



Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

Brüsszel, 2007. május 4.

PLENÁRIS ÜLÉS

2007. ÁPRILIS 25–26.

AZ ELFOGADOTT VÉLEMÉNYEK ÖSSZEFOGLALÁSA

Az EGSZB véleményei teljes terjedelmükben, valamennyi hivatalos nyelven hozzáférhetők az EGSZB következő címen megtalálható honlapján:

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

A plenáris ülésen a Tanács soros elnöksége nevében, a feltáró vélemények kapcsán felszólalt **Engelbert LÜTKE DALDRUP**, a Német Szövetségi Köztársaság Szövetségi Közlekedési, Építésügyi és Városfejlesztési Minisztériumának államtitkára.

1. FOGLALKOZTATÁSPOLITIKA

• *Foglalkoztatáspolitikai iránymutatások*

- **Előadó:** Maureen O'NEILL (UK/Egyéb érdekcsoportok)

- **Hivatkozások:** COM(2006) 815 final – 2006/0271 CNS – CESE 608/2007

- **Főbb pontok:**

Az EK-Szerződés 128. cikkének (2) bekezdésével összhangban a jelenlegi foglalkoztatási iránymutatások 2007-re való fenntartása az Európai Parlamenttel, a Régiók Bizottságával és az EGSZB-vel folytatott konzultációt követően tanácsi határozat általi megerősítést igényel.

Az EGSZB:

- támogatja azt a javaslatot, hogy a 2005–2007-es időszakra szóló foglalkoztatási iránymutatásokat 2007-ben is fenntartsák, szem előtt tartva a kiemelt területeket és az ajánlásokat;
- nyomatékosan javasolja, hogy az érdekelték széles köre számára kellő időben tegyék hozzáférhetővé az elfogadandó ütemtervet és folyamatot, hogy ezáltal az eljárás minél hasznosabb legyen, építeni lehessen a jó szándéokra, az érdekelték minél nagyobb számban részt vegyenek a folyamatban, és a kidolgozás időszakában uniós és országos szinten kellő idő álljon rendelkezésre a válaszadáshoz;
- azt ajánlja, hogy specifikus célkitűzések révén és a szociálpolitikai követelmények nagyobb mértékű elismerésével fektessenek nagyobb hangsúlyt a speciális igényekkel bíró emberek témakörének az új foglalkoztatási iránymutatásokba történő bevonására. Az EGSZB hangsúlyozza annak fontosságát, hogy a szociális partnereket és a civil társadalmat mielőbb bevonják az iránymutatások Európai Bizottság általi kidolgozásába, illetve kikérjék véleményüket a végső dokumentumról;
- uniós és tagállami szinten az új iránymutatásokban viszonyítási alappal rendelkező, nagyra törőbb és mérhető célok kitűzését, valamint az Európai Bizottság szélesebb végrehajtási hatáskörét tartja szükségesnek;
- az EGSZB azt ajánlja, hogy az adatgyűjtés javítása, illetve a tagállami és európai bizottsági nyomon követés megkönnyítése érdekében valamennyi tagállamban megfelelő IKT-rendszerek álljanak rendelkezésre;
- továbbra is javasolja, hogy a nemzeti reformprogramok a meghatározott célok, időkeretek, az előirányzott költségek és költségvetések konkrétabb megfogalmazását tartsák magukban.

- **Kapcsolattartó:** *Susanne Johansson és 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. SZOLGÁLTATÁSOK PIACA

- ***Postai szolgáltatások – a belső piac teljes megvalósítása***

- **Előadó:** Raymond HENCKS (LU/Munkavállalók)
- **Hivatkozások:** COM(2006) 594 final – 2006/0196 COD – CESE 614/2007
- **Főbb pontok:**

A postai szolgáltatások számottevő társadalmi-gazdasági jelentőséggel bírnak a gazdasági, társadalmi és területi kohézió, valamint a lisszaboni stratégia végrehajtása szempontjából. Közvetlenül hozzájárulnak mindannyiunk szociális kapcsolataihoz és alapvető jogaink érvényesüléséhez, a népek és területek egymás iránti szolidaritásához és kapcsolatrendszeréhez, az európai gazdaság versenyképességéhez, valamint a fenntartható fejlődéshez.

A postai piac 2009. január 1-jei megnyitása utolsó szakaszának megszervezése által okozott fő probléma abban áll, hogy meghatározzuk azt a lépést, amelynek révén nagy teljesítményű és versenyképes maradhat a postai ágazat, amely továbbra is magas színvonalú egyetemes szolgáltatást nyújt megfizethető áron a magánszemélyeknek és a vállalkozásoknak Európában, a gazdaság versenyképességének, a polgárok szükségletei kielégítésének (tekintet nélkül helyzetükre földrajzi, pénzügyi vagy egyéb szempontból), a foglalkoztatásnak és a fenntartható fejlődésnek az érdekében.

Az EGSZB úgy véli, hogy az Európai Bizottság által tervezete támogatására szolgáltatott elemek nem garantálják kellő biztonsággal az egyetemes szolgáltatás fenntartható finanszírozását az egyes tagállamokban, különösen azok számára nem, amelyek nehéz fizikai és emberi körülményekkel küzdenek, és így jelenleg nem tudják megszüntetni a fenntartott szolgáltatásokon keresztüli finanszírozást, amely számos tagállamban bizonyította hatékonyságát és méltányosságát.

