



Evropský hospodářský a sociální výbor

V Bruselu dne 4. května 2007

PLENÁRNÍ SHROMÁŽDĚNÍ
VE DNECH 25. A 26. DUBNA 2007
SOUHRN PŘIJATÝCH STANOVISEK

Stanoviska EHSV v plném znění jsou k dispozici v úředních jazycích na internetových stránkách Výboru na adrese:

http://eesc.europa.eu/activities/press/summaries_plenaries/index_fr.asp

Plenárního shromáždění se zúčastnil **pan Engelbert LÜTKE DALRUP**, státní tajemník federálního ministerstva dopravy, výstavby a městského rozvoje, který vystoupil za německé předsednictví Rady s projevem na téma přijímání průzkumných stanovisek.

1. POLITIKA ZAMĚSTNANOSTI

- **Hlavní směry politik zaměstnanosti**

- **Zpravodajka:** paní O'NEILL (Různé zájmy – UK)

- **Odkazy:** KOM(2006) 815 v konečném znění – 2006/0271 CNS – CESE 608/2007

- **Klíčové body:**

Podle čl. 128 odst. 2 Smlouvy ES je zapotřebí, aby Rada po konzultaci s Evropským parlamentem, Výborem regionů a EHSV svým rozhodnutím potvrdila, že současné hlavní směry zaměstnanosti mají pokračovat v roce 2007.

EHSV:

- podporuje návrh, aby hlavní směry zaměstnanosti na období 2005-2007 pokračovaly i v roce 2007, přičemž je třeba vzít v úvahu zdůrazněné oblasti obav a doporučení.
- důrazně doporučuje, aby časový rozvrh a postup, které mají být přijaty, byly zavčas rozšířeny mezi co nejvíce zainteresovaných subjektů, aby se maximalizoval přínos tohoto postupu, stavělo se na dobré vůli, zajistila se co největší účast zainteresovaných subjektů a poskytl se dostatek času na odpovědi ve fázi přípravy na úrovni EU a na národní úrovni.
- doporučuje klást v nových hlavních směrech zaměstnanosti větší důraz na zapojení osob se zvláštními potřebami a stanovit specifické cíle a zvýšit uznání požadavků sociální politiky. EHSV zdůrazňuje, že je důležité, aby sociální partneři a občanská společnost byli co nejdříve zapojeni do vypracovávání hlavních směrů Komise a aby s nimi byl také konzultován závěrečný dokument.
- požaduje, aby hlavní směry obsahovaly ambicióznější, měřitelné cíle, které mohou být v nových hlavních směrech srovnávány na úrovni EU a členských států, a více donucovacích pravomocí pro Komisi.
- doporučuje, aby ve všech členských státech byly k dispozici odpovídající systémy IKT s cílem zajistit lepší sběr údajů a usnadnit monitorování a hodnocení jak členskými státy, tak Komisí.
- stále doporučuje, aby národní programy reformy zahrnovaly více konkrétních dokladů definovaných cílů, časových rozvrhů, nákladů a rozpočtových prostředků.

- **Kontaktní osoba:** paní Susanne Johansson a paní Anna Redstedt

(tel.: 00 32 2 546 84 77, e-mail: susanne.johansson@eesc.europa.eu)

(tel.: 00 32 2 546 92 33, e-mail: anna.redstedt@eesc.europa.eu)

2. TRH SLUŽEB

- **Poštovní služby – dokončení vnitřního trhu**

- **Zpravodaj:** pan HENCKS (Zaměstnanci – LU)

- **Odkazy:** KOM(2006) 594 v konečném znění – 2006/0196 COD – CESE 614/2007

- **Klíčové body:**

Poštovní služby mají velký sociálně-hospodářský význam pro hospodářskou, sociální a územní soudržnost a pro provádění Lisabonské strategie. Přispívají přímo k sociální vazbě a základním právům každé osoby, spojování a solidaritě obyvatelstva a území, ke konkurenceschopnosti evropského hospodářství a k trvale udržitelnému rozvoji.

Hlavní problém, který představuje uspořádání této poslední etapy otevření trhu poštovních služeb 1. ledna 2009, spočívá v definování postupu, který by umožnil zachovat výkonný a konkurenceschopný poštovní sektor, který by i nadále nabízel všeobecné, vysoce kvalitní služby za přístupné ceny pro soukromé uživatele i pro evropské podniky, v zájmu konkurenceschopnosti, potřeb občanů, bez ohledu na jejich zeměpisnou, finanční nebo jinou situaci, a v zájmu zaměstnanosti a udržitelného rozvoje.

