiem ķēdes posmiem jābūt vienlīdz stipriem, un Komisijai jānodrošina Kopienas tiesību aktu reāla ievērošana"⁽²⁾.

2.5 Kopīgas procedūras pieņemšana fermentu, aromatizētāju un piedevu apstiprināšanai ir būtisks un novatorisks elements Komisijas ierosināto priekšlikumu klāstā. Tāpēc Komiteja piekrit Komisijas vienkāršošanas mērķim, kas vērsts uz šo nozaru saskaņošanu. Tas ļauj izvairīties no daudzajām dalībvalstu atļauju piešķiršanas procedūrām, atceļot dubultās atļauju piešķiršanas sistēmas un jūtami samazinot administratīvo un birokrātisko slogu.

2.6 Attiecībā uz **piedevām** tiesību akti par pārtikas piedevām ir jau saskaņoti Eiropas mērogā. Patlaban atbilstīgi tiesību aktiem atļauto pārtikas piedevu skaits ir aptuveni 330, un pastāvīgi tiek iesniegti pieprasījumi par jaunu piedevu atļaušanu vai par piedevu jauna lietojuma atļaušanu.

2.6.1 Lai izvērtētu minētos pieprasījumus, ir vajadzīgi pietiekami pamatoti dati par šo vielu izmantojumu un to īpatnībām, īpaši lai pieņemtu riska pārvaldības lēmumus.

⁽¹⁾ Skat. atzinumu CES 585/2000, 26.05.2000., ziņotājs — ATAIDE FERREIRA kgs OV C 204, 18.2.2000..

⁽²⁾ Skat. 1. zemsvirtras piezīmi.

2.7 Pateicoties šai saskaņošanai, kas paredzēta aromatizētājiem un fermentiem, jaunās atļauju piešķiršanas procedūras būs ātrākas, kā arī samazināsies izdevumi saistībā ar tehniskās specifikācijas atjaunošanu un ar marķēšanas noteikumu maiņu.

2.8 Attiecībā uz **fermenti**em pašreizējā tiesiskā nenoteiktība, ko rada valstu atšķirīgie normatīvi, draud izraisīt pārtikas fermentu tirgus darbības traucējumus, kā arī administratīvus un finanšu sarežģījumus dažādās dalībvalstīs. Turklāt, ja izpaliktu saskaņošana, saglabātos dažādi aizsardzības līmeņi saistībā ar dalībvalstīs pastāvošajām atšķirībām riska uztveres, drošības novērtēšanas un pārtikas fermentu regulējuma jomā.

2.8.1 Ir jāuzsver, ka, no vienas puses, Eiropas līmenī saskaņotu noteikumu trūkums draud izveidot ražojošajai rūpniecībai šķēršļus brīvai aprītei un tirdzniecībai, bet, no otras puses, gan drošuma novērtēšanas, gan pārtikas fermentu izmantošanas atļauju saskaņošana var izraisīt sākotnējo investīciju palielinājumu, kas saistās galvenokārt ar atļauju saņemšanas maksu, kas tiek lēsta apjomā no 150 000 līdz 250 000 euro⁽³⁾ par fermentu.

2.8.2 Pārtikas fermentu rūpniecība ir apņēmusies pastāvīgi attīstīt jaunas tehnoloģijas un procesus, kas vērsti uz pārtikas produktu jaunināšanu un uzlabošanu. Tomēr tā nevar par zemu novērtēt iespējamos ķīmiska rakstura riskus alerģiju, toksiskuma un atlieku mikrobioloģiskās aktivitātes jomā. Minētie iespējamie riski prasa nepārtrauktu drošības novērtējumu patērētājiem, īpaši attiecībā uz fermentiem, kas iegūti no ģenētiski modificētiem organismiem.

2.9 Attiecībā uz tiesību aktiem par **aromatizētāju** un dažu pārtikas sastāvdaļu ar aromatizējošām īpašībām, kas paredzēti izmantošanai pārtikas produktos un uz tiem, būtu lietderīga efektīvāka atļauju piešķiršanas procedūra, lai atvieglotu "pozitīvā saraksta" pārvaldīšanu, kurā iekļautas aptuveni 2600 aromatizējošas vielas, kas paredzētas izmantošanai pārtikas produktos un uz tiem.

2.9.1 Ir acīmredzams, ka tiesību aktu par aromatizētājiem saskaņošana var izvirzīt Eiropas Savienību izdevīgākā pozīcijā sarunās ar trešām valstīm brīdī, kad būs jāievieš aromatizētāji *Codex alimentarius* sistēmā, kā arī, lai izvairītos no Eiropas uzņēmumu, īpaši MVU, sodīšanas.

2.9.2 Ar vienota un integrēta aromatizētāju tirgus izveidošanu Eiropas Savienībā Eiropas rūpniecība varēs saglabāt savu vadošo lomu aromatizētāju ražošanas un izstrādes jomā.

2.9.3 No otras puses, nevajag par zemu novērtēt papildu pūles, kas būs jāpieliek, lai panāktu atbilstību jaunajiem noteikumiem par aromatizētāju marķēšanu.

2.10 Komiteja uzskata, ka neatkarīgas, pārredzamas un augstas kvalitātes piedevu, fermentu un aromatizētāju novērtēšanas veikšanai ir jāpalielina Eiropas Pārtikas nekaitīguma iestādes resursi un līdzekļi un ir jāparedz jaunas procedūras.

⁽³⁾ Skat. SEC(2006) 1044, 3.3. punkts.

2.11 Pāreja no lēmumu pieņemšanas procedūrām, kas balstās uz koplēmumu ar Eiropas Parlamentu, uz "komitoloģijas" procedūrām, kas paredz vērsties pie komitejām, lai saņemtu atļaujas, prasa noteikt skaidrus un pārredzamus kritērijus, lai novērtētu priekšrocību drošību patērētājiem.

2.12 Komiteja jau savos iepriekšējos atzinumos (*), ir uzsvērusi, ka ir "nepieciešami novērtēšanas kritēriji, kā, piemēram, patērētāju uzticības palielināšanās/samazināšanās, iespējamo pārtikas krīžu pārvaldība, ciešāka ieinteresēto pušu (*stakeholders*) sadarbība u.t.t., lai varētu novērtēt sasniegumus pārtikas drošības jomā un priest, vai jaunā sistēma attaisno cerības".

3. Komisijas priekšlikums.

3.1 Komisijas ierosināto priekšlikumu paketes mērķis ir precizēt un padarīt skaidrākus esošos tiesību aktus pārtikas piedevu un aromatizētāju jomā un ieviest jaunus noteikumus attiecībā uz fermentiem. papildus priekšlikumam ar mērķi izveidot visām trijām nozarēm kopīgas atļauju saņemšanas procedūras, kas balstītos uz Eiropas Pārtikas nekaitīguma iestādes (EPNI/EFSA) izteiktajiem zinātniskajiem atzinumiem.

3.2 **Piedevas.** Jauno noteikumu mērķis ir vienkāršot un paātrināt atļauju piešķiršanas sistēmu pārtikas piedevām, ko pašlaik nosaka Direktīva 89/107/EEK. Atļaujas piedevu iekļaušanai jaunajā pozitīvajā sarakstā balstītos uz riska novērtēšanu pārtikas drošības jomā, kuru nosaka EPNI saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 178/2002. Turklāt tiek piedāvāta pašreizējās atļauju izsniegšanas sistēmas tehnisko aspektu pārskatīšana un noteikti jauni, saskaņoti Kopienas noteikumi piedevām, kas tiek izmantotas citās piedevās.

3.3 **Fermenti.** Tiek piedāvāts jauns normatīvs pamats pārtikas fermentu novērtēšanai, apstiprināšanai un kontrolei un visu fermentu, kas tehnoloģisku apsvērumu dēļ tiek izmantoti pārtikā, pozitīvā saraksta izveidošana, pamatojoties uz EPNI labvēlīgu, zinātnisku atzinumu. Tiek noteikti arī pārtikas fermentu marķēšanas noteikumi, kas atšķiras no tiem, kurus izmanto kā procesa palīgīdzekļus.

3.4 **Aromatizētāji.** Ir paredzēta Direktīvas 88/388/EEK vispārīgo noteikumu pārskatīšana, lai pielāgotu noteikumus tehnoloģijas un zinātnes sasniegumiem, pieņemot jaunu regulu, kurā ietverti skaidrāki noteikumi par:

- maksimāliem atļautiem atsevišķu vielu līmeņiem saskaņā ar EPNI atzinumiem,
- aromatizētāju un pamata vielu, kas ir atļautas pārtikas produktos un uz tiem, "Kopienas sarakstu",
- aromatizētāju un pārtikas sastāvdaļu ar aromatizētāju īpašībām stingrākiem izmantošanas nosacījumiem,
- skaidru un vienotu marķēšanu.

(*) Skat. atzinumu CES 404/2001, 28.03.2001., ziņotājs — VERHAEGHE kgs OVC 155, 29.5.2001..

3.5 **Vienota atļauju piešķiršanas procedūra.** Priekšlikumā ir ieteikta pārtikas piedevu, aromatizētāju un fermentu vienotas atļauju piešķiršanas procedūras ieviešana, kas balstīta uz EPNI veikto drošības novērtējumu un risku pārvaldību. Atļauja paredz dalībvalstu un Komisijas iejaukšanos saskaņā ar komitejas regulatīvu procedūru. Priekšlikums uzliek Komisijai pienākumu, pamatojoties uz EPNI zinātniskajiem vērtējumiem, izveidot, turpināt un atjaunot vispārēju atļauto vielu sarakstu par katru attiecīgās vielas kategoriju. Vielas iekļaušana kādā no minētajiem sarakstiem nozīmē, ka tās lietošana ir vispārēji atļauta visiem uzņēmējiem Kopienas tirgū.

4. Vispārējās piezīmes.

4.1 Komiteja būtībā atbalsta Komisijas priekšlikumus ar nosacījumu, ka tiek saglabāta iekšējā tirgus efektivitāte un konkurētspēja un nodrošināts augsts cilvēka dzīvības un veselības aizsardzības līmenis.

4.2 EESK uzskata, ka, salīdzinot ar direktīvu, kas pieļauj atšķirīgus izskaidrojumus, veicot tiesību normu transponēšanu, ierosinātais instruments, regula, ir garantija.

4.3 Pēc Komitejas domām, iespējai iegūt vienu atļauju, kas derīga visā Eiropas Savienībā, noteikti var būt liela priekšrocība vienotā tirgus funkcionēšanai vidējā un ilgtermiņā.

4.3.1 Taču ir jāņem vērā jauno noteikumu ietekme uz ieviestiem produktiem un fakts, ka Eiropa tomēr ir liela ievēdēja, kas nemitīgi konkurē globālajā tirgū, bet Kopienas noteikumi ir stingrāki par Codex alimentarius paredzētajiem, tādēļ tos vajadzētu pielāgot, lai nesodītu Eiropas uzņēmumus.

4.4 Komisijas atbalstītais variants, proti, iesniegt tā saucamai "komitoloģijai" Kopienas saraksta grozījuma pieteikumu, var būt pozitīvs solis uz priekšu gan rūpniecībai, gan pilsoniskajai sabiedrībai ar nosacījumu, ka to īsteno, saglabājot augstus pārredzamības kritērijus un vienlaikus ļaujot turpināt jaunu un labāku produktu inovāciju un izstrādi, arī cīņā ar alerģijām.

4.5 Komiteja uzskata, ka balstīt riska novērtēšanu uz pārredzamām procedūrām, kas izriet no zinātniskiem datiem un objektīviem argumentiem, ir pozitīvs EPNI darbības faktors.

4.6 Komiteja uzskata, ka EPNI uzticētajām jaunajām atbildības jomām vajadzētu būt saistītām ar tās procedūru nostiprināšanu un tās finansējuma un cilvēkresursu palielināšanu, lai nodrošinātu augstas kvalitātes, pārredzamu un neatkarīgu novērtēšanu, pilnībā ievērojot konfidencialitātes kritērijus.

5. Īpašas piezīmes.

5.1 Vienota atļauju piešķiršanas procedūra.

5.1.1 Komiteja uzskata, ka īstenošanas pasākumiem, kas minēti 9. pantā, ieskaitot pieteikuma saturu, sagatavošanu un iesniegšanu, līgumus par pieteikuma derīguma kontroli un informācijas veidu jābūt iekļautiem EPNI atzinumā.

5.1.2 Attiecībā uz Kopienas saraksta atjaunošanu, atļauju izsniegšanas sistēmai vajadzētu būt ierobežotākiem termiņiem, samazinot laiku no 9 mēnešiem, kas paredzēti Komisijas priekšlikumā par noteikumiem, uz 3 mēnešiem, lai tādējādi ļautu noslēgt pilnu pārbaudes un apstiprināšanas ciklu 12 mēnešos.

5.1.3 Tāpat 10. pantā minētajai iespējai, ka EPNI vai Komisija īpašos gadījumos var pagarināt novērtēšanas periodu, nevajadzētu palikt bez termiņa norādes, bet būtu jāparedz maksimālais laiks, kas jānorāda regulā.

5.1.4 Komiteja uzskata, ka vienotajā atļauju piešķiršanas procedūrā vajadzētu iekļaut arī regulāru sarakstu pārskatīšanu un atjaunošanu, samazinot to izmaksas un slogu un balstoties uz pastāvīgu un strukturētu dialogu ar ražotājiem un patērētājiem.

5.1.5 Nekādā gadījumā nevajadzētu izmantot Kopienas atļauju piešķiršanas sistēmu, lai attaisnotu tehnisku tirdzniecības šķēršļu radīšanu. Līdz ar to no importa un eksporta ir jāizslēdz dārgas pārbaudes un sertifikācijas.

5.2 Pedevas.

5.2.1 Būtu lietderīgi labāk precizēt "saprātīgas tehnoloģiskās nepieciešamības", kā arī "priekšrocību un labumu patērētājam" noteikšanas kritērijus, kas minēti 5. pantā.

5.2.2 Attiecībā uz 20. pantā minēto marķējumu norādēm jābūt plašai sabiedrībai skaidri saprotamām un identificējamām un tām jābūt vienādām visā Kopienā.

5.3 Fermenti.

5.3.1 Komiteja atzinīgi vērtē faktu, ka regulas darbības jomās ir iekļauti visi pārtikas fermenti ar tehnoloģiskām funkcijām un ka tie ir pakļauti apstiprināšanas procedūrai, lai tiktu iekļauti Kopienas pozitīvajā sarakstā.

5.3.2 Pēc Komitejas domām, arī attiecībā uz fermentiem novērtēšanas kritērijos vajadzētu iekļaut kritēriju "priekšrocības un labumi patērētājam", kā tas ir norādīts piedevām.

5.3.3 Attiecībā uz marķēšanu Komiteja uzsver, ka ir vajadzīga skaidrība un vienādi nosacījumi Kopienas līmenī, bez nevajadzīgiem sarežģījumiem gan ražotājiem, gan patērētājiem.

5.3.4 Komiteja uzskata, ka jāizvairās no pozitīvo sarakstu saglabāšanas vertikālajos tiesību aktos, radot dubultu atļauju piešķiršanas sistēmu vieniem un tiem pašiem fermentiem. Iepriekšējās direktīvas un regulas pēc iespējas ātrāk jāgroza, lai jaunajam priekšlikumam būtu viennozīmīga atsaucē.

5.4 Aromatizētāji.

5.4.1 Komiteja uzskata, ka būtu lietderīgi pielīdzināt novērtēšanas kritērijus tiem, kas norādīti attiecībā uz piedevām, iekļaujot "priekšrocību un labumu patērētājam" kritēriju.

5.4.2 Attiecībā uz patērētāju Komiteja atbalsta skaidrākas informācijas nepieciešamību par pārtikā izmantoto aromatizētāju sastāvu un izcelsmi, kā tas norādīts 14. pantā.

Briselē, 2007. gada 25. aprīlī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas

priekšsēdētājs

Dimitris DIMITRIADIS

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Komisijas paziņojums Padomei un Eiropas Parlamentam — Par ilgtspējības īstenošanu ES zivsaimniecības nozarē, izmantojot maksimāli iespējamo ilgtspējīgo daudzumu”

COM(2006) 360 galīgā redakcija

(2007/C 168/07)

Eiropas Komisija saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 262. pantu 2006. gada 4. jūlijā nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Lauksaimniecības, lauku attīstības un vides specializētā nodaļa atzinumu pieņēma 2007. gada 21. martā (ziņotājs: *Gabriel Sarró Iparraquirre* kgs).

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 435. plenārajā sesijā, kas notika 2007. gada 25. un 26. aprīlī (25. aprīļa sēdē) ar 131 balsīm par un 3 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi un ieteikumi.

1.1 EESK uzskata, ka ES zivsaimniecības pārvaldības jaunajai politiskajai orientācijai, kas balstīta uz zivju krājumu maksimāli iespējamo ilgtspējīgo daudzumu un tādējādi ilgtermiņā būs izdevīga, varētu būt ļoti smagas ekonomiskas un sociālas sekas Eiropas zivsaimniecības nozarē. Tādēļ Komiteja iesaka ļoti rūpīgi apsvērt minētās jaunās orientācijas īstenošanas priekšrocības un trūkumus no ekonomiskā, ekoloģiskā un vides aspekta.

1.2 Tā kā ir grūti precīzi aprēķināt dažādu zivju krājumu maksimāli iespējamo ilgtspējīgo daudzumu, Komiteja iesaka Komisijai tās ilgtermiņa plānos paredzēt ikgadējus saprātīgus, pakāpeniskus un elastīgus pielāgojumus, kuri ir iepriekš pienācīgi saskaņoti ar visām skartajām nozarēm. Šajā nolūkā ir pēc iespējas savlaicīgi jākonsultējas ar reģionālajām konsultatīvajām padomēm, ES Zivsaimniecības un akvakultūru konsultatīvo komiteju un Jūras zvejniecības sociālā dialoga komiteju, lai to locekļiem būtu pietiekami daudz laika kopā ar saviem partneriem salīdzināt iesniegto priekšlikumu noteikumus.

1.3 Tādēļ EESK iesaka Komisijai rīkoties īpaši piesardzīgi, nosakot ikgadējās nozvejas normas, ar kuru palīdzību ilgtermiņā ir jāpanāk maksimāli iespējamais jauktās zvejas ilgtspējīgais daudzums.

1.4 Tā kā pēc ES valstīs strādājošu uzņēmumu veikto piegāžu samazināšanas radušos tirgus nišu nekavējoties aizpildīs imports no trešām valstīm, EESK nepiekrīt Komisijas argumentam, ka šāda zivsaimniecības politika izlīdzinās tirdzniecības bilanci. Tādēļ Komiteja aicina Komisiju pievērst īpašu uzmanību šādam importam un tā kontrolei Kopienas tirgū.

1.5 EESK uzskata, ka Komisijai un ES dalībvalstīm jāņem vērā šajā atzinumā uzskaitītie “pārējie vides faktori”, kas arī ietekmē jūras ekosistēmas attīstību. Komiteja iesaka noteikt zivsaimniecības nozarē ieviestajiem ierobežojumiem līdzīgus ierobežojumus tiem ekonomikas nozares dalībniekiem, kuru darbība arī ietekmē jūras ekosistēmu.

1.6 Attiecībā uz pēc iespējas ilgtspējīgu ienākumu nodrošināšanai nepieciešamā līdzsvara panākšanu Komiteja uzskata, ka

abas Komisijas ierosinātās metodes var būt savstarpēji papildinošas. Dalībvalstīm būs jāveic pasākumi, kuru ietekmi uz ekonomiku un sociālo jomu tās uzskata par piemērotu savas valsts zivsaimniecības nozarei. EESK pauž bažas par faktu, ka Eiropas Zivsaimniecības fondam nav pietiekami daudz līdzekļu, lai segtu šīs jaunās sistēmas izraisītās izmaksas.

2. Pamatojums.

2.1 Komisijas paziņojums Padomei un Eiropas Parlamentam Par ilgtspējības īstenošanu ES zivsaimniecības nozarē, izmantojot maksimāli iespējamo ilgtspējīgo daudzumu [“Komisijas paziņojums Padomei un Eiropas Parlamentam — Par ilgtspējības īstenošanu ES zivsaimniecības nozarē, izmantojot maksimālo noturīgo nozveju”] ⁽¹⁾, kas ir šī atzinuma pamatā, atspoguļo Komisijas viedokli par ekonomiskās ilgtspējības uzlabošanu zivsaimniecības nozarē kopējās zivsaimniecības politikas ietvaros.

2.2 Ekonomisko rādītāju uzlabošana panākama, pakāpeniski izskaužot pārzveju, jo tas zivsaimniecības nozarē varētu radīt ekonomiskus ieguvumus, samazinot izmaksas, uzlabojot nozveju, palielinot zvejniecības nozares rentabilitāti un samazinot izbrāķēšanu/zivju izmešanu.

2.3 Lai sasniegtu minētos mērķus, Komisija uzskata, ka ir pienācis laiks pārvaldīt Kopienas zivsaimniecību citādi, aktīvi meklējot veiksmīgus risinājumus, nevis tikai cenšoties izvairīties no neveiksmēm.

2.4 Paziņojumā izvirzīts jauns ES zivsaimniecības pārvaldības politiskais kurss, pamatojoties uz maksimālo noturīgo zivju krājumu nozveju un ilgtermiņa nosakot nozvejas normas.

2.5 Jaunās politiskās orientācijas pamatā ir starptautiskās politiskās saistības, ko 2002. gada septembrī Johannesburgā notikušajā pasaules samitā par ilgtspējīgu attīstību Kopiena un tās dalībvalstis uzņēmās attiecībā uz krājumu saglabāšanu vai atjaunošanu līdz limenim, kas nodrošina maksimālu noturīgu nozveju, plānojot attiecībā uz noplicinātajiem krājumiem sasniegt šos mērķus īsā laikā un, ja iespējams, ne vēlāk kā līdz 2015. gadam.

(¹) COM(2006) 360 galīgā redakcija., 04.07.2006.

2.6 Tādēļ nepieciešams paātrināt pāreju uz ilgtermiņa pārvaldības sistēmu, kas vērsta uz to, lai Eiropā optimāli izmantotu jūras dzīvo resursu produktīvo potenciālu. Šī pieeja pilnībā atbilst kopējās zivsaimniecības politikas plašākajam mērķim — nodrošināt noturīgus tautsaimnieciskos, vides un sociālos nosacījumus.

2.7 Paziņojumā teikts, ka iepriekš minētos tautsaimnieciskos ieguvumus zivsaimniecības jomā iespējams panākt ar lielākiem zvejas ierobežojumiem pārejas posmā. Pārmaiņu tempa noteikšanas procesā jāiesaista visas ieinteresētās puses. Eiropas zvejniecības fonda ietvaros paredzētajai finansiālajai palīdzībai vajadzētu veicināt šādu pārejas posma ierobežojumu sociālās un ekonomiskās ietekmes mazināšanu.

3. Vispārējās piezīmes.

3.1 Komisijas lēmuma par zvejniecības pārvaldīšanu, pamatojoties uz maksimālo noturīgo nozveju, pamatā ir princips, ka zveja salīdzinājumā ar zivju krājumu atjaunošanās iespējām ir bijusi pārāk intensīva.

3.2 Atzīstot, ka atsevišķu zivju krājumi Eiropas ūdeņos pēdējo trīsdesmit gadu laikā ļoti ievērojami samazinājušies galvenokārt pārzvejas rezultātā, EESK piekrīt, ka būtu vēlams panākt ilgtspējīgāku zvejas resursu izmantošanu.

3.3 Komisija uzskata, ka tādu zivju krājumu pārvaldības sistēmu piemērošana, kuru pamatā ir maksimālās noturīgās nozvejas princips, nodrošinās to, ka zivju krājumi netiks noplicināti, tādējādi ļaujot attīstīties lielākiem zivju krājumiem.

3.4 EESK uzskata: ņemot vērā to, ka kāda zivju krājuma maksimālā ilgtspējīgā nozveja ir biomasas daudzums (zivju daudzums), ko var iegūt, neietekmējot zivju krājuma dzīvotspēju, īstenošanas princips ir pareizs. Tādēļ EESK pilnībā atbalsta zivsaimniecības pārvaldības īstenošanu, kas pamatojas uz minēto principu.

3.5 Komiteja tomēr norāda Komisijai, ka jebkuras izmaiņas pārvaldības sistēmā saistītas ar riskiem, tādēļ priekšrocības un trūkumi jāapsver ļoti rūpīgi.

3.6 Paziņojumā detalizēti izklāstītas uz maksimālu noturīgu nozveju pamatotas pārvaldības sistēmas priekšrocības, jo īpaši attiecībā uz vidi, bet nav apskatītas ekonomiskās un sociālās priekšrocības, ko sistēma sniedz zvejniecības nozarei.

3.7 Attiecībā uz Komisijas norādītajām priekšrocībām EESK nepiekrīt viedoklim, ka minētā zivsaimniecības pārvaldības politika uzlabos tirdzniecības līdzsvaru, jo brīvo vietu, kas paliks aiz tiem Kopienas uzņēmumiem, kuri izzudīs maksimālās noturīgās nozvejas mērķu ieviešanas rezultātā, nekavējoties aizpildīs trešo valstu tirgus dalībnieki, jo zvejas produktu tirgū pastāv pastāvīgas piegādes nepieciešamība.

3.8 Paziņojumā atspoguļota vispārējā pieeja attiecībā uz jauno pārvaldības sistēmu: samazināt nozveju, lai zivis varētu augt, sasniedzot augstāku vērtību nozvejas brīdī, un ir jāsamazina jūrā zvejoto zivju daudzums.

3.9 Tomēr paziņojumā atzīts tas, ka zivju krājumus ir grūti izmērīt, un, lai gan zvejas izraisītā zivju bojāeja ir galvenais faktors, kas ietekmē zivju krājumu stāvokli, citi faktori, kā, piemēram, vides izmaiņas un jaunzivju pieplūdums, arī var ietekmēt situāciju.

3.10 Tādēļ paziņojumā piedāvāta ilgtermiņa stratēģija zivju krājumu atjaunošanai, lai rastu līdzsvaru starp zveju un zivju krājumu ražību, norādot, ka to var panākt pakāpeniski, samazinot zvejas kuģu skaitu vai to zvejas intensitāti.

3.11 Lai piemērotu šo stratēģiju, dodot zvejniekiem iespēju iegūt maksimālo ilgtspējīgo daudzumu, ir svarīgi noteikt katram krājumam atbilstošāko zvejas normu un ikgadējo zivju bojāejas apjomu tonnās, pamatojoties uz labākajiem pieejamajiem zinātniskajiem ieteikumiem. Nosakot pārvaldības sistēmu, jāizlemj arī par ikgadējo pielāgojuma likmi, lai sasniegtu šo mērķi. Šie lēmumi būtu īstenojami, izmantojot ilgtermiņa plānus, kā paredzēts kopējā zivsaimniecības politikā.

3.12 Šobrīd Kopienas zivsaimniecības pārvaldība tiek īstenoata atbilstoši drošības un piesardzības apsvērumiem attiecībā uz zivju krājumiem. Kopējā pieļaujamā nozveja (TAC) un nozvejas kvotas tiek noteiktas katru gadu, pamatojoties uz salīdzināmiem zinātniskiem pārskatiem un zivju krājumiem, kas ir vissliktākajā situācijā, īstenojot kopējā zivsaimniecības politikā paredzētos zivju krājumu "atveseļošanās" plānus, lai tie varētu atgūt bioloģiski stabilu līmeni.

3.13 EESK uzskata, ka pārvaldības sistēmas maiņa ir nozīmīga, jo tas nozīmē, ka uzmanība ekoloģijas jautājumam tiks pievērsta plašākā mērogā, nekā paredzēts pašreizējā pārvaldības sistēmā. Šis pārmaiņas savukārt nozīmē to, ka katrā ikgadējā pielāgojumā ievērojami samazināsies zivju bojāeja, neapšaubāmi radot nepieciešamību samazināt zvejas flotes un zvejas intensitāti, un līdz ar to arī radot ievērojamus zaudējumus Kopienas zvejniecības uzņēmumiem. EESK pauž bažas par to, ka Eiropas zivsaimniecības fonda (FEP) rīcībā nav pietiekamu līdzekļu, lai risinātu minēto problēmu. Tomēr, ja paredzētie mērķi tiek sasniegti, situācija varētu būt īpaši labvēlīga tiem zvejas uzņēmumiem, kas turpinās darboties.

3.14 Saskaņā ar šo pieeju EESK vēlas norādīt Komisijai, ka ir ievērojamas neskaidrības par maksimāli iespējamā ilgtspējīgā daudzuma novērtējumu attiecībā uz dažādu zivju krājumiem. Ņemot vērā šīs neskaidrības, Komiteja iesaka Komisijai nodrošināt to, lai gadskārtējie pielāgojumi, kas noteikti ilgtermiņa plānos, būtu saprātīgi.

3.15 Uzdevums tādēļ ir atrast veidus, kā palīdzēt zvejnieku kopienām un uzņēmumiem veiksmīgi pārvarēt pielāgošanās posmu. EESK uzskata, ka tam būs nepieciešami plašāki un daudzveidīgāki atbalsta pasākumi nekā Komisija līdz šim izvirzījusi. Šādi pasākumi ir pilnībā pamatoti kā līdzeklis, lai savlaicīgi nodrošinātu zvejas darbības ilgtspējīgāku modeli nākotnē.

3.16 Jebkurā gadījumā Komiteja uzskata, ka, atbilstoši paziņojumā minētajam par lēmumu pieņemšanu attiecībā uz ilgtermiņa plāniem un to īstenošanas tempu, kā arī saistībā ar to īstenošanas radītajām sekām ir jāiesaista visas ieinteresētās puses, regulāri konsultējoties ar reģionālajām konsultatīvajām padomēm (CCR). EESK arī uzskata, ka šajās apspriedēs jāiekļauj ES Zivsaimniecības un akvakultūras padomdevēja komiteja (CCPA) un Zivsaimniecības nozares sociālā dialoga komiteja (CDS).

4. Īpašas piezīmes.

4.1 Lai ieviestu zvejas pārvaldības sistēmu, pamatojoties uz maksimāli iespējamo ilgtspējīgo daudzumu, nepieciešama citu jautājumu, kas ietekmē šo pārvaldības veidu, rūpīga analīze, kā to dara Komisija:

- ekoloģiskās pārmaiņas [vides iedarbība] un ietekme uz jūras ekosistēmu izmaiņām,
- pārvaldības sistēmas piemērošana jauktajai zvejai,
- ilgtermiņa plānu pārvaldība.

4.2 Ekoloģiskās pārmaiņas [vides iedarbība] un to ietekme uz jūras ekosistēmu izmaiņām.

4.2.1 Paziņojumā atzīts, ka ir lielas neskaidrības par to, kā attīstīsies jūras ekosistēmas saistībā ar klimata pārmaiņām un laika apstākļiem, un ka šie, kā arī citi vides faktori var ietekmēt zivju krājumus.

4.2.2 Lai gan Komisija nevar novērtēt visu vides pārmaiņu ietekmi, tā uzskata, ka zvejas darbība daudzos gadījumos ir visietekmīgākais faktors, un mazāka nozvejas norma veicinātu to, ka zivju krājumi tik asi nereaģētu uz ekoloģiskajām pārmaiņām.

4.2.3 Tādēļ paziņojumā izteikts priekšlikums vienmērīgi un stabili samazināt zvejas intensitāti, lai nodrošinātu zvejas izraisītās zivju bojāejas samazināšanos un krājumu atjaunošanos; tad būs iegūtas plašākas zināšanas par ekosistēmām un to produktivitātes potenciālu, ļaujot pielāgot ilgtermiņa pārvaldības uzdevumus.

4.2.4 EESK piekrīt minētajam principam ar nosacījumu, ka zvejas izraisītā atsevišķu zivju sugu bojāeja pakāpeniski un stabili samazinās. Komisija atzīst to, ka zivju biomasas pārvaldība ar mērķi palielināt tās apjomu īstermiņā varētu radīt nepieņemamu nestabilitāti nozarē.

4.2.5 Tomēr Komiteja uzskata, ka šie "citi ekoloģiskie faktori", kas paziņojumā pat nav minēti, kā, piemēram, plēsīgie

dzīvnieki, piesārņojums, naftas vai gāzes krājumu izpēte un izmantošana, akvakultūras dzīvnieku audzētavas, kurās izmanto vēja enerģiju, jūras smilšu un sāls ieguve, utt. arī ietekmē jūras ekosistēmu attīstību.

4.2.6 EESK aicina Komisiju un ES dalībvalstis mudināt ekonomiski ieinteresētās puses, kuru darbība arī ietekmē zivju apjomu un pārmaiņas jūras vidē, pieņemt tādus pašus ierobežojumus, kādi tiek prasīti zivsaimniecības nozarē.

4.3 Pārvaldības sistēmas piemērošana jauktajai zvejai.

4.3.1 Zivsaimniecības pārvaldības sistēmu, pamatojoties uz maksimāli iespējamo ilgtspējīgo daudzumu, ir sarežģīti piemērot attiecībā uz jaukto zveju.

4.3.2 Lai gan paziņojumā atzīts, ka tas ir sarežģīti, nav detalizēti apskatīta jauktās zvejas pārvaldības sistēma. EESK uzskata, ka attiecībā uz šo zvejas veidu jāpastiprina sakari starp Komisiju, CCR un Zivsaimniecības nozares sociālā dialoga komiteju (CCPA).

4.3.3 Paziņojumā minēts, ka ir svarīgi saglabāt jūras ekosistēmu līdzsvaru, un Komiteja tam pilnībā piekrīt, ņemot vērā to, ka vienas zivju sugas samazināšana par labu citai nozīmētu ļoti riskantu pieeju.

4.3.4 Sistēmas sarežģītība ir tajā apstākļi, ka, atbilstoši paziņojumā noteiktajam, visu sugu zivju zveja būtu jāveic pielāgotā apjomā (objektīvā līmenī), lai ilgtermiņā iegūtu maksimāli iespējamu ilgtspējīgu daudzumu. Tas nozīmē, ka, atbilstoši ilgtermiņa plānos noteiktajam maksimāli ilgtspējīgā daudzuma apjomam vairāku sugu zivīm ekosistēmā, kas ietekmē jaukto zveju, maksimālais nozvejas apjoms nodrošinās to, ka ilgtermiņā tas būs mazāks nekā zvejas apjoms, lai sasniegtu maksimālo ilgtspējīgo daudzumu.

4.3.5 Bez tam paziņojumā norādīts: lai izvairītos no nejaušas pārzvejas, atsevišķos ilgtermiņa plānos būtu nepieciešams iekļaut papildpasākums, kā, piemēram, zvejas rīku izmaiņas un lieguma zonas un laiki.

4.3.6 EESK uzskata, ka, lai gan pārvaldības sistēmas pieeja atbilst kopējās zivsaimniecības politikas plašākam mērķim, Komisijai būtu detalizēti jānovērtē dažādie līmeņi, lai sasniegtu maksimāli pieejamo ilgtspējīgo daudzumu, un jākonsultējas ar jauktajā zvejā iesaistītajām pusēm par ilgtermiņa plānos paredzētajiem ekonomiskajiem un sociālajiem ierobežojumiem.

4.4 Ilgtermiņa plānu pārvaldība.

4.4.1 Ilgtermiņa plāni.

4.4.1.1 Paziņojumā paredzēts, ka tos izstrādās Komisija, konsultējoties ar attiecīgajām nozarēm un pamatojoties uz objektīviem zinātniskajiem atzinumiem, kā arī pilnībā ņemot vērā ierosināto pasākumu ekonomiskos, sociālos un vides ierobežojumus.

4.4.1.2 Būs jānosaka paredzētā nozvejas norma un veids, kā to sasniegt, pakāpeniski samazinot jebkādu negatīvu ietekmi, kāda zivsaimniecībai ir uz ekosistēmu, tajā skaitā iekļaujot tehniskos pasākumus ar mērķi nodrošināt visu zivju nozveju saskaņā ar mērķapjomiem un iespēju, ka dažus krājumus zvejo mazāk nekā maksimālā iespējamā ilgtspējīgā daudzumā, lai iegūtu citu sugu produktivitātes pieaugumu.

4.4.1.3 Gadījumā, ja nebūs pietiekama zinātniskā pamatuma, kas ļauj novērtēt nepieciešamos pasākumus, lai sasniegtu maksimālo ilgtspējīgo daudzumu, ilgtermiņa plānos tiks izmantota piesardzīga pieeja.

4.4.1.4 Visbeidzot, plāni un tajos minētie mērķi periodiski tiks pārskatīti.

4.4.1.5 EESK uzskata, ka šī jaunā zvejniecības pārvaldības politiskā orientācija, kam varētu būt neskaitāmas priekšrocības, ja tiek sasniegti maksimāli pieejamā ilgtspējīgā daudzuma mērķi attiecībā uz visu zivju krājumiem, varētu radikāli ietekmēt zivsaimniecības nozari, jo zvejas apjoma samazināšanās liktu samazināt zvejas flotes, tiktu zaudētas darba vietas, īstermiņā radot ostu ekonomikas nestabilitāti.

4.4.1.6 Tādēļ Komiteja aicina Komisiju nodrošināt to, lai paredzētās konsultācijas ar zivsaimniecības nozari ir pietiekami elastīgas attiecībā uz ilgtermiņa plānu īstenošanas tempu, dodot zvejniekiem iespēju pakāpeniski pielāgoties jaunajai pārvaldības sistēmai.

4.4.1.7 Attiecībā uz jaukto zveju Komiteja uzskata, ka šīm konsultācijām jābūt viselastīgākajām, jo ir zivju krājumi, ko var izmantot pilnībā, ja tie ir labā stāvoklī.

4.4.2 Pielāgojumu pārvaldība.

4.4.2.1 Kad ilgtermiņa plāni izstrādāti un apstiprināti, nosakot atbilstošus mērķus attiecībā uz zivju krājumiem, dalībvalstīm būs jālemj par šo mērķu sasniegšanas tempu un to, kā pārvaldīt šo pāreju.

4.4.2.2 Paziņojumā apskatītas divas galvenās pieejas, lai pārvaldītu šo pāreju:

— samazināt zvejas jaudu līdz tādām apjomam, kas vajadzīgs, lai iegūtu maksimāli iespējamo ilgtspējīgo daudzumu. Ļoti vispārīgā mērogā šīs pieejas īstenošanai būs nepieciešama

lielāka ekonomiskā efektivitāte, izmantojot atlikušos zvejas kuģus, jo gan kuģu, gan darba vietu skaits tiktu samazināts;

— flotes apjoms tiek saglabāts, samazinot zvejas efektivitāti, zvejas tīklu izmēru vai ierobežojot zvejas dienu skaitu. Atbilstoši šai pieejai tiktu saglabāts pašreizējais nodarbinātības līmenis uz ekonomiskās neefektivitātes rēķina.

4.4.2.3 Katrai dalībvalstij būs jāpieņem lēmums par pieejas vai ekonomiskās stratēģijas izvēli, savukārt Kopiena šajā sakarā sniegs pārvaldības modeli, ļaujot pakāpeniski pārtraukt pārzveju, izmantojot Eiropas zivsaimniecības fonda finansēšanas instrumentu.

4.4.2.4 Paziņojumā skaidri norādīts, ka Komisija dotu priekšroku pirmajai pieejai, kas pamatojas uz valstu zvejas flotu jaudas samazināšanu, jo to būtu iespējams vienkāršāk pārraudzīt, un pieredze rāda, ka zvejas jaudu samazināšana rada mazāk sociālo svārstību un problēmu nekā citi risinājumi.

4.4.2.5 EESK atzīst, ka zvejas jaudas samazināšana ir efektīvāka sistēma vai pieeja pakāpeniskai pārzvejas samazināšanai. Neraugoties uz to, Komiteja uzskata, ka katra dalībvalsts izvēlies sev pievilcīgāko pieeju, izanalizējot ekonomisko un sociālo ietekmi un neaizmirstot, ka abas iespējas var izmantot vienlaicīgi, lai sasniegtu maksimāli iespējamo ilgtspējīgo daudzumu.

4.4.2.6 EESK piekrīt priekšlikumam par ekonomisko un sociālo pārmaiņu ietekmes reģionālo, nevis Eiropas mēroga analīzi, jo katrā dalībvalstī ir ļoti atšķirīgas flotu īpatnības.

4.4.2.7 Tādēļ ilgtermiņa plānos jāiekļauj pielāgojumi kopējai pieļaujamajai nozvejai, kopīgi nozvejotas zivju krājumu grupas, un tādi elementi kā robežas, līdz kurām no viena gada uz nākamo gadu var mainīt zvejas iespējas, nodrošinot stabilitu un pakāpenisku pāreju.

4.4.2.8 Visbeidzot, paziņojumā izteikts viedoklis, ka būs nepieciešamas ilgs laiks, lai izstrādātu pilnīgu ilgtermiņa plānu kopumu, kas ļautu sasniegt mērķi attiecībā uz maksimāli iespējamo ilgtspējīgo daudzumu. Tādēļ Kopienai būtu jāpieņem lēmumi par pārvaldību, kas būtu spēkā no 2007. gada un nodrošinātu to, ka netiek pārsniegta nozvejas norma nevienam zivju krājumam, kuram jau bijusi pārzveja. EESK uzskata, ka lēmumi, ko Eiropas Komisija plāno pieņemt 2007. gadā, vispirms jāapspriež ar reģionālajām konsultatīvajām padomēm, ar ES zivsaimniecības un akvakultūras padomdevēju komiteju un Zivsaimniecības nozares sociālā dialoga komiteju.

Briselē, 2007. gada 25. aprīlī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Dimitris DIMITRIADIS

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko aizliedz laist tirgū un ievest Kopienā vai izvest no tās kaķu un suņu kažokādas un izstrādājumus ar šādām kažokādām"

COM(2006) 684 galīgā redakcija — 2006/0236 (COD)

(2007/C 168/08)

Saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 95. un 133. pantu Padome 2006. gada 4. decembrī nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu:

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Lauksaimniecības, lauku attīstības un vides specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2007. gada 21. martā (ziņotājs: RETUREAU kgs).

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 435. plenārajā sesijā, kas notika 2007. gada 25. un 26. aprīlī (25. aprīļa sēdē), ar 128 balsīm par, 1 balsīm pret un 5 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi un ieteikumi.

1.1 Komiteja piekrīt juridiskajam pamatojumam (Kopienas dibināšanas līguma 95. pants) un izvēlētajam juridiskajam instrumentam (regula).

1.2 Eiropas Kopienas dibināšanas līgumā Eiropas Komisijai nav paredzētas pilnvaras, kas tai ļautu veikt pasākumus, lai novērstu cietsirdīgu izturēšanos pret dzīvniekiem, turklāt ārpus ES teritorijas, un problēmu risināšanā Komisija var izmantot tikai tai piešķirtās pilnvaras tirdzniecības un kažokādu iekšējā tirgus jomā, un arī saistībā ar nepieciešamību saskaņot atšķirīgos valstu tiesību aktus.

1.3 Komiteja atbalsta Komisijas viedokli, ka vienīgi pilnīga aizlieguma ieviešana varētu atturēt apģērbu un rotallietu importētājus ES teritorijā ievest kaķu un suņu kažokādas un to izstrādājumus, kas tādējādi kavētu aizliegto kažokādu nelegālu liela apjoma tirdzniecību.

1.4 Komiteja vēlas, lai "kažokādu" jēdziens tiktu precizēts no juridiskā viedokļa, precīzi formulējot pašas kažokādas un tās atsevišķo sastāvdaļu (spalvu, ādu) definīciju, lai aizliegums būtu attiecināms uz kaķu un suņu kažokādu jebkuru iespējamo izmantošanu.

1.5 Komiteja norāda uz efektīvu kontroles metožu nepieciešamību un uzsver, ka vispiemērotāko kontroles nosacījumu izstrādes nolūkā jāpiemēro komitoloģijas procedūra.

2. Pamatojums.

2.1 Ar regulas priekšlikumu, pamatojoties uz Kopienas dibināšanas līguma 95. pantu (iekšējais tirgus), Komisija ierosina Eiropas Savienībā aizliegt kaķu un suņu kažokādu ražošanu, ieviešanu, izvešanu un pārdošanu.