Tekintettel a posta piacának teljes megnyitásával járó összes bizonytalanságra és kockázatra, a 2009. január 1-jei céldátum irreálisnak tűnik, annál is inkább, mert a postai piac azon szereplői, amelyek az Unióhoz csak 2004-ben vagy később csatlakozott tagállamban vannak jelen, nem rendelkeznének elegendő idővel az új feltételekhez való alkalmazkodáshoz.

Az EGSZB kéri először is a jelenlegi irányelv hatályának meghosszabbítását, másodsor a postai ágazat 2012. január 1-jei dátummal történő esetleges teljes liberalizációjának fontolóra vételét azzal a feltétellel, hogy addig a fenntartott szolgáltatások tekintetében hozzáadott értéket nyújtó,

hiteles finanszírozási javaslatok születnek az összes érintett féllel folytatott, szoros egyeztetés eredményeként, harmadszor pedig azt, hogy az egyetemes szolgáltatás körébe vegyék be a vakok és a gyengén látók, valamint az őket képviselő szervezetek számára feladott vagy címzett egyedi postai küldeményeket is.

- **Kapcsolattartó:** *Bazsik Ágota*
(Tel.: 00 32 2 546 86 58 – e-mail: agota.bazsik@eesc.europa.eu)

3. VERSENYPOLITIKA

- ***Jelentés a versenypolitikáról (2005)***

- **Előadó:** GARAI István (HU/Egyéb tevékenységek)
- **Hivatkozások:** COM(2006) 761 final – CESE 602/2007
- **Főbb pontok:**

A versenypolitika és a versenyjog olyan kormányzati eszköz, amely arra szolgál, hogy a közigazgatási jog anyagi és eljárási szabályainak révén meghatározza és érvényesítse a tisztességes piaci magatartást.

A versenytorzulások egyaránt sújtják a munkavállalókat és a fogyasztókat, valamint a vállalkozásokat és általában véve a gazdaságot.

Az EGSZB úgy véli, hogy a „verseny” fogalmát sokkal tágabban kellene értelmezni, és különösen a fogyasztók, a munkavállalók, valamint a kis-és középvállalkozások esetében a hosszú távú érdekek jelentősen eltérhetnek a „tökéletes” versenyviszonyok pillanatnyi érdekeitől. A 2005-ös jelentésből kiderül, hogy a DG COMP nagyon is tisztában van az EU-n belüli és kívüli gazdasági verseny minden lényeges mozzanatával és e verseny jogi védelme biztosításának feladataival. Ez annál inkább is így van, mivel a közösségi anyagi esetjogot a nemzeti versenyhatóságok és bíróságok is alkalmazhatják.

- **Kapcsolattartó:** *Magdalena Bélařová-Carabin*
(Tel.: 00 32 2 546 83 03 – e-mail: magdalena.belarova-carabin@eesc.europa.eu)

4. IPARPOLITIKA

- ***Az érték- és ellátási lánc fejlődése***

- **Előadó:** Joost VAN IERSEL (NL/Munkaadók)

- **Társelőadó:** Enrico GIBELLIERI (IT/Munkavállalók)
- **Hivatkozás:** saját kezdeményezésű vélemény – CESE 599/2007
- **Főbb pontok:**

Az EGSZB a döntéshozóktól összpontosított figyelmet, emellett interaktív uniós és tagállami megközelítést kér az érték- és ellátási lánc fejlesztésének és még inkább az ágazatok és vállalatok hálózatot alkotó tevékenységeinek koncepcióját illetően.

Mindez igen különböző módon befolyásolhatja a vállalatokat, a vállalatok nagyságától, az érték- és ellátási láncban/hálózatban elfoglalt helyüktől, és az adott szektortól függően. A viszonylag kicsi és közepesen nagy beszállítók, akik a lánc elején vagy közepén állnak, gyakran szembesülnek akadályokkal ebben a hálózatépítési folyamatban. Az ilyen vállalatokat a dokumentumban a kifejezetten e véleményhez alkotott „IIC” (*initial and intermediate companies*) rövidítéssel jelöljük, mivel ezeket nem annyira a mérhető vállalati jellemzőik sora (forgalom, foglalkoztatás stb.), inkább az érték- és ellátási láncban betöltött helyük határozza meg.

A kreatívabb és innovatívabb ilyen jellegű vállalatok döntő jelentőségűek a hálózatokra épülő gazdaság számára. Ez a fejlődés olyan méreteket öltött, hogy nemcsak mikrogazdasági szinten, hanem makrogazdasági értelemben is jelentős hatást vált ki. Az EGSZB fontosnak tartja az IIC-kre jellemző munkakörülmények javítását. A vélemény meghatározza a főbb kihívásokat, és több javaslatot tesz a politikák vonatkozásában. Ilyen javaslatok például:

- az IIC-khez való hozzáállás megváltoztatása,
- az ilyen vállalatok közötti együttműködés és kölcsönös bizalom javítása,
- a finanszírozáshoz való hozzáférés megkönnyítése,
- a „bezáródási”, illetve „kizáródási” hatások csökkentése,
- a szellemi tulajdonjog érvényesítése,
- a versenytorzulások leküzdése az EU tisztességtelen import elleni kereskedelemvédelmi eszközeinek következetes, hatékonyabb és időben történő alkalmazásával,
- a készségek és a vállalkozói szellem ösztönzése,
- a fiatal – főként műszaki végzettségű – szakemberek figyelmének felkeltése az IIC-k iránt,
- új stílusú EU-iparpolitika megvalósítása, beleértve annak ágazati megközelítését,
- a hetedik keretprogram minél jobb kihasználása,
- célirányos jogszabályok meghozása és a bürokrácia csökkentése.