EHSV se domnívá, že prvky, které Komise dodala na podporu svého návrhu, neumožňují zaručit s potřebnou jistotou udržitelné financování všeobecných služeb v každém členském státě, zejména v těch, které jsou konfrontovány s obtížnými zeměpisnými a demografickými podmínkami, a které dnes nemohou zrušit financování prostřednictvím vyhrazené oblasti, které prokázalo svou účinnost a rovnost pro velký počet členských států.

Vzhledem ke všem nejistotám a rizikům, které se váží na úplnou liberalizaci poštovního trhu, se zdá plánované datum 1. ledna 2009 nerealistické, tím spíše, že poštovní operátoři působící v členských státech, které přistoupily k Evropské unii teprve v roce 2004, by neměli dost času, aby se přizpůsobili novým podmínkám.

EHSV proto žádá, aby byla za prvé prodloužena stávající směrnice, aby byla za druhé případná úplná liberalizace poštovního sektoru naplánována k 1. lednu 2012 s výhradou, že budou do té doby za plného souhlasu všech zainteresovaných stran předloženy věrohodné návrhy na financování, které dodají přidanou hodnotu pokud jde o vyhrazenou oblast, a aby byly za třetí do všeobecných služeb začleněny specifické poštovní zásilky, zaslané nebo adresované nevidomým nebo osobám se slabým zrakem a jejich organizacím.

- **Kontaktní osoba:** paní Agota Bazsik

(tel.: 00 32 2 546 86 58, e-mail: agota.bazsik@eesc.europa.eu)

3. HOSPODÁŘSKÁ SOUTĚŽ

- **Zpráva o politice hospodářské soutěže za rok 2005**

- **Zpravodaj:** pan GARAI (Různé zájmy – HU)

- **Odkazy:** KOM(2006) 761 v konečném znění – CESE 602/2007

- **Klíčové body:**

Politika hospodářské soutěže a právní předpisy pro hospodářskou soutěž představují nástroj, jenž vládám umožňuje stanovit spravedlivé tržní postupy a zajistit jejich provádění prostřednictvím hmotných a procesních pravidel správního práva.

Narušení hospodářské soutěže postihuje zaměstnance a spotřebitele a obecně také podniky a hospodářství.

EHSV se domnívá, že hospodářská soutěž by měla být zvažována v širším slova smyslu, zatímco se dlouhodobé zájmy, zejména v případě spotřebitelů, pracovníků a malých a středních podniků, mohou podstatně lišit od okamžitých zájmů v „dokonalé“ situaci hospodářské soutěže. Vzhledem ke zprávě z roku 2005 je zcela jasné, že GŘ pro hospodářskou soutěž si je plně vědomo všech důležitých stránek hospodářské soutěže v rámci EU i mimo ni a úkolů, jež je třeba splnit, pokud má být zajištěna právní jistota v této oblasti, tím spíše, že vnitrostátní orgány a soudy pro hospodářskou soutěž mohou rovněž uplatnit základní judikaturu EU.

- **Kontaktní osoba:** paní Magdalena Bělařová-Carabin

(tel.: 00 32 2 546 83 03, e-mail: magdalena.belarova-carabin@eesc.europa.eu)

4. PRŮMYSLOVÁ POLITIKA

- **Rozvoj hodnotových a dodavatelských řetězců**

- **Zpravodaj:** pan VAN IERSEL (Zaměstnavatelé – NL)

- **Spoluzpravodaj:** pan GIBELLIERI (Zaměstnanci – IT)

- **Odkazy:** stanovisko z vlastní iniciativy – CESE 599/2007

– **Klíčové body:**

EHSV volá po soustředěné pozornosti subjektů s rozhodovací pravomocí společně s interaktivními přístupy na úrovni EU i členských států pro vývoj hodnotového a dodavatelského řetězce, nebo spíše koncepci síťového spolupůsobení průmyslu a společností.

Existují podstatné rozdíly v tom, jak se tento stav věci dotýká jednotlivých společností; závisí to na velikosti společnosti, jejím umístění v dodavatelském řetězci nebo síti a na odvětví, ve kterém působí. Poměrně malí a středně velcí dodavatelé, kteří působí v počátečních nebo středních stádiích, narážejí často na překážky v tomto zesíťování. V tomto dokumentu je budeme nazývat PSS (počáteční a střední společnosti, což je termín vytvořený speciálně pro účely tohoto stanoviska), neboť tyto společnosti nejsou definovány z pohledu měřitelných údajů o společnostech (obrat, zaměstnanci), ale spíše vzhledem k jejich umístění v hodnotových a dodavatelských řetězcích.