2.2 Ierosinātā regula atbilst pilsoniskās sabiedrības un Eiropas Parlamenta prasībām un ir uzskatāma par vienu no Vācijas prezidentūras prioritātēm.

2.3 Īpaši Āzijā vērojama nežēlīga izturēšanās pret kaķiem un suņiem un to cietsirdīga nogalināšana kažokādu ieguvei, lai tās

izmantotu apģērbu, piederumu vai rotallietu ražošanā. Ir pierādījumi, ka šādas kažokādas ir pieejamas Eiropas iekšējā tirgū.

2.4 Minētās kažokādas pārsvarā ir ķīmiski apstrādātas un krāsotas, kā arī pārdotas ar neatbilstošām etiķetēm, slēpjot to patieso izcelsmi; šādas apstrādes dēļ zinātniski ir ļoti grūti noteikt patieso dzīvnieku izcelsmi gan pēc kažokādu izskata, struktūras un DNS analizēm, jo minētā DNS ir iznīcināta apstrādes procesā; tikai ar masas spektrometrijas salīdzinošo papēmienu varētu visprecīzāk noteikt attiecīgā dzīvnieka konkrēto izcelsmi. Īpaši sarežģīta varētu būt muiņas kontrole, tādēļ projekta 4. pantā paredzētas atkāpes.

2.4.1 Ceturtajā pantā ir paredzēts, ka ir pieļaujams, ja personas rīcībā ir personiskie apģērbi un priekšmeti, kuru sastāvā ir aizliegtās kažokādas. Komiteja uzskata, ka personiskajai lietošanai paredzētās un personas rīcībā ļoti nelielos daudzumos esošās minētās lietas ir nepārprotami jāizslēdz no regulas piemērošanas jomas, lai izvairītos no jebkāda nevajadzīga birokrātiskā sloga.

2.4.2 Komitoloģijas procedūru, iespējams, varētu piemērot arī attiecībā uz tādu kažokādu iespējamo izmantošanu, kas nav iegūtas no tieši kažokādu ieguvei audzētiem dzīvniekiem, kā norādīts to marķējumā.

2.5 Raugoties no proporcionalitātes principa, pilnīga aizlieguma ieviešana attiecībā uz kažokādu ieguvei, ieviešanu un tirdzniecību ir vienīgais iespējamais pasākums, ņemot vērā, ka ievēdumi ir nelegāli vai nedeklarēti un pircēji tiek krāpti ar pievienotām maldinošām etiķetēm pie apģērbiem un izstrādājumiem, kuros varētu būt suņu vai kaķu kažokādas.

2.6 Vairākas dalībvalstis un dažas trešās valstis jau ir pieņēmušas tiesību aktus, ieviešot aizliegumus, kas atšķiras pēc to satura un mērķa. Kopienas rīcība ir pamatota ar nepieciešamību saskaņot iekšējo tirgu.

2.7 Aizliegto kažokādu atklāšanai un atklāšanas metodēm ir izveidota informācijas un kontroles sistēma. Izmantojot komitoloģijas procedūru, būs iespējams izveidot sarakstu ar visu nepieciešamo minētās kontroles veikšanai.

2.8 Dalībvalstīm ir jāparedz preventīvs un proporcionāls sods.

3. Vispārīgas piezīmes.

3.1 Komiteja piekrīt juridiskajam pamatam un regulas formai; faktiski dzīvnieku labturības nosacījumus, kas piemērojami lauksaimniecības dzīvniekiem, nevar attiecināt uz suņiem un kaķiem.

3.2 Sociālā realitāte ir tāda, ka šie dzīvnieki Eiropā ir kļuvuši par mājdzīvniekiem un netiek audzēti gaļas vai kažokādu ieguvei un darbu veikšanai, izņemot atsevišķas suņu šķirnes, kuru izmantošana personu ar invaliditāti pavadīšanai, pazudušu, gruvešu vai sniega apraktu personu meklēšanai vai citu derīgu darbu veikšanai cilvēku labā padara šos dzīvniekus cilvēkam vēltuvākus.

3.3 Eiropas Kopienas dibināšanas līgumā Eiropas Komisijai nav paredzētas pilnvaras, kas tai ļautu veikt pasākumus, lai novērstu cietsirdīgu izturēšanos pret dzīvniekiem, turklāt ārpus ES teritorijas, tādēļ problēmu risināšanā Komisija var izmantot tikai tai piešķirtās pilnvaras tirdzniecības un kažokādu iekšējā tirgus saskaņošanas jomā un novērst kažokādu tirdzniecības šķēršļus saistībā ar nepieciešamību saskaņot atšķirīgos dalībvalstu tiesību aktus, lai izvairītos no tirgus sadrumstalotības.

3.4 Ņemot vērā nozīmīgas tehniskās grūtības kaķu un suņu apstrādāto kažokādu atpazīšanā, priekšlikums, kas aprobežojas

ar obligātu marķēšanas prasību, praksē var izrādīties neefektīvs. Komiteja atbalsta Komisijas viedokli, ka vienīgi pilnīga aizlieguma piemērošana varētu atturēt apģērbu vai rotallietu importētājus lielā apjomā ievest ES teritorijā kaķu un suņu kažokādas un to izstrādājumus, tādējādi kavējot aizliegto kažokādu plašu nelegālu tirdzniecību.

3.5 Pēc pieņemšanas regula jāiesniedz PTO beztarifu barjeru (BTB) jautājuma sakarā. Tā atbilst starptautiskajiem tirdzniecības noteikumiem.

4. Īpašas piezīmes.

4.1 Komiteja vēlas, lai "kažokādu" jēdziens tiktu precizēts no juridiskā viedokļa, precīzi formulējot pašas kažokādas un tās atsevišķo sastāvdaļu (spalvu, ādu) definīciju, lai aizliegums būtu attiecināms uz kaķu un suņu kažokādu jebkuru iespējamo izmantošanu.

4.2 Komiteja uzskata, ka ir jāprecizē: šķērsojot Kopienas iekšējās robežas vai ierodoties Kopienā no trešām valstīm, jāizvairās piemērot muitas kontroli fiziskām personām attiecībā uz personiskajām lietām, kuras viņu rīcībā var būt ļoti nelielā daudzumā; tāpat arī apģērbu tirdzniecība, pārdošana vai dāvinājums labdarības organizācijai vairs nav jāpielīdzina komercdarbībai, kas ietilpst izskatāmās regulas piemērošanas jomā.

Briselē, 2007. gada 25. aprīlī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Dimitris DIMITRIADIS

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par metāliska dzīvsudraba eksporta aizliegumu un drošu glabāšanu"

COM (2006) 636 galīgā redakcija — 2006/0206 (COD)

(2007/C 168/09)

Padome saskaņā ar Eiropas Kopienas Dibināšanas līguma 133. pantu un 175. panta 1. punktu 2006. gada 15. novembrī nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Lauksaimniecības, lauku attīstības un vides specializētā nodaļa atzinumu pieņēma 2007. gada 21. martā. Ziņotājs — *Osborn* kgs.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 435. plenārajā sesijā, kas notika 2007. gada 25. un 26. aprīlī (25. aprīļa sēdē), ar 126 balsīm par un 4 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1 Komiteja atbalsta Eiropas Savienības aktīvo rīcību starptautiskajā mērogā, cenšoties ierobežot dzīvsudraba ražošanu un izmantošanu visā pasaulē, kā arī nodrošināt drošas glabāšanas un noglabāšanas metodes. Tāpēc ir svarīgi, ka Eiropa rāda labu paraugu, risinot dzīvsudraba problēmu Eiropas Savienībā, un ka tiek atbalstīta kontroles pasākumu pilnveidošana visā pasaulē.

1.2 Tāpēc Komiteja atbalsta pašreiz ierosinātajā regulā formulētā Komisijas īpašā priekšlikuma galveno mērķi — aizliegt dzīvsudraba eksportu no Eiropas un noteikt prasību par dzīvsudraba pārpalikumu drošu glabāšanu Eiropas teritorijā. EESK uzskata, ka pašreizējā situācijā, kad Eiropā pakāpeniski tiek samazināta hlora-sārnu ražošana uz dzīvsudraba bāzes, īpaši nozīmīgs un savlaicīgs ir metāliska dzīvsudraba eksporta aizliegums Eiropā, kā arī prasība nodrošināt tā drošu glabāšanu, līdz tas tiek noglabāts.

1.3 Raugoties nākotnē, Komiteja mudina Komisiju pēc iespējas ātrāk īstenot arī citus tās dzīvsudraba stratēģijas elementus un izstrādāt pasākumus, lai Eiropā vēl vairāk samazinātu dzīvsudraba izmantošanu procesos un ražojumos, kā arī nodrošinātu atkritumu plūsmās sastopamā dzīvsudraba drošu apglabāšanu.

1.4 Komiteja uzskata, ka likumā noteiktajam aizliegumam jāstājas spēkā cik vien ātri iespējams un līdz tam brīdim Komisija, kā arī iesaistītie uzņēmumi jāmudina darīt visu, kas to spēkos, lai pēc iespējas samazinātu dzīvsudraba eksportu.

1.5 Komiteja atbalsta minētajā Komisijas regulā ierosinātos glabāšanas noteikumus, jo tie ir labākie, kādus pašreizējā situācijā var pieņemt. Kompetentajām iestādēm jānovērtē visu ierosināto glabātavu drošība un pēc to darbības uzsākšanas jānodrošina regulāra uzraudzība. Komiteja aicina Komisiju pieprasīt no dalībvalstīm progresa ziņojumus par minētā jautājuma risināšanu, un ierosināt papildu pasākumus, ja izrādītos, ka glabāšanas noteikumi nav pietiekami iedarbīgi.

2. Vispārīga informācija par atzinumu.

2.1 Dzīvsudrabs ir dabīgs zemes sastāva elements, tā koncentrācija Zemes garozā ir aptuveni 0,05 mg/kg, taču šī vērtība var būtiski svārstīties dažādās vietās. Ļoti neliela dzīvsudraba koncentrācija ir vērojama visā biosfērā. Tā klātbūtne fosilajā kurināmajā, piemēram, oglēs, naftā un gāzē var būt izskaidrojama ar to, ka dzīvsudrabu absorbē arī augi.

2.2 Dzīvsudraba līmenis vidē ir ievērojami palielinājies kopš rūpniecības laikmeta sākuma. Fosilo kurināmo sadegšanas procesā izdalās ievērojams dzīvsudraba daudzums. Turklāt dzīvsudrabu iegūst arī no minerālvielām (galvenokārt no cinobra) un plaši izmanto rūpniecībā. Vidē nonāk arī dzīvsudrabs, kas izdalās rūpnieciskajos procesos un no ražošanas atkritumiem. Cilvēka līdzšinējās darbības rezultātā dzīvsudrabs ir uzkrājies atkritumu poligonos, ieguves rūpniecības atkritumos, piesārņotās rūpnieciskās teritorijās, augsnē un nogulumiežos. Pat reģionos, kur nav būtisku dzīvsudraba emisiju, piemēram, Arktikā, vērojama dzīvsudraba ietekme, kas izskaidrojama ar minēto emisiju starpkontinentālo un globālo izplatīšanos.

2.3 Pēc dzīvsudraba emisijas tas ilgstoši saglabājas vidē, dažādās formās cirkulējot gaisā, ūdenī, nogulumiežos un dzīvos organismos. Dzīvsudraba forma var mainīties (galvenokārt mikrobiālā metabolisma rezultātā), tam kļūstot par metildzīvsudrabu, kurš spēj uzkrāties organismos (**bioakumulēties**) un koncentrēties barības ķēdēs (**bioloģiski vairoties**), īpaši ūdeņos sastopamajās barības ķēdēs (zivīs un jūras zidītājos). Tādēļ metildzīvsudrabs ir tā dzīvsudraba forma, kas izraisa vislielākās problēmas. Gandrīz viss zivīs konstatētais dzīvsudrabs ir metildzīvsudrabs.

2.4 Visā pasaulē dzīvsudrabs šodien ir sastopams vidē un pārtikā (īpaši zivīs) tādā koncentrācijā, kas nelabvēlīgi ietekmē cilvēkus un savvaļas dzīvniekus. Dažos pasaules (tajā skaitā arī Eiropas) reģionos ievērojams skaits cilvēku ir pakļauts dzīvsudraba ietekmei, kas būtiski pārsniedz līmeni, kas tiek uzskatīts par nekaitīgu. Pasaulē valda vienprātība par to, ka dzīvsudraba nonākšana apkārtējā vidē ir jāsamazina un pakāpeniski jānovērš, cik vien ātri un kur vien tas iespējams.

2.5 Neraugoties uz kopējā dzīvsudraba patēriņa (pieprasījums pasaulē ir divas reizes mazāks nekā 1980. gadā) un cenu samazināšanos, vairākās valstīs joprojām notiek dzīvsudraba ieguve. Eiropā dzīvsudraba primārā ražošana pašreiz ir pārtraukta, taču dzīvsudrabs kā blakusprodukts joprojām tiek izdalīts citos ieguves procesos.

2.6 Liels dzīvsudraba daudzums nonāk pasaules tirgū arī tādēļ, ka Eiropā tiek pārveidotas vai slēgtas hlora-sārnu ražotnes, kurās tika izmantots dzīvsudrabs. Raksturīgi, ka šis nevajadzīgais dzīvsudrabs par zemu cenu tiek pārdots Spānijas uzņēmumam *Miñas de Almadén*, kas to eksportē uz visām pasaules valstīm.

2.7 Neraugoties uz visiem pūliņiem, nedz *Euro Chlor*, nedz *Almadén* nespēj nodrošināt, ka dzīvsudrabs, kas saskaņā ar minēto nolīgumu tiek eksportēts no ES, neveicinās piesārņojuma palielināšanos pasaulē, jo tiklīdz dzīvsudrabs atstāj *Almadén* teritoriju, to vairs nav iespējams kontrolēt. Tas varētu veicināt plašāku dzīvsudraba izmantošanu neregulētos procesos un ražojumos citās valstīs, kā arī dzīvsudrabu saturošu atkritumu vai emisiju daudzuma palielināšanos. Tāpēc būtu jāpanāk, ka šie ievērojami dzīvsudraba pārpalikumi, kas radušies pēc hlora-sārnu ražošanas uz dzīvsudraba bāzes pārtraukšanas, nenonāk pasaules tirgū.

3. Komisijas priekšlikuma kopsavilkums.

3.1 Komisija 2005. gada 28. janvārī pieņēma paziņojumu Padomei un Eiropas Parlamentam par Kopienas stratēģiju attiecībā uz dzīvsudrabu (COM (2005) 20 galīgā redakcija). Stratēģijā bija ierosināti divdesmit pasākumi, pievēršot uzmanību visiem dzīvsudraba aprites cikla aspektiem. Divi stratēģijā ierosinātie pasākumi ir saistīti ar dzīvsudraba eksportu un glabāšanu.

3.2 Minēto pasākumu īstenošana tagad paredzēta Komisijas priekšlikumā regulai par metāliska dzīvsudraba eksporta aizliegumu un drošu glabāšanu. Priekšlikums izstrādāts, lai aizliegtu metāliska dzīvsudraba eksportu no Kopienas, kā arī nodrošinātu to, ka šis dzīvsudrabs atkārtoti nenonāk tirgū un tiek drošā veidā uzglabāts saskaņā ar Kopienas stratēģijā attiecībā uz dzīvsudrabu noteikto 5. un 9. darbību. Galvenais mērķis ir turpmāk ierobežot vidē jau nonākušā dzīvsudraba daudzuma palielināšanos.

3.3 Priekšlikumā regulai paredzēts noteikt dzīvsudraba eksporta aizliegumu no ES, sākot ar 2011. gada 1. jūliju. Sākot ar šo pašu datumu, drošā veidā būtu jāuzglabā tas dzīvsudrabs, ko vairs neizmanto hlora-sārnu rūpniecībā, kā arī dabas gāzes attīrīšanas un krāsaino metālu ražošanas procesā iegūtais dzīvsudrabs.

3.4 Komisija rīkoja plašu minētā priekšlikuma apspriešanu, un *MAYASA* (Spānijas valsts uzņēmums), Spānijas valdība un Eiropas hlora-sārnu ražotāji — visciešāk iesaistītās puses — ir piekritušas eksporta aizliegumam, sākot ar ierosināto datumu. Komisija ir ņēmusi vērā faktu, ka *CEFIC* (Eiropas Ķīmijas rūpniecības padome) ir brīvprātīgi uzņēmusies saistības nodrošināt hlora-sārnu rūpniecības izmantotā dzīvsudraba drošu glabāšanu, sākot ar 2011. gada 1. jūliju.

4. Vispārējās piezīmes.

4.1 Komiteja stingri atbalsta izvirzīto mērķi, kas paredz, ka Eiropai jāklūst par vadošo spēku, īstenojot pasaules mēroga pasākumus, lai samazinātu dzīvsudraba emisijas vidē, samazinot dzīvsudraba ražošanu un patēriņu, kā arī veicinot dzīvsudraba aizvietošanu ar drošākiem materiāliem, procesiem un ražojumiem. Komiteja uzskata, ka *REACH* regula sekmēs minētā mērķa īstenošanu.

4.2 Komiteja ar gandarījumu atzīmē, ka Eiropas Savienībā ir pārtraukta dzīvsudraba ieguve no dzīvsudrabu saturošas rūdas. Komiteja uzskata, ka Komisijai arī turpmāk jāvelta uzmanība minētajam jautājumam un jābūt gatavai noteikt aizliegumu, ja Eiropā kādreiz tiktu atsākta šāda veida dzīvsudraba ieguve komerciālos nolūkos. EESK iesaka Komisijai apsvērt arī citus pasākumus, lai pārtrauktu dzīvsudraba kā citu derīgo izrakteņu ieguves blakusprodukta ražošanu, kā arī nodrošinātu dzīvsudraba pārpalikumu drošu glabāšanu un noglabāšanu.

4.3 Raugoties uz situāciju ārpus ES robežām, Komiteja atbalsta Eiropas Savienības aktīvo rīcību starptautiskajā mērogā, cenšoties ierobežot dzīvsudraba ražošanu un izmantošanu visā pasaulē, kā arī nodrošināt drošas glabāšanas un noglabāšanas metodes. Tāpēc ir svarīgi, ka Eiropa rāda labu paraugu, risinot dzīvsudraba problēmu Eiropas Savienībā, un tiek atbalstīta kontroles pasākumu pilnveidošanu visā pasaulē.

4.4 Šajā ziņā nozīmīgs solis ir metāliska dzīvsudraba eksporta aizliegums Eiropā un prasība nodrošināt tā drošu glabāšanu, līdz tas tiek noglabāts. Tas ir īpaši nozīmīgs un savlaicīgs pasākums situācijā, kad pasaules tirgū varētu nonākt daudz nevajadzīga dzīvsudraba, jo Eiropā pakāpeniski tiek samazināta hlora-sārnu ražošana uz dzīvsudraba bāzes. Tāpēc Komiteja atbalsta pašreiz ierosinātajā regulā formulētā Komisijas īpašā priekšlikuma galveno mērķi — aizliegt dzīvsudraba eksportu no Eiropas un noteikt prasību par nevajadzīgā dzīvsudraba drošu glabāšanu Eiropas teritorijā.

4.5 Tas tomēr nenozīmē, ka visas ar dzīvsudrabu saistītās problēmas ir jau atrisinātas. Komiteja pauž cerību, ka Komisija turpinās darbu un izstrādās pasākumus, lai Eiropā vēl vairāk samazinātu dzīvsudraba izmantošanu procesos un ražojumos, kā arī nodrošinātu atkritumu plūsmās sastopamā dzīvsudraba drošu noglabāšanu. EESK lūdz Komisiju arī apsvērt, kas vēl būtu darāms, lai visā pasaulē veicinātu dzīvsudraba pārvaldības pilnveidošanu, kas ietver arī vienošanos par atbilstošiem sadarbības pasākumiem, lai atbalstītu dzīvsudraba aizstāšanas tehnoloģiju, kā arī dzīvsudraba savākšanas un glabāšanas risinājumu nodrošināšanu, un, iespējams, starptautisku nolīgumu par dzīvsudraba pārvaldību un kontroli.

5. Īpašas piezīmes.

5.1 Komiteja norāda, ka pašreizējais priekšlikums attiecas tikai uz metāliska dzīvsudraba eksportu (1. pants). EESK uzskata, ka saskaņā ar 5. pantu steidzami jāapsver iespēja attiecināt aizliegumu arī uz dzīvsudraba savienojumiem un produktiem, kas satur dzīvsudrabu. Būtu vēlams noteikt minētā aizlieguma pārskatīšanas grafiku. Jāapsver arī citi pasākumi, kas būtu vērsti uz to, lai Eiropas Savienībā dzīvsudrabu ražojumos un procesos aizstātu ar mazāk toksiskiem un piesārņojošiem materiāliem.

5.2 Sākotnēji Komisija ierosināja, ka aizliegumam jāstājas spēkā 2011. gadā. Parlaments ieteica noteikt, ka aizliegumam jāstājas spēkā ātrāk, proti, 2010. gadā. Nevalstiskās organizācijas turpina uzstāt, ka aizliegumam jāstājas spēkā vēl ātrāk. Komiteja uzskata, ka likumā noteiktajam aizliegumam jāstājas spēkā cik vien ātri iespējams un līdz tam brīdim Komisija, kā arī iesaistītie uzņēmumi jā mudina darīt visu, kas to spēkos, lai pēc iespējas samazinātu dzīvsudraba eksportu.

5.3 Komisija ierosina (2. pants), ka metāliskais dzīvsudrabs, ko vairs neizmanto hlora-sārnu rūpniecībā, dabasgāzes attīrīšanas procesā iegūtais dzīvsudrabs un dzīvsudrabs, kas kā blakusprodukts iegūts krāsaino metālu kalnrūpniecībā un metalurģijā, jāglabā drošā veidā. Savukārt 3. pantā precizēts, ka dzīvsudrabs jāglabā pazemes sāls raktuvēs vai glabātavās, kas īpaši aprīkotas metāliska dzīvsudraba pagaidu glabāšanai. Šādām glabātavām jāatbilst noteiktajām drošības un vadības prasībām. Dalībvalstīm jāizveido minētās glabātavas vai arī par to jāvienojas ar citām dalībvalstīm, kurās ir labvēlīgāki apstākļi šādu glabātavu izveidošanai. Gan eksporta aizliegums, gan minētie noteikumi paredzēti, lai nodrošinātu, ka dzīvsudraba pārpalikumi, kas radušies pēc nozīmīgu rūpniecisko procesu pārtraukšanas, vispār nenonāk tirgū un tiek uzglabāti drošā veidā.

5.4 Komiteja atbalsta glabāšanas noteikumus, jo tie ir labākie, kādus pašreizējā situācijā var pieņemt. Komiteja uzskata, ka ir ļoti svarīgi, lai kompetentās iestādes rūpīgi un precīzi novērtētu visu ierosināto glabātavu ietekmi uz vidi un drošību, kā arī nodrošinātu regulāru uzraudzību pēc to darbības uzsākšanas. Komiteja aicina Komisiju pieprasīt no dalībvalstīm progresa ziņojumus par minētā jautājuma risināšanu un būt gatavai ierosināt papildu pasākumus, ja izrādītos, ka uzglabāšanas noteikumi nav pietiekami iedarbīgi.

5.5 Ir svarīgi, lai uzņēmumi, kas izmantojuši dzīvsudrabu, segtu izmaksas, kas saistītas ar tā glabāšanu drošā veidā. Komiteja norāda, ka dzīvsudraba pārpalikumu, kas rodas pēc hlora-sārnu ražošanas pārtraukšanas, glabāšanas noteikumi jāievieš, apspriežoties un vienojoties ar lieliem rūpniecības uzņēmumiem, un ka līdztekus minētajai regulai *Eurochlor* izstrādā brīvprātīgu

vienošanu, kurā tās locekļi apņemas izmantot drošas glabātavas. Komiteja atzinīgi vērtē minēto iniciatīvu, ar ko nākusi klajā uzņēmumu apvienība, kurai ir augsta atbildības sajūta. Ja minētie noteikumi attieksies uz visiem iesaistītajiem uzņēmumiem un pārredzamā veidā, ko var uzraudzīt, tiks garantēta to ievērošana, Komiteja piekrīt, ka tas būs labākais veids, kā nodrošināt to efektīvu ieviešanu. Komiteja iesaka Komisijai izpētīt, vai ir iespējams panākt līdzīgu vienošanos ar citiem nozīmīgiem metāliska dzīvsudraba rūpnieciskajiem ražotājiem, piemēram, elektroenerģijas ražotājiem, kā arī krāsaino metālu kalnrūpniecības un metalurģijas uzņēmumiem.

5.6 Komiteja uzsver, ka jauno noteikumu uzraudzībai un piemērošanai būs īpaša nozīme. Nosakot, ka dzīvsudrabs jāuzglabā un jānoglabā, tas vairs nebūs daļa no aktīviem, kurus var realizēt tirgū, bet tas kļūs par daļu no pasīviem, kuri radīs izmaksas to īpašniekiem. Šādos apstākļos negodīgi tirgus dalībnieki centīsies izvairīties no dzīvsudraba atbilstīgas noglabāšanas un novirzīt to uz nelegālām izgāztuvēm. Lai nepieļaut šādu nelabvēlīgu iznākumu, būs jāveic ļoti rūpīga uzskaitē un pārraudzība.

5.7 Komiteja lūdz Komisiju apsvērt papildu pasākumus, lai pēc iespējas ātrāk īstenotu arī citas dzīvsudraba stratēģijas daļas. EESK uzskata, ka īpaši svarīgi ir veicināt iespējami ātrāku dzīvsudraba izmantošanas pārtraukšanu apgaismes līdzekļos, juvelierizstrādājumos, zobārstniecībā un kosmētikas līdzekļos, kā arī paaugstināt pasākumus, lai samazinātu vai izbeigtu dzīvsudraba emisijas no lielām sadedzināšanas iekārtām, krematorijām un citiem būtiskiem piesārņojuma avotiem, no kuriem dzīvsudrabs nonāk atmosfērā. Varētu būt nepieciešami papildu pasākumi, lai nodrošinātu, ka gadījumos, kad atkritumu plūsmās tiek konstatēts ievērojams dzīvsudraba daudzums, tas tiek savākts, lai to uzglabātu vai noglabātu, neļaujot tam izplatīties un vēl vairāk piesārņot vidi. Šādi papildu pasākumi, protams, pilnībā jānovērtē, proti, jānoskaidro, cik lielā mērā attiecīgais pasākums sekmēs dzīvsudraba problēmas risināšanu pasaulē un kādas būs ierosināto risinājumu izmaksas un ietekme.

Briselē, 2007. gada 25. aprīlī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Dimitris DIMITRIADIS

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Priekšlikums Padomes Lēmumam par dalībvalstu nodarbinātības politikas pamatnostādņēm"

COM(2006) 815 galīgā redakcija — 2006/0271 (CNS)

(2007/C 168/10)

Padome saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 262. pantu 2007. gada 12. janvārī nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par augstāk minēto tematu.

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Nodarbinātības, sociālo lietu un pilsoniskuma specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2007. gada 23. martā. Ziņotāja — O'Neill kdze.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 435. plenārajā sesijā, kas notika 2007. gada 25. un 26. aprīlī (25. aprīļa sēdē), ar 129 balsīm par, 4 balsīm pret, pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi un ieteikumi.

1.1 Lai pašreizējās Nodarbinātības pamatnostādnes paliktu spēkā 2007. gadā, saskaņā ar EK Līguma 128. panta 2. punktu tās pēc konsultācijām ar Eiropas Parlamentu, Reģionu komiteju un EESK ir jāapstiprina ar Padomes lēmumu.

1.2 EESK atbalsta priekšlikumu par Nodarbinātības pamatnostādņu 2005.–2007. gadam atstāšanu spēkā 2007. gadā, tomēr norādot uz šajā atzinumā minētajām problemātiskajām jomām, kā arī sniegtajiem ieteikumiem.

1.3 EESK iesaka ar kalendāro plānu un veicamajiem pasākumiem savlaicīgi iepazīstināt plašu ieinteresēto personu loku, lai no šā procesa gūtu maksimālu labumu, vairotu labo gribu, nodrošinātu pēc iespējas plašāku viņu dalību un izstrādes posmā dotu pietiekami daudz laika atbilžu sniegšanai ES un valsts līmenī.

1.4 EESK iesaka jaunajās Nodarbinātības pamatnostādņēs vairāk uzmanības pievērst cilvēku ar īpašām vajadzībām iekļaušanai, izvirzot konkrētus mērķus un plašāk atzīstot sociālās politikas vajadzības. EESK uzsver, ka ir būtiski pēc iespējas agrīnākā Komisijas pamatnostādņu izstrādes posmā iesaistīt sociālos partnerus un pilsonisko sabiedrību, kā arī ar tiem apspriesties par dokumenta galīgo redakciju.

1.5 EESK iesaka Komisijai nekavējoties veikt pasākumus, lai iesaistītu EESK Nodarbinātības pamatnostādņu izstrādē, veidojot formālus un neformālus sakarus, lai turpmākajiem trīs gadiem paredzēto Nodarbinātības pamatnostādņu izstrādē īstenotu proaktīvu pieeju.

1.6 EESK aicina vadlīnijās izvirzīt daudz tālejošākus, novērtējamus mērķus, kuru izpildi iespējams salīdzinoši novērtēt ES un dalībvalstu līmenī, kā arī aicina piešķirt Komisijai plašākas izpildes pilnvaras.

1.7 EESK iesaka visās dalībvalstīs darīt pieejamas piemērotas informācijas un sakaru tehnoloģiju sistēmas, lai uzlabotu datu ievākšanas procesu un gan dalībvalstīm, gan arī Komisijai atvieglotu uzraudzību un izvērtēšanu.

1.8 EESK atkārtoti iesaka valsts reformu programmās iekļaut konkrētākus datus par izvirzītajiem mērķiem, kalendārajiem plāniem, izmaksām un iedalīto finansējumu.

2. Komisijas iesniegtais lēmumprojekts.

2.1 Īstenojot konsultāciju procedūru par "Dalībvalstu nodarbinātības pamatnostādņēm 2007. gadam", kas jāapstiprina ar Padomes lēmumu, Komisija 2007. gada sākumā nosūtīja EESK priekšlikumu izvērtēšanai.

2.2 Komisija ierosina, ka 2007. gadā jāatstāj spēkā nodarbinātības politikas pamatnostādnes, kas saskaņā ar EK Līguma 128. pantu noteiktas laika posmam no 2005. līdz 2008. gadam ⁽¹⁾, un ka dalībvalstīm tās jāņem vērā savā nodarbinātības politikā ⁽²⁾.

2.3 Iesniedzot minēto lēmumprojektu, Komisija rīkojas atbilstīgi 2005. gada Lisabonas stratēģijai, kuras pamatā ir jauns pārvaldības cikls ar integrētu pamatnostādņu kopumu, kas paliks spēkā līdz 2008. gadam. Tajās ņemti vērā ekonomiskie, sociālie un vides faktori.

2.4 Dalībvalstīm ir jā sagatavo nacionālās reformu programmas, kuru novērtējumu veic Komisija. Gadskārtējā pārskatā sniedz informāciju par pamatnostādņu izpildē panākto, kā arī secinājumus, uz kuriem pamatots ierosinājums turpināt pamatnostādņu izpildi.

3. Agrāk paustā EESK nostāja.

EESK ir sniegusi komentārus par pamatnostādņēm divos agrāk pieņemtos atzinumos ⁽³⁾. Komiteja izteica šādas piezīmes:

— pamatnostādņu izstrādes un pieņemšanas grafiks bija ļoti saspringts un tādēļ nebija iespējams izvērst patiesas debates un šā svarīgā jautājuma apspriešanā iesaistīt plašāku ieinteresēto personu loku gan ES, gan valsts līmenī, un šis apstāklis ietekmēja ar valsts programmu izstrādi saistītos demokrātiskos procesus;

⁽¹⁾ COM (2005) 141 galīgā redakcija, "Integrētās pamatnostādnes attiecībā uz izaugsmi un darbavietām (2005-2008)".

⁽²⁾ COM (2006) 815 galīgā redakcija, "Priekšlikums Padomes Lēmumam par dalībvalstu nodarbinātības politikas pamatnostādņēm".

⁽³⁾ EESK atzinums par tematu "Priekšlikums Padomes lēmumam par dalībvalstu nodarbinātības politikas pamatnostādņēm" (ziņotājs: Malosse kgs), OV C 286, 17.11.2005.; EESK atzinums par tematu "Priekšlikums Padomes lēmumam par dalībvalstu nodarbinātības politikas pamatnostādņēm" (Ziņotājs: Greif kgs), OV C 195, 18.08.2006.

- Pašreizējās dalībvalstīm paredzētajās pamatnostādņēs ir uzsvērts tas, ka dalībvalstīm pašām jāizvirza savi mērķi, tādēļ saglabājas bažas, ka nodarbinātības politikas pasākumus vairs nav iespējams izvērtēt atkarībā no panākumiem konkrētu un izmērāmu mērķu sasniegšanā, kā tas bija paredzēts iepriekšējās programmās. Tādēļ valsts reformu programmas ir mazāk vērienīgas tādās jomās kā nodarbinātības politika, darba ņēmēju tiesības un pienākumi;
- daudz vairāk uzmanības jāpievērš jauniešu iekļaušanai darba tirgū, sniedzot kādas garantijas par to, ka viņiem tiks nodrošināta pirmā darbavieta, kurā ir nākotnes izredzes;
- nepārtraukti ir jāvelta īpašas pūles, lai apkarotu diskrimināciju vecuma, invaliditātes vai etniskās izcelsmes dēļ;
- pāreja zināšanu ekonomiku pieprasa daudz rūpīgāku un mērķtiecīgāku pieeju arodmācību un mūžizglītības jomā, lai pielāgotos jaunām tehnoloģijām, pārstrukturētu rūpniecisko bāzi un dotu iedzīvotājiem iespēju iegūt plaši izmantojamās prasmes;
- lai stimulētu ekonomiku un radītu jaunas darbavietas, ieguldījumiem pētniecībā, izstrādē un inovāciju jomā jābūt saskaņotākiem;
- par maz uzmanības pievērsts jautājumiem, kas saistīti ar dzimumu līdztiesību, un nepieciešamībai panākt līdzsvaru starp darbu un ģimenes dzīvi;
- vairāk uzmanības jāpievērš demogrāfiskajām pārmaiņām un ekonomiski aktīvo iedzīvotāju novecošanas problēmām;
- jāuzrauga imigrācijas politikas īstenošana un šī politika jāīsteno aktīvāk, kā arī jāvairo tās ietekme uz valsts plānošanu darbaspēka jomā;
- lai būtu iespējams veikt nodarbinātības politikas pasākumus, vajadzīgi atbilstīgi finanšu līdzekļi valsts un ES līmenī.

4. Vispārīgas piezīmes.

4.1 EESK agrāk pieņemtos atzinumos ir pozitīvi novērtējusi integrēto pamatnostādņu 2005.–2008. gadam pieņemšanu, un Komiteja joprojām uzskata, ka panākumi ir atkarīgi no tā, vai dalībvalstis savus pienākumus uztver nopietni un vai valsts līmenī īsteno prioritātes, par kurām panākta vienošanās. Pastiprināti jāpievērš uzmanība tam, lai visos izstrādes un īstenošanas posmos būtu patiesi iesaistīti visi sociālie partneri un pilsoniskā sabiedrība.

4.2 EESK atzīst, ka 25 valstu ES ir panākts progress ekonomikas izaugsmes un konkrētu nodarbinātības pasākumu jomā (*), tomēr pauž bažas par atšķirībām, kas dažādu pasākumu īstenošanā joprojām pastāv starp dalībvalstīm un pašās valstīs, un joprojām uzskata, ka būtiskas pārmaiņas nav gaidāmas, jo nav pietiekami apzināta pasākumu steidzamība un prioritātes.

4.3 EESK vēlētos, lai Komisija aktīvāk piedalās ES un valsts mēroga mērķu izvirzīšanā, kā arī uzraudzības un novērtēšanas procesā, tādējādi vairojot gada pārskatu par katras dalībvalsts reformu programmu ietekmi un vērtību.

(* Lisabonas izaugsmes un nodarbinātības atjaunotās stratēģijas īstenošana — "Rezultātu gads", COM(2006) 816 galīgā red.

4.4 EESK atzinīgi vērtē Komisijas ierosinājumus piešķirt līdzekļus no struktūrfondi, Sociālā fonda un Globalizācijas pielāgošanas fonda, lai sekmētu nodarbinātības pamatnostādņu īstenošanu. Komiteja joprojām uzskata, ka nolūkā izvirzīt nodarbinātības iniciatīvas par prioritāti ir svarīgi nodrošināt pietiekamu finansējumu ES un valsts līmenī.

4.5 EESK atkārtoti pauž bažas par nepietiekamu progresu un vēlētos, lai Nodarbinātības pamatnostādņu 2008.–2010. gadam pasākumos un grozījumos būtu paredzēti nepieciešamie uzlabojumi.

5. Jomas, kurās vēl ir problēmas.

2005. gadā pieņemtajās pamatnostādņēs attiecībā uz izaugsmi un darbavietām bija norādītas konkrētas jomas, kurās vajadzīgi uzlabojumi, un EESK joprojām ir bažas par to, ka vairāki mērķi vēl nav sasniegti un ka valsts līmenī prioritātes nav pietiekami apzinātas, un Komiteja vēlētos, lai jaunajās pamatnostādņēs, ko pieņems 2008. gadā, būtu paredzēti attiecīgi pasākumi minēto trūkumu novēršanai.

- Maz ticams, ka šajā periodā tiks sasniegts vispārējais mērķis, proti, kopējais nodarbinātības līmenis 70 % apmērā. Kaut arī sieviešu nodarbinātības līmenis sasniegs ierosinātos 60 %, tās ir nepilnas slodzes, elastīgas un pagaidu darbavietas.
- Kaut arī ir panākts progress, netiks sasniegts arī 50 % mērķis, kas ierosināts attiecībā uz gados vecāku (saskaņā ar Komisijas lietoto definīciju — 45-65 gadus vecu) darba ņēmēju nodarbinātības līmeni.
- Joprojām nav pietiekami izstrādātas cilvēku ar invaliditāti vai īpašām vajadzībām nodarbinātības stratēģijas, un šādi cilvēki joprojām nav pietiekami iekļauti sabiedrībā.
- Joprojām sagādā raizes pieaugošais jauniešu bezdarba līmenis, un pastāv bažas arī par to, vai tiks veikti stāvokļa uzlabošanas pasākumi.
- Īpaši aktuāls jautājums ir izglītības bāzes atbilstība modernā darba tirgus prasībām, jo trūkst pamatiemaņu un vidējai kvalifikācijai nepieciešamu iemaņu, un pastāv neatbilstība starp minēto izglītības bāzi un darba tirgū pieprasītajām prasmēm un kvalifikāciju.
- Joprojām saglabājas bažas par to, vai arodmācību un mūžizglītības pasākumus veic efektīvi, un par to, ka gan publiskais, gan privātais sektors tiem nenodrošina pietiekamu finansiālu atbalstu.
- Joprojām nepievērš pietiekami daudz uzmanības visu vecumu iedzīvotāju un jo īpaši gados vecāku darba ņēmēju mūžizglītībai. Tas ir jo īpaši uztraucoši tādēļ, ka darba ņēmēji nespēj pietiekami labi pielāgoties.
- Joprojām pastāv problēmas, kas saistītas ar migrējošo darba ņēmēju integrāciju — dalībvalstis cenšas novērst būtisku iemaņu trūkumu darba tirgū.

- Kaut arī EESK atbalsta darba ņēmēju mobilitāti jeb pārvietošanos no vienas dalībvalsts uz citu, Komiteja ir norūpējusies par to, kāda ir kvalificētu darba ņēmēju pārcelšanās un kompetences aizplūšanas no vienas ES valsts uz citu ietekme uz izcelsmes valsts ekonomiku. Ietekme ir jānovēro un nolūkā nodrošināt ilgtspējību jāveic pasākumi, lai saglabātu prasmīga un kvalificēta darbaspēka īpatsvaru.
- Jāizpēta tas, kā minētās parādības ietekmē vietējo nodarbinātību, proti, kādēļ bezdarbnieki neizvēlas šādas vakantas darbavietas savā valstī.
- Joprojām nav pietiekami apzināts tas, ka zināšanu ekonomikas pamatā ir pētniecība un inovācija.
- Dalībvalstīs nepievērš pietiekami daudz uzmanības integrētajai dzīves cikla pieejai. EESK aicina dalībvalstis arī turpmāk atbalstīt centienus savienot darbu ar ģimenes dzīvi. Tas ir uzdevums visai sabiedrībai. Jo īpaši bērnu aprūpes iestāžu nodrošināšana ļauj savienot ģimenes pienākumus ar darba pienākumiem un ļauj sievietēm turpināt algotu darbu vai arī tajā ātri atgriezties pēc pārtraukuma. ⁽⁵⁾
- Dalībvalstīm jāuzsāk tādu stratēģiju īstenošana, kuru mērķis ir uzlabot darba ņēmēju un uzņēmumu spēju pielāgoties, un jo īpaši jāpievēršas elastīguma un sociālās drošības (*"flexicurity"*) principa potenciālam ⁽⁶⁾.
- Joprojām jārisina problēmas, ko dalībvalstīm un iedzīvotājiem rada nelegāla nodarbinātība.
- Dažās dalībvalstīs joprojām nav pieņemta un īstenota programma "Pienācīgs darbs" ⁽⁷⁾ un darba kvalitātes principi ⁽⁸⁾.
- Eiropā joprojām ir zems ražības līmenis salīdzinājumā ar ASV, tas atspoguļo investīciju apjomu cilvēku kapitālā un idejās, kā arī investīciju procentuālo attiecību.

Briseļē, 2007. gada 25. aprīlī

- Kaut arī valsts ieguldījumu apjoms ES ir līdzīgs šādu ieguldījumu apjomam ASV, ievērojami atpaliek privātā sektora ieguldījumi.

6. Komisijas veikti pasākumi.

6.1 Pēc dalībvalstu gada ziņojumu saņemšanas Komisija ir tos izpētījusi un rezultātā publicējusi paziņojumu *Lisabonas izaugsmes un darbavietu atjaunotās stratēģijas īstenošana — "Panākumiem bagāts gads"*, kurā aprakstīti līdzšinējie panākumi. Šāgada paziņojumam pievienots detalizēts pielikums, kurā katrai dalībvalstij norādīti ieteicamie pasākumi, kas tai jāveic. Kaut arī tam ir izšķirīga nozīme pamatnostādņu kopējās ietekmes novērtēšanā, šajā sakarā jāuzsver EESK bažas par to, ka nav pietiekami apzināta pamatnostādņu īstenošanas steidzamība un ka tās īsteno atšķirīgi. Komisijai vairāk jāizmanto savas pilnvaras, lai izvirzītu izmērāmus mērķus, koordinētu pasākumus un sekmētu progresu.

6.2 EESK atbalsta ierosināto ietekmes novērtējumu, ko Komisija veiks kopīgi ar vairākām aģentūrām, lai pārbaudītu trīs gadu periodam paredzētās programmas efektivitāti un ietekmētu jauno nodarbinātības pamatnostādņu 2008.–2010. gadam izstrādi.

6.3 EESK pozitīvi vērtē attiecībā uz jaunajām nodarbinātības pamatnostādņēm ierosināto procedūru, kas sāksies pēc Komisijas izstrādātā projekta publicēšanas 2007. gada decembrī, lai 2008. gada jūnijā iesniegtu Padomei pieņemšanai galīgo priekšlikumu. Komiteja uzsver, ka minētā procesa laikā ir svarīgi pēc iespējas ātrāk gan ES, gan valsts līmenī konsultēties ar jaunajām dalībvalstīm un ieinteresētajām pusēm un tās iesaistīt.

6.4 EESK norāda, ka ir svarīgi, lai būtu iespējams 2007. gadā pēc iespējas ātrāk sākt ietekmes novērtējuma izskatīšanu, lai apsvērtu tā saturu, saņemtu informāciju un proaktīvi atbildētu nolūkā ietekmēt pamatnostādņu attīstību un valsts programmu izstrādi.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Dimitris DIMITRIADIS

⁽⁵⁾ EESK atzinums par tematu "Padomes lēmuma priekšlikums par dalībvalstu nodarbinātības politikas pamatnostādņēm 2005-2008" (ziņotājs: Malosse kgs), OV C 286, 17.11.2005., 41. lpp., 3.2.3. punkts.