Sokkal többet kellene tenni az IIC-k által az ipari szerkezetváltásban és a globalizációs folyamatokban betöltött szerep tudatosítása érdekében. A fenti javaslatok megvalósítása érdekében egyes előfeltételeket maguknak a vállalatoknak, másokat a politikai döntéshozóknak, megint másokat pedig kettejüknek együtt kell teljesíteniük. A javaslatokat mindenképpen az összes érintett féllel – ideértve az ágazati párbeszédért felelős bizottságokat is – szorosan együttműködve kell megvalósítani.

- **Kapcsolattartó:** José Miguel Cólera Rodríguez
(Tel.: 00 32 2 546 9629 – e-mail: josemiguel.colerarodriguez@eesc.europa.eu)

5. KÖZLEKEDÉS ÉS INFRASTRUKTÚRÁK

- **Közlekedés a városi és nagyvárosi területeken**

- **Előadó:** Lutz RIBBE (DE/Egyéb tevékenységek)
- **Hivatkozás:** CESE 615/2007. sz. feltáró vélemény
- **Főbb pontok:**

Az EGSZB komoly aggodalommal figyeli, hogy a helyi tömegközlekedés egyre kisebb arányban vesz részt a városok összességében erősen növekvő közlekedésének egészében. Ez nemcsak a 15-ök Európájára jellemző: a részarány az új tagállamokban is (sőt, különösen ott) gyors ütemben csökken.

A közlekedés, különösen a gépjárműforgalom, egyre nagyobb terhet ró a városokra, ami számos, többnyire megoldatlan gondot okoz. Ezért az imént vázolt tendencia visszafordítása érdekében az Európai Bizottság, a tagállamok és a települések összefogott cselekvésére van szükség.

Az EGSZB a városokra jellemző életminőség és környezetvédelem javítása, az éghajlatvédelmi célok elérése és az energiahatékonyság érdekében szükségesnek tartja, hogy mindennemű városi tervezési és közlekedéspolitika alapvetően abból induljon ki, hogy ne „gyarapodhasson” a forgalom, második prioritásnak pedig azt tekintse, hogy az igényelt helyváltoztatások lehetőleg környezetkímélő közlekedési eszközökkel, tehát helyi tömegközlekedéssel, kerékpárral, illetve gyalogosan történjenek, illetve történhessenek.

Fontos, hogy a városok élhetőek maradjanak, egyetlen város se legyen „autóbarát”. Véget kell érnie az összes közlekedési eszköz párhuzamos támogatása idejének, mivel ehhez sem pénz, sem terület nem áll rendelkezésre.

A forgalom gyarapodásának lehetőség szerinti elkerülése érdekében az önkormányzatoknak a várostervezés és a területrendezés során a jövőben meg kell akadályozniuk a városrészek átgondolatlan terjeszkedését és funkcionális szétválasztását.

Az EGSZB ennél fogva az Európai Bizottság, az Európai Parlament, a tagállami kormányok és a települések fontos feladatának tekinti a tömegközlekedés kiépítését, mégpedig környezet- és egészségvédelmi okokból ugyanúgy, mint az alapvető mobilitás biztosítása céljából, illetve a lakosság minden csoportjára – különösen a fogyatékkal élőkre – irányuló általános érdekű szolgáltatások érdekében.

Az EGSZB azt ajánlja az Európai Bizottságnak, a Tanácsnak, de – és főként – a Régiók Bizottságának is, hogy vizsgálja meg, milyen tényezők vezettek sikerre azokban a városokban, amelyek kedvező eredményeket értek el a környezetkímélő városi közlekedés fejlesztése terén, illetve mi az oka annak, hogy számos más városban továbbra is kedvezőtlen tendenciák figyelhetők meg.