Nejvíce inovativní a kreativní z těchto podniků mají rozhodující význam pro zesíťovanou ekonomiku. Rozsah tohoto vývoje je natolik významný, že má podstatné důsledky nejen v mikroekonomickém měřítku, ale i z pohledu makroekonomického. EHSV považuje za nezbytné zlepšení prostředí, ve kterém PSS působí. Toto stanovisko identifikuje hlavní úkoly a předkládá množství návrhů politik, například:

- změna postojů vůči PSS,
- zlepšování spolupráce a vzájemné důvěry mezi těmito společnostmi,
- zpřístupnění finančních zdrojů,
- omezování uzamčení v řetězci nebo mimo něj (lock-in / lock-out),
- uplatnění práv k duševnímu vlastnictví,
- boj proti narušování hospodářské soutěže důsledným, účinnějším a včasným používáním nástrojů ochrany obchodu za účelem zabránění nekalým dovozům,
- podpora dovednostem a podnikatelství,
- přitáhnutí kvalifikovaných mladých lidí do PSS, zejména v technických oborech,
- provádění průmyslové politiky EU nového stylu, včetně jejího odvětvového přístupu,
- optimální využití 7. RP,
- přijímání specializované legislativy a omezování byrokracie.

Je třeba udělat daleko více pro zvýšení povědomí o úloze, kterou PSS hrají v průmyslové změně a procesu globalizace. Pokud by se měly uskutečnit výše uvedené návrhy, musely by určité předběžné podmínky splnit společnosti samotné, další podmínky by musely splnit tvůrci politik a konečně některé podmínky obě tyto strany dohromady. V každém případě musí být jejich uskutečnění prováděno v těsné spolupráci všech příslušných zúčastněných stran, včetně výborů odvětvového dialogu.

- **Kontaktní osoba:** pan José Miguel Cólera Rodríguez
(tel.: 00 32 2 546 9629, e-mail: josemiguel.colerarodriguez@eesc.europa.eu)

5. **DOPRAVA A INFRASTRUKTURA**

- ***Doprava ve městech a metropolitních oblastech***

- **Zpravodaj:** pan RIBBE (Různé zájmy – DE)
- **Odkazy:** stanovisko z vlastní iniciativy – CESE 615/2007

- **Klíčové body:**

EHSV sleduje s velkými obavami značný pokles podílu místní veřejné osobní dopravy na všeobecně prudce rostoucím celkovém objemu dopravy ve městech, ke kterému dochází nejen v EU-15, ale rychlým tempem také zejména v nových členských státech.

Rostoucí zatížení měst dopravními toky, především automobilovou dopravou, způsobuje velké množství většinou neřešených problémů, a proto je zapotřebí koordinovaná akce Komise, členských států a obcí, která by tuto tendenci zvrátila.

Ke zlepšení kvality života a ochrany životního prostředí ve městech a ke splnění cílů ochrany klimatu a energetické účinnosti vidí EHSV dvojí nutnost. Základním předpokladem pro jakoukoli urbanistickou plánovací a dopravní politiku by podle názoru EHSV mělo být nenechat dopravu vůbec „vzniknout“, druhou prioritou je uspokojovat resp. moci uspokojovat potřebu mobility pokud možno prostřednictvím ekologických dopravních prostředků, tedy místní osobní veřejnou dopravou, cyklistickým popř. pěším provozem.

Města musejí zůstat vhodná pro život, nesmí existovat žádné město „pro automobily“. Doba, kdy byly současně podporovány všechny druhy dopravy, musí skončit, neboť pro to chybí jak finanční prostředky, tak i prostor.

Městské a územní plánování samospráv musí napříště znemožňovat přelidnění a funkční oddělování městských oblastí, aby se pokud možno zabránilo vzniku dopravy.

EHSV se proto domnívá, že rozšíření dodávky služeb veřejné dopravy je klíčovou oblastí, kde by Komise, Evropský parlament, národní vlády a místní orgány měly provádět opatření. Existuje pro to mnoho důvodů, zejména potřeba preventivních opatření na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví; potřeba zajistit základní mobilitu; a potřeba poskytovat základní služby pro všechny skupiny obyvatelstva, zejména pro postižené osoby.

EHSV doporučuje Komisi, Radě, ale také a především Výboru regionů, aby provedly průzkum toho, jaké byly faktory úspěchu v těch městech, kde byl rozvoj v oblasti čisté

městské dopravy příznivý, popř. v čem spočívá skutečnost, že v mnoha jiných městech nadále dochází k negativnímu vývoji.