⁽⁶⁾ EESK atzinums par tematu "Elastīgums un sociālā drošība — Dānijas piemērs" (ziņotāja: Vium kdze), OV C 195, 18.08.2006.

⁽⁷⁾ EESK atzinums par tematu "Veicināt pienācīgas kvalitātes nodarbinātību visiem", 2006. gada 19. decembris, ziņotājs: Efty kgs.

⁽⁸⁾ COM (2003) 728 galīgā redakcija, Komisijas paziņojums Padomei, Eiropas Parlamentam, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Darba kvalitātes uzlabošana — pārskats par nesen panākto progresu".

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Komisijas paziņojums Padomei, Eiropas Parlamentam, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai — Ceļā uz turpmāko ES jūrniecības politiku: Eiropas redzējums okeāniem un jūrām"

COM(2006) 275 galīgā redakcija

(2007/C 168/11)

Eiropas Komisija saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 262. pantu 2006. gada 7. jūnijā nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa atzinumu pieņēma 2007. gada 22. martā. Ziņotāja — Dr. *Bredima Savopoulou* kdze un līdzziņotāji — *Chagas* un *Nilsson* kgi.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 435. plenārajā sesijā, kas notika 2007. gada 25. un 26. aprīlī (26. aprīļa sēdē), ar 157 balsīm par un 2 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Kopsavilkums un secinājumi.

1.1 Zaļajā grāmatā ir radīta jauna, atzinīgi vērtējama izpratne par jūru. Šī ir pirmā reize, kad mainīta ES politikas uz sauszemi vērsta pieeja. Zaļās grāmatas simboliskais vēstījums, ka Eiropas tautas ir un vienmēr ir bijušas pirmām kārtām saistītas ar jūrniecību, paver Eiropas Savienībai jaunu lappusi attiecībā uz jūrām.

1.2 Zaļā grāmata veicina vienotu, starpnozaru un stratēģisku pieeju attiecībā uz okeāniem. Vēlme aizvietot sadrumstaloto pieeju ar plašu redzējumu noteikti ir plaši atbalstāma.

1.3 Pozitīvo aspektu Zaļajā grāmatā ir ievērojami vairāk par iespējami negatīvajiem. EESK atbalsta lielāko daļu no Zaļajā grāmatā ietvertajiem priekšlikumiem (par zvejniecību, ostām, kuģu būvi, jūras transportu, piekrastes reģioniem, atklātā jūrā iegūstamo enerģiju, P&I, vidi, tūrismu, zilo biotehnoloģiju), kas apskatīti īpašajās piezīmēs.

1.4 EESK apstiprina nozīmīgo lomu, kas globalizētā ekonomikā ir atzīta attiecībā uz ES jūrniecības pakalpojumiem un ostām. Tā atzinīgi vērtē Zaļajā grāmatā izteikto atziņu, ka kuģniecībai starptautiskā līmenī ir nepieciešami vispārēji noteikumi. ES ir konstruktīvi jārikojas, lai mainītu kuģniecības negatīvo sabiedrisko tēlu un lai sabiedrība pienācīgi novērtētu kuģu un jūrnieku ieguldījumu sabiedrības labā. EESK piekrīt viedoklim, ka dalībvalstīm būtu nekavējoties jāratificē svarīgākās starptautiskās jūrniecības konvencijas (SJO/ILO) un jānodrošina to atbilstoša piemērošana.

1.5 Jūrniecības nozares klasteriem būtu jāieņem galvenā vieta turpmākajā ES jūrniecības politikā. EESK uzskata, ka ES būtu jāpasūta pētījuma izstrāde, lai varētu definēt minētos klasterus un salīdzināt tos ar jūrniecības klasteriem citās zonās. Jūrniecības klasteri būs līdzeklis, lai ES saglabātu zinātību jūrniecības jomā.

1.6 Vienai no galvenajām integrētas jūrniecības politikas sastāvdaļām jābūt ieguldījumu palielināšanai izglītībā un apmācībā jūrniecības jomā, lai liktu pamatus nodrošinājumam ar efektīviem, augstas kvalitātes un drošiem pakalpojumiem. Iespējamais kvalificētu jūrnieku trūkums nozīmē satraucošas sekas attiecībā uz ES jūrniecības drošības infrastruktūru, un bez ES un valdību saskaņotiem centieniem minētais trūkums tikai palielināsies. Bez šāda piedāvājuma Eiropai aizvien vairāk pietrūks zināšanu un pieredzes, kas nepieciešama svarīgākajiem un drošībai būtiskajiem ar jūrniecību saistītajiem pasākumiem (kuģu pārbaude, apskate, tiesību akti, apdrošināšana, kuģu satiksmes pakalpojumi, glābšana, krasta apsardze un loču vadības pakalpojumi). Turklāt veseli jūrniecības klasteri var sadalīties vai pārcelties uz citiem reģioniem.

1.7 EESK atzīmē Eiropas sociālo tiesību aktu neattiecināšanu uz zvejniekiem un jūrniekiem vairākās jomās (piemēram, direktīva par kolektīvo atļaušanu⁽¹⁾, direktīva par uzņēmumu pārveidošanu⁽²⁾, informēšanu/uzklausīšanu⁽³⁾ un par darbinieku norīkošanu darbā pakalpojumu sniegšanas jomā⁽⁴⁾). Neraugoties uz izņēmumu iemesliem, ir svarīgi pārtraukt šādu diskrimināciju nozarēs, kur tas nepieciešams. Tādēļ Komiteja aicina Komisiju atkārtoti izvērtēt minētos izņēmumus ciešā sadarbībā ar sociālajiem partneriem.

1.8 Globālā sasilšana un pastāvīgās klimata pārmaiņas liek iztēloties draudīgus scenārijus, kuri paredz salu izzušanu, piekrastes teritoriju applūšanu, zivju resursu izsīkšanu, jūras mikroorganismu iznīcināšanu, kas ietekmēs barības ķēdi, un jūras ūdenslīmeņa paaugstināšanos par 7 metriem līdz 2050. gadam. EESK aicina Komisiju risināt minēto jautājumu, piesaistot starptautiskās organizācijas. Komisijai pašai vajadzētu nekavējoties ieviest integrētu pieeju videi visos savos pasākumos — ne tikai pasākumos, kas saistīti ar jūrniecības jomu, bet arī visos Parlamentam un Padomei iesniegtajos priekšlikumos.

⁽¹⁾ Padomes 1998. gada 20. jūlija Direktīva 98/59/EK par kolektīvo atļaušanu OV L 225, 12/08/1998, 0016—0021 lpp.

⁽²⁾ Direktīva 2001/23/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz darbinieku tiesību aizsardzību uzņēmumu, uzņēmējiesabiedrību vai uzņēmumu vai uzņēmējiesabiedrību daļu īpašnieka maiņas gadījumā.

⁽³⁾ Direktīva 2002/14/EK, ar ko izveido vispārējo sistēmu darbinieku informēšanai un uzklausīšanai Eiropas Kopienā.

⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 1996. gada 16. decembra Direktīva 96/71/EK. OV L 18, 21/01/1997., 1-6 lpp.

1.9 EESK uzskata, ka gaisā izplūstošo gāzu problēmas risināšana var radīt neplānotas sekas un dažādu politiku pretrunas. Gaisa piesārņojums ir sarežģīta problēma, un viena veida piesārņojuma samazināšana var negatīvi ietekmēt citus piesārņojuma veidus, piemēram, siltumnīcefekta gāzes (SEG). Lai panāktu ilgtermiņa vispārēju labumu videi, vēlams risinājums ir vienota, starptautiska pieeja.

1.10 EESK uzsver, ka kuģniecības nozare izmanto zemākās kvalitātes degvielu, jo naftas pārstrādes rūpnīcas nepiedāvā labākas kvalitātes degvielu. Komiteja aicina Komisiju pievērsties jautājumam par degvielas kvalitāti, lai radikāli samazinātu izplūdi gaisā no kuģiem.

1.11 EESK "Eiropas kopējās jūras telpas" koncepciju izprot kā virtuālu jūrnieceības telpu, kurā būs vienkāršotas administratīvās un muitas formalitātes attiecībā uz ES iekšējiem jūrnieceības pakalpojumiem, piešķirot tiem tādu pašu statusu kā sauszemes vai dzelzceļa transportam iekšējā tirgū. Ievērojot Komisijas paziņojumā skaidri formulētus precizējumus, EESK var atbalstīt minēto koncepciju, ar nosacījumu, ka starptautiskajos ūdeņos (*High Sea*) tiek ievērotas UNCLoS un SJO konvencijas, tostarp "kuģošanas brīvība" un "miermīlīgas caurbraukšanas tiesības" ekskluzīvās ekonomiskās zonas (EEZ) robežās.

1.12 EESK noteikti atbalsta augstas kvalitātes standartu ieviešanu piekrastes valstīs, kas ir kvalitātes ķēdes trūkstošais posms. Valstīm, kurās ir augsti kvalitātes standarti, būtu jānodrošina kuģiem svarīgi pakalpojumi: piemērotas atkritumu pieņemšanas iekārtas, iespējas avarējušu kuģu izvietošanai, miermīlīga caurbraukšana, laba izturēšanas pret jūrniecekiem un navigācijas palīdzība. Šāda koncepcija ES būtu jāierosina SJO, lai izstrādātu piemērotus un izmērāmus kritērijus piekrastes valstu darbības rezultātu izvērtēšanai.

1.13 EESK atzinīgi vērtē to, ka Zaļajā grāmatā ir atzīta loma, ko Komiteja var uzņemt jūrnieceības politikas īstenošanā, ieskaitot arī teritoriālo plānošanu. Komiteja var sniegt palīdzību arī jūrnieceības kultūras mantojuma popularizēšanā un ES jūrnieceības identitātes stiprināšanā, kā arī sabiedrības uzmanības saasināšanā attiecībā uz globālo sasilšanu.

1.14 Zaļā grāmata ir pirmais ES mēģinājums politikas izstrādē vairāk pievērsties nevis sauszemei, bet gan jūrai. EESK vēlas izteikti atzinību Komisijai par šo līdzsvaru atjaunošanu un atbildēt ar pārfrāzētiem Temistokla vārdiem: "Eiropai būs nākotne tik ilgi, cik ilgi tai būs kuģi un jūras" ("Mums būs zeme un dzimtene tik ilgi, cik ilgi mums būs kuģi un jūras").

1.15 EESK aicina Komisiju apspriesties ar Komiteju par turpmāko rīcības plānu saistībā ar Zaļo grāmatu.

2. Ievads.

2.1 ES 50 pastāvēšanas gadu laikā ir izveidojusi dažādas politikas saistībā ar jūru: jūras transportam, ostām, kuģu būvei, zvejniecībai, jūras videi, piekrastes reģioniem, atklātā jūrā iegūstamai enerģijai. Minētās politikas tomēr ir attīstījušās katra atsevišķi,

negūstot labumu no to sinerģijas. Pienācis laiks apvienot visus minētos faktorus un veidot jaunu, plašu nākotnes redzējumu.

2.2 Eiropas Komisija 2006. gada 7. jūnijā publicēja Zaļo grāmatu ar nosaukumu "Ceļā uz turpmāko ES jūrnieceības politiku: Eiropas redzējums okeāniem un jūrām". Komisijas priekšsēdētāja Barroso iniciatīva būtu jāaplūko saistībā ar Eiropas Komisijas stratēģiskajiem mērķiem (no 2005. līdz 2009. gadam), kuros bija uzsvērtā vajadzība pēc visaptverošas jūrnieceības politikas, kuras mērķis ir vides izpratnē ilgtspējīgā veidā attīstīt plaukstošu ekonomiku jūrnieceības nozarē un ar jūru saistītas darbības pilnu potenciālu. Šādā nolūkā komisāram Borg uzticēja vadīt jūrnieceības politikas darba grupu, kuras locekļi ir komisāri.

2.3 Zaļajā grāmatā ir izvirzīti būtiski svarīgi jautājumi dažādās nozarēs, izmantojot integrētu un vienotu pieeju, kas dod iespēju savstarpēji saistīt dažādas nozares. Jau apspriežoties ar ieinteresētajām pusēm, Zaļajā grāmatā tika aizsākta viena no apjomīgākajām konsultāciju procedūrām ES vēsturē, uzdodot iedzīvotājiem jautājumu par to, kādu rīcību viņi vēlas attiecībā uz okeāniem un jūrām.

2.4 Kopš astoņdesmito gadu sākuma EESK ir uzmanīgi sekojusi ES gaitām nozaru politiku izstrādē un ir veicinājusi to attīstību ar atbilstošiem atzinumiem. Šobrīd Komiteja piekrīt Komisijas vērtējumam, ka ir nepieciešams jauns nākotnes stratēģiskais redzējums.

3. Vispārējās piezīmes.

3.1 Pamatojums.

3.1.1 Zaļajā grāmatā ir radīta jauna, atzinīgi vērtējama izpratne par jūru. "Cik gan nepiemēroti saukt mūsu planētu par Zemi, ja būtībā tā ir okeāns". Zaļās grāmatas apakšvirsraksts ir izteiksmīgs un norāda uz Komisijas nodomiem, nākot klajā ar Zaļo grāmatu. Šī ir pirmā reize, kad mainīta ES politikas uz sauszemi vērstā pieeja. Visvairākais ir Zaļās grāmatas simboliskais vēstījums: Eiropa pirmām kārtām ir jūrnieceības nācija. ES ir bagāta jūrnieceības kultūra, kuru nevajadzētu ignorēt. Jau kopš senatnes pastāv liecības par daudzu tādu jūrasbraucēju tautu rašanos, kuru pirmsākumi meklējami ES teritorijā: grieķi, itāļi, spāņi, briti, portugāļi, skandināvu tautas (vikingi), vācieši (Hanzas savienība), holandieši. Mūsdienās Grieķija, Kipra un Malta ieņem vadošās vietas pasaules kuģu reģistra valstu pirmajā desmitniekā.

3.1.2 Zaļās grāmatas pieņemšana sakrīt ar laiku, kad notiek ievērojamas strukturālas pārmaiņas pasaules jūras tirdzniecības norisēs: milzīgi kuģi, milzīgas ostas un termināļi, moderna loģistika, elektroniskā tirdzniecība, nemitīga daudzkameru konteinerkuģu attīstība, bet vienlaicīgi arī palielinās formalitātes, kas ostās iespējami ātri jānokārto apkalpei, kā arī pieaug modernais pirātisms/terorisms un spiediens uz uzņēmumu sociālo atbildību. Globalizācijas klātbūtne un ar to saistītā ietekme (labvēlīga un nelabvēlīga) šajā sektorā ir acīmredzama.

3.1.3 Zaļā grāmata jāvērtē, ņemot vērā arī jaunās tirdzniecības lielvalstis (BRICs — Brazīlija, Krievija, Indija, Ķīna), PTO sarunu neizdošanos un to, ka 40 % no pasaules flotes pieder Klusā okeāna baseina valstīm un vēl 40 % — Eiropas valstīm. Šīs debates aizsākas laikā, kad palielinās naftas cenas, notiek nemītīgas sarunas par enerģijas piegāžu drošību, alternatīviem enerģijas avotiem un pieaug bažas par globālo sasilsānu.

3.1.4 Jāņem vērā daudzveidīgie aspekti un cilvēku darbība saistībā ar jūru (zvejniecība, vide, transports, P&I, jūras gultnes izpēte, enerģija, kuģu būve, ostas, tūrisms). Zaļajā grāmatā ir izskatīta jūrniecības un jūrlietu sarežģītā savstarpējā saistība un izteikts atbalsts integrētākiem politikas veidošanas paņēmieniem.

3.2 Ekonomikas aspekti.

3.2.1 EESK atzinīgi vērtē Eiropas jūrniecības dimensijas pieaugošo nozīmi Zaļajā grāmatā, kas paver jaunu lappusi ES saistībā ar jūrām. Paziņojumā uzsverta kuģniecības pakalpojumu būtiski svarīgā nozīme Eiropas ekonomikā, kā arī attiecībā uz ES iedzīvotāju ikdienas dzīvi un labklājību, lai arī viņi to bieži vien neievēro. EESK atbalsta prasību par kuģniecības un ostu starptautisko konkurētspēju globalizācijas apstākļos un vajadzību pēc starptautiska līmeņa vienlīdzīgiem nosacījumiem pasaules tirgū. Jūras transports un ostas ir atzītas par galvenajiem elementiem loģistikas ķēdēs, kas vienoto tirgu savieno ar pasaules ekonomiku. Tās tiešām ir nevis tikai īslaicīgi pastāvošas, bet gan pasaules vadošās nozares. Abas minētās jomas Lisabonas stratēģijā ir atzīmētas kā galvenie elementi, lai padarītu Eiropu par pasaules viskonkurētspējīgāko tirdzniecības struktūru. EESK atzīmē, ka pēdējā laikā ES kuģu būves nozare ir guvusi īpašus panākumus atsevišķās kuģu kategorijās.

3.2.2 Zaļajai grāmatai būs arī labvēlīga ietekme uz kuģniecības tēlu un pasaulē lielāko jūrniecības klasteru izveidi. Jūrniecības nozares klasteriem būtu jāieņem centrālā vieta turpmākajā ES jūrniecības politikā. EESK uzskata, ka ES būtu jāpasūta pētījuma izstrāde, lai varētu definēt minētos klasterus un salīdzināt tos ar jūrniecības klasteriem citās zonās. Jūrniecības klasteri būs līdzeklis, lai ES saglabātu zinātību jūrniecības jomā.

3.2.3 ES būtu jāsekmē iniciatīvas, kuru mērķis ir radīt kuģniecības un ostu pozitīvu tēlu plašās sabiedrības aprindās. Būtu jāpievērš uzmanība sastrēgumiem ostās un citām vajajām vietām, kas kavē efektīvu pakalpojumu nodrošinājumu. Būtu jāveic investīcijas ostās un savienojumos ar iekšzemi, tā nodrošinot Eiropai efektīvas un nepārtrauktas loģistikas ķēdes. Pēdējās desmitgades laikā vērojams īso jūras pārvadājumu pieaugums integrētas Eiropas transporta sistēmas ietvaros būtu jāveicina arī turpmāk.

3.2.4 Lai arī ir atzīts, ka gandrīz 90 % ES ārējās tirdzniecības tiek īstenota ar jūras pārvadājumu starpniecību, ka Kopienas iekšējās tirdzniecības īpatsvars pārsniedz 40 % un ka Eiropas iedzīvotāji kontrolē vairāk nekā 40 % no visas pasaules tirdzniecības flotes, Zaļajā grāmatā ir uzsvērti tikai īsie jūras pārvadājumi un "jūras maģistrāļu" koncepcija. Tomēr nebūtu vēlams nepietiekami novērtēt aizvien apjomīgāku ES kuģniecības līdzdalību pārvadājumu veikšanā starp trešām valstīm un citiem kontinentiem.

3.3 Sociālie aspekti.

3.3.1 Globalizācija rada īpašas problēmas attiecībā uz nodarbinātību jūrniecības nozarē. EESK pilnībā atzīst, ka ļoti svarīgi ir saglabāt Eiropas jūrniecības zinātību; tas ir būtiski kā pašai nozarei, tā arī jūrniecības klasteru uzturēšanai, kuri ir ļoti nozīmīgi Kopienas ekonomiskajām un sociālajām interesēm. Kā valstu, tā arī ES un starptautiskā līmenī ir veikta virkne pasākumu, kurus var lietderīgi izmantot; šajā ziņā nozīmīga loma ir sociālajiem partneriem. Kopīgi viņi var sniegt svarīgu ieguldījumu Eiropas jūrniecības zinātnības un ES jūrnieku nodarbinātības iespēju palielināšanā. EESK mudina Komisiju apvienot spēkus ar dalībvalstīm ar mērķi palielināt sabiedrības informētību un uzlabot pašas nozares, kā arī tajā nodarbināto tēlu.

3.3.2 Vienai no galvenajām integrētas jūrniecības politikas sastāvdaļām jābūt ieguldījumu palielināšanai izglītībā un apmācībā jūrniecības jomā, lai liktu pamatus nodrošinājumam ar efektīviem, augstas kvalitātes un drošiem pakalpojumiem. Iespējamais apmācītu jūrnieku trūkums nozīmē satraucošas sekas attiecībā uz ES jūrniecības drošības infrastruktūru, un bez ES, valdību un pašas nozares šai problēmai vēltītiem, saskaņotiem centieniem minētais trūkums tikai palielināsies. Bez šāda piedāvājuma Eiropai aizvien vairāk pietrūks zināšanu un pieredzes, kas nepieciešama svarīgākajiem un drošībai būtiskajiem ar jūrniecību saistītajiem pasākumiem (kuģu pārbaude, apskate, tiesību akti, apdrošināšana, kuģu satiksmes pakalpojumi, glābšana, krasta apsardze un loču vadības pakalpojumi). Turklāt bez šāda piedāvājuma veseli jūrniecības klasteri var sadalīties vai pārcelties uz citiem reģioniem.

3.3.3 Bijušo jūrnieku nodarbinātības iespējas uz sauszemes ir svarīgs apstāklis, lai pievērstu cilvēkus jūrnieka karjerai. Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācijas (EKKĪA) un Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETF) karjeras ceļveža projekts būtu nodēris, parādot iespējamās karjeras plānošanas iespējas Eiropas jūrniekiem, lai tādējādi kuģniecību padarītu par pievilcīgu karjeras izvēles iespēju. Šāda koncepcija būtu jāveicina un jāizmanto valstu līmenī.

3.3.4 Piemērotai ES līmeņa sistēmai, kas veicina Eiropas jūrniecības zinātību un apmācību, būs labvēlīga ietekme uz visu

jūrniecības klasteri⁽⁵⁾. Jāparedz pasākumi papildu atbalsta nodrošināšanai, lai sekmētu to ierindas jūrnieku apmācību, kas vēlas kļūt par virsniekiem, kā arī ieguldījumi kuģniecības mācību iestādēs (jūrniecības izglītība & apmācība) visā ES, lai nodrošinātu "paraugpraksi" atbilstošu apmācību un prasmju kopumu, kurš atbilst tehnoloģiju attīstībai (piemēram, "e-navigācija").

3.3.5 Vienprātīgi pieņemtā ILO konvencija par darba standartiem jūrniecībā (MLC)⁽⁶⁾, kas aizstāj 30 svarīgākās ILO konvencijas, nodrošinās pamatīgu, visaptverošu un globālu pamatu jūrnieku nodarbinātības standartiem. EESK atbalsta notiekošās ES sociālo partneru sarunas, lai ar sociālo partneru nolīguma starpniecību ES tiesību aktos transponētu MLC, ņemot vērā ILO konvencijā iekļauto neregresijas klauzulu. Turpmākās ES jūrniecības politikas ietvaros būtu jāievieš prasība dalībvalstīm ratificēt un ieviest MLC — jūrnieku tiesību hartu. Komiteja arī aicina Komisiju izmantot visus iespējamus kontaktus, lai 2007. gadā nodrošinātu ILO Konvencijas par darba apstākļiem uz zvejas laukumiem pieņemšanu, ko neizdevās panākt 2005. gadā.

3.3.6 EESK uzskata, ka pastāv iespējas uzlabot vispārējo izpratni par kuģošanu un jūrnieka profesiju, izmantojot piemērotas kampaņas, kas veidotas atbilstoši attiecīgās valsts apstākļiem. EESK var sniegt palīdzību ES jūrniecības kultūras mantojuma un jūrniecības identitātes veicināšanā. Eiropas Starpkultūru dialoga gada⁽⁷⁾ kontekstā Eiropas jūrniecības dienas vai Eiropas okeānu dienas ieviešana varētu sekmēt Eiropas iedzīvotāju labāku izpratni par šīs nozares nozīmīgumu.

3.3.7 Pastiprināti būtu jāpēta iecere par to, ka dažādi jūrniecības klasteru dalībnieki varētu finansēt apmācības shēmas, lai nodrošinātu piemērotu Eiropas jūrniecības zinātnības piedāvājumu, ko vēlāk varētu izmantot arī ar jūrniecību saistītās darbības krastā.

3.3.8 EESK izsaka nožēlu par to, ka Zaļajā grāmatā nav ietverti sociālie aspekti, kas attiecas ne tikai uz jūras pārvadājumu un zivsaimniecības nozares darbiniekiem, bet arī uz dažādās ar jūru saistītās darbībās nodarbinātajiem. Komiteja mudina Komisiju pievērsties citu ar jūru saistītu nozaru (piem., kuģu būves, loču pakalpojumu, ostu, enerģētikas, jūras gultnes izpēti) sociālajiem aspektiem.

3.4 Vides aspekti.

3.4.1 EESK piekrīt Zaļajā grāmatā izteiktajam viedoklim, ka Eiropas jūras resursu saglabāšana ir būtiski svarīga konkurētspējas un nodarbinātības iespēju uzlabošanai. Komiteja izsaka bažas par aizvien lielāko jūras vides apdraudējumu, ko izraisa

cilvēku rīcība un dabas katastrofas. Jūras vides aizsardzība ir obligāts nosacījums mūsu planētas ilgtspējīgai pastāvēšanai. EESK uzskata, ka integrēta starpnozarju pieeja varētu būt nozīmīgs instruments visām iesaistītajām pusēm, lai ilgtspējīgā veidā varētu īstenot vides pārvaldību un palielināt apakšnozaru savstarpējo sinerģiju.

3.4.2 Jūras vides bioloģiskā daudzveidība ir jāaizsargā ar saskaņotu ES politiku, kas nosaka visu iesaistīto pušu atbildības jomas, proti, atbildības ķēdi. Komiteja aicina Komisiju veikt izpēti, lai gūtu zinātniskas atziņas par to, kā jūras vide un bioloģiskā daudzveidība varētu sniegt lielāku labumu cilvēku dzīvē. Lai panāktu ilgtermiņa vispārēju labumu videi, vēlams risinājums ir vienota, starptautiska pieeja.

3.4.3 Saskaņā ar minēto vienoto pieeju EESK aicina Komisiju pievērsties jautājumam par jūras piesārņojumu, ko izraisa uz sauszemes izvietoti avoti (rūpnieciska, pilsētā un laukos veikta darbība), kuri rada 80 % no kopējā jūru piesārņojuma. Turklāt Zaļajā grāmatā, šķiet, ignorēts fakts, ka lielu daļu no jūru piesārņojuma rada izklaides kuģi. Minētais jautājums jārisina nekavējoties. EESK uzskata, ka ir nepieciešams izstrādāt ES politiku, kuras mērķis ir apkarot toksisko atkritumu pārvadāšanu pa jūras ceļiem (eksportējot tos uz trešām valstīm). Konvencijas par atbildību un zaudējumu atlīdzināšanu sakarā ar bīstamu un kaitīgu vielu pārvadāšanu pa jūru (HNS konvencija), kuģu uzraudzības direktīvas un ierosinātās direktīvas par vides aizsardzību, piemērojot krimināltiesības, ieviešana ir pareizais solis šajā virzienā.

3.4.4 Viens no faktoriem, kas rada neparedzētas sekas un dažādu politiku neatbilstību, attiecas uz gaisā izplūstošo gāzu problēmas risināšanu. G8 sammitā (2006. gada jūlijā) transporta radītās emisijas gaisā noteica par prioritāru jomu steidzamai rīcībai, lai risinātu globālās sasilšanas jautājumu. Nesen pieņemtā paziņojumā par globālo klimata pārmaiņu ierobežošanu⁽⁸⁾ ir paredzēts noteikt īpašus ierobežojumus transporta radītajām emisijām un citām siltumnīcefekta gāzu emisijām. Gaisa piesārņojums ir sarežģīta problēma, un viena veida piesārņojuma samazināšana var negatīvi ietekmēt citus piesārņojuma veidus, piemēram, siltumnīcefekta gāzes (SEG). EESK atbalsta kuģu radīto CO₂ emisiju samazinājumu. Tam tomēr būs nenozīmīgas sekas, ja vien līdzvērtīgu samazinājumu neizdosies panākt arī attiecībā uz krastā notiekošajām darbībām, kuras visvairāk ietekmē globālo sasilšanu. Saskaņā ar Apvienotās Karalistes nesen izdoto *Stern* ziņojumu⁽⁹⁾ uz transporta jomu ir attiecināmi tikai 14 % no visām siltumnīcefekta gāzu emisijām, no kurām jūras un dzelzceļa transporta radītais apjoms ir 1,75 % no visām pasaules emisijām.

⁽⁵⁾ Saskaņā ar BIMCO/ISF (BIMCO — Baltijas un starptautiskā jūrniecības konference, ISF — Starptautiskā Kuģniecības federācija) pētījumu nodarbināto vidējais vecums tradicionālajās jūrniecības nācijās turpina paaugstināties, lai arī nekas neliecina par to, ka pieprasījums pēc viņu sniegtajiem pakalpojumiem samazināsies.

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

⁽⁷⁾ Kā norādīts Apvienotās Karalistes prezidentūras dokumentā (2005. gada decembris), ES ir īstenoti daudzi inovatīvi pasākumi, tomēr lietderīgs būtu lielāks uzsvars uz paraugprakses apmaiņu.

⁽⁸⁾ COM(2007) 2 (10/1/07) NAT/310: atzinums par tematu "Klimata pārmaiņas — pilsoniskās sabiedrības loma" (27/09/2006). NAT/276: atzinums par tematu "Ilgtspējīga attīstība lauksaimniecībā, mežsaimniecībā un zivsaimniecībā, ņemot vērā klimata pārmaiņas" (27.01.2006.).

⁽⁹⁾ http://www.hm-treasury.gov.uk/independent_reviews/stern_review_economics_climate_change/stern_review_report.cfm. *Stern* ziņojumā bezdarbības sekas novērtētas 5–20 % apjomā no pasaules IKP.

3.4.5 Virknē iepriekšējo atzinumu EESK ir uzsvērusi, ka dalībvalstīm būtu nekavējoties jāratificē starptautiskās konvencijas par jūrniecības drošību un vides aizsardzību, kā arī jānodrošina to atbilstoša piemērošana. Lai arī jūras transports ir enerģētiski visefektīvākais un videi nekaitīgākais transporta veids, EESK atbalsta starptautiskā līmenī valdošo viedokli par zemākiem gaisa piesārņojuma emisiju limitiem, salīdzinot ar nesen MARPOL konvencijas⁽¹⁰⁾ VI pielikumā saistoši noteiktajiem. Pasākumiem emisiju samazināšanai jūrā jābūt tādiem, kas neprasa augstas izmaksas, un to rezultātā jūras transportu Eiropā nedrīkst aizvietot ar videi kaitīgākiem transporta veidiem. Pēc apspriešanās ar sociālajiem partneriem ES būtu jāsekmē politika to kuģu (kā tirdzniecības, tā arī militāro) demontāžas rāju ierīkošanai, kuri savu laiku jau nokalpojuši.

3.4.6 EESK atbalsta jūras vides aizsardzības un saglabāšanas tematiskās stratēģijas mērķi. Iespējams, ka vides izpratnē ir lietderīgi sadalīt ES kopējo jūras teritoriju atsevišķos reģionos, lai katrā reģionā ieviestu to, kas tam ir nepieciešams (jūras teritoriālā plānošana), atzīstot, ka ne viss, kas ir labs vai nepieciešams noteiktam reģionam, ir vajadzīgs arī kādam citam. EESK atzinīgi vērtē, ka Zaļajā grāmatā ir atzīta tās loma kā viedokļu apmaiņas forumam saistībā ar jūrniecības politikas īstenošanu, ieskaitot arī teritoriālo plānošanu.

4. Īpašas piezīmes.

4.1 Regulējuma pilnveidošana.

4.1.1 Uzteicama ir atziņa par labāka regulējuma nepieciešamību, lai izvairītos no kopējo politiku (piemēram, transports un vide, transports un konkurence) nesaskaņotības, kā arī nodoms panākt starptautiski vienlīdzīgus nosacījumus regulējuma un ieviešanas jomā. Būtu jāatbalsta arī iecere par pašregulējumu kā papildinājumu likumdošanai.

4.1.2 EESK pilnībā piekrīt Zaļajā grāmatā izklāstītajai koncepcijai par to, ka rīcība ES līmenī ir nepieciešama vienīgi gadījumā, ja tā palielina pievienoto vērtību. ES ir kritizēta par tendenci Eiropas līmenī pievērsties vairākiem jautājumiem, kurus tikpat labi iespējams risināt valsts vai starptautiskā līmenī. Šāda kritika būtu jāuztver nopietni, domājot par turpmāko politiku "labāka regulējuma" kontekstā.

4.2 Ārējās attiecības.

4.2.1 Attiecībā uz priekšlikumu par ES turpmāko līdzdalību kā organizācijai paralēli tās dalībvalstīm starptautiskās

jūrniecības organizācijās ES dalībvalstu kompetentajam ieguldījumam starptautisko organizāciju (SJO, ILO) darbībā ir augsta reputācija, un to vajadzētu nevis mazināt, bet gan veicināt. Patlaban pastāv iespējas pastiprinātai ES dalībvalstu sadarbībai/koordinācijai starptautisko organizāciju ietvaros. EESK atbalsta mērķi izmantot EK ietekmi uz trešām valstīm attiecībā uz svarīgāko starptautisko jūrniecības konvenciju (piemēram, Bunkuru konvencijas, HNS konvencijas, 1996. gada Konvencijas par atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras prasībām — LLMC) piemērošanu un ratifikāciju.

4.2.2 Sekmīgai un efektīvai ES jūrniecības ārējo attiecību politikai būtu jānodrošina labi funkcionējoša starptautiska sistēma attiecībā uz kuģniecības pakalpojumiem. Pieejas tirgum nodrošināšanā svarīga nozīme ir bijusi PTO sarunām par pakalpojumu sniegšanu (GATS). Lai arī ir pārtraukta Dohas sarunu kārtā, spēkā būtu jāatstāj jūrniecības nolīgums par *status quo* saglabāšanu (novērsis PTO dalībvalstu jaunus protekcionalisma pasākumus). Divpusējais jūrniecības nolīgums ar Ķīnu ir iedibinājis labu pamatu konstruktīvām attiecībām ar Ķīnu, un tāds pats nolīgums būtu jānoslēdz arī ar Indiju.

4.2.3 Zaļajā grāmatā ir uzsvērts, ka jāturpina uz ANO Jūras tiesību konvenciju (UNCLOS)⁽¹¹⁾ balstītās juridiskās sistēmas izstrādāšana, lai risinātu jaunās problēmas. EESK uzskata, ka minētā konvencija ir interešu līdzsvara prasība, jo īpaši attiecībā uz "kuģošanas brīvību" un "miermīlīgas caurbraukšanas tiesībām" Ekskluzīvās ekonomikas zonā (EEZ). Citas piekrastes valstis varētu sekot šādam paraugam un neievērot "kuģošanas brīvību", pamatojoties uz mazāk svarīgiem iemesliem. Tas varētu nelabvēlīgi ietekmēt jūras tirdzniecību atsevišķos pasaules stratēģiski svarīgākajos ūdensceļos.

4.3 Eiropas kopējā jūras telpa.

4.3.1 Iecere uzskatīt ES par vienotu valsti muitas un administratīvo norišu izpratnē ir vērtējama tikai atzinīgi, ar nosacījumu, ka starptautiskajos ūdeņos (*High Sea*) tiek ievērotas UNCLOS un SJO konvencijas, tostarp "kuģošanas brīvība" un "miermīlīgas caurbraukšanas tiesības" ekskluzīvās ekonomiskās zonas (EEZ) robežās. EESK "Eiropas kopējās jūras telpas" koncepciju izprot kā virtuālu jūrniecības telpu, kurā būs vienkāršotas administratīvās un muitas formalitātes attiecībā uz ES iekšējiem jūrniecības pakalpojumiem, piešķirot tiem iekšējā tirgū tādu pašu statusu kā autotransportam, dzelzceļa transportam vai iekšzemes kuģošanai. Ievērojot Komisijas paziņojumā skaidri formulētus precizējumus, EESK var atbalstīt minēto koncepciju⁽¹²⁾.

⁽¹⁰⁾ 1973. gada starptautiskā konvencija par kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu, kura grozīta ar 1978. gada attiecīgo protokolu (MARPOL 73/78), skatīt http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258.

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

⁽¹²⁾ Skatīt TĒN/258: atzinums par tematu "Eiropas ostu politika" (CESE 1346/2006).

4.4 Jūras vide.

4.4.1 Reģionālā un vietējā gaisa kvalitātei būtu jāpievēršas, piemērojot MARPOL Konvencijā paredzētos mehānismus, izmantojot sēra emisiju papildu kontroles zonu (SECA) iespējamo izveidošanu. Attiecībā uz degvielām ar zemu sēra saturu nepieciešami papildu ieguldījumi naftas pārstrādes rūpnīcās un enerģija sēra atdalīšanai, kas var palielināt CO₂ emisijas un veicināt globālo sasilšanu. Turklāt dažādu un neskaitāmu emisijas kontroles līmeņu izmantošana dažādos pasaules apgabalos un ostās nav ilgtspējīga pieeja.

4.4.2 Attiecībā uz kuģu radīto gaisa piesārņojumu apšaubāms ir apgalvojums, ka "kuģu radītās NO_x emisijas gaisā 2020. gadā būs lielākas par tām emisijām, kas rodas no visām uz sauszemes veiktajām darbībām kopā". EESK aicina Komisiju ņemt vērā ar klimata pārmaiņām saistīto ietekmi un izskatīt jautājumu par kuģu satiksmes iespējām Arktikā.

4.4.3 Jūras vides un bioloģiskās daudzveidības aizsardzība ūdeņos ārpus attiecīgās valsts jurisdikcijas ir kļuvusi par starptautiskās sabiedrības nozīmīgu prioritāti. Šajā sakarā ir jāprecizē UNCLOS un konvencijas par bioloģisko daudzveidību saistība. ES un tās dalībvalstīm būtu aktīvi jāpiedalās ANO globālā jūras novērtējuma izstrādē.

4.4.4 Eiropas Komisija ir ierosinājusi ilgtermiņa vides stratēģiju Vidusjūras attīrīšanai un aizsardzībai. Šis unikālās ekosistēmas stāvoklis pasliktinās, jo ietekme uz vidi palielina apdraudējumu cilvēku veselībai un no jūras atkarīgai saimnieciskajai darbībai. Tāpat īpaša uzmanība veltāma arī Baltijas jūrai un Melnajai jūrai, kas ir gandrīz slēgtas jūras, ņemot vērā pa tām transportēto lielo daudzumu Krievijas naftas, kopējo satiksmes pieaugumu, kā arī upju un sauszemes avotu izraisīto eitrofikāciju. Notiek arī sarežģītas debates attiecībā uz gāzesvada (Krievija/Vācija), kura būve ierosināta Baltijas jūrā, ietekmi uz vidi. Karakuģi, kas izvairās no ES noteikumu ievērošanas un kuru darbība aizvien vairāk kaitē videi un tūrismam, arī saasina iepriekš minētās problēmas.

4.5 Zivsaimniecība.

4.5.1 Zivsaimniecības nozare ⁽¹³⁾ ir ļoti lielā mērā atkarīga no ilgtspējīgas jūras vides, un nākotnē tai būtu jāklūst par optimāli funkcionējošu jūras ekosistēmu kā no bioloģiskā, tā arī no ekonomiskā un sociālā viedokļa.

4.5.2 "Atbildīgas zivsaimniecības rīcības kodekss" (FAO) varētu nodrošināt pamatinformāciju visām zivsaimniecības jomas pārvaldes struktūrām. Zivsaimniecības nozarē jāizstrādā labāki darbarīki (piemēram, aprīkojums, zvejas rīki), lai tādējādi palielinātu selektivitāti un mazinātu jūras gultnes bojājumus. Saskaņā ar integrēto pieeju jāizveido aizsargātas jūras teritorijas,

⁽¹³⁾ NAT/333: atzinums par tematu "Ilgtspējīga zivsaimniecība ES". NAT/316: atzinums par tematu "Zvejniecības nozares ekonomiskās situācijas uzlabošana" (25/9/2006). NAT/280: atzinums par tematu "Zvejniecības nozares ekonomiskās situācijas uzlabošana" (16/12/2005).

lai pasargātu biotopus no nereglamentētas un nelikumīgas zvejnīcības, un jāuzlabo nozvejas statistika. Ar labākas teritoriālās plānošanas starpniecību varētu attīstīt jūras tūrismu, pasargāt zivsaimniecību, kā arī veicināt reģionālo attīstību un augstāku nodarbinātību jūrniecības nozarē lauku apgabalos.

4.6 Eiropas krasta apsardze.

4.6.1 EESK vēlētos uzzināt, kāda ir pievienotā vērtība, šobrīd attīstot Eiropas krasta apsardzes ideju. Priekšizpēte, kuras rezultātus drīzumā paredzēts iesniegt, sniegs lietderīgu informāciju par Komisijas viedokli šajā sakarā. Ņemot vērā dalībvalstu iestāžu struktūras, uzdevumu un atbildības jomu atšķirības, EESK uzskata, ka vēlamos mērķus var arī sasniegt, izmantojot dalībvalstu attiecīgo iestāžu pastiprinātu sadarbību jo īpaši drošības, nelegālās imigrācijas, nelegālās tirdzniecības un negadījumu kopīgas izmeklēšanas jomā.

4.7 Eiropas reģistrs.

4.7.1 Bažas izraisa priekšlikums par papildu fakultatīvu Eiropas reģistru (piemēram, EUROS). Lai arī ES ir pievilcīgs Eiropas vienotības un izcilības simbols, reģistrs ir pārags solis, ņemot vērā, ka dalībvalstu ekonomikas, nodokļu un sociālās politikas nav saskaņotas. Šādu priekšlikumu varētu paredzēt kā vispārējā ES harmonizācijas procesa noslēdzošo posmu tālākā nākotnē, kas šobrīd vēl nav saskatāma. Bez tam vārdu salikuma "papildu Eiropas reģistrs" lietojums ir neskaidrs, radot jautājumu par to, kādas papildu priekšrocības šāds reģistrs varētu piedāvāt līdzās valsts reģistram saskaņā ar EK kuģniecības pamatnostādņiem. Konstruktīvus pasākumus un citas iniciatīvas iespējams pilnīgot ar pamatnostādņu starpniecību, un tās var būt pieejamas visiem valstu reģistriem. Līdztekus īpaša Kopienas reģistra izveidei būtu jāatzīst un jānostiprina Eiropas sociālās tiesības, kas ir piemērojamas attiecībā uz jaunajiem karogiem.

4.8 Piekrastes valstīs ar augstiem kvalitātes standartiem.

4.8.1 EESK noteikti atbalsta augstas kvalitātes standartu ieviešanu piekrastes valstīs, kas ir kvalitātes ķēdes trūkstošais posms. Tām piekrastes valstīm, kurās ir augsti kvalitātes standarti, būtu jānodrošina kuģiem svarīgi pakalpojumi: Piekrastes valsts ar augstiem kvalitātes standartiem, piemēram, pilda starptautiskās saistības, ratificējot un īstenojot starptautiskas konvencijas, ievēro SJO/ILO pamatnostādnes par taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem, nodrošina piemērotas atkritumu pieņemšanas iekārtas, piedāvā navigācijas palīdzību un jūras kartes, palīdz izvietot avarējušus kuģus (nevis riskē ar vides katastrofu, atsakot palīdzību), nodrošina visus vajadzīgos pasākumus, sekmējot kuģu miermīlīgu caurbraukšanu valsts ūdeņiem, kā arī piedāvā vajadzīgos apstākļus kuģiem, kas piestāj šo valstu ostās vai arī sniedz tiem navigācijas palīdzību valsts ūdeņos. Diemžēl, šķiet, ka dažās piekrastes valstīs ir vērojams vispārējs apņēmības trūkums attiecībā uz šo svarīgo uzdevumu.

4.8.2 Zaļajā grāmatā ietverta iespēja izstrādāt novērtējamus kritērijus un "paraugpraksi" piekrastes valstīm. Šī koncepcija ES būtu jāierosina SJO, paredzot izstrādāt piemērotus un izmērāmus kritērijus piekrastes valstu darbības rezultātu izvērtēšanai.