- **Kapcsolattartó:** Sven Dammann
(Tel.: 00 32 2 546 93 66 – e-mail: sven.dammann@eesc.europa.eu)

- ***A határokon átnyúló kerékpáros közlekedés ösztönzése***

- **Főelőadó:** Jan SIMONS (NL/Munkaadók)

- **Hivatkozás:** CESE 616/2007. sz. feltáró vélemény

- **Kapcsolattartó:** Sven Dammann
(Tel.: 00 32 2 546 93 66 – e-mail: sven.dammann@eesc.europa.eu)

- ***Az Európai Unió jövőbeni tengerpolitikája felé (zöld könyv)***

- **Előadó:** Anna BREDIMA-SAVOPOULOU (EL/Munkaadók)

- **Társelőadók:** Eduardo Manuel CHAGAS (PT/Munkavállalók)
Staffan NILSSON (SE/Egyéb tevékenységek)

- **Hivatkozások:** COM(2006) 275 final – CESE 609/2007

- **Főbb pontok:**

A 2005–2009 közötti időszakra vonatkozó stratégiai célkitűzéseiben az Európai Bizottság rámutat, hogy feltétlenül szükség van olyan átfogó tengerpolitika kialakítására, amelynek célja virágzó és környezeti szempontból elfogadható tengergazdálkodás biztosítása. A 2005. március 2-i közlemény alapján döntés született arról, hogy az Európai Unió ezen átfogó tengerpolitikájának kialakítása felé tett első lépésként zöld könyvet adnak ki az EU jövőbeni tengerpolitikájáról.

Az EGSZB támogatja a zöld könyv által felvetett legtöbb javaslatot (a halászat, a kikötők, a hajógyártás, a tengeri szállítás, a part menti régiók, a tengeri energiatermelés, a K+F, a környezetvédelem, az idegenforgalom és a tengeri biotechnológia vonatkozásában), és azokhoz részletes megjegyzéseket fűz. Üdvözli továbbá, hogy a zöld könyvben elismerésre került a hajózás nemzetközi jellege, amely globális szabályok kidolgozását teszi szükségessé. Pozitív közösségi intézkedésre van szükség a közvéleményben a hajózásról élő negatív kép megváltoztatásához, és el kell érni, hogy a valós értékén kerüljön elismerésre a hajózás és a tengerészek részvétele társadalmunk életében.

A tengerészeti klasztereknek központi helyet kell elfoglalniuk az EU jövőbeni tengerpolitikájában. Az EGSZB úgy ítéli meg, hogy az EU-nak tanulmányt kellene készíttetnie a klaszterek meghatározása, illetve más területek tengerészeti klasztereivel való összehasonlítása érdekében. A biztonságos, hatékony és magas színvonalú szolgáltatások nyújtásának alátámasztása érdekében az integrált tengerpolitikában központi helyet kell elfoglalnia a tengerészeti oktatásba és képzésbe való befektetés növelésének. Az EGSZB megjegyzi továbbá, hogy a halászokat és a tengerészeket számos esetben kizárják az európai szociális jogszabályok (lásd a csoportos létszámcsoökkentésről, a vállalkozások átruházásáról, a tájékoztatásról és konzultációról, illetve a szolgáltatásnyújtás keretében történő kiküldetéséről szóló irányelveket). Ezért kéri az Európai Bizottságot, hogy a szociális partnerekkel való szoros együttműködésben vizsgálja felül ezeket a kirekesztéseket.

Az EGSZB megjegyzi, hogy a hajóipar kénytelen üzemanyagként elégetni a bunkerolajat, mivel a finomítóüzemek csupán silány minőségben termelnek tengeri tüzelőanyagot. Ezért kéri az Európai Bizottságot, hogy foglalkozzon ezen üzemanyagok minőségének kérdésével annak érdekében, hogy áttörést lehessen elérni a hajókról történő léghőki kibocsátások problémája terén.

Síkra száll a „minőségi” parti államok létrehozása mellett, amelyek a minőségi lánc hiányzó láncszemeit alkotják. .A parti államok teljesítményének értékeléséhez szükséges megfelelő, mérhető kritériumok kidolgozása érdekében az EU-nak fel kellene vetnie ezt az elképzelést az IMO-ban.

- **Kapcsolattartó:** *Maria José Lopez Grancha*
(Tel.: 00 32 2 546 87 13 – e-mail: mariajose.lopezgrancha@eesc.europa.eu)

- **Közös európai kikötői politika**

- **Előadó:** Jan SIMONS (NL/Munkaadók)
- **Hivatkozás:** CESE 610/2007. sz. saját kezdeményezésű vélemény
- **Főbb pontok:**

Miután az Európai Parlament kétszer is elutasította az Európai Bizottság kikötőkre vonatkozó javaslatát, továbbra is fennáll a közösségi szintű szabályozás szükségessége. Rendkívül fontos, hogy Európa bizonyos irányvonalat határozzon meg a kikötői infrastruktúrák koherensebb fejlesztésének biztosítására. Konkrétan a következő visszatérő témák merültek fel a kikötői szervezetekkel folytatott tárgyalások során: a kikötők közti verseny, a kikötők működésének pénzügyi kerete, a kikötői kapacitás, a bővítést lehetővé tevő sürgős eljárások szükségessége, környezetvédelmi szabályozás és az egyenlő versenyfeltételek megteremtése. Egyébként a közlekedési ágazaton belül a kikötők jelentik a kivételt, mint az egyetlen olyan infrastruktúra, amelyre nem vonatkozik külön európai szabályozás.

Az EU az oktatási és képzési programok számára nyújtott megfelelő (pénzügyi) támogatás biztosításával és a vonatkozó biztonsági jogszabályok betartásával a megbízhatóságra és biztonságra vonatkozó magas normákat mozdíthat elő az európai kikötőkben. Továbbá, ahogyan azt a tengerészeti szakmára irányuló fellépéseivel is tette, ösztönözheti a fiatalokat, hogy a kikötőkhöz kapcsolódó pályát válasszanak. A magas szintű tengerészeti képzés segít biztosítani az utánpótlást képzett kapitányokból, kikötőmesterekből és más kikötői szakemberekből.