- **Kontaktní osoba:** pan Sven Dammann
(tel.: 00 32 2 546 93 66, e-mail: sven.dammann@eesc.europa.eu)

- **Podpora přeshraniční cyklistické dopravy**

- **Hlavní zpravodaj:** pan SIMONS (Zaměstnavatelé – NL)
- **Odkazy:** stanovisko z vlastní iniciativy – CESE 616/2007

- **Kontaktní osoba:** pan Sven Dammann
(tel.: 00 32 2 546 93 66, e-mail: sven.dammann@eesc.europa.eu)

- **Zelená kniha - směrem k budoucí námořní politice Unie**

- **Zpravodajka:** paní BREDIMA SAVOPOULOU (Zaměstnavatelé – EL)
- **Spoluzpravodajové:** pan CHAGAS (Zaměstnanci – PT)
pan NILSSON (Různé zájmy – SE)
- **Odkazy:** KOM(2006) 275 v konečném znění – CESE 609/2007

- **Klíčové body:**

Ve strategických cílech na období 2005-2009 Komise zdůraznila „specifickou potřebu komplexní námořní politiky zaměřené na rozvoj vzkvétající námořní ekonomiky (...) environmentálně udržitelným způsobem“. Na základě sdělení ze dne 2. března 2005 rozhodla, že zelená kniha o budoucí námořní politice by měla být prvním krokem k vytvoření takové komplexní námořní politiky EU.

EHSV schvaluje většinu návrhů obsažených v zelené knize (o rybolovu, přístavech, stavbě lodí, námořní dopravě, pobřežních regionech, energetice v pobřežních vodách, výzkumu a vývoji, životním prostředí, cestovním ruchu, „modré“ biotechnologii), jež jsou předmětem konkrétních poznámek Vítá, že zelená kniha uznává mezinárodní povahu loďní dopravy, což vyžaduje globální pravidla. EU požaduje pozitivní činnosti s cílem zvrátit obecně negativní vnímání loďní dopravy a nedostatek uznání, které se dostává loďní dopravě a námořníkům, pokud jde o jejich přínos pro společnost.

Námořní klastry mají zaujímat v budoucí námořní politice EU ústřední postavení. EHSV je přesvědčen, že by EU měla zadat studii, aby je definovala a porovнала s námořními klastry jiných oblastí. Základem integrované námořní politiky musí být zvýšení investic do námořního vzdělání a odborné přípravy s cílem podporovat poskytování bezpečných, účinných a vysoce kvalitních služeb. EHSV konstatuje v mnoha případech vynětí rybářů

a námořníků z evropské sociální legislativy (např. směrnice o hromadném propouštění, o převodech podniků, o informování a projednávání ohledně umístování zaměstnanců a o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb). Proto vyzývá Komisi, aby tyto výjimky za úzké spolupráce se sociálními partnery přehodnotila.

EHSV konstatuje, že se v odvětví lodní dopravy kvůli nedostupnosti kvalitnějších zásob v rafineriích spaluje málo kvalitní ropa. Vyzývá Komisi, aby řešila kvalitu zásob a provedla tak průlom v otázce emisí, které do ovzduší vypouští lodě.

EHSV výrazně podporuje vytváření „kvalitních pobřežních“ států, které jsou chybějícím článkem v řetězci kvality. Tento návrh by měla EU přednést v rámci IMO, aby byla vyvinuta příslušná měřitelná kritéria výkonnosti pobřežních států.

- **Kontaktní osoba:** *paní Maria José Lopez Grancha*
(*tel.: 00 32 2 546 87 13, e-mail: mariajose.lopezgrancha@eesc.europa.eu*)

- **Společná politika pro přístavy v EU**

- **Zpravodaj:** pan SIMONS (Zaměstnavatelé – NL)

- **Odkazy:** stanovisko z vlastní iniciativy – CESE 610/2007

- **Klíčové body:**

Navzdory skutečnosti, že Evropský parlament již dvakrát zamítl návrhy Komise týkající se přístavů, volání po určitých předpisech na úrovni Společenství neutichá. Evropa musí vytvořit hlavní směry, aby bylo zajištěno, že se bude zařízení přístavů vyvíjet ucelenějším způsobem. Konkurence mezi přístavy, finanční rámec, v němž fungují, kapacita přístavů, potřeba postupů rychlého šíření, environmentální předpisy a vytvoření spravedlivého prostředí jsou opakujícími se tématy diskusí s přístavními organizacemi. Kromě toho jsou přístavy jedinými zařízeními v odvětví dopravy, která doposud nejsou pokryta specifickými evropskými právními předpisy.

