



*Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny*

Bruksela, 4 maja 2007 r.

## **ZGROMADZENIE PLENARNE**

**Z DN. 25-26 KWIETNIA 2007 R.**

## **ZESTAWIENIE PRZYJĘTYCH OPINII**

**Pełna treść opinii EKES-u dostępna jest we wszystkich językach urzędowych  
na stronie internetowej Komitetu:**

[http://eesc.europa.eu/activities/press/summaries\\_plenaries/index\\_fr.asp](http://eesc.europa.eu/activities/press/summaries_plenaries/index_fr.asp)

W obradach Zgromadzenia Plenarnego wziął udział **Engelbert LÜTKE DALDRUP**, sekretarza stanu w federalnym Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast, który w imieniu niemieckiej prezydencji Rady zabrał głos w związku z przyjęciem opinii rozpoznawczych.

## 1. POLITYKA ZATRUDNIENIA

### • *Wytyczne dla polityki zatrudnienia*

- **Sprawozdawca:** Maureen O'NEILL (Inne Podmioty – UK)
- **Dokumenty:** COM(2006) 815 wersja ostateczna – 2006/0271 (CNS) – CESE 608/2007
- **Główne punkty:**

Zgodnie z art. 128 ust. 2 Traktatu WE należy potwierdzić ważność obecnych wytycznych dla polityk zatrudnienia decyzją Rady, po konsultacji z Parlamentem Europejskim, Komitetem Regionów i Europejskim Komitetem Ekonomiczno-Społecznym.

EKES:

- popiera propozycję utrzymania wytycznych w zakresie polityk zatrudnienia ustalonych na okres 2005-2007 również w roku 2007, uwzględniając dziedziny będące przedmiotem szczególnej uwagi oraz zalecenia,
  - zdecydowanie zaleca, aby powiadomić na czas możliwie szerokie grono zainteresowanych podmiotów o harmonogramie i procedurze, które mają zostać przyjęte, aby uzyskać możliwie duże korzyści z tego procesu, który powinien opierać się na dobrej woli i zapewniać możliwie duży udział zainteresowanych podmiotów oraz wystarczająco dużo czasu na reakcje z ich strony na szczeblu wspólnotowym i krajowym na etapie opracowywania,
  - zaleca, aby w nowych wytycznych dla zatrudnienia położyć silniejszy nacisk na integrację osób mających szczególne potrzeby, poprzez określenie konkretnych celów oraz większe uznanie potrzeb polityki społecznej, podkreśla znaczenie zaangażowania partnerów społecznych i społeczeństwa obywatelskiego w opracowywanie wytycznych przez Komisję już na najwcześniejszym etapie oraz konsultację z nimi po ukończeniu prac nad dokumentem,
  - wzywa do wyznaczenia bardziej ambitnych, wymiernych celów, które będą mogły służyć za wzorzec w nowych wytycznych na szczeblu UE i państw członkowskich, oraz do przyznania Komisji większych uprawnień wykonawczych,
  - zaleca, aby we wszystkich państwach członkowskich dostępne były odpowiednie systemy TIK, zapewniające lepsze gromadzenie danych oraz ułatwiające monitorowanie i ocenę zarówno przez państwa członkowskie, jak i przez Komisję,
  - wciąż zaleca, aby krajowe programy reform zawierały bardziej konkretne informacje o określonych celach, harmonogramie, kosztach i postanowieniach budżetowych.
- **Kontakt:** *Susanne Johansson i Anna Redstedt*  
(tel. 00 32 2 546 84 77 – e-mail: [susanne.johansson@eesc.europa.eu](mailto:susanne.johansson@eesc.europa.eu))  
(tel. 00 32 2 546 92 33 – e-mail: [anna.redstedt@eesc.europa.eu](mailto:anna.redstedt@eesc.europa.eu))

## 2. RYNEK USŁUG

- **Usługi pocztowe – urzeczywistnienie rynku wewnętrznego**
- **Sprawozdawca:** Raymond HENCKS (Pracownicy – LU)
- **Dokumenty:** COM(2006) 594 wersja ostateczna – 2006/0196 (COD) – CESE 614/2007
- **Główne punkty:**

Usługi pocztowe mają duże znaczenie społeczno-gospodarcze dla spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej oraz dla realizacji strategii lizbońskiej. Przyczyniają się bezpośrednio do tworzenia więzi społecznych i praw podstawowych każdej jednostki, do połączenia w sieć oraz solidarności wśród społeczności i regionów, do konkurencyjności europejskiej gospodarki i, wreszcie, do rozwoju zrównoważonego.