4.8.3 EESK atbalsta Reģionu komitejas priekšlikumu⁽¹⁴⁾ izveidot Eiropas Piekrastes valstu un salu fondu, kas attiektos uz vairākām jūrlietu darbībām.

4.9 *Piekrastes tūrisms.*

4.9.1 EESK atzīmē, ka Eiropa ir tūristu galvenais mērķis. Tā atbalsta ieceri par alternatīva un kvalitatīva tūrisma attīstību piekrastes apgabalos. Zaļajā grāmatā atzīts, ka ilgtspējīga tūrisma jomā tiks piedāvāti dažādi tūrisma pakalpojumi ar mērķi atslogot jūras piekrasti, nodrošināt alternatīvus ienākumu avotus zvejniekiem un attīstīt pasākumus kultūras mantojuma saglabāšanai. EESK var tikai izteikt atbalstu iepriekš minētajām iniciatīvām.

4.10 *Sociālie aspekti.*

4.10.1 EESK atzīmē Eiropas sociālo tiesību aktu neattiecināšanu uz zvejniekiem un jūrniekiem vairākās direktīvās: direktīvā

par kolektīvo atlaišanu, direktīvā par uzņēmumu īpašnieku maiņu, darbinieku informēšanu/uzklausišanu). Sākotnēji šādi uzņēmumi bija pamatoti, ņemot vērā apstākli, ka tiesību akti sociālajā jomā pirmām kārtām bija paredzēti sauszemes ekonomikas nozaru vajadzībām un nevis ar jūru saistītas nodarbinātības īpašajām prasībām. EESK aicina Komisiju atkārtoti izvērtēt minētos uzņēmumus ciešā sadarbībā ar sociālajiem partneriem.

4.11 *Nolīgumi par kuģu pārmeklēšanu.*

4.11.1 Pastiprināti drošības apsvērumi ir pamudinājuši vairākas ES dalībvalstis noslēgt divpusējus nolīgumus par kuģu pārmeklēšanu. EESK uzskata, ka attiecībā uz šādām iniciatīvām ir vēlama ES dalībvalstu koordinēta pieeja un saskaņota darba dalīšana starp dalībvalstīm, minēto noteikumu piemērošanā iesaistot arī valstu jūras spēkus. Alternatīvi tam ES dalībvalstis varētu iespējami drīz ratificēt protokolus par nelikumīgu darbību novēršanu (SUA). SUA protokolu mērķi ir līdzīgi Ieroču izplatīšanas drošības iniciatīvā noteiktajiem, taču tajos ietvertas arī būtiskas garantijas kuģniecības operatoru likumīgo uzņēmējdarbības interešu un jūrnieku cilvēktiesību aizsardzībai.

Briselē, 2007. gada 26. aprīlī.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁴⁾ RK atzinums 258/2006 (13-14/2/2007).

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "ES kopīga ostu politika"

(2007/C 168/12)

Saskaņā ar Reglamenta 29. panta 2. punktu Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 2006. gada 6. jūlijā nolēma sagatavot pašiniciatīvas atzinumu par tematu "ES kopīga ostu politika".

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa atzinumu pieņēma 2007. gada 22. martā. Ziņotājs — Jan Simons kgs.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 435. plenārajā sesijā, kas notika 2007. gada 25. un 26. aprīlī (25. aprīļa sēdē), ar 137 balsīm par, 2 balsīm pret un 7 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi.

1.1 Šajā pašiniciatīvas atzinumā galvenokārt ir apskatīti Eiropas jūras ostu politikas jautājumi, par kuriem ostu nozarē iesaistītajām pusēm būtu jāpanāk vienota nostāja. Tādēļ atzinums tika izstrādāts, cieši sadarbojoties ar attiecīgajām iesaistīto pušu organizācijām, kas bija aicinātas izteikt savu nostāju divās atklātās uzklaušanās sēdēs, kuras notika 2006. gada 20. novembrī un 2007. gada 20. februārī. (¹)

1.2 Minētajās sēdēs apstiprinājās, ka, veidojot Eiropas jūras ostu politiku, būtu jāpievēršas šādiem jautājumiem:

- a) ostu un ar tām saistītu struktūru ilgtspējīgas attīstības nodrošināšana,
- b) skaidras un pārredzamas sistēmas izveide ostu jomai paredzēto investīciju finansēšanai,
- c) procedūru precizēšana saistībā ar ostu pakalpojumu tirgus pieejamību,
- d) labu un drošu darba nosacījumu un apstākļu nodrošināšana, kā arī konstruktīvu darba attiecību veicināšana ostās,
- e) atbalsts drošiem un stabiliem darba procesiem un optimāliem darba apstākļiem ostās,
- f) ostu vispārējās konkurētspējas un pozitīva tēla veicināšana.

(¹) Piedalīties uzklaušanāsā tika uzaicinātas šādas organizācijas: Eiropas Ekspeditoru, transporta, loģistikas un muitas pakalpojumu asociācija (CLECAT), Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācija (EKKIA), Eiropas Kopienas Kuģu brokeru un aģentu asociācija (ECASBA), Eiropas Kravas nosūtītāju padome (ESC), Eiropas Tirdzniecības un rūpniecības kameru asociācija (EUROCHAMBRES), Eiropas Jūras loču asociācija (EMPA), Eiropas Stūrmaņu asociācija (EBA), Eiropas Velkoņu īpašnieku asociācija (ETA), Eiropas Transporta darbinieku federācija (ETF), Starptautiskā dokeru padome (IDC), Eiropas Jūras ostu organizācija (ESPO), Eiropas Iekšzemes ostu federācija (EFIP), Eiropas Privāto ostu operatoru federācija (FEPORT), Eiropas ostu vadītāju komiteja (EHMC) un Produktu tilpnēs uzglabātāju asociāciju federācija (FETSA), EUROGATE GmbH dco KGaA, KG.

1.3 Minētie jautājumi kopumā atbilst tiem tematiem, ko konsultāciju procesā par Eiropas jūras ostu turpmāko politiku ierosināja Eiropas Komisija. Šīs konsultācijas tika uzsāktas sakarā ar to, ka tika atsaukti divi Komisijas direktīvu projekti par ostu pakalpojumu tirgus pieejamību (²), un varētu tikt pabeigtas līdz 2007. gada jūnijam.

1.4 Ostu pakalpojumu direktīvas apspriešana ir palīdzējusi apzināt apjomīgu informāciju par tādām jomām kā ostu finansēšana un procedūras saistībā ar ostu pakalpojumu tirgus pieejamību. Tādēļ jebkāda veida progresam, kas panākts minētajās jomās, īsā laikā būtu jādod jūtami rezultāti.

1.5 Funkcionālos trūkumus, īpaši tādus, kas saistīti ar administratīvajām procedūrām un iekšzemes transportu, var novērst, izmantojot tādas jau pastāvošas iniciatīvas kā, piemēram, muitas modernizācijas, dzelzceļa liberalizācijas un iekšzemes navigācijas (NAIADES) programmas. Minētajiem trūkumiem plašākā mērogā var pievērsties, pārskatot arī Balto grāmatu par transporta politiku (³) un Komisijas paziņojumu par loģistiku (⁴).

1.6 ES var veicināt augstus stabilitātes un drošības standartus Eiropas ostās, nodrošinot atbilstošu (finansiālu) atbalstu izglītības un apmācības programmām un īstenojot drošības jomā piemērojamus tiesību aktus.

1.7 Sekmīgai ostu sociālai politikai, kas izstrādāta ciešā sadarbībā ar sociālajiem partneriem, kas par to ir īpaši atbildīgi, ir ļoti svarīga nozīme. Sekmīgas sociālās politikas īstenošanai valstu

(²) Skat. šādus divus EESK atzinumus: EESK atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai par ostu pakalpojumu tirgus pieejamību", OV C 48, 21.02.2002., 122.-129. lpp., kā arī EESK atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai par ostu pakalpojumu tirgus pieejamību" (COM(2004) 654 galīgā redakcija — 2004/0240 (COD)), OV C 294, 25.11.2005., 25.-32. lpp..

Skat arī EESK atzinumu par tematu "Komisijas paziņojums Padomei un Eiropas Parlamentam par jūrnieku apmācību un pieņemšanu darbā", OV C 80, 03.04.2002., 9.-14. lpp. un EESK atzinumu par tematu "Eiropas pieejamība pa jūras ceļu: līdzšinējā attīstība un nostādņu maiņa", OV C 157, 28.06.2005., 141.-146. lpp.

(³) Komisijas paziņojums Padomei un Eiropas Parlamentam par tematu "Eiropas dinamisma saglabāšana — ilgtspējīga attīstība mūsu kontinentā — Eiropas Komisijas 2001. gadā publicētās Baltās grāmatas par transporta politiku vidusposma pārskats" COM (2006) 314 galīgā redakcija.

(⁴) Komisijas paziņojums Padomei, Eiropas Parlamentam, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai par tematu "Kravu pārvadājumu loģistika Eiropā — ilgtspējīgas mobilitātes izšķirošais faktors", COM(2006) 336 galīgā redakcija.

valdību un sociālo partneru rīcībā ir svarīgi instrumenti, proti, Starptautiskās darba organizācijas (ILO) konvencijas par darbu ostās, kas var lielā mērā veicināt taisnīgas konkurences apstākļus. Komisijai ir jārosina dalībvalstis ratificēt minētās konvencijas.

1.8 Līdzās pasākumiem, kas paredzēti jauniešu intereses veicināšanai par jūru, ES arī var rosināt jaunus cilvēkus izvēlēties ar ostām saistītas profesijas. Nodrošinot augstas kvalitātes apmācību jūrniecības lietās, var veicināt to, lai nākotnē ostās būtu pietiekams skaits augsti kvalificētu loču, ostas kapteiņu un citu speciālistu.

1.9 Arī Eiropas sociālais dialogs var sniegt ieguldījumu jūras ostu attīstībā, ja attiecīgās ieinteresētās puses pārstāvošās Eiropas organizācijas varēs saskaņot intereses.

1.10 Izstrādājot Eiropas jūras ostu politiku, būtiska nozīme ir visaptverošām debatēm par ostu ilgtspējīgu attīstību. Ostu pārvaldes ir īpaši atbildīgas par augstu vides aizsardzības standartu nodrošināšanu, un tās būtu jārosina šajā jomā veikt turpmākas investīcijas. Tajā pašā laikā tomēr nav šaubu par to, ka problēmas lielā mērā rada ES neskaidrie vides tiesību akti.

1.11 Būs vajadzīga turpmāka izpēte, lai noskaidrotu, vai ar teritorijas plānošanas programmu palīdzību var nodrošināt lielāku juridisko noteiktību un plašākas iespējas ostu attīstībai. Vienlaikus ir jāatzīst, ka ostas bieži atrodas īpašu un nozīmīgu aizsargājamo dabas teritoriju tuvumā, tādēļ ostu attīstība ir attiecīgi jāsaucina un jānodrošina ar dabas aizsardzības pasākumiem.

1.12 EESK izpratnē "Eiropas vienotas jūras telpas" jēdziens Zaļajā grāmatā par jūrniecības politiku attiecas uz iedomātu jūras telpu. Ja tāda patiešām ir Komisijas nostāja, kuru tā skaidri dara zināmu, EESK var atbalstīt šo koncepciju, ar nosacījumu, ka starptautiskajos ūdeņos (*High Seas*) tiek ievērota ANO Jūras tiesību konvencija un Starptautiskās jūrniecības organizācijas konvencija, tostarp "kuģošanas brīvība" un "miermīlīgas caurbraukšanas tiesības" ekskluzīvajā ekonomikas zonā (EEZ).

1.13 Visbeidzot, ES pienākums būtu sniegt atbalstu, lai saglabātu ES ostu vispārējo konkurētspēju globālā mērogā un veicinātu iniciatīvas, kuru mērķis ir veidot ostu pozitīvu tēlu, tādējādi ostu darbībai panākot plašu sabiedrības atbalstu. Tam ir nepieciešama inovatīva pieeja, izmantojot ostas pilsētu potenciālu kultūras, tūrisma un atpūtas jomā.

1.14 Eiropas jūras ostu politikas izveide nenozīmē, ka katrā ziņā ir jāizstrādā jauni tiesību akti. Noderīga alternatīva tiesību aktiem, pirmkārt, varētu būt tiesiski nesaistoši noteikumi ("soft law")⁽⁵⁾ un otrkārt — individuāla pieeja.

(5) Ar nesaistošiem noteikumiem saprotamas profesionālās ētikas normas, kas noteiktas juridiski nesaistošos instrumentos, kuriem var būt zināma netieša tiesiska ietekme un kuru mērķis ir panākt praktisku ietekmi. Šajā sakarā kā piemērus var minēt, skaidrojuma, pamatnostādnes un prakses kodeksus.

1.15 Eiropas jūras ostu politikas jomā būtu visumā jāatturas no nevajadzīgas iejaukšanās, bet galvenā uzmanība jāpievērš, lai a) piemērotu Līguma noteikumus tur, kur tas nepieciešams, b) nodrošinātu, lai ostas var pienācīgi pildīt savu publisko lomu, c) veicinātu tirgus orientētu darbību un d) veicinātu pozitīvu nozares tēlu. Pastāvošie ES tiesību akti, kas kavē jūras ostu stabilitu un ilgtspējīgu attīstību, būtu attiecīgi jāpārskata.

2. Ar Eiropas jūras ostām saistītās problēmas.

2.1 Direktīvas par ostu pakalpojumiem projektu kritizēja galvenokārt par to, ka tajā nebija ņemtas vērā tirgus tendences un to radītās problēmas Eiropas ostām, kā arī par mēģinājumu ostu pārvaldības jomā uzspiest "visiem vienādu" pārvaldības modeli. Direktīva tika negatīvi vērtēta arī tādēļ, ka tajā nebija ņemts vērā ostu jomas sociālais aspekts. Šādus faktorus nedrīkst neievērot, izstrādājot Eiropas jūras ostu politikas vispusīgāku analīzi⁽⁶⁾.

2.2 Jūras ostas ir viena no tām Eiropas transporta jomām, kurās vērojama strauja izaugsme. Tas jo īpaši attiecas uz konteinerpārvaldījumiem. Vairākos Eiropas reģionos jūras ostu jauda ir nepietiekama, kas rada ievērojamas pārslogotības problēmas⁽⁷⁾.

2.3 Tādēļ ir optimāli jāizmanto pastāvošā ostu infrastruktūra un nepieciešamības gadījumā jāveido jaunas ostu struktūras⁽⁸⁾. Tāpat ir jānodrošina arī optimāli piekļūšanas ceļi no jūras līdz ostām (gultnes padziļināšana), kā arī iekšzemes infrastruktūra. Ostas saprotamu iemeslu dēļ var atrasties vienīgi piekrastes reģionos, tostarp pie grīvām, kur vērojama sīva konkurence par izmantojamo platību. Ostu pārvaldēs strādājošie apzinās ostu darbības ietekmi uz vidi un pēdējo gadu laikā ir ieguldījuši ievērojamas investīcijas, lai sasniegtu augstus vides aizsardzības standartus. Neskatoties uz to, pret ostu darbību pretestību izrāda vietējās pašvaldības un pilsētas, kas tiecas pievērst uzmanību jūras ostu darbības nelabvēlīgajam ārējām izpausmēm un ne vienmēr apzinās to ieguldījumu un ar ostu darbību saistītos pozitīvos aspektus. Turklāt tiesiskā nenoteiktība un neskaidrības, ko rada ES tiesību akti dabas aizsardzības jomā, negatīvi ietekmē būtiskus ostu attīstības plānus, ievērojami kavējot to īstenošanu.

2.4 Lai attīstītu ostu jaudu, ir nepieciešami ievērojami ieguldījumi. Valdību budžetu samazināšana nozīmē, ka ostu infrastruktūras, kā arī iekārtu un aprīkojuma būtisks finansējuma avots ir privātais kapitāls. Tādēļ ostu jomā privātajiem investoriem ir nepieciešams uzņemties ilgtermiņa saistības.

(6) Plašāku informāciju par tirgus norisēm un problēmām skatīt: ESPO un ITMMA, Ziņojums par Eiropas ostu nozari, 2004. gads.

(7) Skatīt nesen sagatavotu pētījumu Kuģniecības okeānos konsultanti, Eiropas un Vidusjūras konteinerpārvaldījumiem izmantojamo ostu tirgi līdz 2015. gadam (*Ocean Shipping Consultants, The European and Mediterranean Containerport Markets to 2015*), 2006. gads.

(8) Skatīt EESK atzinumu par tematu "Eiropas pieejamība pa jūras ceļu: līdzšinējā attīstība un nostādņu maiņa", OV C 157, 28.06.2005., 141.-146. lpp.

2.5 Eiropas ostu nozarei ir raksturīga ne tikai spēcīga izaugsme, bet arī globalizācijas un saplūšanas process. Eiropas jūras ostas sadarbojas ar starptautiskām kuģniecības grupām, un ir izveidojušās lielas termināļu operatoru grupas, kas šobrīd nodrošina pakalpojumus dažādās Eiropas ostās. ⁽⁹⁾

2.6 Eiropas ostās konkurencei būtu jākoncentrējas uz loģistikas ķēdēm ⁽¹⁰⁾. Loģistikas ķēdē ierasto darba dalīšanu ir izmaiņūšas vertikālas integrācijas stratēģijas. Eiropas ostas aizvien vairāk konkurē piegādes ķēdēs un ir kļuvušas par loģistikas pakalpojumu "dabīgu vidi". Lai jūras ostas varētu optimāli darboties, ir nepieciešams iesaistīt visus transporta veidus.

2.7 Tā kā jūras ostas ir dažādus pārvadājumu veidus vienojoši punkti, to efektivitāte lielā mērā ir atkarīga no pakalpojumu efektivitātes gan iekšzemē, gan arī piekrastes joslā. Turklāt jūras ostas vislabāk var veikt robežkontroli saistībā ar kuģu drošību, vispārējo drošību, muitas jautājumiem, veselības aizsardzību, vides kvalitāti, sociālajām priekšrocībām un sociālajiem apstākļiem uz kuģa u.c. Daudzas šādas kontroles ir raksturīgas vienīgi jūrniecības nozarei, un tās ne vienmēr tiek pienācīgi koordinētas un saskaņotas.

2.8 Ņemot vērā iepriekš minētos procesus, jūras ostu vadības struktūras daudzos gadījumos pārskata savas tradicionālās ostu pārvaldes funkcijas, to īstenojot kā reformu procesa sastāvdaļu.

3. Nozīmīgi jautājumi Eiropas jūras ostu politikas jomā.

3.1 Kā uzsvērts iepriekš, Eiropas jūras ostu politikas jomā galvenā uzmanība būtu jāpievērš ilgtspējīgas izaugsmes veicināšanai, investīcijas piesaistošu apstākļu radīšanai ostās, juridiskās noteiktības palielināšanai, procesu, kas saistīti ar jūras ostu iekļaušanu piegādes ķēdē, optimizācijai, vispārējās konkurētspējas palielināšanai, efektīvas sociālās politikas un konstruktīvu darba attiecību nodrošināšanai tā, lai visi minētie aspekti sekmētu pozitīvu ostu tēlu un raksturotu tās kā pievilcīgas darba vietas.

3.2 Minēto vispārējo mērķi var iedalīt šādās sešās tematiskās jomās, kuras ir atzinusi Eiropas Komisija:

- a) ostu un ar tām saistītu struktūru ilgtspējīgas attīstības nodrošināšana,
- b) skaidras un pārredzamas sistēmas izveide ostu jomai paredzēto investīciju finansēšanai,
- c) procedūru precizēšana saistībā ar ostas pakalpojumu tirgus pieejamību,

⁽⁹⁾ Tas īpaši attiecināms uz kravu pārvadājumiem konteineros. Šajā jomā jau 2002. gadā 70 % no tirgus kontrolēja seši galvenie operatori (ESPO un ITMMA, 38. lpp.), un šāda attīstība ir vērojama arī tādos tirgos kā sauskravas un vispārējie kravu pārvadājumi.

⁽¹⁰⁾ Sīkāku informāciju skatīt: EESK atzinums TEN/262 par Komisijas priekšlikumu par tematu "Kravu pārvadājumu loģistika Eiropā — ilgtspējīgas mobilitātes izšķirošais faktors", COM(2006) 336 galīgā redakcija.

d) tādu funkcionālo trūkumu novēršana, kas kavē ostu darbības efektivitāti,

e) atbalsts drošiem un stabiliem darba procesiem un optimāliem darba apstākļiem ostās,

f) ostu vispārējās konkurētspējas un pozitīva tēla veicināšana.

Minētās tematiskās jomas plašāk apskatītas turpmākajās sadaļās.

4. Ostu un ar tām saistītu struktūru ilgtspējīgas attīstības nodrošināšana.

4.1 Ostas bieži vien atrodas īpašu un nozīmīgu aizsargājamo dabas teritoriju tuvumā. Prakse daudzās ostās liecina, ka ekoloģiskās un ekonomiskās intereses saskaņot ne vienmēr ir vienkārši un tādēļ bieži rodas konfliktsituācijas. Eiropas jūras ostu nozarē tomēr ir panākts ievērojams progress attiecībā uz augstu vides aizsardzības standartu sasniegšanu un vides pārvaldības uzlabošanu ⁽¹¹⁾. Turklāt pēdējo gadu laikā ir izdevies panākt konstruktīvas vienošanās ar NVO un ieinteresētajām pusēm vietējā līmenī, tādējādi nodrošinot visām pusēm pieņemamus risinājumus gan no dabas aizsardzības, gan no ostu attīstības viedokļa.

4.2 Tomēr tiesiskā nenoteiktība, kas saistīta ar dabas aizsardzības tiesību aktu piemērošanu, vēl joprojām ievērojami kavē daudzu projektu īstenošanu. Vispārēji ir atzīts, ka šādas kavēšanās lielā mērā izraisa neskaidrības tādos piemērojamajos ES tiesību aktos kā, piemēram, Putnu aizsardzības direktīvā, Biotopu aizsardzības direktīvā un Ūdens pamatdirektīvā. Būtisku jēdzienu formulējums ir vēl joprojām neskaidrs ⁽¹²⁾, tādēļ dalībvalstīs direktīvas tiek interpretētas atšķirīgi.

4.3 Komisija var palīdzēt pārvarēt šo situāciju, nosakot pastāvošo tiesību aktu interpretēšanas vadlīnijas. Tajā pašā laikā Komisijai būtu jārosina Eiropas jūras ostu vadības uzņemties atbildību vides pārvaldības jomā, piemēram, veicinot paraugprakses izplatīšanu ar tādu ostu nozarē īstenoto iniciatīvu kā *ECOPORTS* starpniecību ⁽¹³⁾.

4.4 Tas, ka tiesiskajā regulējumā nav ņemti vērā ekonomiskie faktori un pretrunas ar jau spēkā esošajiem tiesiskajiem režīmiem, ko piemēro ostu attīstībai paredzētajās teritorijās, pats par sevi ir nopietns problēmu cēlonis. Ilgtspējīga attīstība nozīmē līdzsvaru starp ekonomiskajiem, sociālajiem un ekoloģiskajiem apsvērumiem, un tas šobrīd nav pilnīgi sasniegts.

⁽¹¹⁾ Pārskatam skat., piemēram, Eiropas jūras ostu organizācijas (ESPO) vides pārskatu 2004 par vides pārvaldību Eiropas Savienības ostās.

⁽¹²⁾ Piemēram, Putnu aizsardzības direktīva un Biotopu aizsardzības direktīva tiek atšķirīgi interpretēta attiecībā uz tādiem jautājumiem kā piemēroti novērtējumi, jau pastāvošie līgumi, alternatīvu analīze, tā dēvētie "ar īpaši svarīgām sabiedrības interesēm saistīti būtiski apsvērumi" (*IROP*), kompensācijas prasības u.t.t.

⁽¹³⁾ Komisijas atbalstītais *ECOPORTS* projekts noslēdzās 2005. gadā un rosināja par ostu darbību atbildīgās amatpersonas vides jautājumos tiekties uz pašregulējošas pieejas izmantošanu. Šo darbu tagad turpina *ECOPORTS* fonds, www.ecoport.com

4.5 Pastāvošo ES vides tiesību aktu būtiskākie trūkumi tika uzsvērti nesēn veiktajā pētījumā, ko finansēja Eiropas Komisija sava Jūras pārvaldījumu koordinēšanas platformas (MTCP) projekta ⁽¹⁴⁾ ietvaros. Pētījumā ir minēti arī vairāki konkrēti politiski ieteikumi, lai ostu attīstības projektos panāktu lielāku juridisko noteiktību, tostarp vienota tīkla izveide, kur tiktu iekļautas ostu attīstībai stratēģiski nozīmīgas teritorijas.

4.6 Nesēn pieņemtajā Zaļajā grāmatā par jūrniecības politiku ⁽¹⁵⁾ Eiropas Komisija ievieš jūras teritorijas plānošanas koncepciju ⁽¹⁶⁾. Minētā koncepcija, kā arī piekrastes teritoriju integrētas apsaimniekošanas (ICZM) koncepcija attiecībā uz teritoriālajiem ūdeņiem būs orientēta uz to, lai kontrolētu konkurenci, kas jūrniecības jomā pieaug attiecībā uz Eiropas piekrastes ūdeņu izmantošanu, kā arī nodrošinātu lielāku juridisko noteiktību.

4.6.1 Ideja par ES kā vienotu valsti muitas procedūru un administratīvā ziņā ir vērtējama vienīgi atzinīgi, ar nosacījumu, ka starptautiskajos ūdeņos (*High Seas*) tiek ievērota ANO Jūras tiesību konvencija un Starptautiskās jūrniecības organizācijas konvencija, tostarp "kuģošanas brīvība" un "miermīlīgas caurbraukšanas tiesības" ekskluzīvajā ekonomikas zonā (EEZ). EESK izpratnē "Eiropas vienotas jūras telpas" jēdziens attiecas uz iedomātu jūras telpu, kur tiks vienkāršotas administratīvās un muitas formalitātes kuģniecības pakalpojumiem ES iekšienē, šajā jomā piemērojot tādu pašu režīmu, kāds tiek piemērots autopārvaldījumiem, dzelzceļa vai iekšzemes kuģniecības pārvaldījumiem iekšējā tirgū. Ja tāda patiešām ir Komisijas nostāja, kuru tā skaidri dara zināmu, EESK šo ideju var atbalstīt ⁽¹⁷⁾.

4.7 Visbeidzot varētu pārskatīt Eiropas transporta tīkla (TEN-T) projektā izmantoto pašreizējo pieeju jūras ostu jomai, lai panāktu lielāku Eiropas līmeņa atbalstu nozīmīgiem iekšzemes infrastruktūras projektiem, kas svarīgi ostām. Tā kā projekta, kam ir piešķirts TEN-T statuss, ietekme uz vidi jau tiek ņemta vērā, TEN-T vispārējās nozīmes projektus var uzskatīt par sabiedrībai īpaši svarīgiem vides tiesību aktu ziņā ⁽¹⁸⁾.

4.8 Problēmas risinot iepriekš minētajos veidos, tomēr vajadzētu atturēties no centralizētas ostu plānošanas ES līmenī vai stingras ostu plānošanas politikas valstu līmenī. Būtībā minētajiem rīcības veidiem būtu jāveicina augšupēja pieeja, nosakot, ka projektu priekšlikumi būtu jāizraugās ostas pārvaldes struktūrai, nepieciešamības gadījumā sadarbojoties ar reģionālajām vai valsts iestādēm un ievērojot objektīvu ekonomisko novērtējumu, kurš atbilst kopīgiem metodoloģiskiem standartiem un kur tiek ņemts vērā piemērojamais likumīgais pamats.

⁽¹⁴⁾ E. Van Hoydonk, MTCP ziņojums par ES vides tiesību aktu ietekmi uz ūdensceļiem un ostām, 2006. gads.

⁽¹⁵⁾ Zaļā grāmata "Ceļā uz turpmāko ES jūrniecības politiku: Eiropas redzējums okeāniem un jūrām", COM(2006) 275 galīgā redakcija.

⁽¹⁶⁾ Saskaņā ar Zaļo grāmatu jūras teritorijas plānošanai ir galvenā nozīme, lai samazinātu jūras un piekrastes teritoriju jutīgumu uz pārmaiņām. Izveidojot teritoriālās plānošanas visaptverošu sistēmu, varētu uzlabot un radīt stabilu normatīvo vidi jomās, kur nepieciešams veikt lielus ieguldījumus, kas ietekmētu ekonomiskā darbības norises vietu. Ar jūras telpas inovatīvas plānošanas palīdzību veicot visu ar jūrniecības nozari saistīto darbību koordināciju, varētu palīdzēt nodrošināt piekrastes reģionu ilgtspējīgu attīstību ekonomikas un vides jomā.

⁽¹⁷⁾ Skat. EESK atzinumu TEN/255 "Zaļā grāmata par turpmāko ES jūrniecības politiku" (CESE 19/2007).

⁽¹⁸⁾ Saskaņā ar ieteikumiem, kas iekļauti iepriekš minētajā MTCP pētījumā.

5. Skaidras un pārredzamas sistēmas izveide ostu jomai paredzēto investīciju finansēšanai.

5.1 Lai jūras ostās nodrošinātu vajadzīgos ievērojamos ieguldījumus, ir jāizveido noteikts finansējuma tiesiskais regulējums ES līmenī. Juridiskā noteiktība ir īpaši nepieciešama attiecībā uz noteikumiem, ar kādiem ostām piešķir publisko finansējumu, neradot konkurences izkropļojumus. Pastāv vienprātība, ka to var vislabāk sasniegt, izstrādājot un īstenojot pamatnostādnes valsts atbalsta jomā.

5.2 Valsts atbalsta pamatnostādņu mērķim jābūt ES Līguma noteikumu par valsts atbalstu ostām precizēšanai (jo īpaši 73., 86., 87 un 88. pants). Pamatnostādnēs būtu jānosaka gadījumi, kad publiskā finansējuma piešķiršana ir uzskatāma par valsts atbalstu un kad par to jāziņo Komisijai, lai tā veiktu pārbaudi. Ja atbalsts tiek sniegts atbilstoši Līgumā noteiktajiem izņēmuma gadījumiem, tad Komisija šādu atbalstu var atzīt par atbilstošu Līgumam.

5.3 Vispārēji ir atzīts, ka gadījumā ja publiskais finansējums tiek piešķirts ieguldījumiem un pasākumiem, kas minēti turpmāk, tas nav uzskatāms par valsts atbalstu, un tādēļ dalībvalstīm Komisijai nav jāziņo par šādām finansēšanas sistēmām:

- a) tādas infrastruktūras nodrošināšana un ekspluatācija (ieskaitot uzturēšanu), kas atrodas ārpus ostu teritorijas un savieno ostu ar sauszemi un jūras piekļūšanas ceļiem. Jūras piekļūšanas ceļu uzturēšanā ietilpst arī gultnes padziļināšana un šo ceļu atbrīvošana ar ledlaužu pakalpojumu palīdzību;
- b) kompensācija ostas pārvaldes darbībām, kas nav ekonomiska rakstura un par kurām parasti ir atbildīga ostas pārvalde. Minētās darbības tā kā publiska iestāde veic ostā un ārpus tās, īstenojot savas oficiālās pilnvaras.

5.4 Ostas infrastruktūras nodrošināšana un ekspluatācija tomēr ir daudz sarežģītāks jautājums. Šajā sakarā jānosaka, ka piekļūšanas un aizsardzības infrastruktūru var nodalīt no ostas iekšējās infrastruktūras. Pirmo var uzskatīt par visu infrastruktūru, kas nodrošina piekļūšanu ostas teritorijai pa jūras un sauszemes ceļiem, tostarp piekļuvi kuģošanas ceļiem un attiecīgos aizsardzības darbus, sauszemes savienojumus ar sabiedriskā transporta sistēmu, kā arī infrastruktūru ostas teritorijā nepieciešamo pakalpojumu sniegšanai. Par ostas iekšējo infrastruktūru var uzskatīt civiļas struktūras ostas teritorijā, kas nodrošina pakalpojumus kuģiem un saistībā ar kravām.

5.5 Liela nozīme ir tam, vai infrastruktūra kalpo ostas vispārējām vajadzībām, vai arī tā ir paredzēta īpašam izmantotājam vai operatoram. Pamatnostādnēs ir jāierosina skaidri un pārskatāmi kritēriji, pēc kuriem vadoties varētu noteikt, kādam nolūkam infrastruktūra paredzēta.

5.6 Attiecībā uz atbalstu ostu iekārtu un aprīkojuma iegādei un darbībai pastāv vienprātība — ja atbalsts tiek piešķirts, piemēram, saistībā ar virszemes sistēmām, ēkām, pārvietojamu un stacionāru aprīkojumu, kas nepieciešams pakalpojumu sniegšanai, tad publiskais finansējums parasti ir uzskatāms par valsts atbalstu.

5.7 Pieņemot, ka ieguldījumus un pasākumus, kuru finansēšanā izmantotie publiskie līdzekļi ir uzskatāmi par valsts atbalstu, ir iespējams skaidri nošķirt no ieguldījumiem un pasākumiem, kur publiskais finansējums par valsts atbalstu nav uzskatāms, ir likumsakarīgi ievērot principu, ka ostas pārvaldei vajadzētu būt finansiāli pilnīgi neatkarīgai, lai tā varētu no izmantotajiem atgūt tās ieguldījumu un pasākumu izmaksas, ko nesedz attiecīgais valsts atbalsts.

5.8 Tāpat būtu jāpaplašina “Pārredzamības direktīvas”⁽¹⁹⁾ darbības joma, to attiecinot uz visām ostām. Tādējādi ostu pārvalžu pienākums būtu uzrādīt publisko līdzekļu plūsmu to kontos un izveidot atsevišķas bilances gadījumā, ja tiek nodrošināti gan sabiedriskie, gan arī tradicionālie ekonomiskie pakalpojumi. Pēdējais apstāklis ir īpaši svarīgs, ņemot vērā, ka publisko finansējumu iespējams saņemt kā kompensāciju par saistībām sniegt sabiedriskos pakalpojumus.

6. Procedūru precizēšana saistībā ar ostu pakalpojumu tirgus pieejamību.

6.1 Ņemot vērā pieredzi saistībā ar divām ES Komisijas likumdošanas iniciatīvām attiecībā uz ostu pakalpojumu tirgus pieejamību, šajā jomā varētu būtu lietderīgi izstrādāt vadlīnijas, pamatojoties uz spēkā esošo ES tiesisko sistēmu, kā arī pārbaudīt, kādi instrumenti ostu jomā varētu būt noderīgi un kā tie būtu jāpiemēro.

6.2 Tiesību aktu vietā daudzām ostām būtu lietderīgākas vadlīnijas un ieteikumi attiecībā uz tādām atlases procedūrām kā konkursi vai citi pieņemami instrumenti, koncesiju nosacījumi, zemes nomas līgumi u.c.

6.3 Šādas norādes var būt arī noderīgas, lai precizētu attiecīgo pakalpojumu tiesisko statusu (piemēram, loču pakalpojumi), kas kalpo vispārējām ekonomiskām interesēm (piemēram, vispārējai drošībai ostās).

7. Tādu funkcionālo trūkumu novēršana, kas kavē ostu darbības efektivitāti.

7.1 Papildus iepriekš aprakstītajām strukturālajām problēmām, kas saistītas ar infrastruktūras jaudas nepietiekamību, bieži tiek minēti arī funkcionāli trūkumi, kuri negatīvi ietekmē ostu darbības efektivitāti. Kopumā trūkumi ir vērojami

saistībā ar a) administratīvo birokrātiju, kontrolēm un pārbaudēm un b) neefektīvu iekšzemes transporta sistēmu.

7.2 Pastāv vienprātība, ka ES būtu jāturpina modernizēt muita⁽²⁰⁾ un jānodrošina muitas, jūras drošības, vispārējās drošības, veselības aizsardzības un vides kvalitātes politiku pienācīga koordinācija un saskaņošana, kā arī jānodrošina, lai valdību kompetencē esošie pienākumi nepieņemamā veidā netiktu uzlikti ostām.

7.3 Komisijas ierosinātais priekšlikums par “vienotu jūras telpu” varētu sekmēt to, lai tuvsatiksmes kuģošanai piemērotā pieeja administratīvo un muitas procedūru ziņā vairāk līdzinātos iekšzemes transporta jomā piemērotajai pieejai. Šim priekšlikumam nevajadzētu būt vērstam uz tiesiska rakstura ierobežojumu ieviešanu ES starptautiskajos ūdeņos (*High Seas*), t.i., tādu noteikumu ieviešanu, kas ir pretrunā ar brīvas navigācijas principu un miermīlīgas caurbraukšanas tiesībām. Tāpat nevajadzētu uzlikt ierobežojumus, kas ir pretrunā ar starptautiskajiem nosacījumiem un noteikumiem. Ideja par ES kā vienotu valsti muitas procedūru un administratīvā ziņā ir vērtējama vienīgi atzinīgi. EESK izprot, ka “Eiropas vienotas jūras telpas” jēdziens attiecas uz iedomātu jūras telpu, kur tiks vienkāršotas administratīvās un muitas formalitātes attiecībā uz pakalpojumiem, ko sniedz, izmantojot ES iekšējo jūras telpu. Šādā veidā minētajiem pakalpojumiem tiks piemērots līdzīgs režīms kā smago automašīnu vai dzelzceļa pārvadājumiem iekšējā tirgū.

7.4 Turklāt Komisijai būtu jāpastiprina centieni, lai atrisinātu vēl joprojām pastāvošās problēmas iekšzemes transporta sistēmā, realizējot iekšzemes navigācijai paredzēto NAIADES programmu, Komisijas programmu paketes dzelzceļa pārvadājumu jomā un politikas attiecībā uz autopārvadājumu efektivitātes uzlabošanu. Minētajos transporta noteikumos nedrīkst atstāt novārtā, ne arī piešķirt nepietiekamu uzmanību sociālajai politikai, kā tas, diemžēl, novērojams Komisijas nesēn izstrādātajos dokumentos par iekšzemes navigāciju (Eiropas Transporta politikas Baltās grāmatas vidusposma pārskats, NAIADES programma).

8. Atbalsts labiem un drošiem darba nosacījumiem un apstākļiem, kā arī konstruktīvām darba attiecībām ostās.

8.1 Ostās notiekošo darba procesu efektivitāte ir atkarīga gan no drošības, gan arī no stabilitātes, ko, neraugoties uz tehnoloģisko progresu, lielā mērā nosaka cilvēka faktors. Tas izskaidro, kādēļ ostās ir vajadzīgs kvalificēts un labi apmācīts darbaspēks, kas nodrošina visus pakalpojumus un darbības procesus kā krastā, tā arī uz kuģiem. Minētais priekšnosacījums ir svarīgs visos gadījumos, neskatoties uz to, vai ostas un ostu pakalpojumus sniedzšie uzņēmumi pieder valstij vai privātpersonām.

8.2 Sociālajiem partneriem vajadzētu aktīvi līdzdarboties šo prasmju attīstīšanā un atbalstīšanā. Eiropas mērogā Komisijai vajadzētu atbalstīt viņu ieguldījumu, atvieglojot sociālo dialogu.

⁽²⁰⁾ Šobrīd nav pieņems lēmums par vairākiem priekšlikumiem, kuru mērķis ir ostu modernizācija, ieskaitot divus tiesību aktu priekšlikumus Muitas kodeksa un Muitas darbības programmas līdz 2013. gadam pārskatīšanai.
http://ec.europa.eu/taxation_customs/policy_issues/customs_strategy/index_en.htm.

⁽¹⁹⁾ Direktīva 1980/723/EEK, grozīta ar Direktīvu 2000/52/EK.

8.3 Eiropas ostas ir atbildīgas par augstu stabilitātes un drošības standartu uzturēšanu. Eiropas Savienība var to veicināt, nodrošinot atbilstošu (finansiālu) atbalstu izglītības un apmācības programmām un īstenojot drošības jomā piemērojamās tiesību aktus. Līdzās pasākumiem, kas paredzēti jauniešu intereses veicināšanai par jūru, ES arī var rosināt jaunus cilvēkus izvēlēties ar ostām saistītas profesijas, turklāt pasākumi jauniešu intereses veicināšanai par jūru ietekmē arī ostu darbību. Nodrošinot augstas kvalitātes apmācību jūrniecības lietās, var veicināt to, lai nākotnē ostās būtu pietiekams skaits augsti kvalificētu loču, ostas kapteiņu un citu speciālistu.

8.4 Konstruktīvām darba attiecībām ir būtiska nozīme veiksmīgas ostu politikas īstenošanā. Arī šajā jomā Komisijai ir jārada visi nepieciešamie priekšnosacījumi.

8.4.1 Šajā sakarā Komisijai, pirms tā rosina dalībvalstu valdības ratificēt Starptautiskās Darba organizācijas konvencijas Nr. 137 un 152 par darbu ostās, būtu jāpauž viedoklis par to, vai tās atbilst Līgumu prasībām un *acquis communautaire*.

8.5 Lai ostās nodrošinātu optimālus darba apstākļus, kā arī pozitīvu sociālo gaisotni, būtiska nozīme ir pienācīgam sociālajam dialogam. Šādu dialogu īsteno vairums Eiropas ostu pārvalžu, un ostās, kur šāds dialogs nepastāv, tas būtu jāizveido. Ja attiecīgās ieinteresētās puses pārstāvošās Eiropas organizācijas

varēs saskaņot intereses, šāds dialogs varēs sniegt ieguldījumu arī Eiropas līmenī.

9. Ostu vispārējās konkurētspējas veicināšana un to pozitīva tēla atjaunošana.

9.1 Ņemot vērā, ka konkurētspēja un ostu nozares tēls ir Eiropas Savienībai būtiski faktori, tās uzdevums ir uzlabot vispārējo konkurētspēju un veicināt pozitīva tēla veidošanu. Šo mērķis var sasniegt, galvenokārt risinot iepriekš minētos jautājumus, kā arī īstenojot īpašus, šajā iedaļā uzskaitītus pasākumus.

9.2 Īstenojot ārējo attiecību politiku, Eiropas Savienībai būtu jāpievērš īpaša uzmanība gadījumiem, kad kaimiņvalstu, kas nav ES dalībvalstis, ostas izmanto negodīgu konkurenci. Tas īpaši attiecas uz Baltijas jūras, Melnās jūras un Vidusjūras ostām.

9.3 Eiropas Savienībai būtu jāatjauno jūras ostu pozitīvs tēls arī Eiropas iedzīvotāju vidū, uzsverot ostu ieguldījumu Eiropas tirdzniecībā, labklājības, kohēzijas un kultūras veicināšanā un tādējādi ostu darbībai nodrošinot plašāku sabiedrības atbalstu.

9.4 Visbeidzot, ES var veicināt sadarbību, kā arī paraugprakses piemēru un jauninājumu apmaiņu starp ostām, atbalstot lietderīgus, praktiskus un nozares virzītus pētniecības projektus.

Briselē, 2007. gada 26. aprīlī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Dimitris DIMITRIADIS

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Komisijas paziņojums Padomei, Eiropas Parlamentam, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai: Kravu pārvadājumu loģistika Eiropā — ilgtspējīgas mobilitātes izšķirošais faktors"

COM(2006) 336 galīgā redakcija

(2007/C 168/13)

Eiropas Komisija saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 262. pantu 2006. gada 28. jūnijā nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par augstāk minēto tematu

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2007. gada 22. martā (ziņotājs — *BARBADILLO LÓPEZ* kgs)

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 435. plenārajā sesijā, kas notika 2007. gada 25. un 26. aprīlī (26. aprīļa sēdē) ar 150 balsīm par, 2 balsīm pret un 5 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi un ieteikumi.

1.1 Efektīva transporta nozare ir būtisks ES konkurētspējas saglabāšanas un palielināšanas priekšnosacījums. Kravu pārvadājumi tiek uzskatīti par tirdzniecības un labklājības virzītājspēku. Tādēļ, lai nodrošinātu augstu visu transporta veidu efektivitāti un to sadarbību, ir nepieciešama sarežģītās transporta plūsmas mūsdienīga pārvaldīšana.