EU může stimulovat vysoké standardy spolehlivosti a bezpečnosti v evropských přístavech poskytnutím odpovídající (finanční) podpory programům pro vzdělávání a odbornou přípravu a posílením platných bezpečnostních předpisů. EU může také stimulovat mladé lidi, aby si zvolili zaměstnání v přístavech, podobně jako prováděla akce zaměřené na přilákání mládeže k práci na moři. Pokročilá námořní příprava napomáhá zajištění dostatku kvalitních lodivodů, přístavních velitelů a dalších přístavních odborníků do budoucna.

V kontextu evropské přístavní politiky je životně důležitá zásadní diskuse o udržitelném rozvoji přístavů. Přístavy mají významnou odpovědnost dosáhnout vysokých environmentálních standardů a měly by být podporovány v tom, aby dále investovaly do této oblasti. Mezitím se ovšem jasně ukázalo, že problémy jsou do velké míry také způsobovány

nejednoznačností environmentální legislativy EU. Bude třeba dalšího šetření, aby se zjistilo, zda programy územního plánování mohou pomoci vytvořit větší právní jistotu a více příležitostí pro rozvoj přístavů.

Evropská přístavní politika nezahrnuje nutně vytvoření nové legislativy. Zvláště právně nevynutitelné předpisy (tzv. soft law) mohou být dobrou alternativou legislativy na jedné straně a individuální přístup ke každému případu na straně druhé. Evropská přístavní politika by se měla celkově zdržet zbytečných intervenčních opatření, a zaměřit se na: a) uplatňování pravidel Smlouvy tam, kde je to nutné, b) zabezpečení schopnosti přístavu náležitě plnit svoji veřejnou úlohu, c) stimulaci tržně orientovaného chování a d) podporu pozitivního obrazu tohoto odvětví u veřejnosti. Existující legislativa EU, která brzdí zdravý a udržitelný rozvoj námořních přístavů, by měla být v případě potřeby revidována.

- **Kontaktní osoba:** *paní Maria José Lopez Grancha*
(tel.: 00 32 2 546 87 13, e-mail: mariajose.lopezgrancha@eesc.europa.eu)

- **Logistika nákladní dopravy v Evropě – klíč k udržitelné mobilitě**

- **Zpravodaj:** pan BARBADILLO LÓPEZ (Zaměstnavatelé – ES)

- **Odkazy:** KOM(2006) 336 v konečném znění – CESE 611/2007

- **Klíčové body:**

Doprava představuje nedílnou součást logistického dodavatelského řetězce. Přístup Komise se soustředí na logistiku nákladní dopravy a zahrnuje všechny druhy dopravy. Pro udržení a zvýšení konkurenceschopnosti EU je nezbytně nutné, aby odvětví dopravy bylo účinné. K dosažení vysoké efektivnosti a úzké spolupráce mezi různými druhy dopravy je proto nutné moderní řízení komplexních dopravních toků.

Logistika hraje při zabezpečování ekologické mobility hlavní roli. Logistika dopravy vyžaduje kompetentní a dobře odborně připravené zaměstnance a vedoucí pracovníky, kteří ovládají svou profesi a znají a dodržují bezpečnostní a zdravotní předpisy; proto je v oblasti logistiky zapotřebí ve spolupráci se sociálními partnery vypracovat plány základního a vyššího odborného vzdělávání.

Odvětví dopravy je velkým spotřebitelem energie z fosilních paliv. K prvořadým cílům proto musí patřit snížení závislosti na těchto palivech a snížení emisí CO₂. K dosažení těchto cílů je nezbytně nutné vypracovat pro oblast dopravy program pro výzkum, vývoj a inovace a vyčlenit pro něj odpovídající finanční prostředky, aby se optimalizovalo využívání alternativních zdrojů energie a přikročilo – především z daňového hlediska – k diferencující politice, která by upřednostňovala uplatňování a využívání nových technologií šetrných k životnímu prostředí.

Nové technologie, především družicový navigační systém Galileo, musí být v celé EU interoperabilní a dostupné pro MSP. Program pro výzkum, vývoj a inovace se musí stát prioritou 7. rámcového programu, neboť technologické inovace by mohly otevřít nové perspektivy pro odvětví.

K rozvoji logistiky dopravy v EU přispěje zavedení parametrů kvality a jednoho správního místa, neboť měření kvality na evropské úrovni na jedné straně umožní určitou jednotnost při hodnocení účinnosti logistiky a koordinované a jednotné správní postupy na straně druhé urychlí celní formality.

K dosažení vytyčených cílů je nezbytné, aby se zástupci různých druhů dopravy podíleli na vypracování budoucího akčního plánu Komise.