A fenntartható kikötőfejlesztésről folyó sarkalatos vita elengedhetetlenül fontos az európai tengeri kikötői politika szempontjából is. A kikötőknek magas szintű környezetvédelmi normákat kell biztosítaniuk, valamint támogatni kell őket az ezen a területen végrehajtandó további beruházásokban. Az azonban időközben nyilvánvalóvá vált, hogy a problémák nagy részben az EU környezetvédelmi jogszabályainak félreérthetőségében gyökereznek. További vizsgálatok szükségesek annak megállapítására, hogy a területrendezési programok vajon hozzájárulnak-e a nagyobb jogbiztonság kialakításához és segítenek-e több lehetőséget teremteni a kikötőfejlesztésre.

Az európai tengeri kikötői politika nem feltétlenül új jogszabályok létrehozását jelenti. A „puha jogszabály”, csakúgy mint az eseti megközelítés, különösen értékes alternatívája lehet a jogszabálynak. Az európai tengeri kikötői politikának általában véve tartózkodnia kellene mindenféle szükségtelen beavatkozástól, a következőkre kellene azonban összpontosítania: a) ha szükséges, a Szerződésben lefektetett szabályok alkalmazása, b) annak biztosítása, hogy a kikötők megfelelően be tudják tölteni közszolgálati szerepüket, c) a piacorientált magatartás ösztönzése, valamint d) az ágazat pozitív arculatának népszerűsítése. A jelenlegi közösségi jogszabályokat, amelyek akadályozzák a tengeri kikötők szilárd és fenntartható fejlődését, amennyiben szükséges, felül kell vizsgálni.

- **Kapcsolattartó:** *Maria José Lopez Grancha*
(Tel.: 00 32 2 546 87 13 – e-mail: mariajose.lopezgrancha@eesc.europa.eu)

- ***Teherszállítási logisztika – fenntartható mobilitás***

- **Előadó:** Rafael BARBADILLO LÓPEZ (ES/Munkaadók)
- **Hivatkozások:** COM(2006) 336 final – CESE 611/2007
- **Főbb pontok:**

A teherfuvarozás szerves része a logisztikai szállítási láncnak. Az Európai Bizottság megközelítésmódja a teherfuvarozásban alkalmazandó logisztikára összpontosít, és valamennyi szállítási módra kiterjed. A hatékony szállítási ágazat létfontosságú ahhoz, hogy az EU megőrizhesse és megerősíthesse versenyképességét. Az összetett szállítási folyamatok korszerű irányítására van szükség a különböző szállítási módok együttműködése és hatékonysága érdekében.

A logisztika kulcsszerepet tölt be a fenntartható mobilitás biztosításában. A szállítási logisztika hozzáértő és jól felkészült alkalmazottakat és vezetőket igényel, akik szakképzésben részesültek és be tudják tartani az egészségügyi és biztonsági előírásokat; tervet kell tehát készíteni az alap- és a magas szintű logisztikai képzésekre a szociális partnerek érdemi bevonásával.

A szállítás nagy mennyiségű fosszilis üzemanyagot használ fel, elsőrendű feladatnak kell ezért tekinteni az üzemanyagtól való függésének csökkentését és szén-dioxid-kibocsátásának mérséklését. Ehhez egyedi, szállítási kutatási-fejlesztési és innovációs program alkotandó, amelyhez megfelelő források rendelkeznek az alternatív energiák felhasználásának előmozdítására. Ezenkívül olyan politikát kell alkalmazni, amely különbséget tesz a szállítási módok között – különösen adózási szempontból. Ez felgyorsítaná az új környezetbarát technológiák átvételét és gyakorlati felhasználását.

Az új technológiák – elsősorban az európai műholdas navigációs rendszer, a Galileo – interoperábilisak kell, hogy legyenek szerte az EU-ban, és hozzáférhetők a kkv-k számára. A kutatás-fejlesztés és az innováció a hetedik keretprogram prioritása kell hogy legyen, mivel a technológiai újítás új utakat nyithat meg az ágazat számára.

A minőségi mérőszámok és az egyablakos ügyintézés bevezetése segíti majd az európai szállítási logisztika fejlesztését, mivel a minőség EU-szintű mérése bizonyos egységességet fog nyújtani a logisztikai teljesítmény értékelésében, az adminisztratív eljárások összehangolt, egységes végrehajtása pedig egyszerűsíteni fogja a vámügyi formalitásokat.

Alapvetően fontos, hogy a különböző közlekedési ágakat bevonjuk az Európai Bizottság által jelenleg készített cselekvési terv megfogalmazásába, hogy elérhetők legyenek célkitűzései.