1.2 Loģistikai ir būtiska loma ne tikai ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšanā, tā sekmē arī vides aizsardzību un enerģijas izmantošanas efektivitāti, palielinot kravu pārvadājumu efektivitāti un konkurētspēju. Loģistiku nevar uzskatīt par vienību, kas kontrolē un vada pārvadājumu ķēdi. Mūsdienīgi loģistikas risinājumi var ļaut efektīvi plānot, vadīt, kontrolēt un izpildīt pārvadājumu viena vai vairāku veidu pārvadājumu ķēdē.

1.3 Infrastruktūras ir iekšējā transporta tirgus attīstībai nepieciešamais fiziskais tīkls; ar to optimizāciju ir jāsasniedz divi mērķi: jāsamazina pārslogotība un jāpalielina tā pieejamība, mobilizējot visus finansēšanas avotus. Infrastruktūru efektīva un racionāla izmantošana ir garantija ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšanai. Taču līdzās pasākumiem nolūkā panākt infrastruktūru racionālu izmantošanu būtu jāparedz arī loģistikas pasākumi privātajam transportam. Kravas pārvadājumi nav vienīgais faktors, kas nodrošina ilgtspējīgu mobilitāti.

1.4 Gan loģistikas pakalpojumu sniedzēji, gan klienti izmanto loģistikas instrumentus, lai optimizētu transporta izmantošanu un pēc iespējas palielinātu uzņēmējdarbības efektivitāti, līdz minimumam samazinot bez kravas nobraukto kilometru skaitu.

1.5 Kravu pārvadājumu loģistikā ir nepieciešami savā profesijā augsti kvalificēti un izglītoti darbinieki un vadība, kas spēj ievērot drošības un veselības aizsardzības prasības, tādēļ ar sociālo partneru aktīvu līdzdalību ir jāizstrādā apmācību plāni loģistikā gan vidējām, gan augstākām mācību iestādēm.

1.6 Pārvadājumos tiek patērēts daudz fosilo kurināmo, un atkarības samazināšanai no šiem kurināmā resursiem, kā arī

CO₂ emisiju samazināšanai jābūt prioritātei; tādēļ, piesaistot atbilstošu finansējumu, transporta jomā ir jāizstrādā īpaša pētniecības un tehnoloģiju attīstības (PTA) programma, kas veicinātu alternatīvu enerģijas veidu izmantošanu, kā arī ir jāiesteno tāda diferencējoša politika, jo īpaši nodokļu jomā, kas sekmētu jaunu, videi draudzīgu tehnoloģiju ieviešanu un izmantošanu.

1.7 Loģistika jāuzskata par nozarē veiktu uzņēmējdarbību, turklāt iestādēm ir jāizstrādā atbilstīgu nosacījumu kopums pēc iespējas efektīvākas un konkurētspējīgākas preču aprites nodrošināšanai.

1.8 Veiksmīgā prakse tuvsatiksmes kuģošanas jomā, proti, nozares līdzdalība trūkumu noteikšanā un piemērotu risinājumu rašanā, ir jāpārņem arī citās transporta jomās nolūkā gūt līdzīgus rezultātus.

1.9 Jaunās tehnoloģijas, jo īpaši satelītnavigācijas sistēma Galileo, kas nākotnē tiks izmantotas kravu uzraudzībai un izsekošanai, sniedz ievērojumu ieguldījumu mūsdienīgas un efektīvas loģistikas attīstībā. Taču tehnoloģiju attīstībai nav jāklūst par šķērslī tirdzniecībai, gluži pretēji, jaunajām tehnoloģijām jābūt savstarpēji savietojamām visā ES un jābūt pieejamām mazajiem un vidējiem uzņēmumiem (MVU). Pētniecības un tehnoloģiju attīstībai (PTA) jābūt prioritātei saskaņā ar Septīto pamatprogrammu, jo tehnoloģijas jauninājumi var pavērt nozarei jaunas iespējas

1.10 Lai pareizi atspoguļotu kravu pārvadājumu loģistikas situāciju un attīstību, statistikai ir jāaptver visi transporta veidi un kravu pārvadājumi kopumā.

1.11 Lai izveidotu dzelzceļa kravu pārvadājumu tīklu un uzlabotu pārvaldības sistēmas ar mērķi palielināt dzelzceļa transporta efektivitāti un konkurētspēju attiecībā uz citiem transporta veidiem, ir jāatrisina ar dzelzceļa kravu pārvadājumu savietojamību saistītās problēmas.

1.12 Kvalitātes rādītāju un vienas pieturas aģentūru izveide veicinās kravu pārvadājumu loģistikas attīstību ES, jo, no vienas puses, kvalitātes noteikšana Eiropas līmenī ļaus nodrošināt vienotu pieeju loģistikas efektivitātes novērtēšanai, un, no otras puses, administratīvo formalitāšu koordinēta un saskaņota kārtošana paātrinās muitas formalitāšu kārtošana.

1.13 Lai sasniegtu nospraustos mērķus, nākamais rīcības plāns, ko sagatavo Komisija, ir jāizstrādā ar visu transporta veidu līdzdalību.

2. Ievads.

2.1 Loģistikai ir būtiska loma ne tikai ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšanā, tā sekmē arī tīrāku vidi un enerģijas izmantošanas efektivitāti, palielinot kravu pārvadājumu efektivitāti.

2.2 Komisija 2001. gada Baltās grāmatas vidusposma pārskatā netieši atzīst, ka kravu pārvadājumu nozarei kā tirdzniecības sakaru un ES ekonomiskās labklājības virzītājspēkam ir būtiska nozīme.

2.3 Pieredze, kas tika gūta laika posmā no 2001. gada, kad tika publicēta Baltā grāmata, līdz 2006. gada vasarai, kad nāca klajā šīs grāmatas vidusposma pārskats, apliecināja, ka bez auto-transporta nav iespējams iztikt un ka visi mēģinājumi novirzīt pārvadājumu plūsmu uz citiem transporta veidiem nav guvuši lielus panākumus.

2.4 ES sociāli ekonomiskā attīstība ir lielā mērā atkarīga no personu pārvietošanās un preču aprites, cenšoties saglabāt vidi. Nav iespējams runāt par attīstību, ja netiek apsvērta nepieciešamība izveidot un uzturēt ES augošajām vajadzībām atbilstīgu infrastruktūru tīklu.

2.5 Ilgtspējīgu mobilitāti īpaši veicina transporta tīklu gan kravu, gan pasažieru pārvadājumu, racionāla un efektīva izmantošana.

2.6 Kravu pārvadājumiem ir būtiska loma ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšanā. Nenoliedzami, ka kravu pārvadājumu apjoma straujais pieaugums veicina ekonomikas attīstību un nodarbinātību; un diez vai var apgalvot, ka kravu pārvadājumi ir vienīgie, kas izraisa satiksmes pārslogotību, negadījumus, troksni, piesārņojumu, pastiprinātu atkarību no ievestās fosilās degvielas un enerģijas zudumus.

2.7 Tādēļ līdztekus pasākumiem infrastruktūru izmantošanas racionalizēšanai būtu jāveic loģistikas pasākumi privātā transporta izmantošanas jomā, nodrošinot izdevīgus nosacījumus sabiedriskā transporta pašsaptrotamai izmantošanai. Kravas pārvadājumi nav vienīgais ilgtspējīgu mobilitāti noteicošais faktors.

2.8 Ir pierādīts, ka pieprasījums pēc autotransporta nav sabiedrības kaprīze, šis transporta veids ir izrādījies visātrākais,

viselastīgākais un visefektīvākais, un ka, neraugoties uz mēģinājumiem novirzīt transporta plūsmu uz dzelzceļu un jūras transportu, nav gūti apmierinoši rezultāti, gluži pretēji. Izņēmums ir piekrastes un upju transports.

2.9 Šķiet, ir maz pamata domāt, ka gan transporta pakalpojumu sniedzēji, gan klienti vēl neizmanto nepieciešamos loģistikas instrumentus visu transporta veidu un kravu pārvadājumu optimizācijai, lai uzlabotu darījumu efektivitāti. Mūsdienīgi loģistikas risinājumi tomēr veicinās dažādu transporta veidu un to apvienošanas efektivitāti.

2.10 Atsevišķiem transporta veidiem vidējā termiņā un ilgtermiņā jāklūst operatīvākiem un konkurētspējīgākiem, ja vēlamies, lai transporta pakalpojumu izmantotāji spontāni, vadoties pēc savas pārliecības, izvēlētos apvienot transporta veidus. Lai pēc iespējas palielinātu atsevišķu transporta veidu konkurētspēju un veicinātu to izmantošanu salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem, ir jānovērš to trūkumi.

2.11 Transporta uzņēmumi maksimāli palielina ar kravu nobraukto kilometru daudzumu, ikdienas darbībā samazinot līdz minimumam kilometru daudzumu braucieniem bez kravas.

2.12 Kravu piedāvājuma līdzsvara nodrošināšana starp preču izcelsmes vietu un galamērķi būs vienmēr grūti atrisināma problēma, pat ja tiks rasti mūsdienīgi loģistikas risinājumi, tāpat nekad nevarēs panākt līdzsvaru starp ienākošo un izejošu preču plūsmu, neatkarīgi no transporta risinājumiem. Attiecībā uz visiem transporta veidiem ir jāmeklē risinājumi, kā nodrošināt kravu pārvadājumus atpakaļceļā.

2.13 Jautājumā par videi draudzīgāku transporta veidu izmantošanu saskaņā ar Komisijas energoefektivitātes rīcības plānu⁽¹⁾ jāuzsver, ka Komisijas veiktajos pētījumos par transportu un vidi attiecībā uz autotransportu nav atsevišķi izdalīts sabiedriskais transports un privātais transports, lai parādītu intensīvas un neierobežotas autotransporta izmantošanas negatīvās sekas, piemēram, satiksmes pārslogotību, piesārņojumu un enerģijas patēriņu.

2.14 Loģistikas iekļaušana transporta politikā nav nekas jauns. Liels progress loģistikas darbībā ir panākts, galvenokārt pateicoties tam, ka tradicionālie transporta uzņēmumi pielāgojās tirgus vajadzībām. Ievērojams loģistikas progress ir panākts, galvenokārt pateicoties transportu uzņēmumu pielāgošanās spējai un elastīgumam, reaģējot uz ražošanas sektoru radītiem ārējiem faktoriem.

2.15 Transporta uzņēmumi un klienti ir pirmie, kas izmanto loģistiska atbalsta pasākumus. Loģistiku nevar uzskatīt par vienību, kas kontrolē un vada pārvadājumu ķēdi, jo loģistikas pasākumus tirdzniecības attiecību ietvaros veic uzņēmumi, pieņemot lēmumus un kārtojot darījumus.

⁽¹⁾ COM(2006) 545 galīgā redakcija, "Energoefektivitātes rīcības plāns. Potenciāla izmantošana".

2.16 Ļoti bieži loģistikas nozari mēdz pārvērtēt tās lielā apgrozījuma dēļ (tās peļņa mērāma miljonos eiro) un uzskata to par atsevišķu aktivitāti, aizmirstot faktu, ka lielākā apgrozījuma daļa tiek iegūta no transporta un papilddarbībām un ka patiesībā tā ir transporta nozare, kas investē nekustamajā īpašumā, sedz nemainīgās izmaksas un nodrošina preču pārvadājumus.

2.17 Komisija un Parlaments varēs dot pievienoto vērtību kravu pārvadājumu loģistikas attīstībai Eiropā, ja tiks izveidota pamatstratēģija, neradot disharmoniju starp transporta veidiem. Jārada izdevīgi nosacījumi transporta veidu tuvināšanai, izvairoties no pasākumiem, kas varētu negatīvi ietekmēt kādu no transporta veidiem.

3. Vispārējās piezīmes.

3.1 Kā jau vairākkārt ir norādīts, Baltās grāmatas vidusposma pārskatā ir izcelta komodalitāte, t.i., dažādu transporta veidu efektīva izmantošana gan atsevišķi, gan apvienojumā, vedīs pie augsta mobilitātes līmeņa sasniegšanas un vides aizsardzības.

3.2 EESK ar interesi atzīmē, ka paziņojumā ir uzsvērtā nepieciešamība pēc transporta veidu optimālas savstarpējas papildināmības efektīvā un vienmērīgā Eiropas transporta sistēmā, kas var nodrošināt transporta lietotājiem iespējami labākos pakalpojumus. Tomēr ir pārāgri apgalvot, ka kravu autopārvadājumiem mūsdienās ir konkurētspējīgas alternatīvas, izņemot atsevišķus maršrūtus.

3.3 Vienlaikus EESK šķiet lietderīgi uzskatīt, ka kravu pārvadājumu loģistikas attīstība ir galvenokārt nozarē veicams uzņēmējdarbības pasākums, iestādēm turklāt ir jārada piemēroti nosacījumu kopums, atstājot uzņēmumu loģistikas iekšējo vadību pašu uzņēmumu ziņā.

3.4 EESK uzskata, ka loģistikas dimensija ir iekļaujama transporta politikā, respektējot dažādus transporta veidus, lēmumu pieņemšanas procesā ņemot vērā loģistikas apsvērumus.

3.5 Transporta veidu un mūsdienīgu loģistikas risinājumu patiesa savstarpēja papildināmība ļauj efektīvi plānot, vadīt, kontrolēt un izpildīt pārvadājumus, izmantojot vienu vai vairākus transporta veidus.

3.6 Komisijai būtu labāk jāizceļ, ka jāpanāk visu transporta veidu efektivitātes optimizēšana. Tātad ir jāattīsta gan jūras, gan dzelzceļa transports, balstoties šo nozaru konkurētspēju, nevis regulēšanas atcelšanu un sankciju noteikšanu citiem transporta veidiem. Autotransports jāuzskata par neaizvietojamu citu trans-

porta veidu sabiedroto, ir jāuzlabo koordinācija starp transporta veidiem, jāattīsta vairāku veidu pārvadājumi un jāveic nepieciešamie pasākumi, lai arī turpmāk varētu sniegt autotransporta pakalpojumus, nodrošinot atbilstīgu elastīguma un cenu līmeni.

3.7 Transporta politikā jāapliecina vēlēšanās nodrošināt kvalitāti, drošību, vides un transporta efektivitāti un lietotāju brīvību izvēlēties transporta veidu, kas vislabāk atbilst viņu vajadzībām.

3.8 Paziņojumā ir norādīts, ka pēdējos gados ir vērojamas dažas interesantas tendences, kā ārpakalpojumu izmantošana loģistikas jomā, un šī sadarbība starp kravu nosūtītājiem un pakalpojumu sniedzējiem notiek apvienojumā ar organizatorisko struktūru un informātikas augstu integrācijas līmeni.

4. Darbības jomas.

4.1 Trūkumu noteikšana un attiecīgie risinājumi.

4.1.1 EESK uzsver, ka iespējamo trūkumu noteikšanā un risinājumu rašanā būtiska nozīme ir ieinteresēto personu līdzdalībai; vienlaikus ir svarīgi dalīties zinātnībā, iepazīstināt ar paraugprakses piemēriem un sniegt ieguldījumu politikas attīstībā.

4.1.2 Tuvsatiksmes kuģošanas jomā izdevās noteikt trūkumus un tos pārvarēt, taču, kā minēts paziņojumā, pagaidām vēl nav globāla skatījuma jautājumā par konkrētiem šķēršļiem, kas kavē kravu pārvadājumu loģistikas strauju attīstību Eiropā.

4.1.3 Tāpat arī autopārvadājumu nozari tieši ietekmē daudzi aspekti, kas ierobežo tās darbību, savukārt saskaņota tiesiskā regulējuma trūkums svarīgākajos jautājumos kavē tāda tirgus izveidi paplašinātajā ES, kuru raksturotu godīga konkurence.

4.2 Informācijas un komunikāciju tehnoloģijas (IKT).

4.2.1 Viedās transporta sistēmas dod iespēju efektīvāk un racionālāk izmantot infrastruktūras un tādējādi samazināt negatīvo ietekmi, sastrēgumus un aizsargāt vidi.

4.2.2 Eiropas satelītnavigācijas sistēma *Galileo*, kas sāks darboties 2010. gadā un nākotnē tiks pielietota visos transporta veidos, piemēram, kravu uzraudzībai un izsekošanai pārvadājumos, "viedā automobiļa" ⁽²⁾ iniciatīva, kas veicinās jauno tehnoloģiju izmantošanu transporta līdzekļos, *SESAR* programma, kas veicinās gaisa satiksmes kontroles uzlabošanu Eiropas vienotajā gaisa telpā, un *ERMTS* sistēma, kas palielinās valstu dzelzceļu tīklu savietojamību, pozitīvi ietekmēs loģistiku.

⁽²⁾ Komisijas paziņojums par tematu "Viedā automobiļa" iniciatīva — "Izpratnes padziļināšana par IST gudrākiem, drošākiem un tīrākiem transportlīdzekļiem" — COM (2006) 59 galīgā redakcija.

4.2.3 Lai nodrošinātu vienotā tirgus integritāti, tehnoloģiju līmenī rastajiem risinājumiem nav jāklūst par šķērslī tirdzniecībai, bet tie ir jāievieš visā ES, pamatojoties uz savstarpējas izmantojamības standartiem. Kopēji, vispārpieņemti standarti, ko izmanto ražotāji un nozares dalībnieki, kā arī dažādu sistēmu sinerģija ir galvenie faktori efektīvākas loģistikas nodrošināšanai.

4.2.4 Jānosaka darbības uzsākšanas izmaksas gan tehnoloģiju, gan programmatūras ziņā, kas kavē mazo un vidējo uzņēmumu (MVU) pilnīgu līdzdalību tirgū.

4.2.5 EESK piekrīt, ka kravu pārvadājumu loģistikai arī turpmāk jābūt pētniecības prioritātei Septītās pamatprogrammas ietvaros, jo mūsdienīgi tehnoloģijas jauninājumi var pavērt nozarei jaunas iespējas.

4.3 Apmācība loģistikas jomā.

4.3.1 EESK uzskata, ka nav jāaprobežojas tikai ar apmācību kravu pārvadājumu loģistikas jomā, bet ir jāsniedz plašākas zināšanas transporta un loģistikas jomā, kas ir dažādi, taču viens otru papildinoši priekšmeti.

4.3.2 Būtu skaidri jādefinē kompetences loģistikas jomā, jo pagaidām šajā jomā nav ne statistikas datu, ne skaidru definīciju. Svarīga loma atbilstīgas apmācības struktūras izveidē jāierāda arī sociālajiem partneriem.

4.4 Statistikas dati.

4.4.1 EESK uzskata, ka nedrīkst apmierināties ar nepilnīgu loģistikas statistikas datu apkopojumu, nepievēršoties dažādu transporta veida darbībai un papilddarbībām.

4.4.2 Jābūt ticamam redzējumam uz situāciju loģistikā un tās attīstību nākotnē, taču nav jāaizmirst transporta un preču uzglabāšanas jomas. Kopienas statistikas programmā no 2008. līdz 2012. gadam ⁽³⁾ kā viens no aspektiem, kas jāuzlabo ES statistikā, atzīmēta nepieciešamība atsevišķi izdalīt transporta veidus, jo īpaši autotransportu.

4.5 Infrastruktūras izmantojums.

4.5.1 Infrastruktūras kvalitāte ir būtisks faktors kravu pārvadājumu loģistikā.

⁽³⁾ COM(2006) galīgā redakcija, "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes lēmumam par Kopienas statistikas programmu no 2008. līdz 2012. gadam".

4.5.2 EESK uzskata, ka ES sociāli ekonomiskā attīstība ir liela mērā atkarīga no personu pārvietošanās un preču aprites.

4.5.3 Eiropas transporta tīkli ir obligāts priekšnoteikums kravu pārvadājumu iekšējā tirgus attīstībai, taču šo tīklu sākotnējā situācija ES dalībvalstīs ir atšķirīga. Vienlaikus jāzina, ka ne visi Eiropas transporta tīkli saskaras pārslogotības problēmu, un tas nozīmē, ka mums jārisina dažādas problēmas.

4.5.4 EESK piekrīt, ka ar komodālu loģistikas ķēžu palīdzību varēs novērst pārslogotību atsevišķos posmos, optimizējot dažādu transporta veidu infrastruktūru izmantošanu, gan atsevišķi, gan apvienojumā.

4.5.5 EESK uzskata, ka ir jāņem vērā noteiktu perifēru un īpaši perifēru reģionu un valstu attālinātības problēma. Lai nodrošinātu pietiekamu Eiropas transporta tīklu attīstību šajos apgabalos, ir jāievieš īsāki termiņi un jāpalielina finansējums, ko ES paredzējusi minēto transporta tīklu izveidošanai, īpašu uzmanību citastarp pievēršot Pireneju un Alpu caurlaidībai. Nodrošinot labāku pieejamību kopumā, būs iespējams panākt labākas reģionālās attīstības perspektīvas, jo uzlabosies minēto reģionu konkurētspēja.

4.5.6 Līdzās finansējuma palielināšanai Eiropas Savienībai ir jāveicina jauktā finansējuma sistēma infrastruktūras izveidei un ekspluatācijai, piedāvājot stabilitāti un juridiskās garantijas privātkapitāla iesaistīšanai ar noteikumu, ka tarifu politikā ņemtu vērā visu dalībnieku intereses.

4.5.7 Ja problēmas rada infrastruktūru trūkums vai arī to nepareiza izmantošana, minētie trūkumi jānovērš.

4.6 Pakalpojumu efektivitāte.

4.6.1 Kvalitātes apliecinājums.

4.6.1.1 Salīdzinošu rādītāju ieviešana kravu pārvadājumu loģistikā ar mērķi novērtēt un kontrolēt pakalpojumu kvalitāti Eiropas līmenī nozarē būtu noderīga, ja tas būtu salīdzināšanas instruments, ko varētu izmantot uzņēmumi un lietotāji.

4.6.1.2 Eiropas salīdzinošo rādītāju kopuma izveide zināmā veidā vienādotu loģistikas efektivitātes novērtējumu.

4.6.1.3 EESK tomēr uzsver, ka jaunu kvalitātes rādītāju izveidošana nevajadzētu palielināt birokrātisko slogu un radīt nevajadzīgu papildu izdevumus.

4.6.2 Dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu tīkls.

4.6.2.1 EESK atbalsta domu, ka pasākumi, kas ir orientēti uz dzelzceļa kravu pārvadājumu transporta tīkla izveidi īpašos kravu pārvadājumu koridoros, uzlabos situāciju, taču tie neļaus atrisināt ar efektivitāti un uzticamības trūkumu saistītās problēmas, jo īpaši nepietiekamo tehnisko un administratīvo savietojamību.

4.7 Vairākveidu pārvadājumu veicināšana un vienkāršošana.

4.7.1 Vienas pieturas aģentūra un "Eiropas kopējā jūras telpa".

4.7.1.1 EESK atbalsta vienas pieturas aģentūru izveidi loģistikas plūsmas un jo īpaši vairākveidu pārvadājumu plūsmas veicināšanai, kurā tiktu saskaņoti veiktas visas muitas un citas līdzīgas formalitātes.

4.7.2 Vairākveidu pārvadājumu veicināšana.

4.7.2.1 EESK atbalsta atbilstīgu tuvsatiksmes kuģošanas veicināšanas centru izveidi, kas veicinātu vairākveida pārvadājumu loģistikas risinājumu rašanu transporta ķēdēs.

4.7.3 Atbildība vairākveidu pārvadājumos.

4.7.3.1 Neatkarīgi no tā, kāds risinājums tiks rasts jautājumā par visaptverošu atbildības nodrošinājumu Eiropā, EESK uzskata, ka Komisija varētu izvērtēt arī pievienoto vērtību, ko dotu standartizēta kravu pārvadājumu dokumenta izveidošana vairākveidu pārvadājumiem.

4.8 Iekraušanas standarti.

4.8.1 Komisijas iniciatīva ierosināt kopējus Eiropas standartus vairākveidu pārvadājumu kravas vienībām pārvadājumos Kopienas iekšienē (*) ir veids, kā nodrošināt saskaņotību attiecībā uz kravas vienību svaru un izmēriem, taču šajā sakarā būtu jāņem vērā transporta tīklu pašreizējās raksturīgās iezīmes un iespēja veikt šos pasākumus, neizraisot drošības samazināšanos.

5. Turpmākā virzība.

5.1 Kravu pārvadājumu loģistikas rīcības plānā, ko izstrādās 2007. gadā, būtu jāņem vērā ierosinājumi attiecībā uz dažādiem iesaistītajiem transporta veidiem, pirms Komisija īsteno iespējamās reglamentējošās iniciatīvas.

Briselē, 2007. gada 26. aprīlī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Dimitris DIMITRIADIS

PIELIKUMS

Šādus specializētās nodaļas atzinuma punktus noraidīja, pamatojoties uz pilnsapulcē apstiprinātajiem grozījumu pieteikumiem, tomēr katrs no tiem saņēma vismaz vienu ceturto daļu "par" balsu no visām nodotajām balsīm.

4.5.8. punkts:

~~"4.5.8 Saistībā ar kravu pārvadājumu loģistiku EESK iesaka aizstāt valsts iestāžu noteiktos pagaidu satiksmes ierobežojumus ar Eiropas Savienības līmenī koordinētiem ierobežojumiem. Šajā jomā būtu jāpieņem Kopienas tiesību akti. Šis pasākums būtu jāveic saskaņā ar deklarāciju par minimālo Eiropas transporta tīklu, kas, nebūdam pakļauts šādiem ierobežojumiem, nodrošinātu nepārtrauktu autotransporta kursēšanu, cenšoties to pieskaņot tīklu izmantotāju un nevis tikai pārvadātāju vajadzībām."~~

Balsošanas rezultāti:

93 balsis "par" par to,

lai šo punktu svītrotu, 49 balsis "pret"

un 10 atturējās.

(*) COM(2003) 155, galīgā redakcija, kurā grozījumi izdarīti ar COM(2004) 361, galīgā redakcija.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Komisijas paziņojums Padomei, Eiropas Parlamentam, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai — Mazās kabotāžas veicināšanas programmas termiņa vidusposma pārskatīšana" [COM(2003) 155 galīgā redakcija]

COM(2006) 380 galīgā redakcija

(2007/C 168/14)

Eiropas Komisija saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 262. pantu 2006. gada 13. jūlijā nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par augstāk minēto tematu.

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa atzinumu pieņēma 2007. gada 22. martā. Ziņotājs — Chagas kgs.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 435. plenārajā sesijā, kas notika 2007. gada 25. un 26. aprīlī (25. aprīļa sēdē), ar 108 balsīm par un 2 atturoties pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi.

1.1 EESK pastāvīgi ir atbalstījusi pasākumus mazās kabotāžas pārvadājumu attīstīšanai, ņemot vērā šīs nozares izaugsmes un darba vietu radīšanas potenciālu. Komiteja uzskata, ka mazās kabotāžas pārvadājumi jāattīsta kā alternatīvs pārvadājumu veids, ar ko var aizstāt citus videi mazāk draudzīgus pārvadājumu veidus, tādējādi veicinot pārliekas noslogotības uz ceļiem, satiksmes negadījumu, trokšņu un gaisa piesārņojuma samazināšanos.

1.2 Atzinumā par 2003. gada programmu EESK uzsvēra nepieciešamību nodrošināt kontaktpersonu kā saiknes ar minēto nozari būtisko lomu, kā arī sekmēt mazās kabotāžas pārvadājumu iekļaušanu vairākveidu pārvadājumu loģistikas sistēmā. EESK aicina dalībvalstis un sociālos partnerus pastiprināt centienus, lai attīstītu iepriekš minēto kontaktpersonu tīklu.

1.3 Komisijai un dalībvalstīm nekavējoties ir jāuzņemas atbildība par to, lai radītu apstākļus, kas labvēlīgi ietekmē dažādu transporta veidu attīstību, un tas būtu jāveic ne tikai nodrošinot vairākveidu pārvadājumus veicinošu infrastruktūru, bet arī novēršot trūkumus, kuri radušies tādēļ, ka nozarē iesaistītās puses nespēj veidot un īstenot patiesu papildu sadarbību, lai nodrošinātu ne tikai ekonomikas, bet arī sociālo un vides ilgtspējību.

1.4 EESK atzīmē progresu, kas sasniegts, īstenojot mazās kabotāžas veicināšanas 2003. gada programmā ierosinātos pasākumus, un aicina pēc iespējas ātrāk īstenot citus ieplānotos pasākumus, jo īpaši konstatēto šķēršļu novēršanu. Vēlamos rezultātus varētu sasniegt, attīstot kontaktpersonu darbību un paplašinot viņu darbības jomu, lai aptvertu arī iekšzemes vairākveidu pārvadājumu un attiecīgo loģistikas sistēmu veicināšanu.

1.5 EESK uzskata, ka pašreizējā paziņojumā būtu jāmin ES kopīgas jūras telpas izveide. Minētās telpas izveide varētu dot izšķirošu ieguldījumu, lai mazās kabotāžas pārvadājumi kļūtu

par nozīmīgu preču pārvadāšanas veidu Kopienas iekšienē. Būtu loģiski uzskatīt kuģu satiksmi starp ES ostām nevis par starptautisku, bet gan par iekšzemes kuģu satiksmi, kas nozīmē acīmredzamas priekšrocības saistībā ar vienkāršotām muitas procedūrām.

2. Pamatojums.

2.1 Atbildot uz Transporta ministru padomes aicinājumu Komisijai un dalībvalstīm, Eiropas Komisija 2003.gadā pieņēma mazās kabotāžas veicināšanas programmu ⁽¹⁾, lai nodrošinātu minētās jomas izaugsmi un tās faktisku iekļaušanu jau esošajās vairākveidu pārvadājumu ķēdēs.

2.2 Minētajā programmā bija paredzēti 14 pasākumi — piecas likumdošanas iniciatīvas, četri — tehniska rakstura un pieci operatīvie pasākumi, kam noteikti izpildes termiņi un kuri sīkāk iedalīti praktiskos pasākumos.

2.3 Tajā laikā pieņemtajā atzinumā ⁽²⁾ EESK uzsvēra nepieciešamību "stingri ievērot Komisijas ierosinātos beigu termiņus" un norādīja, ka "gadījumā, ja netiks novērti noteikti trūkumi, mazās kabotāžas pārvadājumus nebūs iespējams attīstīt un iekļaut vairākveidu pārvadājumu sistēmā".

3. Komisijas paziņojums.

3.1 Komisijas paziņojumā ir iekļauts pārskats par 2003. gada programmā paredzēto pasākumu īstenošanu, novērtējot līdz šim sasniegto progresu, un ir izvirzīti priekšlikumi turpmākai rīcībai.

3.2 Likumdošanas pasākumi:

— Direktīva par dažām ziņošanas formalitātēm kuģiem (IMO-FAL) ⁽³⁾. Direktīvas transponēšana dalībvalstu tiesību aktos ir gandrīz pabeigta;

⁽¹⁾ COM(2003) 155 galīgā redakcija.

⁽²⁾ CESE 1398/2003, ziņotājs — Chagas kgs. OV C 32, 5.2.2004.

⁽³⁾ Starptautiskās jūrniecības organizācijas vienkāršotās veidlapas.

- atbalsta programma *Marco Polo* (jūras transporta maģistrāļu noteikšana ir īpašs jauns pasākums, kura ietvaros ir skaidri definēts jūras transporta maģistrāļu jēdziens; pirmās jūras transporta maģistrāles varēs izmantot 2010. gadā). Puse pasākuma programmas jau ir īstenota;
- Komisijas priekšlikums Direktīvai par vairākveidu iekraušanas vienībām galīgā variantā vēl joprojām nav pieņemts;
- Direktīvā 2005/33/EK ir noteikti uzlabojumi vides jomā, jo īpaši attiecībā uz SO_x, NO_x un daļiņu emisiju.

3.3 Tehniska rakstura pasākumi:

- mazās kabotāžas muitas procedūru rokasgrāmata ir pabeigta;
- šķēršļu konstatēšana un likvidēšana, lai mazo kabotāžu darītu sekmīgāku nekā tas ir pašlaik (piemēram, novērstu administratīvus šķēršļus) — puse pasākuma programmas jau ir īstenota;
- dalībvalstu lietojumprogrammu tuvināšana un Kopienas muitas procedūru datorizācija: kopš 2003. gada darbojas jaunā datorizētā tranzīta kontroles sistēma (NCTS). Puse pasākuma programmas jau ir īstenota;
- pētniecība un tehnoloģiju attīstība: mazās kabotāžas tematiskais tīkls *REALISE* beidza savu darbu 2005. gada beigās. Puse pasākuma programmas jau ir īstenota.

3.4 Operatīvie pasākumi:

- vienas pieturas aģentūras: vairāk nekā puse no pasākuma programmas jau ir īstenota;
- mazās kabotāžas kontaktpersonas ir dalībvalstu jūrlietu pārvalžu pārstāvji, kas konsultē Komisiju; vairāk nekā puse no pasākuma programmas ir pabeigta;
- Eiropas mazās kabotāžas veicināšanas centri sniedz neitrālas objektīvas konsultācijas par mazās kabotāžas izmantošanu; vairāk nekā puse no pasākuma programmas ir īstenota. Turpināsies mazās kabotāžas veicināšanas centru darbības ģeogrāfisko robežu paplašināšana, lai minētajiem centriem nodrošinātu vismaz finansiālu drošību;
- mazās kabotāžas veidola uzlabošana (piemēram, izmantojot Eiropas mazās kabotāžas tīklu): vairāk nekā puse no pasākuma programmas ir īstenota;
- statistikas dati: pirmais instruments, ko jau pārbauda Eiropas Kopienas Statistikas birojs, ļaus saskaņoti salīdzināt transporta veidus. Pašreiz pieejamā pārrēķinu tabula vēl ir pilnveidojama.

3.5 Lai arī Komisija secina, ka ierosinātie pasākumi ir bijuši pareizi, tā tomēr uzskata, ka dažos gadījumos ir jāizvirza jauni mērķi un jānosaka jauni to izpildes termiņi. Citos gadījumos Komisija cenšas mērķus precizēt vai izvērst. Tā arī norāda, ka Kopienas ostas ir labāk jāiekļauj loģistikas ķēdē.

4. Vispārējās piezīmes.

4.1 EESK pastāvīgi ir atbalstījis pasākumus mazās kabotāžas pārvadājumu attīstīšanai, ņemot vērā minētās nozares izaugsmes un darba vietu radīšanas potenciālu. EESK uzskata, ka mazās kabotāžas pārvadājumi ir jāattīsta kā alternatīvs pārvadājumu veids, ar ko var aizstāt citus videi mazāk draudzīgus pārvadājumu veidus, tādējādi veicinot pārliekas noslogotības uz ceļiem, satiksmes negadījumu, trokšņu un gaisa piesārņojuma samazināšanos.

4.2 Turpmākās programmas un pasākumi mazās kabotāžas pārvadājumu veicināšanai ir bijuši ļoti veiksmīgi, jo, pirmkārt izaugsme minētajā jomā kopš 2000. gada sasniedza vidēji 3,2 % gadā (8,8 % konteinerkravu pārvadājumu segmentā) un, otrkārt, tika novērstas ievērojamas konstatēto šķēršļu, kas kavēja mazās kabotāžas pārvadājumu jomas straujāku attīstību — no sākotnēji konstatētajiem 161 trūkumiem nav novērsti tikai 35. Iespējams, ka tie ir šķēršļi, kurus novērst ir vissarežģītāk, un tas nozīmē, ka šajās jomās jāveic īpaši efektīvi pasākumi.

4.3 Padome 2006. gada 11. decembra sanāksmē attiecībā uz Komisijas paziņojumu pieņēma virkni secinājumu un ieteikumu par tiesisko regulējumu, tādējādi stiprinot mazās kabotāžas pārvadājumu attīstību un veicināšanu, dalībvalstu un Komisijas sadarbību, kā arī atbalstot termiņa vidusposma pārskatā ierosinātos pasākumus.

4.4 Lai gan Komisija uzsver, ka mazā kabotāja efektīvāk jāiekļauj "loģistikas piegādes ķēdē", tā, izvērtējot veicināšanas programmas rezultātus trīs gadus pēc programmas pieņemšanas, uzskata, ka "vairāk nekā puse programmas ir pabeigta". Šajā sakarā tomēr kļūst skaidrs, ka daudziem ierosinātajiem pasākumiem jau bija jābūt pabeigtiem. Kā piemēru var minēt 14. pasākumu par statistikas datiem, ko ierosināja jau 1992. gada paziņojumā. Pirmo instrumentu jau pārbauda Eiropas Kopienas Statistikas birojs.

4.5 Atzinumā (*) par 2003. gada programmu EESK uzsvēra nepieciešamību nodrošināt kontaktpersonu kā saiknes ar minēto nozari būtiski svarīgo lomu, kā arī sekmēt mazās kabotāžas pārvadājumu iekļaušanu vairākveidu pārvadājumu loģistikas sistēmā. EESK aicina dalībvalstis un sociālos partnerus pastiprināt centienus, lai attīstītu iepriekš minēto kontaktpersonu tīklu.

4.6 Lai arī Komisija lieto jēdzienu "vairākveidu pārvadājumu ... piegādes ķēde", nav skaidrs, ka šāda piegādes ķēde vispār pastāv — dažādu loģistikas sistēmu un vairākveidu pārvadājumu tīklu kopumu nevar uzskatīt par vairākveidu pārvadājumu ķēdi kā tādu. Neapšaubāmi, ka koordinācijas un sadarbības trūkums starp dažādiem transporta nozares segmentiem ir galvenais šķērslis, kas kavē saskaņotas un ilgtspējīgas Kopienas transporta politikas izveidi un attīstību.

(*) Skat 2. zemsvītras piezīmi.

4.7 Komisijai un dalībvalstīm steidzami ir jāuzņemas atbildība par to, lai radītu apstākļus, kas labvēlīgi ietekmē dažādu transporta veidu attīstību, un tas būtu jāveic ne tikai nodrošinot vairākveidu pārvadājumus veicinošu infrastruktūru, bet arī novēršot trūkumus, kuri radušies tādēļ, ka nozarē iesaistītās puses nespēj veidot un īstenot patiesu papildu sadarbību, lai nodrošinātu ne tikai ekonomikas, bet arī sociālo un vides ilgtspējību.

5. Īpašas piezīmes.

5.1 *Likumdošanas pasākumi.*

5.1.1 No ierosinātajiem pasākumiem nav īstenots vienīgi pasākums saistībā ar jaunu Eiropas vairākveidu iekraušanas vienību izveidi. Daudzi ekonomikas jomas pārstāvji ir izteikuši nopietnus iebildumus pret minēto priekšlikumu, savu viedokli pamatojot ar to, ka vairākveidu iekraušanas vienību jauni modeļi būtu jāpieņem starptautiskā mērogā, nevis vienīgi Eiropas līmenī. DEESK arī ir izteikusi dažus iebildumus, uz kuriem jāsniedz pienācīgas atbildes. Komisija nesen uzsāka atkārtotas debates par minēto priekšlikumu, un liekas, ka dažas no problēmām varētu atrisināt, izdarot grozījumus, lai nodrošinātu, ka jauna konteineru modeļa ieviešana nav neizbēgami saistīta ar esošo modeļu pārveidošanu.

5.1.2 *Marco Polo* programmai arī turpmāk ir jābūt nozīmīgam instrumentam, lai finansētu un attīstītu jaunus un paplašinātu jau esošos mazās kabotāžas maršrutus. To varētu panākt, minētajā programmā kā jaunu īpašu pasākumu iekļaujot jūras transporta maģistrāles, vienlaikus tomēr ņemot vērā, ka attiecībā uz jūras transporta maģistrāļu koncepciju kā tādu ir zināmas šaubas. Lai arī ideja par jūras transporta maģistrālēm ārpus Eiropas transporta tīkla jomas (TEN-T) ir atbalstāma, to ieviešanai ir jābūt pārredzamai un nav pieļaujami nekādi konkurences izkropļojumi.

5.1.3 Nozarē iesaistīto pušu veiktie pasākumi vides jomā dod pozitīvus rezultātus. Neskatoties uz to, ka jūras transports videi ir mazāk kaitīgs nekā citi transporta veidi, arī attiecībā uz jūras transportu ir jāveic uzlabojumi. Jāpaātrina un aktīvi jāveicina ieguldījumi pētniecībā un izstrādē, kas saistīta ar tīrāku degvielu un dzinējiem. Kopienas tiesību akti minētajā jomā būtu jāpār-

skata, ņemot vērā iespējamo attīstību. Ieguldījumus vajadzētu veikt arī Kopienas flotes noteiktu segmentu modernizēšanā.

5.1.4 EESK izsaka neizpratni, kādēļ šajā paziņojumā nav minēta ES Kopīgas jūras telpas izveide, kas apspriesta tādos citos dokumentos kā Zaļā grāmata par turpmāko jūrniecības politiku, termiņa vidusposma pārskats par 2001. gada Balto grāmatu un paziņojums par preču loģistiku. Minētās telpas izveide varētu dot izšķirošu ieguldījumu, lai mazās kabotāžas pārvadājumi kļūtu par nozīmīgu preču pārvadāšanas veidu Kopienas iekšienē. P. Būtu loģiski uzskatīt kuģu satiksmi starp ES ostām nevis par starptautisku, bet gan par iekšzemes kuģu satiksmi, kas nozīmē acīmredzamas priekšrocības saistībā ar vienkāršotām muitas procedūrām.

5.2 *Tehniska rakstura pasākumi.*

5.2.1 EESK atzīmē progresu, kas panākts attiecībā uz ierosinātajiem tehniskajiem pasākumiem, un aicina Komisiju un dalībvalstis panākt to aktīvāku īstenošanu. Jo īpaši svarīgi ir nodrošināt, ka dažādo administrāciju kontaktgrupas turpina darbu, lai rastu kopīgus risinājumus atlikušo šķēršļu novēršanai.

5.3 *Operatīvie pasākumi.*

5.3.1 Viens no galvenajiem Komisijas secinājumiem attiecībā uz pasākumu piemērošanu ir tāds, ka mazās kabotāžas veicināšanas centru darbības joma būtu jāpaplašina, iekļaujot tajā arī iekšzemes vairākveidu pārvadājumu un attiecīgo loģistikas sistēmu veicināšanu. Būtiski svarīga ir dažādo loģistikas jomas segmentu sadarbības padziļināšana, veicinot minēto segmentu savstarpējo sadarbību.

5.3.2 Kontaktgrupas varētu palīdzēt rast vietēja un reģionāla mēroga risinājumus, lai novērstu šķēršļus mazās kabotāžas efektivitātes palielināšanai. Jāveicina sociālo partneru, kā arī Jūrniecības nozaru foruma (MIF) līdzdalība.

5.3.3 Svarīgi ir nodrošināt ticamu, saskaņotu un pilnīgu informāciju. Kā minēts iepriekš, šāda nepieciešamība jau tika norādīta 1992. gada paziņojumā. EESK atzinīgi vērtē nesen panākto progresu un aicina Komisiju un dalībvalstis pievērst lielāku uzmanību minētajam jautājumam.

Briselē, 2007. gada 25. aprīlī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas

priekšsēdētājs

Dimitris DIMITRIADIS

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību"

COM(2006) 569 galīgā redakcija — 2006 (0182 (COD))

(2007/C 168/15)

Padome 2006. gada 10. novembrī saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 71. panta 1. punkta c) apakšpunktu nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par augstāk minēto tematu.

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2007. gada 22. martā (ziņotājs — SIMONS kgs).

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 435. plenārajā sesijā, kas notika 2007. gada 25. un 26. aprīlī (26. aprīļa sēdē), vienbalsīgi pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi.

1.1 Komiteja ir gandarīta par Komisijas iniciatīvu piešķirt saturu ceļu satiksmes drošības politikas trešajam pilāram, proti, ceļu infrastruktūras drošības pārvaldībai. Vienlaikus ar pasākumiem, kas virzīti uz transportlīdzekļu vadītājiem un transportlīdzekļu uzlabošanu, direktīvas priekšlikuma mērķis ir iekļaut drošību visos Eiropas transporta tīkla ceļu infrastruktūras plānošanas, projektēšanas un ekspluatācijas posmos. Ceļu satiksmes drošības politikā vienlīdz svarīgi ir visi aspekti.