- **Kontaktní osoba:** *paní Maria José Lopez Grancha*
(tel.: 00 32 2 546 87 13, e-mail: mariajose.lopezgrancha@eesc.europa.eu)

- ***Sřřednědobý přezkum programu na podporu pobřežní plavby***

- **Zpravodaj:** pan CHAGAS (Zaměstnanci – PT)
- **Odkazy:** KOM(2006) 380 v konečném znění – CESE 612/2007
- **Klíčové body:**

EHSV soustavně podporoval opatření zaměřená na rozvoj pobřežní plavby vzhledem k jejím možnostem pro růst a vytváření pracovních míst a jako alternativu za jiné druhy dopravy, které jsou méně šetrné k životnímu prostředí, což by přispělo k menšímu přetížení silniční dopravy, ke snížení počtu nehod, hluku a znečištění ovzduší.

EHSV ve svém stanovisku k programu, jenž byl představen v roce 2003, zdůraznil potřebu zajistit zásadní úlohu koordinačních orgánů představujících propojení s průmyslem a usnadnit integraci do intermodálního logistického systému. EHSV požaduje, aby členské státy a sociální partneři vyvinuli větší úsilí k vytvoření sítě koordinačních orgánů.

Komise a členské státy musí naléhavě převzít odpovědnost a vytvořit podmínky prospěšné pro rozvoj nových druhů dopravy, nejenom poskytnutím infrastruktury k usnadnění intermodality, ale rovněž vyplněním mezery způsobené neschopností průmyslu čelit nedostatku skutečné další spolupráce směřující k hospodářské, ale i sociální a environmentální udržitelnosti.

EHSV zaznamenal pokrok dosažený díky akcím navrženým v programu na podporu pobřežní plavby z roku 2003 a žádá o rychlé uskutečnění dalších plánovaných akcí, především odstraňování zjištěných překážek. Žádoucími výsledky může být dosaženo pomocí rozvoje

koordinčních orgánů a rozšíření oblasti jejich působnosti o vnitrozemskou multimodalitu a související logistiku.

ESHV se domnívá, že v současném sdělení by mělo být uvedeno vytvoření společného námořního prostoru EU, jako krok, který může zásadním způsobem přispět k tomu, aby pobřežní plavba získala význačné místo v přepravě zboží uvnitř Společenství. Bylo by naprosto logické, aby lodní doprava mezi přístavy EU byla považována za vnitrostátní, spíše než mezinárodní dopravu, což by představovalo zřejmé výhody z hlediska jednodušších celních postupů.

- **Kontaktní osoba:** pan Sven Dammann
(tel.: 00 32 2 546 93 66, e-mail: sven.dammann@eesc.europa.eu)

- **Řízení bezpečnosti silniční infrastruktury**

- **Zpravodaj:** pan SIMONS (Zaměstnavatelé – NL)

- **Odkazy:** KOM(2006) 569 v konečném znění – 2006/0182 COD – CESE 613/2007

- **Klíčové body:**

Výbor vítá iniciativu Komise týkající se obsahu třetího pilíře politiky silniční bezpečnosti, a sice řízení bezpečnosti silniční infrastruktury. Paralelně s akcemi zaměřenými na řidiče a na zlepšení stavu vozidel si návrh směrnice klade za cíl začlenit bezpečnost do všech fází plánování, koncepce a využívání silničních infrastruktur v transevropské dopravní síti (TEN-T). V politice silniční bezpečnosti jsou všechny tyto faktory stejně významné.

Přestože si je Výbor vědom skutečnosti, že na místech, kde jsou infrastruktury již dobře rozvinuty bude dopad opatření týkajících se silničních infrastruktur obecně menší než dopad činností zaměřených na řidiče nebo vozidla, je přesvědčen, že je nutno i zde použít veškeré prostředky, aby se zlepšila silniční bezpečnost a snížil se počet obětí.

Podle názoru Výboru by se neměla navrhovaná opatření pro třetí pilíř politiky silniční bezpečnosti omezit pouze na transevropskou síť, ale měla by se vztahovat na všechny silnice členských států, které jsou mimo městské oblasti, protože je prokázáno, že na nich dochází k mnoha nehodám. Vzhledem k tomu, že cílem je snížit co nejvíce počet obětí a že největší potenciál „výhry“ lidských životů (o 1 300 zabitých lidí méně místo 600) se nachází právě v jiných infrastrukturách než těch, které patří k TEN-T, lze žádat, aby Komise věnovala tomuto aspektu mnohem větší pozornost. Výbor se domnívá, že čl. 71 odst. 1 písm. c) Smlouvy o ES je pro tento účel dobrým základem.