- **Kapcsolattartó:** *Maria José Lopez Grancha*
(Tel.: 00 32 2 546 87 13 – e-mail: mariajose.lopezgrancha@eesc.europa.eu)

- ***Rövid távú tengeri szállítás – félidős felülvizsgálat***

- **Előadó:** Eduardo Manuel CHAGAS (PT/Munkavállalók)

- **Hivatkozások:** COM(2006) 380 final – CESE 612/2007

- **Főbb pontok:**

Az EGSZB mindig is következetesen támogatta a rövid távú tengeri szállítás fejlesztését célzó intézkedéseket az ebben a szállítási módban rejlő növekedésserkentő és munkahelyteremtő potenciál miatt, továbbá azért, mert a rövid távú tengeri szállítás a többi, kevésbé környezetbarát szállítási mód alternatívájaként elősegíti a közutakon kialakuló torlódások, balesetek, valamint a zaj és a légszennyezés csökkentését.

A 2003-ban előterjesztett programról alkotott véleményében az EGSZB hangsúlyozta, hogy biztosítani kell a tájékoztatási központok létfontosságú szerepét az ágazattal való kapcsolattartásban, és meg kell könnyíteni az intermodális logisztikai rendszerbe történő integrációt. Az EGSZB nagyobb erőfeszítést tart szükségesnek a tagállamok és a szociális partnerek részéről a tájékoztatási központok hálózatának kialakítása terén.

Az Európai Bizottságnak és a tagállamoknak sürgősen felelősséget kell vállalniuk aziránt, hogy a különböző szállítási módok fejlődése számára kedvező körülményeket teremtsenek, nemcsak az intermodalitást elősegítő infrastruktúra biztosításával, hanem egyben azáltal is, hogy kitöltik azt az űrt, amelyet az ágazat arra való képtelensége teremt, hogy megbirkózzon a nem pusztán gazdasági, hanem egyben társadalmi és környezeti fenntarthatóságot célzó valódi többlet-együtműködés hiányával.

Az EGSZB nyugtázza a rövid távú tengeri szállítást ösztönző programban javasolt cselekvések révén elért eredményeket, és a többi tervezett cselekvés gyors végrehajtását tartja szükségesnek, különös tekintettel a feltárt akadályok leküzdésére. A tájékoztatási központok fejlesztése és tevékenységi körük olyan irányú kiterjesztése, hogy az magába foglalja a szárazföldi multimodalitást és az ahhoz kapcsolódó logisztikát, hozzásegíthet a kívánt eredmények eléréséhez.

Az EGSZB véleménye szerint a közleménynek említést kellene tennie egy Közös Uniós Tengeri Térség létrehozásáról. Ez a lépés döntő hozzájárulást jelenthetne ahhoz, hogy a rövid távú tengeri szállítás kiemelt szerepet kapjon a Közösségen belüli áruszállításban. Teljesen logikusnak tűnik, hogy az uniós kikötők közötti szállítást belföldi és ne nemzetközi szállításként kezeljék, ami az egyszerűbb vámügyintézés révén nyilvánvaló előnyökkel járna.

- **Kapcsolattartó:** Sven Dammann
(Tel.: 00 32 2 546 93 66 – e-mail: sven.dammann@eesc.europa.eu)

- **A közúti infrastruktúra biztonságkezelése**

- **Előadó:** Jan SIMONS (NL/Munkaadók)

- **Hivatkozások:** COM(2006) 569 final – 2006/0182 COD – CESE 613/2007

- **Főbb pontok:**

Az EGSZB üdvözlözi az Európai Bizottság arra irányuló kezdeményezését, hogy tartalommal töltsen meg a közlekedésbiztonsági politika harmadik pillérét, nevezetesen a közúti infrastruktúra biztonságkezelését.

A járművezetőkre és a járművekre irányuló intézkedések mellett a javasolt irányelv célkitűzése, hogy a transzeurópai hálózat (TEN-T) közúti infrastruktúrájának összes tervezési és üzemeltetési

fázisába beleépítse a biztonságot. A közlekedésbiztonsági politika vonatkozásában minden szempont egyformán fontos.

Az EGSZB tudatában van annak, hogy a közúti infrastruktúra területén hozott intézkedések hatása általában – ott, ahol az infrastruktúra már jól fejlett – kisebb lesz, mint a járművezetőket vagy a járműveket illető intézkedéseké, mégis meggyőződése, hogy ezen a téren is minden eszközt be kell vetni a közlekedésbiztonság javítására és az áldozatok számának csökkentésére.

Az EGSZB szerint alapvető, hogy a közlekedésbiztonsági politika harmadik pilléréhez kapcsolódóan javasolt intézkedések ne csak a TEN-hálózatra vonatkozzanak, hanem terjedjenek ki a tagállamok minden lakott területén kívül eső útjára, amelyeken bizonyítottan sok baleset történik. Hiszen ha a célkitűzés a közlekedési balesetek áldozatainak számának minél eredményesebb visszaszorítása, és a dokumentum azt is megállapítja, hogy főként a TEN-hálózaton kívül eső utakon várható „nyereség” – azaz nem 600-zal, hanem 1300-zal kevesebb halálos áldozat –, elvárható az Európai Bizottságtól, hogy erre sokkal több figyelmet fordítson. Az EGSZB szerint az EK-Szerződés 71. cikke (1) bekezdésének c) pontja erre megfelelő jogalapot nyújt.