1.2 Kaut arī Komiteja apzinās, ka kopumā vietās, kur infrastruktūras ir labi attīstītas, ceļu infrastruktūras jomā veikto pasākumu ietekme būs mazāka nekā pasākumiem, kas paredzēti attiecībā uz transportlīdzekļu vadītājiem vai transportlīdzekļiem, tā tomēr ir pārliecināta, ka ceļu drošības uzlabošanai un cietušo skaita samazināšanai jāizmanto visi līdzekļi.

1.3 Komiteja uzskata, ka ceļu drošības politikas trešā pilāra pasākumus nevajadzētu ierobežot ar Eiropas transporta tīklu, bet tos vajadzētu izvērst, ietverot visus ārpilsētas ceļus dalībvalstu teritorijā, jo ir zināms, ka uz tiem notiek daudz satiksmes negadījumu. Tā kā mērķis ir pēc iespējas samazināt cietušo skaitu, un ir zināms, ka "ieguvumu" — par 1300, nevis 600, satiksmes negadījumu upuriem mazāk — galvenokārt var sagaidīt citās infrastruktūrās nekā Eiropas transporta tīkls (TEN-T), no Komisijas pamatoti var prasīt, lai minētajam aspektam tiktu piešķirta daudz lielāka nozīme. Komiteja uzskata, ka labs pamats tam ir Kopienas Līguma 71. panta pirmā punkta c) apakšpunkts.

1.4 Tāpēc Komiteja aicina dalībvalstis atbalstīt piemērošanas jomas paplašināšanu, iekļaujot visus ārpilsētas ceļus.

1.5 Kā pasākumu īstenošanas formu Komisija ir izvēlējusies direktīvu. Domājot par ierosināto pasākumu efektivitāti, Komiteja uzskata, ka direktīvai nebūs vēlamās ietekmes, jo, piešķirot dalībvalstīm pārāk lielu rīcības brīvību, direktīva netiks ieviesta vienveidīgi. Ņemot vērā Komisijas mērķi, proti, līdz 2010. gadam uz pusi samazināt ceļu satiksmes negadījumus bojā

gājušo skaitu, Komiteja uzskata, ka Komisijai jāievieš par direktīvu stingrāks tiesiskais regulējums, kura noteikumi jāievēro visām iesaistītajām pusēm gan iestādēs, gan arī privātajā sektorā.

1.6 Pienākums ievērot subsidiaritātes principu saskaņā ar 1.3. punktā minēto juridisko pamatu nav šķērslis. Gluži otrādi, nepieciešama pārliecība, ka tiek izmantota vienāda pieeja, tādēļ tā jāveido Kopienas līmenī.

1.7 Komiteja arī vēlas norādīt, ka liela nozīme ir ceļu satiksmes negadījumu iemeslu analīzei. Tikai tā precīzi varēs noteikt, cik lielā mērā satiksmes negadījumu iemesls ir ceļu infrastruktūras dimensijas, kā arī veikt efektīvus pasākumus.

2. Ievads.

2.1 Līdz pagājušā gadsimta 90-tajiem gadiem ceļu satiksmes negadījumi tika uzskatīti par tādu sabiedrisku parādību, kas raksturīga mūsu saimnieciskajam un sociālajam dzīvesveidam ar tam piemītošo mobilitāti.

2.2 Arī Eiropas Kopienas loma bija ierobežota. Skaidri noteiktu kompetenču trūkuma dēļ tā varēja darīt tikai ļoti nedaudz. Tā varēja tikai pieņemt direktīvas, jo īpaši par tehnikajām prasībām, nolūkā uzlabot automašīnu drošības aprīkojumu (obligāta drošības jostas lietošana, ātruma ierobežotāji kravas mašīnām u.c.)

2.3 Kopš 21. gadsimta sākuma apsvērumos par šo jautājumu tomēr notikušas straujas pārmaiņas. Pētījumi ir parādījuši, ka satiksmes drošība ir viena no Eiropas iedzīvotāju svarīgākajām rūpēm. Jo īpaši tas sakāms par ceļu satiksmi, kurā tiek zaudēts visvairāk cilvēku dzīvību.

2.4 Eiropas Savienības 15 dalībvalstīs 2000. gadā satiksmes negadījumos bojā gāja vairāk par 40 000 cilvēku un cietušo skaits bija pāri par 1,7 miljoniem. Tiešās aprēķināmās izmaksas sasniedza 45 miljardus EUR, turklāt netiešās izmaksas, ieskaitot cietušajiem un viņu ģimenēm nodarīto fizisko un psihisko kaitējumu, ik gadu sasniedz 160 miljardus EUR.

2.5 Turklāt kopš Māstrihtas līguma noslēgšanas Eiropas Kopienai ir vairāk tiesisku iespēju pieņemt satiksmes drošības pasākumus, lai gan subsidiaritātes principa dēļ šajā jomā vēl ir grūti īstenot efektīvu Kopienas politiku.

2.6 Baltajā grāmatā (2001) "Eiropas transporta politika līdz 2010. gadam: laiks izvēlēties" un 2003. gada jūnija "Paziņojumā par Eiropas satiksmes drošības rīcības plānu" liela uzmanība pievērsta ceļu satiksmes drošības uzlabošanas pasākumiem. Vienlaikus ar pasākumiem, kas virzīti uz transportlīdzekļu vadītājiem un transportlīdzekļiem, stratēģijas trešais būtiskais elements ir pasākumi saistībā ar ceļu fizisko infrastruktūru.

2.7 Eiropas līmenī vēl nav bijušas nekādas iniciatīvas attiecībā uz satiksmes drošības infrastruktūru. Bez šaubām, ir uzlabojusies satiksmes drošība uz ceļiem, kas aprīkoti ar tādām pārvaldības un kontroles sistēmām, kurās izmantotas informācijas un komunikācijas tehnoloģijas (IKT), bet ne visi ceļi ir aprīkoti ar IKT sistēmām.

2.8 Tātad fiziskās infrastruktūras drošības uzlabošanā vēl ir daudz darāmā. Valstu valdībām tomēr ir tendence samazināt ceļu infrastruktūrai atvēlētos finanšu resursus, lai gan ceļu lietotāji to kvalitātei un drošībai pievērš arvien lielāku uzmanību.

2.9 Minēto iemeslu dēļ Komisija tiecas drošību iekļaut visos Eiropas transporta tīkla (TEN-T) infrastruktūras procesa posmos, izvirzot skatāmo direktīvas priekšlikumu. Komisijas mērķis ir ne tikai novērtēt saimniecisko un vides ietekmi, bet arī ieviest ietekmes uz ceļu satiksmes drošību novērtējumu.

3. Vispārējās piezīmes.

3.1 Komiteja Komisijas mērķi līdz 2010. gadam salīdzinājumā ar 2000. gadu uz pusi samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu (no 40 000 upuriem 2000. gadā līdz 25 000 upuriem 2010. gadā) uzskata par diezgan vērienīgu. Komiteja par to jau ir izteikusies savā 2003. gada 10. decembra atzinumā par tematu "Komisijas paziņojums": Eiropas rīcības programma satiksmes drošībai — līdz 2010. gadam uz pusi samazināt satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu (no 40 000 upuriem 2000. gadā līdz 25 000 upuriem 2010. gadā) — daļiņa atbildība.

3.2 Jāatgādina tomēr, ka 2005. gadā uz ES ceļiem vēl joprojām gājuši bojā 41 500 cilvēku. Tas nozīmē, neskatoties uz to, ka ir veikti daudzi ES līmeņa ceļu satiksmes drošības uzlabošanas pasākumi gan attiecībā uz transportlīdzekļu vadītājiem, gan transportlīdzekļiem. Tā kā Komiteja uzskata, ka katrs bojāgājušais ir viens par daudz, izvirzītā mērķa sasniegšanai no Komisijas tiek sagaidīta noteiktāka darbība. Piemēram, Komisija varētu uzsākt plašu Eiropas mēroga satiksmes drošības veicināšanas kampaņu un ieteikt dalībvalstīm ieviest stingrākus pasākumus nolūkā samazināt ceļu satiksmes negadījumos cietušo skaitu.

3.3 Komiteja uzskata, ka tieši tie Kopienas pasākumi ceļu satiksmes drošības uzlabošanai, kas virzīti uz transportlīdzek-

ļiem un to vadītājiem, ir visefektīvākie. Tā uzskata, ka ceļu infrastruktūras uzlabošanas pasākumi — satiksmes drošības politikas trešais pilārs — ir mazāk iedarbīgi, un tādējādi, atkarībā no konkrētās dalībvalsts apstākļiem, to ietekme uz ceļu satiksmes negadījumos cietušo skaita samazināšanos būs mazāka. Komiteja tomēr uzskata, ka cietušo skaita samazināšanai jāizmanto visi līdzekļi, piemēram, ieviešot ES ceļu infrastruktūras izmēru un ceļa zīmju standartus.

3.4 Komitejas viedokli par direktīvas priekšlikumu apstiprina tematiskā tīkla ROSEBUD veiktā direktīvas priekšlikuma ietekmes analīze. Atbilstoši tās pētījuma secinājumiem var pamatoti pieņemt, ka direktīvas par infrastruktūras drošību Eiropas transporta tīkla galvenajās maģistrālēs ieviešana katru gadu ļautu samazināt nāves gadījumu skaitu par vairāk kā 600 un satiksmes negadījumos cietušo skaitu par vairāk kā 7 000. Ja direktīva būtu piemērojama visiem ārpilsētas ceļiem, cietušo skaits samazinātos par 1300 gadā, naudas izteiksmē ik gadu ļaujot ietaupīt 5 miljardus EUR.

3.5 Komiteja uzskata, ka EK Dibināšanas līguma 71. panta pirmā punkta c) apakšpunktā sniegts labs pamats minētajai pieejai. Tāpēc Komiteja aicina dalībvalstis atbalstīt piemērošanas jomas paplašināšanu, iekļaujot visus ārpilsētas ceļus.

3.6 Direktīvas priekšlikums satur minimālo elementu kopumu, kas, pēc Komisijas ieskatiem, ir nepieciešami drošības efekta iegūšanai un tādu procedūru izplatīšanai, kuras apliecinājušas savu iedarbīgumu. Komisija min šādas četras procedūras, kam visā ceļu infrastruktūras drošības pārvaldības sistēmā ir centrālā nozīme: ceļu satiksmes drošības ietekmes novērtējums, drošības revīzijas, bīstamo ceļu posmu uzskaitē un drošības pārbaudes, ko veic regulāras ceļu uzturēšanas ietvaros. Komitejai ir stingras šaubas par direktīvas formā ierosināto pasākumu efektivitāti, jo netiks nodrošināta iepriekšminēto četru procedūru vienveidīga piemērošana visās Eiropas Savienības dalībvalstīs.

3.7 Komisija uzskata, ka tieši direktīva ir visvairāk piemērota, lai vienlaikus uzlabotu drošību un ierobežotu administratīvo slogu, kā arī ievērotu dažādās dalībvalstīs pastāvošās tradīcijas, vērtības un normas. Komiteja nepiekrīt šim uzskatam 3.4. un 3.5. punktā minēto iemeslu dēļ.

3.8 Direktīvai nebūs vēlamās ietekmes, jo tā piešķir dalībvalstīm pārāk lielu rīcības brīvību un līdz ar to normas netiks ieviestas saskaņoti. Ņemot vērā Komisijas mērķi, proti, līdz 2010. gadam uz pusi samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaitu, Komiteja uzskata, ka ir jāievieš par direktīvu stingrāks tiesiskais regulējums, kura noteikumi jāievēro visām iesaistītajām pusēm gan iestādēs, gan arī privātajā sektorā.

3.9 Pēc Komisijas ieskatiem, direktīvas priekšlikumā izvirzītie priekšlikumi nozīmē tikai nelielu izdevumu pieaugumu, kurus īsā laikā kompensēs ietaupījumi nelaiemes gadījumu skaita samazināšanās rezultātā. Komiteja jautā, kas ir šāda Komisijas apgalvojuma pamatā.

4. Īpašas piezīmes.

4.1 Komiteja uzskata, ka pasākumi, kas ierosināti ceļu satiksmes drošības trešajam pīlāram, ceļu infrastruktūrai, tāpat kā pirmie divi pīlāri — transportlīdzeklis un autovadītājs — jāattiecinā ne tikai uz Eiropas transporta tīkla ceļiem, bet gan jāizvērs, ietverot visus ārpusētas ceļus, jo ir zināms, ka uz tiem notiek daudz satiksmes negadījumu.

4.2 Arī tas ir viens no secinājumiem, kas iegūts, no 2006. gada 12. aprīļa līdz 2006. gada 19. maijam veicot sabiedrisko apspriešanos internetā. Vairumā komentāru iesaka attiecināt direktīvas noteikumus arī uz ceļiem, kas neietilpst Eiropas transporta tīklā, jo tieši uz šiem ceļiem var izglābt visvairāk cilvēku dzīvību.

4.3 Direktīvas priekšlikumā noteiktas procedūras attiecībā uz ceļu satiksmes drošības ietekmes novērtējumiem, ceļu satiksmes drošības revīzijām un ceļu drošības pārbaudēm. Katrai dalībvalstij vienādi jāsniedz pieprasītā informācija, ievērojot pielikumus sniegtos norādījumus par katru no minētajām daļām. Pēc Komitejas ieskatiem, izmantojot tādu līdzekli kā direktīva, dalībvalstīm dotās rīcības iespējas ir pārāk plašas, lai direktīvas iedarbību varētu labi salīdzināt.

4.4 Piemēram, I pielikumā attiecībā uz ceļu satiksmes drošības ietekmes novērtējumu minēti vairāki apakšpunkti un elementi, kas dalībvalstīm jāizmanto, veicot novērtējumu. Šis uzskaitījums dod dalībvalstīm tik lielu vērtējuma brīvību, ka nopietni jāapšaubā, vai tādā veidā var iegūt salīdzināmus datus.

4.5 To pašu var teikt par direktīvas II pielikumā sniegtajiem elementiem attiecībā uz ceļu drošības revīziju. Arī šeit dalībvalstīm ir lielas brīva skaidrojuma iespējas.

4.6 Attiecībā uz drošības pārbaudēm iepriekšminētais arguments papildināms ar direktīvas III pielikumā minēto elementu, proti, viens no pārbaudes darba grupu ziņojuma elementiem ir

“ziņojumu par negadījumiem analīze”. Komiteja uzskata, ka būtu jāanalizē ne tik daudz ziņojumi par negadījumiem, bet gan tieši negadījumu iemesli. Minētais elements diemžēl nav atrodamas arī direktīvas priekšlikuma 7. pantā un IV pielikumā, kurā sīki uzskaitīti ziņojumos par negadījumiem iekļaujamie dati par negadījumu.

4.7 Komiteja 2003. gada 10. decembra atzinumā par Komisijas paziņojumu “Eiropas Savienības rīcības programma ceļu satiksmes drošības jomā. Līdz 2010. gadam uz pusi samazināt ceļu satiksmes negadījumos cietušo skaitu Eiropas Savienībā — dalīta atbildība” jau norādījusi, ka, īpaši bīstamo ceļa posmu padziļinātu analīzi papildinot ar katrā šādā ceļa posmā notikušo negadījumu iemeslu analīzi, varētu iegūt daudz informācijas. Turklāt minētajā atzinumā Komiteja ir arī norādījusi uz organizācijas “Euro-Rap” darbu, kas izdod tādu dažādu Eiropas valstu ceļu karti, kurā norādīta dažādu ceļu bīstamības pakāpe. Minētās kartes tiek sastādītas, pamatojoties uz notikušo negadījumu skaitu.

4.8 Komiteja iesaka Komisijai tās priekšlikumā rekomendēt dalībvalstīm palielināt stāvvietu skaitu pie galvenajiem ceļiem, kas būtu piemērotas visiem lietotājiem, tajā skaitā personām ar invaliditāti. Vēlams uzlabot stāvvietu drošību, jo drošu stāvvietu trūkums liek autovadītājiem turpināt ceļu, tādējādi, piemēram, riskējot pārkāpt noteikumus par darba un atpūtas laiku un līdz ar to apdraudot satiksmes drošību.

4.9 Komiteja vēlas norādīt, ka autoceļu apgaismojums ir aspekts, kam nav veltīta pietiekoša vērība. No ceļu satiksmes drošības uzlabošanas viedokļa dalībvalstīm būtu ieteicams saskaņot attiecīgo politiku.

4.10 Visbeidzot, Komiteja vēlas norādīt Komisijai, ka infrastruktūras īpaši bīstamo ceļu posmu — kur negadījumi notiek visbiežāk — vizuāla prezentācija ir svarīgs ceļu lietotāju apziņas veicināšanas līdzeklis.

Briselē, 2007. gada 26. aprīlī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Dimitris DIMITRIADIS

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 97/67/EK attiecībā uz Kopienas pasta pakalpojumu iekšējā tirgus pilnīgu izveidi"

COM(2006) 594 galīgā redakcija — 2006/0196 (COD)

(2007/C 168/16)

Padome saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 47. panta 2. punktu, 55. pantu un 95. pantu 2006. gada 1. decembrī nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par augstāk minēto tematu.

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2007. gada 22. martā (ziņotājs: HENCKS kgs).

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 435. plenārajā sesijā, kas notika 2007. gada 25. un 26. aprīlī (2007. gada 26. aprīļa sēdē), ar 131 balsi par, 26 balsīm pret un 8 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Ieteikumi.

1.1 Ar šo direktīvas priekšlikumu Komisija plāno sākt pēdējo posmu pasta tirgus atvēršanā līdz 2009. gada 1. janvārim, saglabājot galveno pašreizējo vispārējo pakalpojumu klāstu visās ES dalībvalstīs, vienlaikus atceļot ekskluzīvās tiesības (rezervēti pakalpojumi) vispārējo pakalpojumu finansēšanai.

1.2 Galvenā problēma saistībā ar pēdējā posma organizēšanu ir izraudzīties pareizo rīcību, lai nodrošinātu efektīvu un konkurētspējīgu pasta nozares darbību, kas Eiropas iedzīvotājiem un uzņēmumiem turpinātu sniegt cenu ziņā pieņemamus, augstas kvalitātes vispārējos pakalpojumus atbilstoši ekonomikas konkurētspējai, iedzīvotāju vajadzībām neatkarīgi no viņu ģeogrāfiskā un finansiālā stāvokļa vai citiem faktoriem, nodarbinātības situācijai un ilgtspējīgai attīstībai.

1.3 EESK uzskata, ka Komisijas izvēlētie elementi tās projekta atbalstam pietiekami droši negarantē vispārējo pakalpojumu ilgtermiņa finansēšanu visās dalībvalstīs, īpaši tajās, kurās ir sarežģīti ģeogrāfiskie un demogrāfiskie apstākļi, un tādēļ šobrīd nav pamata aizstāt ar finansēšanas veidu, ko nodrošina ar rezervētajiem pakalpojumiem, kas vairumā dalībvalstu pierādījuši savu efektivitāti un taisnīgumu.

1.4 EESK neatbalsta ieceri, ka vispārējo pakalpojumu nodrošinājuma atlikušo izmaksu segšanai izmanto pakalpojumu lietotājiem noteiktu maksu vai tarifu paaugstinājumu, vai arī valsts dotācijas, ņemot vērā, ka pašreiz pakalpojumu lietotājiem/nodokļu maksātājiem nav īpašu izmaksu.

1.5 Šobrīd EESK nav pārliecināta ne par "play or pay" sistēmas, kur katram pakalpojumu sniedzējam ir vispārējo pakalpojumu nodrošināšanas pienākums, no kura viņš var atbrīvoties, piedaloties vispārējo pakalpojumu finansēšanā, ne arī kompensāciju fondu izmantošanas, lietderību.

1.6 Komisijai būtu jāprecizē noteikumu sistēma, kuras ietvaros turpināt pasta pakalpojumu liberalizāciju. Tas uzskatāms par priekšnoteikumu, pirms tiek lemts par vispārējo pakalpo-

jumu finansēšanai nepieciešamo rezervēto pakalpojumu atcelšanu.

1.7 Ņemot vērā radušās neskaidrības un riskus saistībā ar pasta iekšējā tirgus pilnīgu liberalizāciju, EESK uzskata, ka galīgais termiņš, 2009. gada 1. janvāris, šķiet nereāls arī tādēļ, ka to valstu, kuras pievienojās ES tikai 2004. gadā, rīcībā būs pārāk maz laika nepieciešamo pielāgojumu izdarīšanai.

1.8 EESK aicina:

— pagarināt pašreizējās direktīvas termiņu;

— līdz 2012. gada 1. janvārim paredzēt pasta pakalpojumu pilnīgu liberalizāciju ar nosacījumu, ka līdz minētajam datumam, cieši saskaņojot ar visām iesaistītajām pusēm, tiek panākts risinājums attiecībā uz uzticamu finansējumu, kam būtu papildu priekšrocības salīdzinājumā ar rezervētajiem pakalpojumiem;

— iekļaut vispārējo pakalpojumu klāstā īpašos pasta sūtījumus, kas adresēti neredzīgajiem vai vājredzīgajiem un viņus pārstāvošam organizācijām.

2. Ievads.

2.1 No sociāli ekonomiskā aspekta pasta pakalpojumiem ir ļoti svarīga nozīme attiecībā uz ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju un Lisabonas stratēģijas īstenošanu. Pakalpojumi tiešā veidā veicina ikvienas personas sociālās attiecības un pamattiesību ievērošanu, iedzīvotāju un reģionu saliedētību un solidaritāti, Eiropas ekonomikas konkurētspēju un, visbeidzot, arī ilgtspējīgu attīstību.

2.2 Saskaņā ar Komisijas sniegtajām aplēsēm ES pasta pakalpojumu nozare ik gadus nodrošina 135 miljardus sūtījumu un to kopējais apgrozījums ir aptuveni 88 miljardi *euro*, proti, ap 1 % no Kopienas iekšzemes kopprodukta (IKP). Divas trešdaļas minētā kopējā apgrozījuma veido pasta sūtījumi, atlikusī daļa ir paku nosūtīšanas pakalpojumi, kurjerpasts un papildu pakalpojumi.

2.3 Vispārējie pasta pakalpojumi, kas garantē visu iedzīvotāju piekļuvi pakalpojumiem, neatkarīgi no viņu ģeogrāfiskā, finansiālā stāvokļa vai citiem faktoriem, un nodrošina cenu ziņā pieņemamus un kvalitatīvus pakalpojumus, ir nozīmīga Eiropas sociālā modeļa un Lisabonas stratēģijas sastāvdaļa. Augstas kvalitātes vispārējie pakalpojumi ir vajadzīgi gan iedzīvotājiem, gan pasta pakalpojumu galvenajiem izmantotājiem — ekonomikas jomas pārstāvjiem, kuriem ir ļoti svarīgi, lai katra vēstule vai sūtījums tiek nogādāts konkrētajam adresātam neatkarīgi no viņu statusa vai atrašanās vietas.

2.4 Reformas, tehnoloģiskais progress un lielāka automatizācijas pakāpe pasta pakalpojumu nozarē ir veicinājusi būtiskus kvalitātes uzlabojumus, lielāku efektivitāti un klientu vajadzību vērā ņemšanu.

2.5 Pretēji pesimistiskajām prognozēm par pasta pakalpojumu tirgus nepārtrauktu lejupslīdi minētais progress liecina par izaugsmes potenciālu, ko operatori saredz tādu jaunu pakalpojumu attīstībā kā mājas iepirkšanās (*home shopping*), e-komercija un hibrīdpasts.

2.6 Salīdzinājumā ar pārējām pārvaldījumu un datu pārraides tīkla nozarēm ar pasta pakalpojumiem saistītais darbs, īpaši pasta piegāde, joprojām ir izteikts roku darbs, un darbinieks ir tieši iesaistīts pakalpojumu sniegšanā. Pasta nozare ir būtiski svarīga attiecībā uz nodarbinātību; pēc aplēsēm 5 miljoni darba vietu ir saistītas ar pasta pakalpojumiem, proti, tieši atkarīgas no pasta nozares vai cieši saistītas ar to. Darbaspēku, kura izmaksas visbiežāk ir nemainīgās izmaksas, kas veido vislielāko daļu (aptuveni 80 %) no kopējām izmaksām, īpaši skar iespējamie racionalizācijas pasākumi saistībā ar liberalizāciju un konkurētspēju.

2.7 Visbeidzot EESK vēlētos atzīmēt, ka Eiropabarometra regulāri veiktās aptaujas liecina, ka kopumā lielākā daļa pakalpojumu lietotāju ir apmierināti ar sniegto pasta pakalpojumu kvalitāti.

3. Vēsturisks ieskats.

3.1 Komisija 1992. gada 11. jūnijā nāca klajā ar Zaļo grāmatu par pasta pakalpojumu vienota tirgus attīstību, kam 1993. gada 2. jūnijā sekoja paziņojums "Pamatnostādnes Kopienas pasta pakalpojumu attīstībai"; gandrīz pirms desmit gadiem ar Direktīvu 97/67/EK jeb Pasta direktīvu, ir uzsākta pasta nozares pakāpeniska un kontrolēta liberalizācija.

3.2 Ar Pasta direktīvu, kuras termiņš beidzas 2008. gada 31. decembrī, tika noteikti kopīgi noteikumi Kopienas pasta pakalpojumu iekšējā tirgus attīstībai, kas attiecas uz:

- vispārējo pasta pakalpojumu sniegšanu;
- rezervētiem pakalpojumi (monopols);
- vispārējo pakalpojumu sniegšanas tarifu principiem un uzskaites caurskatāmīb;
- kvalitātes standartiem;

- tehnisko standartu saskaņošanu;
- neatkarīgu valsts regulatīvo iestāžu izveidi.

3.3 Vispārējie pakalpojumi.

3.3.1 Saskaņā ar minēto direktīvu dalībvalstīm ir pienākums garantēt visiem pakalpojumu izmantotājiem cenu ziņā pieņemamus un dalībvalsts teritorijas jebkurā vietā katru darbdienu un ne mazāk kā piecas dienas nedēļā pieejamus vispārējus pakalpojumus, nodrošinot vismaz:

- to pasta sūtījumu savākšanu, šķirošanu, pārvadāšanu un piegādi, kuru svars ir līdz 2 kilogramiem un to pasta paku savākšanu, šķirošanu, pārvadāšanu un piegādi, kuru svars ir līdz 10 kilogramiem;
- ierakstīto sūtījumu un apdrošināto sūtījumu pakalpojumus;
- atbilstošus piekļuves punktus pasta tīklam visā ES teritorijā.

3.3.2 Kopienas noteikumi garantē ikvienam Eiropas Savienības iedzīvotājam efektīvus saziņas pakalpojumus neatkarīgi no viņu dzīves vietas ģeogrāfiskā stāvokļa un demogrāfiskās situācijas.

3.3.3 Vispārējie pakalpojumi, kā minēts iepriekš, ir gan iekšzemes, gan pārrobežu pakalpojumi, ko veicot, jāievēro noteikti kvalitātes standarti, kuri galvenokārt attiecas uz pakalpojumu piegādes termiņiem, to regularitāti un drošību, kā to noteikušas dalībvalstis (valstu pakalpojumiem), kā arī Parlaments un Padome (Kopienas pārrobežu pakalpojumiem).

3.4 Rezervētie pakalpojumi

3.4.1 Ja dalībvalsts uzskata, ka no vispārējo pakalpojumu saistībām izriet nesamērīgi augsts finansiālais apgrūtinājums šo pakalpojumu sniedzējam, tā pakalpojumu sniedzējam var piešķirt monopoltiesības iekšzemes pasta sūtījumu savākšanai, šķirošanai, pārvadāšanai un piegādei, un ciktāl tas vajadzīgs, lai nodrošinātu vispārējo pakalpojumu uzturēšanu, arī pārrobežu pasta un tiešā pasta sūtījumiem,

- kas sver līdz 50 gramiem (vai kuru cena ir mazāka nekā 2,5-kārtīgs valsts tarifs par korespondences sūtījumu, kas pieder pie visātrākās piegādes kategorijas pirmās masas grupas).

4. Komisijas direktīvas projekts.

4.1 Perspektīvas pētījumā, ko Komisija uzdeva veikt starptautiskajam konsultantam⁽¹⁾, ir secināts, ka pasta pakalpojumu tirgus iekšējā izveide visās dalībvalstīs 2009. gadā ir savienojama ar augstas kvalitātes vispārējo pakalpojumu saglabāšanu. Minētajā pētījumā precizēts, ka riska novēršanai, kas var rasties saistībā ar vispārējo pakalpojumu nodrošināšanu, lielākajai daļai dalībvalstu jāveic "palīdzības" pasākumi.

⁽¹⁾ The Impact on Universal Service of the Full Market Accomplishment of the Postal Internal Market in 2009/ price Waterhouse & Coopers.

4.2 Ar šo direktīvas projektu paredzēta pasta tirgus pilnīga atvēršana līdz 2009. gada 1. janvārim, pamatā saglabājot vispārējo pakalpojumu pašreizējo klāstu visiem lietotājiem visās ES dalībvalstīs.

4.3 Sākot ar 2009. gada 1. janvāri, dalībvalstis vairs nedrīkstēs piešķirt ekskluzīvas vai īpašas tiesības (rezervēti pakalpojumi) pasta pakalpojumu ieviešanai un sniegšanai.

4.4 Dalībvalstīm vairs nevajadzētu obligāti nozīmēt vispārējo pakalpojumu sniedzēju vai sniedzējus, bet tās minētā pakalpojuma sniegšanu uz ierobežotu laika posmu var atstāt tirgus spēku ziņā; toties dalībvalstis var lemt par konkrētiem pakalpojumiem vai reģioniem, kuros vispārējos pakalpojumus nevar garantēt ar tirgus spēkiem, un nodrošināt šos pakalpojumus ar rentablu publiskā iepirkuma procedūru, rīkojot atklātus konkursus.

4.5 Ja vispārējo pakalpojumu sniegšanai būs nepieciešams ārējs finansējums, dalībvalstis varēs izmantot kādu no šīm iespējām:

- publiskā iepirkuma procedūras;
- valsts kompensācijas tiešu valsts subsīdiju veidā;
- kompensāciju fondu, kura līdzekļus veido pakalpojumu sniedzēju un/vai lietotāju maksājumi;
- "play or pay" tipa mehānisms, kas paredz atļauju piešķiršanu vai nu vispārējo pakalpojumu sniegšanai vai kompensāciju fonda finansēšanai.

4.6 Ar minēto direktīvu dalībvalstīm ir ieviests jauns noteikums izvērtēt nepieciešamību nodrošināt visiem operatoriem pārrēdzamus un nediskriminējošus piekļuves nosacījumus šādiem pasta infrastruktūras vai pakalpojumu elementiem: pasta indeksu sistēmai, adrešu datubāzei, pasta iestāžu pastkastēm, savākšanas un piegāžu pastkastēm, informācijai par adreses maiņu, pāradresēšanas pakalpojumiem, atpakaļnosūtīšanas pakalpojumiem. Iepriekš minēto pakalpojumu nodrošināšana neattiecas uz pakārtoto piekļuvi tīkla šķirošanas un piegādes daļai.

5. Vispārējas piezīmes.

5.1 EESK vienmēr ir atzinīgi novērtējusi to, ka pretēji citām nozarēm pasta pakalpojumu liberalizācija nav bijusi piespiests pārejas process, bet līdz šim tā īstenota pakāpeniskā un vadāmā veidā. Komiteja ir gandarīta, ka projektā apstiprināts galveno pakalpojumu klāsts, kas garantēs ikvienam pakalpojumu lietotājam. Tomēr EESK aicina vispārējo pakalpojumu klāstā iekļaut īpašas bezmaksas sūtījumus, kurus nosūta vai saņem neredzīgie vai vārdredzīgie.

5.2 Komisija uzskata, ka galvenā problēma saistībā ar pēdējā posma organizēšanu ir izraudzīties pareizo rīcību, lai nodrošinātu efektīvu un konkurētspējīgu pasta nozares darbību, kas Eiropas iedzīvotājiem un uzņēmumiem turpinātu sniegt cenu ziņā pieņemamus, augstas kvalitātes pakalpojumus.

5.3 EESK uzskata, ka Komisijas izvēlētie elementi, uz kuriem balstīts tās projekts, nesniedz nepieciešamās garantijas vispārējo pakalpojumu ilgtermiņa finansēšanai visās dalībvalstīs, īpaši tajās, kurās ir sarežģīti ģeogrāfiskie apstākļi un demogrāfiskā situācija, un līdz ar to šobrīd nav pamata, lai aizstātu finansēšanas veidu, ko nodrošina ar rezervētajiem pakalpojumiem, kas vairumā dalībvalstu pierādījuši savu efektivitāti un taisnīgumu.

5.4 EESK neatbalsta ieceri, ka vispārējo pakalpojumu nodrošinājuma atlikušo izmaksu segšanai izmanto pakalpojumu lietotājiem noteiktu maksu vai tarifu paaugstinājumu, ņemot vērā, ka pašreizējo pakalpojumu lietotājiem/nodokļu maksātājiem nav īpašu izmaksu.

5.5 Šobrīd EESK nav pārliecināta par "play or pay" sistēmas, kur katram pakalpojumu sniedzējam ir vispārējo pakalpojumu nodrošināšanas pienākums, no kura viņš var atbrīvoties, piedaloties vispārējo pakalpojumu finansēšanā, lietderību. Praksē minētā sistēma ir izmēģināta tikai Somijā un nav devusi būtiskus rezultātus. Tāpat arī kompensāciju fonda izmantošana nešķiet piemērota. Vienīgais šādas sistēmas piemērošanas mēģinājums bijis Itālijā, turklāt tas izrādījies nesekmīgs.

5.6 Tas pats attiecināms uz vispārējo pakalpojumu finansēšanu, izmantojot valsts subsīdijas, kas nozīmētu papildus noslogot publiskās finanses, turklāt kārtējo reizi uz lietotāju un nodokļu maksātāju rēķina.

5.7 Visbeidzot EESK norāda, ka Komisijas ierosinātie priekšlikumi alternatīviem finansējuma veidiem nav analizēti no praktiskā un efektivitātes viedokļa. Tos piemērot šādos apstākļos nozīmētu pakļaut dalībvalstis riskam, radot bezizejas situāciju, kad tirgus ir pilnībā liberalizēts, bet vispārējie pakalpojumi vairs netiek garantēti.

5.8 Pirms liberalizācijas jebkura jauna posma uzsākšanas jāizstrādā skaidri un stabili noteikumi un sistēma. Rezervētie pakalpojumi, ja nepieciešams, jāatceļ tikai pēc minēto noteikumu izstrādes ar tajos ietvertiem, katrai dalībvalstij skaidri noteiktiem un analizētiem, patiesi efektīviem ilgtermiņa pasākumiem, kas paredzēti vispārējo pakalpojumu finansēšanai. Tas uzskatāms par priekšnoteikumu, pirms tiek lemts par vienīgā finansēšanas veida, proti, atbilstošu rezervēto pakalpojumu, atcelšanu, kas līdz šim brīdim ir pierādījis savu efektivitāti.

5.9 Pēdējo desmit gadu laikā pasta nozare zaudējusi desmitiem tūkstošu darbavietu (0,7 % pēc Komisijas sniegtajām aplēsēm), un daudzas citas darbavietas ir likvidētas vai arī aizstātas ar nestabilām un sliktākas kvalitātes darbavietām šķirotavās, piegādes daļās vai pasta nodaļās.

5.10 Lai arī šo tendenci daļēji skaidro tādi faktori kā jaunās tehnoloģijas, konkurence, ko rada citi komunikācijas līdzekļi, piemēram, elektroniskā saziņa, tomēr tirgus liberalizācija ir viens no galvenajiem iemesliem.

5.11 Komisijas apgalvojums, ka pasta pakalpojumu iekšējā tirgus izveides pabeigšana ļaus izmantot lielākas konkurences priekšrocības, proti, uzlabot pakalpojumu līmeni kvalitātes, cenu un klientiem pieejamās izvēles ziņā un atbrīvot nozares izaugsmes un nodarbinātības potenciālu, lai kompensētu tradicionālo operatoru zaudētās darba vietas, nav pietiekami pamatots.

5.12 Attiecībā uz nozares izaugsmes potenciālu priekšlikumā vienīgā minētā iespēja ir novērst tradicionālo pasta pakalpojumu šķietamo lejupslīdi, neskatot šo jautājumu saistībā ar Lisabonas stratēģijā paredzētajām vajadzībām saziņas nodrošināšanai un zināšanu sabiedrību, un neanalizējot ietekmi no energoefektivitātes viedokļa.

5.13 Komisijas priekšlikumos paredzēts, ka katrai dalībvalstij jānodrošina regulatīvās funkcijas, kas Kopienas pasta pakalpojumu iekšējā tirgū nozīmētu 27 organizāciju un valstu tirgu

līdzāspastāvēšanu, tādējādi izpaliekot Kopienas kohēzijai. EESK atkārtoti apliecina savu atbalstu pasākumu īstenošanai Kopienas pasta nozarē ar Kopienas līmeņa noteikumiem gan konkurences, gan galveno pakalpojumu nodrošināšanas jomā.

5.14 Ņemot vērā visas radušās neskaidrības un riskus, EESK nevar piekrist, ka par pasta pakalpojumu iekšējā tirgus pilnīgas atvēršanas termiņu noteikts 2009. gada 1. janvāris, arī tādēļ, ka to valstu, kuras pievienojās ES tikai 2004. gadā, rīcībā būs pārāk maz laika nepieciešamo pielāgojumu izdarīšanai.

5.15 EESK lūdz pagarināt pašreizējās direktīvas termiņu un līdz 2012. gada 1. janvārim paredzēt pasta pakalpojumu pilnīgu liberalizāciju ar nosacījumu, ka līdz minētajam datumam, cieši saskaņojot ar visām iesaistītajām pusēm, tiek panākts risinājums attiecībā uz uzticamu finansējumu, kam būtu papildu priekšrocības salīdzinājumā ar rezervētajiem pakalpojumiem.

Briselē, 2007. gada 26. aprīlī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas

priekšsēdētājs

Dimitris DIMITRIADIS

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Transports pilsētu un lielpilsētu teritorijās"

(2007/C 168/17)

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja saskaņā ar Reglamenta 29. panta 2. punktu 2006. gada 19. janvārī nolēma sagatavot pašiniciatīvas atzinumu par tematu

2006. gada 7. novembrī, neilgi pirms pašiniciatīvas atzinuma sagatavošanas pabeigšanas pie Komitejas vērās Vācijas prezidentūra ar lūgumu izstrādāt izpētes atzinumu par augstāk minēto tematu. "Transports pilsētu un lielpilsētu teritorijās".

EESK Birojs nolēma darbu ar 5 no kopā 12 uzdotajiem problēmjautājumiem uzticēt TEN specializētajai nodaļai, kura savukārt uzskatīja par lietderīgu šos jautājumus iekļaut darbā, kas jau noris par tematu "Sabiedriskā transporta un pasažieru dzelzceļa tuvsatiksmes stāvoklis Eiropā, jo īpaši — jaunajās dalībvalstīs", šo tēmu attiecīgi paplašinot.

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa atzinumu pieņēma 2007. gada 22. martā. Ziņotājs — RIBBE kgs.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 435. plenārajā sesijā, kas notika 2007. gada 25. un 26. aprīlī (25. aprīļa sēde), ar 106 balsīm par, 2 balsīm pret un 30 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi un ieteikumi.

1.1 EESK ar lielu satraukumu vēro šobrīd notiekošo pasažieru tuvsatiksmes sabiedriskā transporta īpatsvara samazināšanos aizvien intensīvākajā kopējā pilsētu transporta plūsmā, un tas notiek ļoti ātri ne tikai vecajās dalībvalstīs, bet īpaši izteikti — arī jaunajās.

1.2 Aizvien lielākais pilsētu noslogojums, ko rada transporta plūsma, jo īpaši — autotransporta plūsma, izraisa veselu virkni

problēmu, kuras vairumā gadījumu nav atrisinātas, un, lai mainītu šo tendenci, ir nepieciešama saskaņota Komisijas, dalībvalstu un pašvaldību rīcība.

1.3 40 % no visām transporta izraisītajām siltumnīcefekta gāzu emisijām izplūst tieši Eiropā. Tādējādi pilsētu transporta politikas ietekme sniedz ievērojami tālāk par pašu pilsētu robežām.

1.4 EESK saskata divkāršu nepieciešamību dzīves kvalitātes un vides aizsardzības pilsētās uzlabošanai, kā arī klimata aizsardzības un enerģētiskās efektivitātes mērķu izpildei: jebkāda veida pilsētas plānošanas un satiksmes politikas galvenajai prioritātei pēc EESK domām, pirmkārt, būtu jābūt satiksmes plūsmas "rašanās" novēršanai vai vismaz tās ierobežošanai, otrkārt — iespējas nodrošināšanai ar mobilitāti saistītās vajadzības apmierināt, izmantojot videi iespējami nekaitīgus transporta veidus, tāpat sabiedrisko transportu, velosipēdu vai pārvietojoties kājām.

1.5 Pilsētām arī turpmāk jābūt galvenokārt dzīves telpai, tās nedrīkst kalpot autotransportam. Ir jāpārtrauc vienlaicīgi atbalstīt visi transporta veidi, jo tam pietrūkst kā naudas, tā arī teritoriju. Tādēļ EESK aicina gan pašvaldības, gan arī valstu valdības un Komisiju ievērot šo pamatprincipu visos normatīvajos aktos un atbalsta programmās.

1.6 Pašvaldību izstrādāta pilsētu un būvniecības plānojuma ietvaros nākotnē jānovērš turpmāka pilsētu rajonu apbūve un funkcionāla sadalīšana, lai tādējādi novērstu satiksmes plūsmas rašanos. Šī mērķa sasniegšanai būtu jāizmanto arī reģionāla un valsts līmeņa plānošanas instrumenti, lai jau apdzīvoto vietu izveides saskaņošanas posmā varētu izvairīties no satiksmes plūsmas starp pilsētām un piepilsētām.

1.7 Komisija arī aicina noteikt skaidru mērķu hierarhiju un priekšrocības pasažieru sabiedriskajam transportam, kā arī velotransportam un kājāmgājējiem, salīdzinot ar autotransporta infrastruktūru. Tikai tā ir iespējams uzlabot mājokļa, dzīves apstākļu un vides kvalitāti lielpilsētās.

1.8 Līdz ar to EESK uzskata, ka svarīga Komisijas, Parlamenta, valstu valdību un pašvaldību darbības joma ir publiskā transporta piedāvājuma paplašināšana, lai tādējādi rūpētos par vides un veselības aizsardzību un censtos nodrošināt pamatpakalpojumus iedzīvotāju mobilitātes jomā, kā arī lai nodrošinātu svarīgākos pakalpojumus visām iedzīvotāju grupām, it īpaši invalīdiem.

1.9 "Ja paredzēts novērst turpmāku nelabvēlīgu ietekmi uz dzīves kvalitāti un vidi, sabiedriskajai pasažieru transporta sistēmai integrētas politikas šajā jomā ietvaros jānodrošina lielākas priekšrocības. Tas attiecas uz ikvienu un īpaši uz tiem aptuveni 40 % Eiropas mājāsaimniecību, kam nepieder savs autotransports." Šī gandrīz pirms 10 gadiem dokumentā "Pilsoniskā tīkla izveide" ⁽¹⁾ ietvertā atziņa, kas ilustrē Komisijas izpratni, līdz šim diemžēl gandrīz nekādi nav ietekmējusi faktisko politiku. Visumā EESK jāsecina, ka pastāv milzīgas atšķirības starp vairākkārtējiem sabiedriskajam transportam labvēlīgiem paziņojumiem un patiesu politisku rīcību.

(1) "Pilsoniskā tīkla izveide — kāpēc ir svarīgs pievilcīgs vietējais un reģionālais sabiedriskais transports, un kā Eiropas Komisija sekmē tā izveidi!" COM (1998) 431 galīgā redakcija, 10.07.1998..

1.10 EESK lūdz Komisiju paredzētās "Zaļās grāmatas par pilsētas satiksmi" ietvaros iesniegt attiecīgu politisku rīcības paketi, kurā iekļautas skaidras pamatnostādnes un programmas, kas sekmē atbilstīgu mērķu sasniegšanu. Tajā būtu arī jāparāda, kāpēc nav ieviesti daudzi no "pilsōņu tīklos" ietvertajiem ierosinājumiem.