Proto Výbor vyzývá členské státy, aby schválily rozšíření pole působnosti směrnice na všechny silnice, které se nachází mimo městské oblasti.

S ohledem na cíl Komise, jímž je snížit počet mrtvých na evropských silnicích do roku 2010 o polovinu v porovnání s rokem 2000, je podle Výboru nezbytné použít závaznější právní nástroj než směrnici, jehož opatření budou respektována všemi dotčenými stranami na úřadech i v soukromém sektoru.

- **Kontaktní osoba:** pan Sven Dammann
(tel.: 00 32 2 546 93 66, e-mail: sven.dammann@eesc.europa.eu)

6. ÚZEMNÍ ŘÍZENÍ

- **Evropské metropolitní oblasti**
- **Zpravodaj:** pan van IERSEL (Zaměstnavatelé - NL)

- **Odkaz:** Průzkumné stanovisko – CESE 600/2007

- **Klíčové body:**

Toto stanovisko navazuje na stanovisko ECO/120 „Metropolitní oblasti: socioekonomické důsledky pro budoucnost Evropy“¹. Obě stanoviska tvoří soudržný celek.

Během posledních padesáti let se přetvářel evropský prostor a globalizace tyto změny dále urychluje s podstatnými důsledky pro metropolitní oblasti, které jsou těžištěm tohoto prostoru. Metropolitní oblasti mají nejlepší podmínky k tomu, aby reagovaly na výzvy plynoucí z těchto změn a nejlépe zužitkovaly příležitosti, které přinášejí.

EHSV se vyslovuje pro to, aby Komise připravila zelenou knihu o metropolitních oblastech, která by doplnila Územní agendu a strategické obecné zásady pro soudržnost, a podnítila tak evropskou diskusi na základě objektivní analýzy.

EHSV zastává názor, že lépe strukturovaná diskuse o metropolitních oblastech v Evropě a mezi nimi by měla přispět k podnícení těchto regionů, aby samy úspěšně prováděly lisabonsko-göteborgskou agendu, což by se také mohlo uvádět v Národních programech reform.

EHSV znovu konstatuje absenci socioekonomických a environmentálních údajů o metropolitních oblastech srovnatelných v evropském měřítku. EHSV soudí, že stejně jako na úrovni evropské a národní je potřebné každoroční sledování dosažených výsledků evropských metropolitních oblastí z hlediska hospodářského, sociálního a environmentálního, aby bylo možné prohlubovat znalosti situace v každé z nich a mobilizovat dotčené metropolitní činitele.

¹ Úř. věst. C 302, 7.12.2004, s. 101.

EHSV považuje za nutné, aby Komise přijala politické rozhodnutí, kterým by byl Eurostat pověřen každoročně dodávat spolehlivé a srovnatelné údaje o všech metropolitních oblastech Evropské unie, a aby byly Eurostatu přiděleny dodatečné prostředky, se kterými by mohl toto nové zadání plnit.

- **Kontaktní osoba:** pan Alberto Allende
(tel.: 00 32 2 546 96 79, e-mail: alberto.allende@eesc.europa.eu)

- **Územní agenda**

- **Zpravodaj:** pan PARIZA CASTAÑOS (Zaměstnanci - ES)

- **Odkaz:** Průzkumné stanovisko – CESE 601/2007

- **Klíčové body:**

Spolkové ministerstvo dopravy, veřejných prací a urbanismu požádalo dne 7. listopadu 2006 jménem nadcházejícího německého předsednictví Evropský hospodářský a sociální výbor o **vypracování průzkumného stanoviska k tématu Územní agenda.**

Územní agenda představuje **strategický rámec**, v němž jsou stanoveny priority územního rozvoje Evropské unie. Přispívá k hospodářskému růstu a udržitelnému rozvoji tím, že posiluje **územní soudržnost**, již lze definovat jako schopnost politiky soudržnosti přizpůsobit se specifickým potřebám a rysům geografických výzev a příležitostí, aby bylo dosaženo vyrovnaného a udržitelného územního rozvoje.

U všech aspektů územní problematiky je klíčová přidaná hodnota evropského přístupu. Zkušenosti získané v posledních desetiletích a potřeba zohlednit územní rozměr evropské integrace ukazují, že politiky týkající se obecného přístupu k evropskému území by měly být postupně upraveny do podoby politik Společenství.

EHSV je toho názoru, že diskusím v Radě na téma Územní agendy by měla následovat konkrétnější politická rozhodnutí, o což se musí více zasadit Evropská komise, neboť Komise může nejlépe harmonizovat jednotlivé přístupy k územní soudržnosti Evropské unie a zaručit jejich kompatibilitu.