Głównym problemem organizacji ostatniego etapu otwarcia rynku usług pocztowych 1 stycznia 2009 r. jest określenie dalszych działań na rzecz zachowania sprawnego i konkurencyjnego sektora pocztowego, który nadal oferowałby powszechną usługę wysokiej jakości po umiarkowanych cenach osobom indywidualnym oraz przedsiębiorstwom w Europie w interesie konkurencyjności gospodarki, zaspokojenia potrzeb obywateli – bez względu na ich położenie geograficzne, finansowe bądź inne – zatrudnienia oraz rozwoju zrównoważonego.

Komitet uważa, że elementy zaproponowane przez Komisję w celu wsparcia projektu dyrektywy nie umożliwiają zagwarantowania niezbędnego bezpieczeństwa stałego finansowania usługi powszechnej we wszystkich państwach członkowskich, zwłaszcza zaś w tych, które są obciążone trudnymi warunkami wynikającymi z geografii fizycznej i antropogeografii, a zatem nie mogą one obecnie usprawiedliwić rezygnacji z finansowania poprzez zastrzeżony obszar, który okazał się skuteczny i słuszny w wielu państwach członkowskich.

Zważywszy na wszystkie wątpliwości i czynniki ryzyka związane z pełnym otwarciem rynku pocztowego, termin 1 stycznia 2009 r. nie wydaje się realistyczny, tym bardziej, że operatorzy pocztowi działający w państwach członkowskich, które przystąpiły do Unii dopiero w 2004 r., nie mieliby wystarczającej ilości czasu na dostosowanie się do nowej sytuacji.

Komitet zwraca się, po pierwsze, o przedłużenie obowiązywania obecnej dyrektywy, po drugie – o zaplanowanie ewentualnej pełnej liberalizacji sektora pocztowego od 1 stycznia 2012 r. pod warunkiem, że do tego czasu znalezione zostaną w ścisłej współpracy ze wszystkimi zainteresowanymi stronami wiarygodne propozycje finansowania wnoszące wartość dodaną w stosunku do zastrzeżonego obszaru, po trzecie zaś zwraca się o objęcie usługą powszechną specyficznych przesyłek pocztowych wysyłanych do osób niewidomych i niedowidzących oraz ich organizacji.

- **Kontakt:** Agota Bazsik  
(tel. 00 32 2 546 86 58 – e-mail: [agota.bazsik@eesc.europa.eu](mailto:agota.bazsik@eesc.europa.eu))

### **3. KONKURENCJA**

- ***Sprawozdanie dotyczące polityki konkurencji za rok 2005***

- **Sprawozdawca:** István GARAI (Inne Podmioty – HU)
- **Dokumenty:** SEC(2006) 761 wersja ostateczna – CESE 602/2007
- **Główne punkty:**

Polityka konkurencji i prawo konkurencji stanowią narzędzie pozwalające rządowi (w tym kontekście Komisja traktowana jest jako swoisty rząd UE) ustalać sprawiedliwe praktyki rynkowe i zapewniać ich stosowanie za pomocą przepisów materialnych i zasad proceduralnych prawa administracyjnego.

Zakłócenia konkurencji uderzają w pracowników i konsumentów, a także w przedsiębiorstwa i w całą gospodarkę.

EKES uważa, że konkurencja powinna być rozumiana znacznie szerzej, jako że nawet korzyści długofalowe, zwłaszcza w przypadku konsumentów, pracowników oraz małych i średnich przedsiębiorstw, mogą się znacznie różnić od korzyści bezpośrednich sytuacji „doskonałej” konkurencji. Ze sprawozdania za rok 2005 jasno wynika, że DG ds. Konkurencji ma świadomość wszystkich istotnych aspektów konkurencji gospodarczej w UE i poza nią oraz zadań do wykonania w celu zapewnienia pewności prawnej w tej dziedzinie, tym bardziej że krajowe organy i sądy zajmujące się ochroną konkurencji także mogą stosować zasadnicze orzecznictwo UE.

- **Kontakt:** Magdaléna Belarova-Carabin  
(tel. 00 32 2 546 83 03 – e-mail: [magdalena.belarova-carabin@eesc.europa.eu](mailto:magdalenabelarova-carabin@eesc.europa.eu))

### **4. POLITYKA PRZEMYSŁOWA**

- ***Rozwój łańcucha wartości i dostaw***

- **Sprawozdawca:** Joost VAN IERSEL (Pracodawcy – NL)
- **Współsprawozdawca:** Enrico GIBELLIERI (Pracodawcy – IT)
- **Dokumenty:** opinia z inicjatywy własnej – CESE 599/2007
- **Główne punkty:**

EKES wymaga ukierunkowanej uwagi decydentów – wraz z interaktywnym krajowym i unijnym podejściem – dla rozwoju łańcuchów wartości i dostaw, lub raczej dla koncepcji przemysłu sieciowego i interakcji przedsiębiorstw.