1.11 Dalībvalstīm ir jāuzņemas pienākums finansiāli kompensēt sociālo pakalpojumu izdevumus, kas rodas transporta uzņēmumiem sakarā ar tiem uzliktajiem pienākumiem (piemēram, biļešu atlaides skolniekiem, pensionāriem, personām ar invaliditāti u.c.), un sniegt atbalstu pašvaldībām attiecībā uz to investīciju iecerēm. Pašvaldībām (kurās ir vairāk par 50 000 iedzīvotājiem) būtu jāizstrādā ilgtspējīgi pilsētu transporta plāni, kā tas minēts "Tematiskajā stratēģijā par pilsētu vidi", nosakot saistošu mērķi — pāreju uz videi nekaitīgiem transporta veidiem (sabiedriskais transports, pārvietošanās ar velosipēdiem vai kājām), kas atbilst pagaidām vēl nenoteiktām Eiropas minimālajām prasībām. Šajā sakarā būtu arī jānosaka kvantitatīvs mērķis sabiedriskā transporta, kā arī velotransporta un kājāmgājēju īpatsvara palielinājumam. Gadījumā, ja pašvaldības neizstrādā šādus plānus, tām būtu jāatsaka finansiāla palīdzība no Kopienas fondiem.

1.12 Arī pilsētu gaisa kvalitātei, kā arī smalko daļiņu un trokšņa piesārņojuma samazināšanai noteikto ES mērķa vērtību un nosacījumu ievērošanai ir nepieciešama pievilcīgas sabiedriskā transporta sistēmas ar jaunām, tehnoloģiskām informācijas sistēmām un piedāvājumiem (piemēram, biļetes iegāde ar mobīlā tālruņa palīdzību, pa tālruni pasūtāmi autobusu un taksometru pakalpojumi) prioritāra izveide, kā arī konsultāciju pakalpojumi mobilitātes jautājumos un mārketinga pasākumi mobilitātes jomā. Ir steidzami jāuzlabo tā dēvētā vides satiksmes vienotība, proti, autobusu, dzelzceļa satiksmes un velotransporta savietojamība, efektīvāk jāsaskaņo dažādu transportlīdzekļu kustības saraksti.

1.13 EESK iesaka Komisijai, Padomei, bet jo īpaši arī Reģionu komitejai veikt izpēti par to, kas bija panākumu atslēga tajās pilsētās, kurās labvēlīgi attīstījās videi nekaitīgs pilsētas transports, un kāds ir iemesls tam, ka daudzās citās pilsētās joprojām vērojama nelabvēlīga attīstība šajā jomā. EESK ir pārliecināta, ka iemesli meklējami ne tikai naudā, bet gan ļoti lielā mērā arī politiskajā apziņā, kā arī atbildīgo struktūru politiskos lēmumos transporta un mājokļu jomā. Darbs šajā ziņā ir vismaz tikpat svarīgs, cik veiksmīgu piemēru apkopojums un iepazīstināšana ar tiem kā tas ir noticis, piemēram, ES *Civitas* projekta ietvaros.

2. Atzinuma galvenie aspekti un pamatojums.

2.1 Pēdējos gados kopumā ir strauji pieaugusi transporta intensitāte kā pilsētās, tā arī ārpus tām, un ir notikušas dramatiskas pārmaiņas transporta veidu sadalījumā (tā dēvētais *modal split*): cilvēki aizvien vairāk pārvietojas ar automašīnām un

aizvien mazāk — ar sabiedrisko transportu. Tas attiecināms uz lielāko daļu lielu pilsētu un blīvi apdzīvotu teritoriju visā Eiropā. Ar jēdzienu “sabiedriskais transports” turpmāk tekstā saprotama satiksme ar autobusu, vilcienu un tramvaju, ko plāno vai pasūta publiskās pārvaldes struktūras un ko īsteno privāti, pašvaldības vai valsts uzņēmumi.

2.2 No piecdesmitajiem līdz pat deviņdesmitajiem gadiem lielākajā daļā Rietumeiropas valstu un daudzās pašvaldībās transporta politikas stratēģijas bija orientētas gandrīz tikai uz ceļu infrastruktūras un autotransporta attīstību, tajā pašā laikā ievērojami samazinot sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomu. Transporta plūsmu, kā arī attālumus nokļūšanai darbā, izglītības, iepirkšanās un brīvā laika pavadīšanas iestādēs kopumā ir palielinājusi arī virkne citu apstākļu, piemēram, atšķirīgas zemes cenas pilsētās un laukos, nepareiza teritoriālā un reģionālā plānošana, tiesību akti nodokļu jomā un lēmumi par uzņēmumu uzvietošanu kādā noteiktā vietā (rūpniecības un tirdzniecības teritorijas).

2.3 Šādai attīstībai ir vispusīgas sekas kā ekonomikas, sociālajā un veselības, tā arī ekoloģijas jomā: samazināts darba vietu skaits, rodas grūtības pārvietoties tiem cilvēkiem, kuri nevar atļauties vai nevēlas iegādāties automašīnu, daudzās Eiropas pilsētās sabiedriskais transports vēl joprojām nav pieejams personām ar invaliditāti, tāpat arī vairs nedrīkst samierināties ar kaitējumu videi, kas aptver pasaules klimata ekonomiski un ekoloģiski bīstamas pārmaiņas.

2.4 Īpaši izteikti tas izjūtams daudzās lielpilsētās un blīvi apdzīvotās teritorijās, kur sakarā ar aizvien vairāk pieaugošo autosatiksmes intensitāti ir nelabvēlīgi attīstījušies cilvēku dzīves apstākļi: iedzīvotāji sūdzas par trokšņa un gaisa piesārņojumu, automašīnu un tiem nepieciešamās infrastruktūras vajadzībām tiek izmantotas plašās teritorijas, kas nelabvēlīgi ietekmē sadzīves un pilsētu kvalitāti. EESK atgādina, ka 80 % eiropiešu dzīvo pilsētu teritorijās, tātad tas ietekmē ļoti daudzus. Tomēr nav apmierināti arī autovadītāji, kuri cieš no ikdienišķi lielajiem sastrēgumiem un stāvvietu meklējumiem, kas ir tikai divas raksturīgas problēmas.

2.5 40 % no visām transporta izraisītajām siltumnīcefekta gāzu emisijām izplūst tieši Eiropā⁽²⁾, un tās rada galvenokārt automašīnu satiksme. Tajā diennakts laikā, kad satiksme ir visintensīvākā un pilsētu teritorijās vērojamas visnopietnākās satiksmes problēmas, sabiedriskajam transportam ir desmitkārt augstāka enerģētiskā efektivitāte (tātad tas izdala mazāk emisiju) nekā privātajam autotransportam⁽³⁾. Tādēļ ievērojamu stāvokļa uzlabojumu būtu iespējams panākt, samazinot autotransporta intensitāti un palielinot sabiedriskā transporta, velosipēdu un kājāmģājēju satiksmi. Tikai tad, kad tiks sekmēta satiksmes

plūsmas rašanās nepieļaušana un pāreja no individuālas autosatiksmes uz sabiedrisko transportu, ES un atsevišķas dalībvalstis spēs izpildīt to uzņemtās saistības samazināt emisijas saskaņā ar Kioto protokolu vai pat vēl vairāk.

2.6 Pēdējos gados ir izstrādāts neskaitāms daudzums dokumentu un zinātnisku pētījumu, kuros pārsvarā pausts vienprātīgs apgalvojums: pilsētai arī turpmāk jābūt galvenokārt dzīves telpai, tādēļ pilsēta nevar un nedrīkst būt pakļauta automobiļu vajadzībām, lai arī nav noliedzama automobiļa nozīme mūsdienu sabiedrībā. Pilsētās par galvenajiem mūsdienīgas pilsētas transporta plānošanas balstiem būtu jāklūst sabiedriskajam transportam un individuāliem, videi nekaitīgiem pārvietošanās veidiem (piemēram, velotransports, pārvietošanās kājām).

2.7 “Efektīvas Eiropas transporta sistēmas priekšnoteikums ir pievilcīgs un videi nekaitīgs pasažieru sabiedriskais transports vietējā un reģionālā līmenī. Tas veicina ekonomisko attīstību un nodarbinātību, kā arī samazina satiksmes intensitāti. Pateicoties zemākam enerģijas patēriņam, mazākam trokšņa piesārņojumam un emisiju apjomam, šāds transports arī veicina vides atjaunošanos. Tas mazina sociālo atstumtību, nodrošinot cilvēkiem iespējas nokļūt darba vietās, skolās, tirdzniecības centros, veselības aprūpes un brīvā laika pavadīšanas iestādēs arī bez automašīnas, ņemot vērā to, ka īpaši no sabiedriskā transporta ir atkarīgas sievietes, jaunieši, veci cilvēki, bezdarbnieki un cilvēki ar invaliditāti. Pievilcīgs un videi nekaitīgs pasažieru sabiedriskais transports pilsētu teritorijās ir īpaši nozīmīgs.” Šajos secinājumos, ko Komisija gandrīz pirms 10 gadiem izteica paziņojumā⁽⁴⁾ “Pilsoniskā tīkla izveide” būtībā ietverts viss, kas par šo jautājumu būtu politiski sakāms. EESK toreiz izteica atbalstu minētajam paziņojumam un arī šodien piekrīt tajā paustajiem izteikumiem un katrā ziņā atzīst sabiedriskā transporta un nevis emisijas radošu transporta veidu nozīmīgumu.

2.8 Šajā laikā nav notikušas gandrīz nekādas izmaiņas. Tieši pretēji — gadu desmitiem ilguši orientācija uz ceļu būvi un autotransportu šajā laikā ir radījuši neskaitāmas telpiskas konstrukcijas un ekonomikas struktūras kā pilsētās, tā arī ārpus tām, šīs struktūras ir augstākajā mērā piemērotas autosatiksmēi un atkarīgas no tās un tās mainīt ir ļoti grūti. Tieši šo “nostiprināto” struktūru dēļ, kas ir vērojamas nu jau arī jaunajās dalībvalstīs, kā arī tādēļ, ka trūkst patiesas politiskās gribas veikt strukturālas izmaiņas transporta politikā⁽⁵⁾, transporta jomas attīstības negatīvo tendenču apturēšana vai pat pretējas attīstības panākšana vēl joprojām ir svarīga un līdz šim lielā mērā neatrisināta problēma. Sekmīga situācijas maiņa dažās pilsētās (piemēram, Freiburgā un Minsterē Vācijā, kā arī Delftā Nīderlandē), pateicoties skaidrai piesaistīšanas un atgrūšanas (*push and pull*) transporta politikai parāda, ka šīs norises iespējams politiski ietekmēt un arī mainīt.

2.9 Komisija dokumentā “Pilsonu tīkli”⁽⁶⁾ ir norādījusi, ka tā vēlas noteikt prioritātes attiecībā uz sabiedriskā autotransporta un pasažieru dzelzceļa tuvsatiksmes attīstību un ka tā pat

⁽²⁾ TEN ģenerāldirektorāta ceļvedis 2006/TREN/029.

⁽³⁾ S. UTP “Die Rolle des ÖPNV bei der Reduzierung von Treibhausgas-Emissionen und der Verbesserung der Energieeffizienz”, 2006. gada marts.

⁽⁴⁾ COM (1998) 431, 10.07.1998.

⁽⁵⁾ Piemēram, norādot, ka autotransporta nozare ir nozīmīga kopējai ekonomikai.

⁽⁶⁾ Skatīt COM (1998) 431 galīgā redakcija.

uzskata par piemērotu tā dēvētās piesaistīšanas un atgrūšanas (*push and pull*) stratēģijas izmantošanu, kuras mērķis ir apzināti samazināt automobiļa lietošanu blīvi apdzīvotās teritorijās un aktīvi veicināt sabiedriskā transporta izmantošanu. Tomēr tā laika un vēl šodien vērojamā attīstība liecina par to, ka, īstenojot minēto ieceri, Komisija nav guvusi īpašus panākumus. Šķiet, ka kopumā politikas veikums aprobežojas ar paziņojumiem, pētniecības projektiem un paraugiecerēm, par ko EESK izsaka dziļu nožēlu.

3. Vispārējās piezīmes.

3.1 Sabiedriskā transporta pašreizējais stāvoklis ES jaunajās dalībvalstīs.

3.1.1 Salīdzinājumā ar Rietumeiropu Centrāleiropas un Austrumeiropas valstīs pašlaik vēl tiek labāk ievēroti vides un sociālie aspekti attiecībā uz transporta nozari. Vēsturisku un politisku iemeslu dēļ transporta nozare minētajās valstīs attīstījās savādāk nekā Rietumeiropā, un ilgu laiku kā tālsatiksmē, tā arī reģionālajā un pilsētas satiksmē daudz vairāk cilvēku izmantoja sabiedrisko transportu nevis personīgo autotransportu.

3.1.2 Kaut arī pēc “dzelzs priekšvara” krišanas ir vērojamas ļoti izteiktas tendences sasniegt Rietumeiropas attīstību, virkne vides rādītāju saistībā ar platību izmantošanu un transporta nozari pašlaik liecina, ka Centrāleiropas un Austrumeiropas valstīs šie rādītāji vēl joprojām ir labāki salīdzinājumā ar Rietumeiropu.

3.1.3 Tomēr transporta nozares attīstības tendences Centrāleiropas un Austrumeiropas valstīs šobrīd ir īpaši satraucošas: pastāvīgi pieaug personīgā autotransporta īpašnieku skaits, draudīgos apjomos attīstās apbūve un piepilsētu apgūšana, kas ir nelabvēlīga sabiedriskajam transportam un pilsētu paplašināto vēsturisko centra rajonu saglabāšanai. Šajā ziņā EESK saskata izteiktu nepieciešamību pēc pašvaldību, valstu, Komisijas un arī Eiropas Parlamenta rīcības, lai arī Centrāleiropas un Austrumeiropas valstīs apturētu šādu nelabvēlīgu attīstību.

3.1.4 Centrāleiropas un Austrumeiropas valstu valdību transporta politika ir vērsta galvenokārt uz jaunu ātrgaitas ceļu un automaģistrāļu būvi. Jāsecina, ka pilsētas transporta jomā centrālās valdības lielākajā daļā dalībvalstu lielā mērā ir pilnībā novērsušās no kādreiz centralizēti valsts līmenī organizētā sabiedriskā transporta un šobrīd neuzņemas nekādu atbildību par šo nozari. Daudzās Centrāleiropas un Austrumeiropas valstīs nepastāv nekāda palīdzība investīciju jomā atšķirībā no Vācijas, kur tāda ir noteikta pašvaldību transporta finansēšanas likuma ietvaros, ar kura palīdzību federālā budžeta līdzekļi tiek ieguldīti pašvaldību pasākumos sabiedriskā transporta piedāvājuma paplašināšanai un pievilcības palielināšanai. EESK uzskata, ka šādu atbalsta sistēmu izveide ir lietderīga. Turklāt lielākajā daļā Centrāleiropas un Austrumeiropas valstu salīdzinājumā ar 15 valstu ES pastāv ievērojami trūkumi attiecībā uz klientu interešu

ievērošanu, komfortu, informāciju un mārketingu sabiedriskā transporta jomā, kas ir jānovērš.

3.1.5 Sadalot nelielos ES līdzekļus, piemēram, ERAF ietvaros sabiedriskā transporta investīcijām piešķirtos, rodas papildu problēmas. No vienas puses, “savas” prioritātes bieži vien nosaka centrālās valdības un operatīvo programmu ietvaros iesniedz tās Briselē, tomēr šīs prioritātes ne vienmēr saskan ar pašvaldību noteiktajām. Turklāt izpētes grupai tika izteikts ticams apgalvojums, ka pieteikumu iesniegšanas procedūra attiecībā uz sabiedriskā autotransporta vai pasažieru dzelzceļa tuvsatiksmes projektiem ir ievērojami grūtāka un sarežģītāka nekā autoceļu būves investīcijām paredzētā. Turklāt salīdzinoši neredzēti sabiedriskā transporta projektu ietvaros lieli projekti, piemēram, metro sistēmu izbūve, daļēji konkurē ar ievērojami ekonomiski izdevīgāko tramvaju un autobusu tīklu paplašināšanas projektiem.

3.1.6 EESK uzskata, ka, samazinoties publiskajiem līdzekļiem, arī sabiedriskā transporta jomā jāņem vērā izmaksu-ieguvumu attiecība un ar ieguldītajiem finanšu līdzekļiem jāpanāk iespējami plašs pievilcīgu pārvietošanās iespēju piedāvājums ar blīvu pieturvietu un maršrutu tīklu, efektīvi savienojot pilsētu un reģionālās transporta sistēmas. Sasniedzot līdzvērtīgu efektivitāti, tramvaju tīklam ir nepieciešami tikai aptuveni 10 % investīciju salīdzinājumā ar metro tīkliem, turklāt zemākas ir arī tramvaja sistēmas uzturēšanas izmaksas. Centrāleiropas un Austrumeiropas valstīm būtu jāizvairās no daudzās Rietumeiropas valstu pilsētās pieļautajām kļūdām, kā piemēru minot Nantes pilsētu Francijā, kur tika likvidēta lieliska trolejbusu un tramvaju sistēma, savukārt šobrīd, risinot pilsētas satiksmes problēmas, tramvaju tīkls tiek atjaunots, kas izmaksā miljoniem *euro*.

3.1.7 Tādējādi aprakstītā attīstība Centrāleiropas un Austrumeiropas valstīs aizvien vairāk līdzinās tai, kas 15 valstu ES jau gadiem ilgi ir atzīta par bezatbildīgu un tādu, kas nav ilgtspējīga.

3.2 Pilsētas satiksmes attīstība pēdējās desmitgadēs.

3.2.1 Pēdējās desmitgadēs ir notikušas ievērojamas pārmaiņas, kas ir saistītas ar saasinātu konkurenci sabiedriskajam transportam:

- automašīna jau sen vairs nav luksusa produkts, bet ir kļuvusi par visiem pieejamu un aizvien ērtāku patēriņa preci, tomēr EESK vērs uzmanību uz to, ka 40 % ES māsaimniecību sava autotransporta nav vai tās to nemaz nevēlas;
- automašīnu ražošanas nozarei un ar to saistītajām ekonomikas nozarēm ir izveidojušies ļoti ietekmīgi lobiji;
- pārvietoties ar automašīnu ir ļoti ērti: tas vienmēr ir pieejams, mērķi var sasniegt tieši un bez “pārsēšanās”, pateicoties aizvien pilnīgākajām klimata sistēmām automašīnās, cilvēks gandrīz neizjūt laika apstākļu ietekmi, līdz ar to automašīna salīdzinājumā ar sabiedrisko transportu nodrošina daudz priekšrocību un ērtību;

- novērojamo satiksmes intensitātes pieaugumu noteikti ir veicinājis arī pilsētas rajonu funkcionālais sadalījums: cilvēki dzīvo vienā pilsētas daļā (vai pat ārpus pilsētas), strādā citā, vēl citā — iepērkas un vēl citā — atpūšas. Vislabākā liecība šādi attīstībai ir iepirkšanās centru būvniecība pilsētas nomalēs;
- pilsētās ilgstoši tiki izdarīti lieli ieguldījumi, lai varētu piemēroties aizvien augošajām autotransporta vajadzībām: tika paplašinātas ielas, būvētas autostāvvietas, ieviestas tehniskas sistēmas, lai būtu iespējams nodrošināt aizvien intensīvākas autosatiksmes plūsmu;
- no otras puses, daudzās lielās pilsētās (piemēram, Hamburgā, Rietumberlīnē vai Nantē) pārstāja darboties, piemēram, tramvaju sistēma, daudzās lielpilsētās nepietiekama uzmanība tika pievērsta sabiedriskā transporta sistēmām, kā arī velobraucēju un kājāmgājēju vajadzībām;
- lielākajā daļā pilsētu ieguldījumi sabiedriskajā transportā, kā arī velobraucējiem un kājāmgājējiem nepieciešamajā infrastruktūrā bija nepietiekami, lai varētu attīstīties pievilcīga alternatīva autotransportam;
- daudzviet nav nodrošināta pilsētu un reģionālo sabiedriskā transporta sistēmu pietiekama saistība un saskaņotība, tāpat arī daudzās lielpilsētās nav sazarotu savienojumu, tādēļ nokļūt no vienas priekšpilsētas vai pilsētas rajona citā iespējams tikai caur pilsētas centru, un tas nenodrošina nekādu laika ietaupījumu salīdzinājumā ar individuālo autotransportu.

3.2.2 Arī EESK, protams, apzinās, ka attīstība visās Eiropas pilsētās nebūt nav vienāda. Tā ir bijusi atšķirīga dažādās pilsētās un dažādos reģionos. Ir arī tādas pilsētas, kurās jau vairāku pēdējo gadu un daļēji pat desmitgažu laikā ļoti liela uzmanība ir pievērsta sabiedriskā transporta sistēmu, kā arī velotransporta satiksmes un pārvietošanās kājām veicināšanai. Nevar nepamanīt, ka, piemēram, velotransporta satiksmes infrastruktūra Briselē ir citāda nekā, teiksim, Amsterdamā vai Minsterē, līdz ar ko atšķirīgs ir arī velotransporta īpatsvars kopējā satiksmē. Freiburgā, Mulhauzā un nesen Parīzē, kā arī citās pilsētās ir izveidoti jauni tramvaju maršruti, tādējādi sekmējot daudzu autovadītāju vēlmi izmantot sabiedrisko transportu.

3.2.3 Daži pozitīvi piemēri ir atrodamī arī jaunajās dalībvalstīs, kurās pašvaldības veiksmīgi pielāgojušās notikušajām pārmaiņām un labvēlīgi attīstījušas sabiedriskā transporta jomu. Tas katrā ziņā attiecināms uz Krakovas pilsētu Polijā⁽⁷⁾. To uzskatāmi parādīja par šī atzinuma izstrādi atbildīgās izpētes grupas viesošanās Krakovā. Neatkarīgiem satiksmes plānotājiem un vides aizstāvju grupām tur ir izdevies pārliecināt pilsētas vadību, izmantojot ļoti ierobežotos finanšu līdzekļus, uzlabot un

modernizēt sabiedriskā transporta iespējas. Apbrīnojami blīvā tramvaju tīkla saglabāšana, modernizācija un pat daļēja paplašināšana, jaunu tramvaju iegāde, autobusu ritošā sastāva un autobusu pieturu modernizācija, uzsāktā sabiedriskā transporta satiksmes priekšrocību nodrošinājuma sistēmas ieviešana, atsevišķu brauktuves joslu izveide autobusiem un tramvajiem, kā arī konsekventa sabiedriskā transporta vadības un visa uzņēmuma restrukturizācija un daļēja pārorientācija jau nodrošina pirmos panākumus. Sabiedriskais transports spēj nosegt gandrīz 90 % no tā darbības izmaksām, kas ievērojami pārsniedz vidējo līmeni. Šo rādītāju pat varētu vēl paaugstināt, ja pašvaldības transporta uzņēmumiem ievērojami nesamazinātos ieņēmumi, jo centrālā valdība ir pieņēmusi lēmumu par cenu atlaidēm noteiktām pasažieru grupām (piemēram, skolniekiem, studentiem, pensionāriem, personām ar invaliditāti), nekompensējot ar to saistīto ieņēmumu samazinājumu.

3.2.4 EESK nekādā ziņā neiebilst pret atbilstošām cenu atlaidēm minētajām pasažieru grupām, tomēr uzskata, ka izmaksas segšanas pienākumu nedrīkst uzvelt transporta uzņēmumiem.

3.2.5 Tomēr pozitīvā Krakovas piemēra izpēte arī parāda tās problēmas, ar kurām jāsaskaras pašvaldībām un sabiedriskā transporta uzņēmumiem: bieži vien novērojams izpratnes trūkums politiskajās aprindās (diemžēl tas vērojams visos politiskajos līmeņos), atšķirīgais dažādu transportlīdzekļu sabiedriskais statuss (automašīnas — tas ir mūsdienīgi, sabiedriskais transports — vecmodīgi, pie kam tas domāts tikai cilvēkiem ar ierobežotiem līdzekļiem, kas nevar atļauties savu automašīnu), ar pilsētu apbūves attīstību saistīto seku ignorēšana satiksmes tehniskajā izpratnē, nepietiekama pilsētas un ārpilsētas satiksmes saskaņošana.

3.2.6 Tātad dažās pilsētās noteikti ir vērojama vismaz daļēja nostājas maiņa, tās iegulda līdzekļus videi nekaitīgākos transporta veidos, un EESK to vērtē atzinīgi. Komiteja uzskata, ka ir svarīgi radīt izpratni par to, ka, ievērojot nepietiekamos publiskos līdzekļus un iekšpilsētu autotransporta satiksmes ļoti nelabvēlīgo ietekmi, turpmāk vairs nav pieļaujams vienlaicīgi atbalstīt visus transporta veidus. Kā tas bija noteikts nu jau gandrīz pirms desmit gadiem izstrādātajā iecerē par "pilsoņu tīkliem", automašīnu nozīme pilsētās būtu jāsamazina, un šim mērķim ir vajadzīga ne tikai ievērojami lielāka sabiedriskā transporta, velotransporta satiksmes un kājāmgājējiem nepieciešamās infrastruktūras pievilcības palielināšana, bet arī apzināti "apgrūtinājumi" pašam autotransportam. Vienlaicīgai autotransporta infrastruktūras un sabiedriskā transporta veicināšanai trūkst kā naudas, tā arī teritoriju.

3.2.7 Mājokļa, dzīves apstākļu un vides kvalitāti lielpilsētu teritorijās iespējams atkal uzlabot tikai, nosakot skaidru mērķu hierarhiju un priekšrocības pasažieru sabiedriskajam transportam, kā arī velotransportam un kājāmgājējiem, salīdzinot ar autotransporta infrastruktūru. Sabiedriskā transporta vajadzības

(7) Pasākumi Polijā tika īstenoti ar programmas *Caravelle* palīdzību un ES Komisijas atbalstu *Civitas* iniciatīvas ietvaros.

ir jāņem vērā pirms lēmumu pieņemšanas par teritoriju izmantojuma plānošanu, kā arī pirms citu lēmumu pieņemšanas transporta jomā plānošanas un politiskajā procesā, ar šīm vajadzībām jāreķinās arī, piešķirot finansējumu.

3.2.8 Pasākumi, kas būtu jāsteno pašvaldībām, ir pārlietu daudzveidīgi, lai tos visus uzskaitītu EESK atzinumā, un tas arī nav Komitejas uzdevums. Lai palielinātu sabiedriskā transporta pievilcību, ir nepieciešams ne tikai kvalitatīvi un kvantitatīvi augstvērtīgs piedāvājums attiecībā uz kursēšanas biežumu, ātrumu, tīrību un drošību, kā arī informāciju. Plānošanas procesā noteikti jāņem vērā arī transporta pieejamība (īpaši svarīgi personām ar invaliditāti, mātēm ar bērniem u.t.t.); pieejamības aspekts īpaši jāņem vērā saistībā ar pievilcīgu iespēju nodrošināšanu izmantot dažāda veida transportlīdzekļus, lai tādējādi piedāvātu iedzīvotājiem saskaņotu piedāvājumu nepieciešamībai pārvietoties no vienas vietas uz citu. Liela nozīme transporta veida izvēlē ir arī pieejamai cenai. Politiski atbildīgajām personām vieglāk nekā līdz šim jābūt pieejamai konkrētai un praktiskai informācijai par to, kā iespējams panākt attiecīgus kvalitātes uzlabojumus. Ierobežotas (toties dārgākas) iespējas novietot automašīnas pilsētas centrā, plašāks un lētāks autostāvvietu piedāvājums dzelzceļa tuvsatiksmes transporta sistēmu gala stacijās, atsevišķas brauktuves joslas tramvajiem un autobusiem, kuru ierīkošanai, protams, daļēji jāierobežo automašīnām paredzētā brauktuves daļa — tās ir papildu metodes, lai panāktu atbilstošas izmaiņas satiksmes struktūrā. (Ievērojot autotransporta novietošanas iespēju samazināšanos, attiecīgās plānošanas ietvaros arī turpmāk jānodrošina pietiekams skaits auto stāvēšanai īpaši paredzētu vietu personām ar ievērojamiem kustību traucējumiem, kuras spēj pārvietoties tikai ar īpaši aprīkota transportlīdzekļa palīdzību.) Londonā un Stokholmā (saskaņā ar iedzīvotāju lēmumu) ir uzsākta izmantošanas nodevu iekasēšana no autovadītājiem, kuri vēlas iebraukt pilsētas centrā (pārvietoties pa noteiktām ielām), un ar šādu pasākumu palīdzību ir sasniegti labi rezultāti. Šādu iespēju šobrīd izskata arī Madridē un citās Eiropas lielpilsētās.

3.2.9 Piemēram, Londonā ieņēmumi no maksas par pārvietošanos pilsētā galvenokārt tiek izmantoti investīcijām pilsētas autobusu satiksmes sistēmā. Tas ievērojami uzlaboja stāvokli sabiedriskā transporta jomā un jūtami samazināja siltumnīcefekta gāzu emisijas (par 10 %), enerģijas patēriņu (par 20 %), kā arī slāpekļa oksīda un smalko daļiņu emisijas (par 16 %) ⁽⁸⁾.

3.2.10 Tomēr diemžēl vēl joprojām nav vērojama tendence pievērsties patiešām "jaunai" pilsētas satiksmes politikai, neskatoties uz minētajiem pozitīvajiem piemēriem un uz paraugprakses pieejamību, kas tiek atbalstīta un dokumentēta, piemēram, ES *Civitas* projekta ietvaros. Turklāt tieši Centrāleiropas un Austrumeiropas valstīs šodien atkārto tās pašas kļūdas, kuru izraisītās smagās sekas ikdienas ir novērojamas Rietumeiropas pilsētās.

⁽⁸⁾ S. Skatīt *UITP* (2. zemsvītras piezīme).

3.2.11 Katras pilsētas plānošanas un satiksmes politikas galvenajai prioritātei pēc EESK domām pirmkārt būtu jābūt satiksmes plūsmas "rašanās" novēršanai vai vismaz tās ierobežošanai, otrkārt — iespējas nodrošināšanai ar mobilitāti saistītās vajadzības apmierināt, izmantojot videi iespējami nekaitīgus transporta veidus, tātad sabiedrisko transportu, velosipēdu vai pārvietojoties kājām.

3.2.12 Tam nepieciešams izstrādāt apjomīgu plānošanas un organizatorisku pasākumu kopumu un pieņemt ar investīciju piešķiršanu saistītos lēmumus. To, ka ilgtspējīga satiksmes plānošana ir iespējama un ka tā, no vienas puses, uzlabo dzīves apstākļus pilsētā, nepasliktinot ekonomikas kapacitāti, pierāda daudzi piemēri atsevišķās Eiropas pilsētās. Tomēr ir redzams arī tas, ka daudzviet šādi pasākumi nav veikti, kas saistīts ar zinātnības trūkumu vai ar atšķirīgām politiskajām prioritātēm.

3.2.13 EESK iesaka Komisijai, Padomei, bet jo īpaši arī Reģionu komitejai veikt izpēti par to, kas bija panākumu atslēga tajās pilsētās, kurās labvēlīgi attīstījās videi nekaitīgs pilsētas transports, un kāds ir iemesls tam, ka daudzās citās pilsētās joprojām vērojama nelabvēlīga attīstība šajā jomā. EESK ir pārliecināta, ka iemesli meklējami ne tikai naudā, bet gan ļoti lielā mērā arī politiskajā apziņā, kā arī atbildīgo struktūru politiskos lēmumos transporta un mājokļu jomā. Darbs šajā ziņā ir vismaz tikpat svarīgs, cik veiksmīgu piemēru apkopojums un iepazīstināšana ar tiem.

3.3 Vācijas prezidentūras jautājumi.

3.3.1 Transporta un mājokļu struktūras plānošanas koordinēšana (kā iespējams saskaņot apdzīvoto vietu attīstību un sabiedriskā transporta tīklu?).

3.3.1.1 Nav apšaubāms tas, ka lielākajā daļā gadījumu ir vajadzīga labāka koordinācija plānošanas jomā. Ir skaidrs, ka transporta un mājokļu struktūras savstarpēji ietekmējas. Tas ir zināms jau ilgu laiku. Līdz ar to teritoriju izmantošanas un būvniecības plānojums, kas ietilpst pašvaldību atbildības jomā, ļoti lielā mērā nosaka nākotnes satiksmes intensitāti un veidu. Labāk saskaņotai reģionālā un valsts līmeņa plānošanai nākotnē būtu jāsekmē uz satiksmes plūsmas rašanās novēršanas mērķa sasniegšanu vērsta apdzīvoto vietu attīstība, kā arī jānovērš pilsētu centriem kaitējoša apbūve un tirdzniecības un rūpniecības teritoriju izveide nomaļās vietās.

3.3.1.2 Satiksmes attīstīšana jau pastāvošās un arī jaunās apdzīvotajās vietās un rūpnieciskos rajonos, piemēram, veidojot efektīvas sabiedriskā transporta sistēmas, katrā ziņā uzlabo šo teritoriju pievilcību. Tas salīdzinoši viegli pierādāms, vērojot zemes cenu izmaiņas. Turklāt tas ir priekšnosacījums tam, lai neradītu pārmērīgu papildu vides piesārņojumu.

3.3.1.3 EESK ir pārliecināta, ka gan lielpilsētu apgabalos, gan arī visās pārējās pilsētās nākotnē vēl ievērojami vairāk uzmanības nekā līdz šim jāvelta tā dēvētajai pilsētu "iekšējai attīstībai", kas nozīmē, ka pirms sākt apgūt piepilsētas teritorijas un attālākus apgabalus, pirmkārt būtu jāizmanto pilsētas centra platības. Šis viedoklis sakrīt ar ES augsnes aizsardzības stratēģijā noteiktajiem mērķiem.

3.3.1.4 Papildu nosacījumi ir satiksmes izpratnē efektīvas, blīvas, funkcionāli daudzveidīgas apdzīvoto vietu struktūras ar piemērotiem apstākļiem tirdzniecībai un uzņēmējdarbībai, atbalsts ievērojami palēninātai un citiem satiksmes dalībniekiem pielāgotai autosatiksmei un tās veicināšana, lai tādējādi atjaunotu pilsētu dzīves telpu. Tādēļ jāpanāk visaptverošs satiksmes samazinājums, jāievieš "rotaļu ielas", kurās priekšroka ir kājām gājējiem un velosipēdistiem nevis motorizētiem transportlīdzekļiem, kā arī jāpaplašina tikai gājējiem paredzētie ielu posmi. Īpaši efektīvi satiksmes intensitāti samazina sociālā un kulturālā izpratnē augsti attīstīti pilsētas kvartāli ar decentralizētām iepirkšanās un izklaides iespējām.

3.3.2 Pievilcīga un efektīva pasažieru sabiedriskā transporta nodrošināšana, lai atslogotu blīvi apdzīvotas teritorijas no personīgā transporta (tirgus organizācija, finansējums, klientu apmierinātība).

3.3.2.1 Blīvi apdzīvotu teritoriju atslogojums no personīgā transporta būs iespējams tikai tad, ja būs pieejams efektīvs un pievilcīgs sabiedriskais transports. "Pievilcīgs" un "efektīvs" nozīmē to, ka transporta piedāvājuma apjomam un kvalitātei jābūt tādai, lai tā izmantošana ir iespējami vienkārša un iespējami patīkama.

3.3.2.2 EESK uzdevums nav šī atzinuma ietvaros uzskaitīt visu nepieciešamo pasākumu kopumu tādās jomās kā tirgus organizācija, finansējums un klientu apmierinātība. Tomēr neapšaubāmi ir tas, ka atsevišķu transporta veidu pievilcību nosaka ne tikai piedāvājuma apjoms un kvalitāte, bet arī cena. Ārējo izmaksu internalizācija transporta nozarē, kas pietiekami bieži jau ir izskanējusi politiskā līmenī, katrā ziņā palīdzētu uzlabot sabiedriskā transporta konkurētspēju.

3.3.2.3 Cilvēki auto vietā sabiedrisko transportu vairāk izmantos tikai tad, kad būs pieņemams piedāvājums, tas nozīmē — kvalitatīvi augstvērtīgs piedāvājums par atbilstošu cenu. To var sasniegt, tikai nemitīgi paaugstinot sabiedriskā transporta efektivitāti. Sasniedzot optimālus rezultātus šajā ziņā, iespējams paaugstināt arī rentabilitāti. Tomēr sabiedriskā transporta darbības izdevumu un tam nepieciešamo investīciju pilnīga segšana ar ienākumiem no biļešu pārdošanas nevar būt politisks mērķis. Šāds vienpusējs uzņēmuma izmaksu aprēķins izslēdz transporta ārējo izmaksu internalizāciju pilsētās. Tādēļ EESK uzskata, ka ir ļoti svarīgi, lai politiķi transporta nozarē beidzot ieviestu principu, kad katra satiksmē iesaistītā struktūra pilnībā sedz savas izmaksas, kam noteikti nepieciešama arī ārējo

izmaksu internalizācija. Politiski jau vairākkārt pieteiktā ārējo izmaksu internalizācija transporta nozarē noteikti palīdzētu uzlabot sabiedriskā transporta konkurētspēju.

3.3.2.4 Valsts līmeņa lēmumi, kas saistīti ar infrastruktūru (piemēram, tālsatiksmes ceļi, ko izmanto tuvsatiksmē un reģionālajā satiksmē, radot konkurenci sabiedriskajam transportam) un pamatnosacījumi nodokļu jomā (subsīdijas automašīnu īpašniekiem par nobrauktajiem kilometriem, nodokļi degvielai, ekoloģiskais nodoklis sabiedriskā transporta finansējumam u.c.), kā arī ES atbalsta politika (piemēram, Eiropas tīklu ietvaros) ir nozīmīgi aspekti, kas ietekmē transporta veida izvēli, tātad tie arī paver iespēju izveidot finansējamu, pietiekami bieži kursējošu un uz klientiem orientētu sabiedrisko transportu ar blīvu maršrutu tīklu.

3.3.2.5 Lai nodrošinātu efektīvu un pievilcīgu sabiedrisko transportu, kā arī lai no personīgās autosatiksmes un kravu autopārvadājumiem (taču ne no vēlamās velotransporta satiksmes un pārvietošanās kājām) atslogotu blīvi apdzīvotas teritorijas, ir vajadzīga integrēta teritoriālā un satiksmes plānošana, kas aptver atsevišķus satiksmes veidus un mērķus un tos arī izvērtē reģionālā līmenī, ievērojot arī nomaļu pašvaldību viedokli. Ņemot vērā saskaņotu noteikto mērķu hierarhiju un uz to pamatotas stratēģijas, jāīsteno daudzveidīgi pasākumi, izmantojot politisku un uz saziņu vērstu procedūru. Šajā ziņā svarīga ir plānošanas un finansēšanas kompetenču integrācija. Papildu nosacījumi ir satiksmes izpratnē efektīvas, blīvas, funkcionāli daudzveidīgas apdzīvoto vietu struktūras ar piemērotiem apstākļiem tirdzniecībai un uzņēmējdarbībai, atbalsts lēnas kustības satiksmei un tās veicināšana, lai tādējādi atjaunotu pilsētu dzīves telpu.

3.3.2.6 Lai varētu izveidot lauku apgabalos vai tālsatiksmē izmantotā personīgā autotransporta pievilcīgu un praktisku savienojumu ar pilsētu publiskajiem transporta tīkliem, nomaļos un šim mērķim piemērotos pieturas punktos būtu jānodrošina (skatīt arī 3.2.8. punktu) pietiekami labi aprīkotas, lētas un ērtas auto novietošanas iespējas ("Park and Ride").

3.3.2.7 Lai mazinātu satiksmi un panāktu izmaiņas satiksmes struktūrā, EESK aicina veikt pasākumus arī pakāpeniskai degvielas nodokļu likmju paaugstināšanai un izlīdzināšanai visā ES, tādējādi nodrošinot sabiedriskajam transportam vienlīdzīgu stāvokli konkurences jomā un finansējuma avotus.

3.3.3 Velotransporta satiksmes un pārvietošanās kājām veicināšana.

3.3.3.1 Kas attiecas uz pārvietošanās reižu skaitu (bet ne kopā veikto attālumu), trešdaļā gadījumu cilvēki galamērķi sasniedz ar velosipēdu vai kājām, un tas apliecina pārvietošanās ar velosipēdu vai kājām nozīmīgumu Eiropas pilsētās. No otras puses, vairāk nekā pusē gadījumā, ja veicamā attāluma garums ir mazāks par 5 km, cilvēki par pārvietošanās līdzekli izvēlas

automašīnu, lai arī tik īsā ceļa posmā velosipēds bieži vien būtu ātrākais transportlīdzeklis. Uzlabojot sabiedriskā transporta pieturvietu sasniedzamību, kā arī velosipēdu novietošanas un transportēšanas iespējas, pilsētu iekšējā satiksmē, kombinēti izmantojot sabiedrisko transportu un citus videi nekaitīgus transportlīdzekļus, varētu veikt arī lielākus attālumus un izmainīt dažādu transporta veidu īpatsvaru (*modal split*) kopējā transporta plūsmā (jautājumu par to, kādas ir iespējas visā Eiropas līmenī veicināt velotransportu, Komiteja īpaši apskatīs izpētes atzinumā par tematu "Pārrobežu velotransporta veicināšana", TEN/277, R/CESE 148/2007).

3.3.3.2 "Citybike" kā sabiedriska transporta veids piedāvā iespēju pārvietoties ar velosipēdu visā pilsētas teritorijā. Šādus velosipēdus var iznomāt pilsētas publiskos velosipēdu nomas punktus un nodot jebkurā no šiem punktiem. Nepieciešams tikai reģistrēties, piemēram, izmantojot kredītkarti. Izmantošanas maksai ir jābūt iespējami zema.

3.3.3.3 Pārvietošanās ar velosipēdu un kājām ir ne vien pilnībā nekaitīga videi, bet arī veselīga. Mūsu sabiedrībā, kurā iedzīvotāju nepietiekama fiziskā aktivitāte šodien izraisa augstas izmaksas veselības aprūpes sistēmā, arī no veselības aizsardzības viedokļa būtu vēlams palielināt velosipēdistu un kājāmgājēju īpatsvaru.

3.3.3.4 Ir saprotams, ka šim mērķim ir vajadzīga atbilstoša infrastruktūra. Velosipēdu satiksmei ir vajadzīgi ne vien veloceļi pilsētās, bet arī drošas iespējas velosipēdu novietošanai un cita veida pakalpojumu piedāvājums (piemēram, velosipēda transportēšanas iespējas sabiedriskajā autotransporta un vilcienos). Labākais piemērs tam, kā jāattīsta velotransporta infrastruktūra, Eiropā varētu būt Nīderlande. Tādēļ nav tik svarīgs jautājums par to, kādas šobrīd ir pašvaldību rīcības iespējas, bet gan par to, kāpēc tās līdz šim neizmanto un neīsteno salīdzinoši ekonomiski izdevīgās iespējas velotransporta un kājāmgājēju satiksmes pievilcības palielināšanai.

3.3.3.5 Tieši blīvi apdzīvotās teritorijās, kur visvairāk nepieciešams uzlabot dzīvošanas un uzturēšanās kvalitāti un kur aizkavējusies ES direktīvu par gaisa kvalitāti un par vides trokšņa piesārņojumu ieviešana, velotransporta satiksmes un pārvietošanās kājām veicināšana ir īpaši nozīmīga. Salīdzinot dažādu transporta veidu sadalījumu (*modal split*) Eiropas lielpilsētās un blīvi apdzīvotās teritorijās, kļūst skaidrs, ka velosipēdistu un kājāmgājēju augsto īpatsvaru ikdienas satiksmē veicina īpaši apstākļi, infrastruktūras pievilcība, kā arī atbilstoši veicināšanas un tēla uzlabošanas pasākumi: atsevišķas teritorijas ar autotransporta satiksmes aizliegumu vai ierobežojumiem, blīvs veloceļu tīkls, priekšroka velosipēdiem un kājāmgājējiem krustojumos vai pie luksoforiem, platās ietves, ceļa norādes, apstāšanās un atpūtas iespējas, velosipēdu novietnes un stacijas, publiskas kampaņas (ceļš uz skolu kājām, konkursi "uz darbu ar velosipēdu", dienas bez auto, velosipēdu transportēšanas iespējas sabiedriskajā transportā). Tāpat lietderīgi ir iecelt par veloceliņiem atbildīgu amatpersonu.