Cíl územní soudržnosti na úrovni EU vyvolává potřebu, aby Komise zřídila zvláštní a silné oddělení, jež by analyzovalo a vyhodnotilo návrhy, které potvrzují přidanou hodnotu evropského přístupu k územní soudržnosti, a činilo další politické návrhy.

V důsledku toho EHSV žádá Komisi, aby navrhla Radě ministrů pokračovat s integrací Územní agendy podle stávajících právních základů.

- **Kontaktní osoba:** pan Alberto Allende
(tel.: 00 32 2 546 96 79, e-mail: alberto.allende@eesc.europa.eu)

7. OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ZVÍŘAT

- **Strategie pro ochranu půdy**

- **Zpravodaj:** pan NILSSON (Různé zájmy – SE)

- **Odkazy:** KOM(2006) 232 v konečném znění – 2006/0086 COD – CESE 603/2007

- **Klíčové body:**

Evropský hospodářský a sociální výbor vítá strategii pro ochranu půdy na úrovni EU a v zásadě souhlasí s rámcovou směrnicí.

EHSV podotýká, že:

- strategie EU se musí soustředit na oblasti s nejvážnějšími obtížemi a oblasti, kde pro půdu vhodnou k obdělávání existuje největší nebezpečí, např. při změněném využívání půdy, ve znečišťujících průmyslových zónách a při zhutňování půdy.
- Strategie EU musí respektovat zásadu subsidiarity;
- náklady na odstranění znečištění půdy musí v případech, kdy se na něm podílejí, nést znečišťovatelé, a ne v první řadě uživatel půdy. Má-li rámcová směrnice zajistit společný základ pro ochranu půdy, musí být i účast členských států srovnatelná, aby nedošlo k narušení hospodářské soutěže;
- správné zemědělské a lesnické postupy zachovávají a zlepšují kvalitu půdy.

EHSV velmi kritizuje Evropskou komisi za to, že ještě nepředložila přepracovaný návrh nové revidované směrnice o kalcích z čistíren odpadních vod. Vyzývá Komisi, aby tak co nejdříve učinila, neboť to představuje jeden z nejdůležitějších předpokladů pro ochranu zemědělské půdy a uzavření kontaminujících látek.

EHSV připomíná, že národní odvětvová politika nesmí vést k narušení hospodářské soutěže mezi členskými státy.

EHSV je toho názoru, že zřízení nezávislého výboru složeného z odborníků ze soukromé i veřejné oblasti by mohlo provádění strategie pro ochranu půdy usnadnit.

- **Kontaktní osoba:** paní Eleonora di Nicolantonio
(tel.: 00 32 2 546 94 54, e-mail: eleonora.diNicolantonio@eesc.europa.eu)

- ***Udržitelnost v rybolovu***

- **Zpravodaj:** pan SARRÓ IPARRAGUIRRE (Různé zájmy - ES)

- **Odkazy:** KOM(2006) 360 v konečném znění – CESE 605/2007

- **Kontaktní osoba:** pan Arturo Iñiguez Yuste

- (tel.: 00 32 2 546 87 68, e-mail: arturo.iniguez@eesc.europa.eu)

- ***Zákaz uvádění na trh kočičí a psí kůže***

- **Zpravodaj:** pan RETUREAU (Zaměstnanci – FR)

- **Odkazy:** KOM(2006) 684 v konečném znění – 2006/0236 COD – CESE 606/2007

- **Kontaktní osoba:** paní Eleonora Di Nicolantonio

- (tel. 00 32 2 546 94 54, e-mail eleonora.dinicolantonio@esc.europa.eu)

- ***Kovová rtuť – vývoz a skladování***

- **Zpravodaj:** pan OSBORN (Různé zájmy – UK)

- **Odkazy:** KOM(2006) 636 v konečném znění – 2006/0206 COD – CESE 607/2007

- **Kontaktní osoba:** paní Filipa Pimentel

- (tel.: 00 32 546 84 44, e-mail: filipa.pimentel@eesc.europa.eu)

8. **BEZPEČNOST POTRAVIN**

- ***Potravinářské přídatné látky, potravinářské enzymy a látky určené k aromatizaci potravin – jednotné povolování***

- **Zpravodaj:** pan PEZZINI (Zaměstnavatelé - IT)

- **Odkazy:** KOM(2006) 423, 425, 427, 428 v konečném znění – 2006/0143/0144/0147/0145 COD – CESE 604/2007

- **Kontaktní osoba:** paní Eleonora Di Nicolantonio

- (tel. 00 32 2 546 94 54, e-mail eleonora.dinicolantonio@esc.europa.eu)