Az EGSZB következképpen arra kéri a tagállamokat, hogy járuljanak hozzá az alkalmazási területnek minden lakott területen kívül eső útra való kiterjesztéséhez.

Az Európai Bizottság célkitűzésére tekintettel – miszerint 2010-re 2000-hez képest a felére kell csökkenteni a közlekedési balesetek halálos áldozatainak számát – az EGSZB szerint az Európai Bizottságnak az irányelvnél kötelezőbb érvényű jogi szabályozást kell alkalmaznia, melynek rendelkezéseit az érintett feleknek mind az állam, mind a magánszféra részéről tiszteletben kell tartaniuk.

- **Kapcsolattartó:** *Sven Dammann*
(Tel.: 00 32 2 546 93 66 – e-mail: sven.dammann@eesc.europa.eu)

6. TERÜLETGAZDÁLKODÁS

- ***Európai nagyvárosi területek***
 - **Előadó:** Joost VAN IERSEL (NL/Munkaadók)
 - **Hivatkozás:** CESE 600/2007. sz. feltáró vélemény

– **Főbb pontok:**

Ez a vélemény a „Nagyvárosi területek: társadalmi–gazdasági következmények Európa jövőjét illetően” című ECO/120 vélemény¹ folytatása. A két vélemény összefüggő egységet alkot.

Az utóbbi 50 év folyamán az európai térség átalakult, a globalizációs folyamat pedig még inkább felgyorsítja ezt az átalakulást, amely jelentős következményekkel jár a nagyvárosi területekre, mint Európa életének fontos súlypontjaira. A nagyvárosi területek képesek a leginkább megfelelni e kihívásoknak és legjobban kiaknázni a változásokból fakadó lehetőségeiket.

Az EGSZB arra kéri az Európai Bizottságot, hogy a Területrendezési menetrend és a Kohéziós stratégiai iránymutatások kiegészítéseként állítson össze zöld könyvet a nagyvárosi területekről, ösztönözve az objektív elemzésen alapuló európai vitát.

Az EGSZB véleménye szerint az európai nagyvárosi területekről és e területek között folytatott, jobban strukturált viták elősegítenék, hogy ezek a régiók sikeresen alkalmazzák a lisszaboni-göteborgi menetrendet, és ez a nemzeti reformprogramokban is tükröződhetne.

Az EGSZB ismételten megállapítja, hogy a nagyvárosi területekre vonatkozóan nem állnak rendelkezésre európai szinten összehasonlítható társadalmi-gazdasági és környezetvédelmi adatok. Az EGSZB véleménye szerint, – mivel ezt európai és nemzeti szinten kellene végezni –, szükség van az európai nagyvárosi területek teljesítményeinek éves utókövetésére gazdasági, szociális és környezetvédelmi szempontból, az egyes területek helyzetére vonatkozó ismeretek gyarapodása és az érintett nagyvárosi szereplők mozgósításának megkönnyítése érdekében.

Az EGSZB véleménye szerint az Európai Bizottságnak politikai döntéssel meg kellene bíznia az Eurostatot, hogy évről évre megbízható és összehasonlítható adatokat gyűjtsön az Európai Unió nagyvárosi területeiről, valamint többletforrásokat kell az Eurostat rendelkezésére bocsátani, amelyek lehetővé teszik számára új feladatának ellátását.

- **Kapcsolattartó:** *Alberto Allende*
(Tel.: 00 32 2 546 96 79 – e-mail: alberto.allende@eesc.europa.eu)

• **Területfejlesztési menetrend**

- **Előadó:** Luis Miguel PARIZA CASTAÑOS (ES/Munkavállalók)

- **Hivatkozás:** CESE 601/2007. sz. feltáró vélemény

¹ HL C 302., 2004.12.7., 101. o.

– **Főbb pontok:**

2006. november 7-én a Szövetségi Közlekedési, Építési és Városfejlesztési Minisztérium a leendő német elnökség nevében **feltáró vélemény** kidolgozására kérte fel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságot a **területfejlesztési menetrend** tárgyában.

A **Területfejlesztési menetrend** olyan **stratégiai keret**, amely meghatározza az Európai Unió területfejlesztési prioritásait. A **területi kohézió** erősítésével – e kohézió úgy határozható meg, mint a kohéziós politika alkalmazkodása a földrajzi kihívások és lehetőségek specifikus szükségleteihez és jellemzőihez – hozzájárul a gazdasági növekedéshez és a fenntartható fejlődéshez a kiegyensúlyozott és fenntartható területfejlesztés elérése érdekében.

Egy közös európai megközelítés hozzáadott értéke a területfejlesztéssel kapcsolatos összes kérdésben döntő jelentőségű. Tekintettel az elmúlt évtizedekben felhalmozódott tapasztalatokra és az európai integrációval kapcsolatos területi dimenzió figyelembevételének szükségességére, az általános európai területi megközelítést érintő politikákat fokozatosan „közösségiesíteni” kellene.

Az EGSZB véleménye szerint a Tanácson belül a területfejlesztési menetrendről folyó vitákból konkrét politikai döntéseknek kell születniük. Ehhez az Európai Bizottság fokozottabb bevonása szükséges, hiszen az Európai Bizottság a legalkalmasabb annak biztosítására, hogy az Európai Unió területi kohéziójára vonatkozó különböző megközelítések következetesek és egymással összeegyeztethetőek legyenek.