3.3.4 Mūsdienīgu informācijas, saziņas un vadības tehnoloģiju izmantošana.

3.3.4.1 Satiksmes telemātika var sekmēt sabiedriskā transporta pieaugumu salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem un arī labāku satiksmes kapacitātes izmantošanu. Tādējādi iespējams paaugstināt satiksmes drošību un samazināt kaitējumu videi. Tomēr minētie ieguvumi un sabiedriskā transporta īpatsvara palielināšana līdz šim nav satiksmes telemātikas izstrādes un izmantošanas galvenie mērķi. EESK ar bažām secina, ka miljoniem *euro*, kas ieguldīti pētniecībā un izstrādē, kā arī cita veida finansējums šajā jomā drīzāk ir panācis satiksmes intensitātes palielinājumu, bet nevis kaitējuma videi novēršanu. Tāpat arī kapacitātes paaugstināšana un vienmērīgāka satiksmes plūsma nav veicinājusi atteikšanos no ceļu tīkla paplašināšanas vai jaunu ceļu būves. Tas, ka sastrēgumu gadījumā autovadītāji izmanto sabiedrisko transportu, neveicina vienmērīgāku sabiedriskā transporta sistēmu noslogojumu, un no sabiedriskā transporta interešu viedokļa šis process vērtējams drīzāk negatīvi.

3.3.4.2 EESK izsaka atbalstu satiksmes telemātikas prioritārai izmantošanai sabiedriskā transporta nozarē, ar tās palīdzību nodrošinot satiksmes un pasažieriem noderīgo informāciju. Satiksmes telemātikas izmantošanas iespējas Komiteja saskata arī sabiedriskā transporta autoparka pārvaldes jomā un pilsētas loģistikā (tukšu reisu novēršana, maršrutu apvienošana). Tāpat integrēta satiksmes plānošanas procesa ietvaros ar telemātikas sistēmu palīdzību būtu jāpalielina efektivitāte, nepieļaujot esošās infrastruktūras paplašināšanu un jaunas infrastruktūras izbūvi. Kopumā telemātikas pielietojums satiksmes jomā ir lietderīgs, ja vien tādējādi var patiešām panākt autotransporta izmantošanas samazinājumu.

3.3.5 Videi nodarītā kaitējums samazināšana pilsētās.

3.3.5.1 Jau īstenojot tikai ierosinātos pasākumus un nodrošinot noteiktas priekšrocības videi nekaitīgas pārvietošanās jomā, proti, attiecībā uz velotransportu, pārvietošanos kājām un sabiedriskā transporta izmantošanu, ir iespējams samazināt kaitējumu videi pilsētās, piemēram, piesārņojumu ar smalkajām daļiņām, troksni, pilsētas platību noslogojumu ar autosatiksmi vai stāvošiem transportlīdzekļiem, kā arī transponēt attiecīgās ES direktīvas par veselības aizsardzību un pievilcīgu apstākļu veicināšanu pilsētās. Nav iespējams kaitējumu videi pilsētās samazināt tikai ar tehniskas dabas pasākumiem kā, piemēram, kvēpu filtriem u.t.t., lai arī šādi pasākumi ir ļoti svarīgi un lietderīgi. Pašvaldībām katrā ziņā būs jāveic strukturālas izmaiņas satiksmes politikā.

4. Prasības.

Sabiedrisko transportu efektīvi attīstīt iespējams vienīgi tad, ja ES Komisija, dalībvalstis un vietējās pašvaldības ar kopīgiem spēkiem izstrādā aktīvu politiku sabiedriskā transporta jomā, noteikti mazinot arī transporta dominējošo stāvokli.

Aicinājums rīcībai ES līmenī.

4.1 Komiteja aicina Komisiju pārskatīt finanšu līdzekļu sadalījumu reģionālās attīstības pasākumiem. Līdzīgi nosacījumiem par Kohēzijas fondu EESK ierosina arī attiecībā uz ERAF noteikt, ka zināma un pietiekami liela daļa no transporta jomā plānotajām investīcijām ir noteikti jāizmanto sabiedriskā transporta projektiem.

4.2 Kamēr izmaksas, kas rodas, izmantojot privātos transportlīdzekļus, netiks segtas, ieviešot ceļa nodevas un citus finanšu instrumentus, nav attaisnojams tas, ka dzelzceļa transportam pašam pilnībā jāsedz tā maršrutu izmaksas.

4.3 Ārējo izmaksu internalizācija transporta jomā, kā arī transportlīdzekļa izvēles ietekmēšana ar cenu politikas palīdzību (transportlīdzekļu nodoklis, degvielas nodoklis, maksa par stāvvietu, ceļa nodevas), ir nepieciešami priekšnosacījumi, lai apturētu sabiedriskā transporta pakalpojumu klāsta samazināšanos un panāktu situācijas uzlabošanos, proti, piedāvājuma paplašināšanos, tiklu veidošanos, pieprasījuma pieaugumu un sabiedriskā transporta izmaksu seguma koeficienta paaugstināšanos. EESK jau vairākkārt ir izteikusi atbalstu ārējo izmaksu internalizācijai, un Komisija jau vairākkārt nākusi klajā ar attiecīgiem izteikumiem. Tomēr rīcība tam nav sekojusi. Komiteja aicina Komisiju par tematu "Pilsētas satiksme" plānotajā Zaļajā grāmatā beidzot iekļaut atbilstošus paziņojumus, kā arī nekavējoties uzsākt to īstenošanu.

4.4 EESK lūdz Komisiju līdzīgi *Marco-Polo* programmai izstrādāt konkrētu ES atbalsta programmu sabiedriskā transporta izmantošanas veicināšanai, vienlaicīgi samazinot personīgā auto-transporta izmantošanu, ar šādas programmas palīdzību būtu jāfinansē arī uz nākotni vērsti sabiedriskās pasažieru tuvsatiksmes un reģionālās satiksmes pilotprojekti, īpaši Centrāleiropas un Austrumeiropas valstīs. Šādu pilotprojektu ietvaros būtu jāveic infrastruktūras modernizācija (ieskaitot lietderīgus jaunus infrastruktūras izbūves pasākumus) maršrutos ar lielu un līdz šim neizmantotu pasažieru potenciālu, izmantoto transportlīdzekļu modernizācija, jāievieš pievilcīgs kustības saraksts un jānodrošina optimāla savietojamība ar pārējiem sabiedriskās pasažieru tuvsatiksmes un reģionālās satiksmes veidiem. Pilotprojektu iniciatīvas būtu jāatbalsta arī pilsētās.

4.5 Tāpat lietderīga būtu arī konkrēta ES atbalsta programma par mobilitātes un pilsētu attīstības/reģionālās plānošanas tematu. Šajā ziņā varētu veicināt paraugprojektus, kuru rezultātā notiek nevis apbūve bez plānojuma, bet gan tiek atbalstīta jau pastāvošo apdzīvoto vietu un centrālu apdzīvoto vietu pakāpeniskas sistēmas attīstība, tiek noteiktas apdzīvotās vietas, kuras varētu savienot ar pievilcīgu sabiedrisko transportu un pasažieru dzelzceļa tuvsatiksmi.

4.6 Lai uzlabotu statistikas datu kvalitāti, EESK iesaka noteikt, ka dalībvalstu pienākums ir sniegt ziņojumus, kuros iekļauti izraudzīti sabiedrisko transportu raksturojoši rādītāji, un regulāri izplatīt sabiedriskā transporta jomā pastāvošās paraugprakses piemērus. Kā labs pamats tam varētu kalpot Eiropas tuvsatiksmes informācijas dienests un tā tīmekļa vietne *Eltis* (www.eltis.org), kas ir Komisijas iniciatīva. Tajā ietvertie atsevišķu pasākumu praktiskie piemēri būtu regulāri jāpapildina ar piemēriem arī no jaunajām dalībvalstīm un kandidātvalstīm.

4.7 ES Komisijai un Padomei būtu jāapsver iespēja noteikt pienākumu pašvaldībām izstrādāt ilgtspējīgus pilsētu transporta plānus, nosakot saistošu mērķi — pāreju uz videi nekaitīgiem transporta veidiem (sabiedriskais transports, pārvietošanās ar velosipēdiem vai kājām). Šiem plāniem būtu jāatbilst Eiropas minimālajiem standartiem, kas vēl jāizstrādā. Gadījumā, ja pašvaldības neizstrādā šādus plānus, tām būtu jāatsaka finansiāla palīdzība no Kopienas fondiem.

Aicinājums rīcībai dalībvalstu līmenī.

4.8 EESK lūdz jaunajām dalībvalstīm uzņemties atbildību par sabiedrisko autotransportu un pasažieru dzelzceļa tuvsatiksmi, kā arī sniegt šai nozarei atbalstu, piemēram, izmantojot pašvaldību transporta finansējuma likumus. Tās nedrīkst pašvaldībām liegt finansiālu un organizatorisku palīdzību.

4.9 Nav pieļaujama situācija, ka uzņēmumiem pašiem jāsedz izdevumi, kas saistīti ar katrā ziņā lietderīgiem sociālpolitiskiem lēmumiem (piemēram, samazinātas biļešu cenas neaizsargātākajām iedzīvotāju grupām). Šajā jautājumā sabiedriskā transporta nozarē EESK saskata tikai bezatbildīgu valdību nostāju.

4.10 Dalībvalstīm būtu jāuzņemas pienākums finansiāli kompensēt sociālo pakalpojumu izdevumus, kas rodas transporta uzņēmumiem sakarā ar tiem uzliktajiem pienākumiem (piemēram, biļešu atlaides skolniekiem, pensionāriem, personām ar invaliditāti u.c.).

4.11 Dalībvalstīm būtu jāpārtrina motorizētā individuālā transporta ārējo izmaksu internalizācija, lai ar gūtajiem ieņēmumiem ievērojami paplašinātu sabiedriskā transporta piedāvājumu un veicinātu pāreju uz to.

4.12 Nepieciešamības gadījumā dalībvalstīm kopīgi ar ES Komisiju būtu jācenšas panākt iespējami plašu tādu paraugprakses piemēru pieejamību, kas ilustre sabiedriskā transporta pozitīvu attīstību. Naudas trūkums ir viena, taču ne vienīgā problēma sabiedriskā transporta nozarē. Bez izpratnes, jaunām idejām un jauniem impulsiem arī ar ievērojamu naudas daudzumu ieceres bieži vien nav sasniedzamas.

Aicinājums rīcībai pašvaldību līmenī.

4.13 Lai nodrošinātu efektīvu un pievilcīgu sabiedrisko transportu, kā arī lai no personīgās autosatiksmes un kravu autopārvadājumiem atslogotu blīvi apdzīvotas teritorijas, ir vajadzīga integrēta teritoriālā un satiksmes plānošana, kas, no vienas puses, ir vērsta uz satiksmes rašanās novēršanu un, no otras puses, veicina videi nekaitīgus transporta veidus. Šajā nolūkā sākotnēji jāapkopo informācija par atsevišķiem satiksmes veidiem un mērķiem un tie arī jāizvērtē reģionālā līmenī, sadarbojoties ar nomaļiem apgabaliem.

4.14 Ņemot vērā saskaņotu noteikto mērķu hierarhiju un uz to pamatotas stratēģijas, pašvaldībām jāiesteno daudzveidīgi pasākumi, izmantojot politisku un uz saziņu vērstu procedūru.

4.15 Pašvaldībām būtu jānosaka skaidri mērķi, kādā veidā un cik lielā mērā tās vēlas paaugstināt sabiedriskā transporta un

pārveidošanās ar velosipēdu vai kājām īpatsvaru, līdz ar to attiecīgi samazinot personīgā autotransporta daļu kopējā satiksmē. Šajā ziņā svarīga ir plānošanas un finansēšanas kompetenču integrācija.

4.16 Uz nākotni vērsta sabiedriskā transporta, kas ir daļa no svarīgāko pašvaldības pakalpojumu nodrošinājuma, plānošanas procesā ir jāņem vērā arī zemes piešķiršanas politika tādiem mērķiem kā, piemēram, sabiedriskā transporta maršruti un pieturvietas.

4.17 Sabiedriskā transporta panākumiem ļoti svarīga ir iedzīvotāju un atbilstošu apvienību iesaistīšana plānošanas norisēs. Tādēļ EESK iesaka pašvaldībām nodrošināt plašu iedzīvotāju līdzdalību sabiedriskā tuvsatiksmes transporta attīstības pasākumos.

Briselē, 2007. gada 25. aprīlī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Dimitris DIMITRIADIS

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Velotransporta pārrobežu satiksmes veicināšana"

(2007/C 168/18)

Savā 2006. gada 7. novembra vēstulē Vācijas Federālās Republikas Transporta ministrija sakarā ar Vācijas prezidentūru Eiropadomē saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 262. pantu lūdza EESK izstrādāt izpētes atzinumu par tematu: "Velotransporta pārrobežu satiksmes veicināšana"

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 2006. gada 21. novembrī uzdeva Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētajai nodaļai sagatavot Komitejas atzinumu par minēto jautājumu.

Ņemot vērā jautājuma steidzamību, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 435. plenārajā sesijā 2007. gada 25. un 26. aprīlī (25. aprīļa sēdē) iecēla **Simons kgu** par galveno ziņotāju un ar 128 balsīm par, 2 balsīm pret un 8 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi.

1.1 ES (vēl joprojām) nav izstrādāta politika velotransporta jomā. Eiropas Komisija ar subsīdiju programmu, izpētes, projektu izstrādes un īstenošanas starpniecību atbalsta to kā daļu no ilgtspējīgas mobilitātes un enerģijas patēriņa politikas.

1.2 EESK iesaka velotransportu iekļaut transporta un infrastruktūras politikā vispār un jo īpaši būtisku uzmanību tam pievērst nākamajā Zaļajā grāmatā par pilsētas transportu.

1.3 Eiropā katrā vilcienā, ieskaitot starptautiskās satiksmes ātrgaitas vilcienus, būtu jāparedz vieta arī velosipēdu transportēšanai.

1.4 Attiecībā uz velotransporta infrastruktūru, ko būvē, izmantojot ES subsīdijas, jāievieš obligātie kvalitātes standarti.

1.5 EESK iesaka paredzēt arī ES finanšu līdzekļus, lai subsīdētu velotransporta infrastruktūras izveidi un uzturēšanu kārtībā. Dažās Eiropas pilsētās un valstīs jau ir izveidota kvalitatīva infrastruktūra.

1.6 Eiropas Komisijai būtu (arī turpmāk) jāpiešķir finanšu līdzekļi informācijas, labas prakses apmaiņai un velosipēdistiem paredzētajiem informācijas pasākumiem, kā arī jāpieprasa, lai velotransporta politika (piemēram, velosipēda savietojamība ar sabiedriskā transporta veidiem) tiktu iekļauta visos tās subsidētajos projektos transporta jomā.

1.7 Arī ES līmenī jāaicina izstrādāt un īstenot atbilstīgus drošības noteikumus velosipēdistiem un to transportlīdzekļiem, kā arī velotransporta infrastruktūrai un pārējiem transportlīdzekļiem.

1.8 Velotransporta politika jāņem vērā arī turpmākajā ES teritorijas plānošanas (un jo īpaši pilsētplānošanas), vides, ekonomikas, veselības, mācību un izglītības politikā.

1.9 Eiropas Komisijai pienācīgi jāuzrauga un jāvāc dati par velosipēdu satiksmi ES un jāaicina saskaņot izpētes metodes.

1.10 Eiropas Komisijai jāturpina subsidēt Eiropas velosipēdu maršrutu radīšanu tā, lai tiktu izveidots pilnīgs Eiropas velosipēdu maršrutu tīkls jeb tā sauktais Eiropas velotransporta tīkls.

1.11 Ieteicams, lai kāda ES struktūrvienība, ko finansē Eiropas Komisija, uzņemtos administratīvos un sekretariāta pienākumus saistībā ar "EuroVelo" projektiem un dažādiem pilnībā izveidotiem Eiropas velosipēdu maršrutiem. Tas ir vajadzīgs, lai nodrošinātu pastāvīgu infrastruktūras uzturēšanu kārtībā un centralizētu informācijas sniegšanu velosipēdistiem.

2. Ievads.

2.1 Vācijas Federatīvās Republikas Transporta ministrija sakarā ar Vācijas prezidentūru ES Padomē lūdza EESK izstrādāt izpētes atzinumu par velotransporta pārrobežu satiksmi. Ministrija ir uzdevusi trīs jautājumus.

2.2 Šajā izpētes atzinumā vispirms tiks analizēts pašreizējais stāvoklis velotransporta politikā Eiropas Savienībā (ministrijas 3. jautājums), uzmanību pievēršot velosipēdam kā ikdienā izmantojamam transportlīdzeklim. Pēc tam tiks izskatītas iespējas, kā uzlabot velotransporta pārrobežu infrastruktūru (ministrijas 2. jautājums) un veidot ES līmeņa sadarbību, lai paplašinātu maršrutu tīklu (ministrijas 1. jautājums). Galvenais aspekts saistībā ar pēdējiem diviem jautājumiem ir velotūrisms.

3. Pašreizējā velotransporta politika Eiropas Savienībā.

3.1 Līdz šim velotransporta politika gandrīz vai nav izskatīta kā atsevišķs jautājums. Agrāk ES līmeņa debatēs velotransports tika minēts galvenokārt saistībā ar vides jautājumiem pēc tam,

kad vides aizsardzības kustības pārstāvji īpaši aicināja izstrādāt labāku velotransporta politiku tādēļ, ka aizvien intensīvākai autotransporta satiksmei ir kaitīga ietekme. Tā rezultātā ES komisāre vides jautājumos *Ritt Bjerregaard* kdze savā "12 punktu plānā" ⁽¹⁾ aicināja vietējās pašvaldības Eiropā pieņemt velotransportam labvēlīgu politiku.

3.2 Baltajā grāmatā par transportu (2001) un tās vidusposma pārskatā, kas veikts 2006. gadā, galvenā uzmanība ir pievērsta citiem transporta veidiem. Eiropas Parlaments savā nostājas dokumentā ⁽²⁾ attiecībā uz Balto grāmatu ir aicinājis Eiropas Komisiju veikt lielāku ieguldījumu, lai uzlabotu velosipēdistu iespējas izmantot sabiedrisko transportu.

3.3 Savā runā Dublinā 2005. gadā notikušajā konferencē "Euro Velo-City" (Eiropas velopilsēta) par transporta jomu atbildīgais komisārs *Jacques Barrot* kgs uzsvēra, ka, neraugoties uz subsidiaritātes principa piemērošanu, Eiropas Komisijai jāuzņemas pienākums veicināt velosipēdu izmantošanu visā Eiropā. Velotransportam varētu būt liela nozīme, lai sasniegtu attiecībā uz transporta veidu līdzsvarotu sadalījumu izvirzīto mērķi. Viņš uzskata, ka Komisijai jāizstrādā subsidēšanas programmas, jāuzlabo satiksmes drošība un lēmējietāžu informētība un jāveicina sadarbība.

3.4 Saistībā ar pētniecību un izstrādi Eiropas Komisija atbalsta iniciatīvu *CIVITAS* (*City VITALity Sustainability*). Līdz šim projekti, kas paredzēti ilgtspējīgākas pilsētu transporta sistēmas izveidei, ir īstenoti 36 pilsētās 17 valstīs. Viena no astoņām integrēto risinājumu kategorijām, kas ir izstrādāta, attiecas uz tāda dzīvesveida veicināšanu, kurā automobiļi tiek mazāk izmantoti, un velosipēdu izmantošanas sekmēšanu ⁽³⁾. Programmas "Saprātīga enerģija Eiropai" ietvaros Eiropas Komisija atbalsta *STEER* projektus, kuru mērķis ir veicināt ilgtspējīgu enerģijas izmantošanu transporta jomā. Divi projekti ir paredzēti informācijas apmaiņai velotransporta politikas jomā ⁽⁴⁾.

3.5 Zaļajā grāmatā par veselīga uztura un fiziskās aktivitātes veicināšanu, kā arī liekā svara, aptaukošanās un hronisko slimību profilaksi Eiropas mērogā ⁽⁵⁾ Eiropas Komisija aicina atbildēt uz šādiem jautājumiem: kā valsts politika var nodrošināt, ka ikdienas fiziskā aktivitāte ir iekļauta dienas kārtībā, un kādi pasākumi, piemēram, attiecībā uz dzīvojamo rajonu plānošanu, ir nepieciešami, lai izveidotu fizisko aktivitāti veicinošu vidi.

3.6 Daudzas atbildes uz minētajiem jautājumiem jau ir izskatījušas "velosipēdistu aprindās". Eksperti aizvien biežāk saista riteņbraukšanu ar veselīgu dzīvesveidu un ne tikai tādēļ, ka tā var sniegt savu ieguldījumu ikdienas fiziskajā aktivitātē. Attiecībā uz vides politiku riteņbraukšana var sekmēt arī gaisā esošo

⁽¹⁾ Eiropas Komisija, XI ģenerāldirektorāts: "Cycling: the way ahead for towns and cities", Luksemburga, 1999. gads.

⁽²⁾ Rezolūcija, kas pieņemta 2003. gada 12. februārī — EP Reģionālās attīstības komiteja, Transports un tūrisms, ziņotājs: *Juan de Dios Izquierdo Collado* kgs, 2002. gada 9. decembrī, Ziņojums par Komisijas Balto grāmatu "Eiropas transporta politika 2010: laiks izlemt", FINAL A5-0444/2002; <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A5-2002-0444+0+DOC+WORD+V0//EN&language=EN>

⁽³⁾ Skatīt www.civitas-initiative.org

⁽⁴⁾ Skatīt [www.http//ec.europa/energy/intelligent/projects/steer_en.htm#policy](http://ec.europa/energy/intelligent/projects/steer_en.htm#policy)

⁽⁵⁾ COM(2005) 637 galīgā redakcija

smalko daļiņu īpatsvara samazināšanos pilsētu teritorijās, taču līdz šim sliktā gaisa kvalitāte pilsētu teritorijās faktiski laupīja cilvēkiem vēlmi braukt ar velosipēdu.

3.7 Līdz ar aizvien integrētāku mobilitātes pārvaldību lielāka uzmanība ir pievērsta arī priekšrocībām, kādas dod velosipēda izmantošana satiksmes sastrēgumu problēmas risināšanā. Ne tikai ikdienas braucieni no mājām uz darbu, bet visnotaļ arī sociāli rekreatīvi braucieni būtiski ietekmē sastrēgumu rašanos. Pārējie faktori ir, piemēram, apjomradīti ietaupījumi (tādi kā apvienojušās slimnīcas un lieli tirdzniecības centri ārpus pilsētas) un tādēļ lielāki attālumi, kas jāmēro. Pastāv risks, ka braukšana ar velosipēdu kļūs mazāk pievilcīga.

3.8 Bieži sastopama problēma ir tā, ka jauna vai paplašināta infrastruktūra šķērso jau esošus vai iepļānotus velosipēdu ceļus. Tā rezultātā rodas nepārvarami vai apgrūtināši šķēršļi velosipēdistiem, arī tādiem velosipēdistiem, kuriem riteņbraukšana ir atpūtas veids un kuri nozīmīgas transporta infrastruktūras dēļ var pārvietoties tikai savā dzīvesvietā vai pilsētā. Minētajai problēmai jāpievērš uzmanība un jāmeklē risinājumi tad, kad tiek būvēta jauna infrastruktūra, jo īpaši ceļu un dzelzceļa infrastruktūra. Ja vien ir tehniski iespējams, katreiz plānojot jaunu infrastruktūru projektus, būtu jāparedz arī velosipēdu ceļš.

3.9 Šajā sakarā arī jāatzīmē, ka tādi instrumenti kā obligātie kvalitātes standarti būtu jāievieš attiecībā uz velotransporta infrastruktūru, kas tiek būvēta, izmantojot ES subsīdijas. Lai radītu patīkamus dzīves apstākļus, pilsētas kā stimulu var izmantot labu, ērtu un drošu velotransporta infrastruktūru, tostarp velosipēdu ceļus un stāvvietas pilsētas centrā.

3.10 Eiropā Nīderlandi uzskata par vadošo valsti velosipēdu satiksmes jomā un tādēļ arī par paraugu citām valstīm. Nīderlandē ir slavēta ne tikai ar augstāko velotransporta mobilitātes rādītāju Eiropā, bet arī ar Velotransporta attīstības programmu (*Masterplan Fiets*) (1990-1997). Eiropas pārējās valstīs ir sekojušas Nīderlandes paraugam, un to darīt tās pārliecināja Nīderlandes valdības uzmanība un saistības (tostarp finansiālas saistības) attiecībā uz labas velotransporta politikas izveidi.

3.11 Nīderlandes Velotransporta attīstības programma uzskatāmi parādīja, ka saistībā ar ceļošanu labai velotransporta politikai jānodrošina ne tikai labi (ērti, ātrgaitas un droši) velosipēdu ceļi, bet arī jāpievērš uzmanība iespējai droši un ērti atstāt velosipēdu mājās vai ārpus tās, stacijā, sabiedriskā transporta tīkla savienojuma vietās un autobusa pieturās, kā arī ceļojuma galapunktos.

3.12 Pirms dažiem gadiem Eiropas Transporta ministru konference (ETMK) uzdeva veikt pētījumu par valstu transporta

politiku ETMK pārstāvētajās dalībvalstīs ⁽⁶⁾. Pētījums liecināja, ka tikai dažās valstīs nav valsts velotransporta politikas ⁽⁷⁾. Tiesa, valstu politikas vērienīgums, statuss un ietekme dažādās valstīs atšķiras. Saskaņā ar ETMK vidēji 5 % no visiem ceļojumiem Eiropā tiek veikti ar velosipēdu. Tomēr tādas valstis kā Dānija (18 %) un Nīderlandē (27 %) pierāda, ka ir iespējams sasniegt vēl lielāku īpatsvaru ⁽⁸⁾.

3.13 Minētās atšķirības valsts līmenī, kā arī vēl citas atšķirības vietējā līmenī liecina, ka velosipēda izmantošanas izvēli var ietekmēt valdības politika. Galvenais izaugsmes potenciāls rodas, pateicoties cilvēkiem, kas privāta automobiļa vietā izvēlas izmantot velosipēdu, veicot 5 līdz 8 km garus attālumus. Eiropā vairāk nekā pusē šādu īsu ceļojumu gadījumā izmanto automobiļus. Pat par 2 km īsākos attālumos automobiļus izmanto vēl joprojām 30 % gadījumu ⁽⁹⁾.

3.14 Velotransporta politika paredzēta galvenokārt, lai cilvēkus aicinātu veikt īsus attālumus ar velosipēdu. Tagad uzmanība tomēr ir pievērsta arī tālākiem ceļojumiem; ir apsvērta iespēja izveidot ātrgaitas, tiešus un tālsatiksmes velosipēdu ceļus lielpilsētu teritorijās.

3.15 Velosipēda izmantošanas potenciāla paaugstināšanās īsos attālumos ir pamats, lai noteiktu labas velotransporta politikas ieguldījumu cīņā pret klimata pārmaiņām. Saskaņā ar jaunākajiem aprēķiniem, piemēram, automobiļa izmantošana īsos attālumos (< 7,5 km) veido 6 % no kopējās automobiļu radītās emisijas ⁽¹⁰⁾.

3.16 Pateicoties velosipēdam, kas pieder pašam vai ir iznomāts, vai ko kāds ir aizdevis, var lielākā mērā veicināt sabiedriskā transporta lietošanu. Velosipēds varētu būt līdzeklis, ar ko varētu veikt lielākus attālumus teritorijā, kuras ietvaros ceļotājs, neizmantojot automobili, dažās minūtēs var nokļūt līdz stacijai, autobusa pieturai vai savai mājai, kā arī otrādi.

3.17 Atšķirības starp dažādām Eiropas valstīm attiecībā uz to ceļojumu īpatsvaru, kas veikti ar velosipēdu, nevar pamatot tikai ar sociālām, ģeogrāfiskām, klimata un kultūras pazīmēm, lai gan arī tām, protams, ir sava nozīme ⁽¹¹⁾. Valstīs, kurās ir attīstīta velosipēdu satiksme, būtisks faktors ir tādu apvienību lielā nozīme, kas veicina velosipēdu satiksmei labvēlīgu politiku. Tās bieži vien ierosina iniciatīvas, kuru rezultātā rodas valsts stratēģijas.

⁽⁶⁾ ETMK, *National Policies to Promote Cycling, (Implementing sustainable urban travel policies: moving ahead)*, ESAO Publikāciju dienests, 2004. gads.

⁽⁷⁾ ETMK, *National Policies to Promote Cycling*, 43. lpp.

⁽⁸⁾ ETMK, *National Policies to Promote Cycling*, 20. lpp.

⁽⁹⁾ ETMK, *National Policies to Promote Cycling*, 24. lpp.

⁽¹⁰⁾ Skatīt <http://www.fietsersbond.nl/urlsearchresults.asp?itemnumber=1>

⁽¹¹⁾ Pēdējo gadu laikā Nīderlandē veiktie pētījumi liecina, ka imigranti (tostarp otrās paaudzes imigranti), piemēram, no Marokas, brauc vidēji daudz mazāk ar velosipēdu nekā vietējie holandieši. Skatīt "*Het fietsgebruik van alloctonen nader belicht*", izdevums "*Fietsberaad*", nr. 11a, 2006. gada novembris. Skatīt <http://www.fietsberaad.nl>

3.18 Velotransporta politikas uzraudzība un novērtēšana ES līmenī diemžēl nav iespējama tādēļ, ka nav lietderīgu un pieejamu statistikas datu. Ne tikai apvienības, bet arī ETMK atbalsta to, ka jāuzlabo datu par velotransporta politiku un velosipēdu izmantošanu vākšana⁽¹²⁾ (9. zemspējas piezīme). Lēmums par to, ka nozīmīgi statistikas dati par velosipēdu izmantošanu vairs nav jāiekļauj statistikas uzzīņu grāmatā "ES enerģija un transports skaitļos", tiek vērtēts skeptiski.

3.19 Kaut arī automobiļu GPS navigācijas sistēmas ir diezgan izplatītas, navigācijas sistēmas, kas aptver visus velosipēdu maršrūtus, ir daudz grūtāk izstrādāt, jo parasti digitālās kartes nav pieejamas velosipēdu maršrūtiem, kuri nav reģistrēti vai digitalizēti. Minētajā jomā ievērojams progress tomēr ir panākts tajās valstīs, kurās ir attīstīta velosipēdu satiksme, piemēram, velosipēdu maršrutu ir iespējams plānot tīmekļa vietnē⁽¹³⁾.

3.20 Eiropas velosipēdu un rezerves daļu rūpniecībā apgrozība ir aptuveni 8 500 000 000 euro, un tajā (tieši vai netieši) ir nodarbināti aptuveni 130 000 cilvēku. Turklāt papildus jāmin vairāk nekā 25 000 veikalus un tālāk pārdevējus, kā arī to darbiniekus⁽¹⁴⁾, un minētajos datos nav ņemta vērā progresīvo tehnoloģiju izpēte. Velotūrisma tautsaimnieciskā nozīme palielinās, jo īpaši ekonomiski mazāk attīstītos reģionos, kur pie maģistrālēm esošie mazie uzņēmumi gūst peļņu no velotūrisma⁽¹⁵⁾.

3.21 Līdz šim nav izstrādāta ES velotransporta politika. Zaļajā grāmatā par pilsētas transportu — dokumentā, ko pašreiz sagatavo Eiropas Komisija, saskaņā ar Komisijas teikto izskatīs arī velosipēdu satiksmes tematu. Tādēļ, Zaļajā grāmatā iekļaujot velotransportu kā nozīmīgu pilsētas transporta veidu, rodas izcila iespēja kompensēt to, ka nav ES velotransporta politikas un tā nav iekļauta citās politikas jomās.

3.22 Izpētes atzinumā par tematu "Transports pilsētu un lielpilsētu teritorijās" — TEN/276, CESE 273/2007 — ir minēta ne tikai velotransporta satiksmes un pārvietošanās kājam veicināšana (3.3.3. punkts), bet arī transporta un mājokļu struktūras plānošanas koordinēšana (3.3.1. punkts). Velotransporta satiksmes politika jāņem vērā minētajā mājokļu struktūras plānošanā.

4. Velotransporta pārrobežu infrastruktūras uzlabošana.

4.1 Eiropā pārrobežu velotransporta jomā problēmas rodas galvenokārt tad, kad velosipēdists savu velosipēdu vēlas paņemt

⁽¹²⁾ ETMK, *National Policies to Promote Cycling*, 24. lpp.

⁽¹³⁾ Piemēram, skatīt www.radrouenplaner.nrw.de un <http://www.fietserbond.nl/fietsrouteplanner>

⁽¹⁴⁾ Saskaņā ar COLIBI (Eiropas Velosipēdu ražotāju apvienības) un CILIPED (Eiropas Divriteņu rezervju daļu un piederumu ražotāju apvienības) 2003. gada aplēsēm.

⁽¹⁵⁾ Avots: *Les Lumsdon* uzstāšanās "North Sea Cycle Route" organizētajā noslēguma konferencē (2006. gada 9. novembrī) par tūrisma, ekonomikas atjaunošanu un ES subsīdijām. Skatīt <http://www.northseacycle.com> un http://www.uclan.ac.uk/facs/lbs/research/institutes_and_centres/transport/docs/Northseacycleconf.doc

līdz uz ārzemēm starptautiskajos ātrgaitas vilcienos, kas ir velotūrisma infrastruktūras būtiska sastāvdaļa. Eiropā tomēr parasti nav iespējams šādos vilcienos transportēt velosipēdus.

4.2 Kaut arī velotūrisms attīstās un to kā ilgtspējīgu un jo īpaši ekonomiski mazāk attīstītajiem reģioniem svarīgu tūrisma veidu sevišķi atbalsta Eiropas Komisija, kā arī valsts un reģionālās iestādes, velosipēdistiem, kas vēlas braukt ar vilcieni līdz brīvdienas pavadīšanas vietai vai vietai, no kuras tie sāk savas brīvdienas, ceļojot ar velosipēdu pa ārzemēm, šķiet, ir jāreķinās ar nopietnām problēmām. Lai gan aviosabiedrības labprāt transportē velosipēdus un uz prāmjiem ir labas velosipēdu transportēšanas iespējas (neraugoties uz to, ka velosipēdu ceļi no ostas un līdz tai, kā arī ceļa zīmes ir ne vienmēr apmierinošā līmenī), dzelzceļa operatori atsakās velosipēdus pārvadāt starptautiskajos ātrgaitas vilcienos.

4.3 Pēc Eiropas Parlamenta balsojuma 2007. gada janvārī⁽¹⁶⁾, kad ievērojams vairākums pieprasīja, lai visos vilcienos ES būtu daudzfunkcionāls nodalījums, piemēram, ratiņkrēsliem, slēpēm un velosipēdiem, šķiet, ka minētā problēma velotransporta pārrobežu satiksmes jomā tomēr tiks drīzumā atrisināta. Ieteicams noteikt, ka Eiropā visos vilcienos, tostarp starptautiskajos ātrgaitas vilcienos, jānodrošina vieta velosipēdu transportēšanai.

4.4 ES valstīs velosipēdistu drošības līmenis ceļu satiksmē ir ļoti atšķirīgs. Tas ir galvenokārt tādēļ, ka valstīs, kurās velosipēdistiem jābrauc pa braucamo daļu, kas paredzēta automobiļiem un kravas furgoniem, kuru ātrums sasniedz 50 km/h, 80 km/h vai vēl vairāk, nav īpašas velotransporta infrastruktūras. Minētais fakts laupa cilvēkiem drosmi braukt ar velosipēdu. Arī ES līmenī jāaicina izstrādāt un īstenot atbilstīgus drošības noteikumus velosipēdistiem un to transportlīdzekļiem, kā arī velotransporta infrastruktūrai un pārējiem transportlīdzekļiem.

4.5 Atšķirīga ir arī esošās infrastruktūras kvalitāte. Velotūristi drīzāk nedosies uz valstīm, kuras velotransporta satiksmes ziņā uzskata par nedrošām, ja viņi savā valstī ir pieraduši pie drošas infrastruktūras. Ieteicams noteikt obligātus kvalitātes standartus (piemēram, attiecībā uz velosipēdu ceļu platumu, tajā skaitā īpašu velosipēdu vajadzībām⁽¹⁷⁾, kā arī uz ceļa zīmēm) tām velotransporta infrastruktūrām, kas tiek būvētas ar ES subsīdiju palīdzību, un subsīdiju līdzekļus paredzēt tādu velotransporta infrastruktūru izveidei, kuras jau ir izrādījušas efektīvas dažās Eiropas pilsētās un valstīs.

4.6 Kaut arī dažādās Eiropas valstīs un pilsētās pastāvošās lielās atšķirības attiecībā uz tādu ceļojumu īpatsvaru, kas veikti ar velosipēdu, ir arī sociālo, ģeogrāfisko, klimata un kultūras atšķirību rezultāts, galvenais iemesls ir atšķirīgas transporta politikas. Tādēļ informācijas un labas prakses apmaiņai, kā arī pasākumiem, lai informētu par velotransportu, ir ļoti liela nozīme.

⁽¹⁶⁾ Skatīt <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2007-0005+0+DOC+XML+V0//LV>

⁽¹⁷⁾ Piemēram, tandēmiem, ar kravas kastī aprīkoti trīsriteņiem, aerodinamiskiem velosipēdiem braukšanai guļus stāvoklī un ar kabīni aprīkoti trīsriteņiem.

Ieteicams, lai Eiropas Komisija (arī turpmāk) subsidētu informācijas un labas prakses apmaiņu, kā arī pasākumus attiecībā uz informēšanu par velotransportu un lai velotransporta politikas (piemēram, velotransporta savietojamība ar sabiedriskā transporta veidiem) būtu obligāti jāņem vērā visos Eiropas Komisijas subsidētajos projektos transporta jomā.

4.7 Braukšana ar velosipēdu ir populāra nodarbošanās, ko var veicināt kā veselīga un līdzsvarota dzīvesveida faktoru, velotransporta politiku integrējot ne tikai ar transportu saistītajās politikas jomās. Velotransporta politiku ieteicams ņemt vērā ne tikai turpmākajā ES transporta un infrastruktūras politikā, bet arī teritorijas plānošanas (un jo īpaši pilsētplānošanas), vides, ekonomikas, veselības, mācību un izglītības politikā. Tāpat ir ieteicams, lai Eiropas Komisija pienācīgi uzraudzītu un vāktu datus par velosipēdu satiksmi ES un aicinātu saskaņot izpētes metodes.

5. Eiropas sadarbība “EuroVelo” maršrutu tīkla paplašināšanā.

5.1 “EuroVelo” ir projekts, ko 1995. gadā ierosināja Eiropas Riteņbraucēju federācija (ERF) ⁽¹⁸⁾. Tā mērķis ir izveidot 12 starptautiskus velotransporta tālsatiksmes maršrutus visā Eiropā — gan ES dalībvalstīs, gan ārpus tām. Ierosinātā maršruta kopējais garums ir 66 000 km. Maršrutu pamatā galvenokārt ir esošie vietējie un reģionālie maršruti. Jau kopš projekta sākuma tā galvenā priekšrocība izrādījās tā, ka tas aptver visu kontinentu un velotransporta maršruts tiek uzskatīts par visas Eiropas tīklu.

5.2 Iepriekš minētais motivēja vietējās, reģionālās un valsts iestādes sadarboties velotransporta tālsatiksmes starptautiskā maršruta izveidē. Pagājušajā gadā tika atklāts “EuroVelo 6”, kas ir maršruts no Atlantijas okeāna līdz Melnajai jūrai. Minēto maršrutu izveidē liela nozīme bija INTERREG finanšu līdzekļiem. Tas pats attiecas arī uz “North Sea Cycle Route” (Ziemeļjūras reģiona velosipēdu maršruts), kas 2006. gada nogalē tika pabeigts kā INTERREG projekts un ko ERF dēvē par “EuroVelo 12”.

5.3 “EuroVelo” pamatā ir ideja par to, ka jāizveido un jāuztur atzīts Eiropas velosipēdu maršrutu tīkls, kas salīdzināms ar Eiropas komunikāciju tīklu dzelzceļiem un autoceļiem. Kā redzams, nav pārāk lietderīgi to iekļaut Eiropas transporta politikā, bet gan drīzāk izmantot tūrisma un reģionālās attīstības jomā Eiropā. Bez ilgtermiņa vadības, maršrutu koordinēšanas un informēšanas vēl viens svarīgs uzdevums ir, protams, tīkla turpmāka veidošana. Publikācija, kas nāca klajā 2002. gadā un kurā

bija iekļautas pamatnostādnes attiecībā uz visiem galvenajiem “EuroVelo” maršruta izveides aspektiem, izrādījās ļoti lietderīga, lai novērstu ieguldījumu atsaukšanu. Eiropas Komisijai būtu jāturpina subsidēt “EuroVelo” maršrutu radīšana tā, lai izveidotais pilnīgs Eiropas velotransporta maršrutu tīkls jeb tā sauktais Eiropas velotransporta tīkls.

5.4 Starp Ziemeļjūras reģiona velosipēdistu grupas (North Sea Cycle Group) partneriem notiekošajās debatēs attiecībā uz maršruta turpmāko nepārtrauktību, tā popularizēšanu un sadarbību starp daudzajiem projekta partneriem (aptuveni 70 reģioni astoņās valstīs) vēl nav rasts risinājums. Minētais jautājums ir svarīgs tādēļ, ka arī saistībā ar citiem starptautiskajiem velotransporta tālsatiksmes maršrutiem, kas izveidoti, pateicoties projektu finansējumam (bieži vien 50 % ES līdzekļu), nav rasts risinājums attiecībā uz sadarbības organizēšanu un kopīgu popularizēšanu.

5.5 Viens no bieži apspriestajiem problēmas risinājumiem — atbilstīgi valsts līmeņa organizācijas struktūrai — ir vadības, maršruta koordinācijas un administrācijas uzticēšana kādai no Eiropas organizācijām, piemēram, Eiropas Riteņbraucēju federācijai (European Cyclists Federation, ECF), tiklīdz ir pabeigts darbs saistībā ar infrastruktūru un ceļa zīmēm. ERF uzskata, ka galvenā problēma, kas jārisina starptautiskā jeb Eiropas līmenī, ir pilnībā izveidoto maršrutu kvalitātes nodrošināšana ilgtermiņā. Kādai Eiropas organizācijai būtu jāuzņemas administratīvie un sekretariāta uzdevumi saistībā ar “EuroVelo” projektiem un dažādiem, jau pabeigtiem “EuroVelo” maršrutiem. Tas ir nepieciešams, lai nodrošinātu infrastruktūras (tostarp ceļa zīmju) pastāvīgu uzturēšanu kārtībā un centralizētu informācijas sniegšanu velosipēdistiem (ieskaitot informāciju par to, kur var saņemt palīdzību, ja ir notikusi avārija vai negadījums). Tāpat kā daudzām Eiropas iniciatīvām un sadarbības projektiem, arī minētajā gadījumā būs nepieciešams ES finansiālais atbalsts.

5.6 Kaut arī ERF resursi ir ierobežoti, tā ir pati ieguldījusi papildu darbu “EuroVelo” projektā, lai atrastu un īstenotu minētās problēmas risinājumu. Šajā sakarā jāmin sadarbība tādas ceļa zīmju sistēmas turpmākā izstrādē “EuroVelo 6” projekta ietvaros, kas ir skaidra, bet arī visās valstīs piemērojama un pielāgojama, un neatlaidīgi centieni panākt to, ka ANO Eiropas Ekonomikas komisija (UNECE) atzīst šādu ceļa zīmju sistēmu ⁽¹⁹⁾. Formāli jāatzīst ceļa zīmju sistēma, ko ERF izstrādājusi sadarbībā ar partneru grupu “EuroVelo 6”, un būtu jāveicina tās ieviešana.

Briselē, 2007. gada 25. aprīlī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁸⁾ Skatīt http://www.ecf.com/14_1

⁽¹⁹⁾ Skatīt <http://www.unece.org/trans/main/welcwp1.html>