Az uniós szintű területi kohézió céljának elérése érdekében az Európai Bizottságnak egy jól működő, külön egységet kell létrehoznia, amely elemzi, értékeli és ismerteti a területi kohézióra vonatkozó európai megközelítés hozzáadott értékét megerősítő politikai javaslatokat.

Ennek értelmében az EGSZB felkéri az Európai Bizottságot, hogy javasolja a Miniszterek Tanácsának a területfejlesztési menetrend integrációs folyamatának a jelenlegi jogalap alapján történő felgyorsítását.

- **Kapcsolattartó:** *Alberto Allende*
(Tel.: 00 32 2 546 96 79 – e-mail: alberto.allende@eesc.europa.eu)

7. KÖRNYEZET- ÉS ÁLLATVÉDELEM

- ***Talajvédelmi tematikus stratégia***

- **Előadó:** Staffan NILSSON (SE/Egyéb érdekcsoportok)

- **Hivatkozások:** COM(2006) 232 final – 2006/0086 COD – CESE 603/2007

– **Főbb pontok:**

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság üdvözli az EU-szintű talajvédelmi stratégiát és alapvetően támogatja egy keretirányelv kidolgozását.

Az EGSZB rámutat arra, hogy:

- a stratégiának azokra a területekre kell összpontosítania, ahol probléma a legsúlyosabb, és a megművelhető talajt a legnagyobb veszély fenyegeti: a megváltozott talajhasználat, környezetkárosító ipari területek és talajtömörödés esetén;
- az EU-stratégiának tiszteletben kell tartania a szubszidiaritás elvét;
- a talaj károsodásából eredő költségeket az arányosság elvének megfelelően a kár okozójának és nem feltétlenül a földterület használójának kell vállalnia; ha a keretirányelv célja az, hogy megteremtse a talajvédelem közös alapját, akkor a verseny torzulásának elkerülése érdekében a tagállami szerepvállalásoknak is hasonlóknak kell lenniük;
- a megfelelő mezőgazdasági és erdőgazdálkodási gyakorlat hozzájárul a talajminőség megőrzéséhez, illetve javításához.

Az EGSZB erősen bírálja az Európai Bizottságot, amiért az még nem nyújtotta be az új, módosított szennyvíziszap-irányelvre tett átdolgozott javaslatot. Az EGSZB felszólítja az Európai Bizottságot a fenti hiányosság haladéktalan pótlására, mivel ez a mezőgazdaságilag hasznosított talajok védelmének és a káros anyagok által kiváltott szennyezések visszaszorításának egyik legfontosabb eleme.

Az EGSZB hangsúlyozza, hogy a tagállami ágazati politika nem vezethet a tagállamok közötti verseny torzulásához.

Az EGSZB úgy véli, hogy a talajvédelmi stratégia végrehajtását megkönnyíthetné egy olyan független szakértői bizottság felállítása, amelynek tagjai a közszféra és a magángazdaság szakértői közül kerülnének ki.

- **Kapcsolattartó:** *Eleonora di Nicolantonio*
(Tel.: 00 32 2 546 94 54 – e-mail: eleonora.diNicolantonio@eesc.europa.eu)

• **Fenntartható halászat**

- **Előadó:** Gabriel SARRÓ IPARRAGUIRRE (ES/Egyéb tevékenységek)

- **Hivatkozások:** COM(2006) 360 final – CESE 605/2007

- **Kapcsolattartó:** *Arturo Iñiguez Yuste*
(Tel.: 00 32 2 546 87 68 – e-mail: arturo.iniguez@eesc.europa.eu)

- ***A macska- és kutyaprém forgalomba hozatalának tilalma***

- **Előadó:** Daniel RETUREAU (FR/Munkavállalók)
- **Hivatkozások:** COM(2006) 684 final – 2006/0236 COD – CESE 606/2007
- **Kapcsolattartó:** *Eleonora Di Nicolantonio*
(Tel.: 00 32 2 546 94 54 – e-mail: eleonora.dinicolantonio@eesc.europa.eu)

- ***A fémhigany kivitele és tárolása***

- **Előadó:** Frederic Adrian OSBORN (UK/Egyéb tevékenységek)
- **Hivatkozások:** COM(2006) 636 final – 2006/0206 COD – CESE 607/2007
- **Kapcsolattartó:** *Filipa Pimentel*
(Tel.: 00 32 546 84 44 – e-mail: filipa.pimentel@eesc.europa.eu)

8. ÉLELMISZERBIZTONSÁG

- ***Élelmiszer-adalékanyagok, élelmiszeripari enzimek és élelmiszer-
aromaanyagok – egységes engedélyezés***

- **Előadó:** Antonello PEZZINI (IT/Munkaadók)
 - **Hivatkozások:** COM(2006) 423, 425, 427, 428 final – 2006/0143/0144/0147/0145 COD – CESE 604/2007
 - **Kapcsolattartó:** *Eleonora Di Nicolantonio*
(Tel.: 00 32 2 546 94 54 – e-mail: eleonora.dinicolantonio@eesc.europa.eu)
-