Istnieją znaczące różnice między sposobem, w jaki obecna sytuacja wpływa na przedsiębiorstwa, w zależności od ich wielkości, ich położenia w łańcuchach/sieciach dostaw oraz branży, w której działają. Stosunkowo mali i średni dostawcy, działający na początkowych lub środkowych etapach, często napotykać przeszkody w owym procesie tworzenia sieci. W omawianym dokumencie będą oni zwani dalej „IIC” (initial and intermediate companies – termin ukuty specjalnie do celów tej opinii), przedsiębiorstw tych nie definiuje się na podstawie wymiernych danych (wielkość obrotu, zatrudnienie itd.), lecz raczej na podstawie ich położenia w łańcuchach wartości i dostaw.

Najbardziej twórcze i zaawansowane technologicznie firmy mają zasadnicze znaczenie w gospodarce sieciowej. Rozmiar tego zjawiska jest tak znaczący, że ma ono nie tylko istotne znaczenie na szczeblu mikroekonomicznym, lecz również w kategoriach makroekonomicznych. EKES uważa za konieczne poprawienie otoczenia, w którym funkcjonują przedsiębiorstwa IIC. W omawianej opinii określono główne wyzwania i przedstawiono liczne propozycje działań, takie jak:

- zmiana podejścia wobec IIC,
- poprawa współpracy i wzajemnego zaufania wśród tych przedsiębiorstw,
- ułatwienie dostępu do finansowania,
- zredukowanie efektu uwięzienia w łańcuchu dostaw oraz efektu wykluczenia z niego,
- egzekwowanie praw własności intelektualnej,
- zwalczanie zakłóceń konkurencji poprzez konsekwentne, skuteczniejsze i terminowe wykorzystywanie instrumentów ochrony handlu UE w celu unikania nieuczciwego importu,
- krzewienie umiejętności i przedsiębiorczości,
- przyciąganie do IIC wykwalifikowanych młodych ludzi, zwłaszcza w dziedzinach inżynierskich,
- realizacja nowoczesnej polityki przemysłowej UE, włącznie z jej podejściem sektorowym,
- optymalne wykorzystanie siódmego programu ramowego,
- uchwalanie ukierunkowanych przepisów prawnych oraz zmniejszenie biurokracji.

Należy uczynić dużo więcej, by zwiększyć świadomość roli, jaką IIC odgrywają w przemianach przemysłowych oraz procesach globalizacji. W celu wdrożenia powyższych propozycji musi zostać spełniony szereg warunków przez same przedsiębiorstwa, decydentów politycznych, a jeszcze więcej przez obie te grupy. W każdym razie jakiegokolwiek wdrożenia muszą być przeprowadzone w ścisłej współpracy ze wszystkimi odpowiednimi zainteresowanymi stronami, w tym z komitetami dialogu sektorowego.

- **Kontakt:** *José Miguel Cólera Rodríguez*  
(tel. 00 32 2 546 9629 – e-mail: [josemiguel.colerarodriguez@eesc.europa.eu](mailto:josemiguel.colerarodriguez@eesc.europa.eu))

## 5. TRANSPORT I INFRASTRUKTURA

### • *Transport na obszarach miejskich i metropolitalnych*

- **Sprawozdawca:** Lutz RIBBE (Inne Podmioty – DE)
- **Dokumenty:** opinia rozpoznawcza – CESE 615/2007
- **Główne punkty:**

EKES z wielkim niepokojem obserwuje znaczne zmniejszenie się udziału publicznego transportu pasażerskiego w szybko rosnącym ogólnym wolumenie transportu w miastach, która to zmiana dotyczy nie tylko UE-15, lecz przebiega także w ogromnym tempie w szczególności w nowych państwach członkowskich.

Wzrastające obciążenie miast wskutek natężenia ruchu, zwłaszcza zaś ruchu samochodowego, jest przyczyną wielu nierozwiązanych problemów, stąd też potrzeba zgodnych działań ze strony Komisji, państw członkowskich i samorządów w celu odwrócenia tej tendencji.

EKES uważa, że poprawa jakości życia i ochrony środowiska w miastach oraz realizacja celów w zakresie zapobiegania zmianom klimatu i efektywności energetycznej są potrzebne w dwójnasób. Jego zdaniem priorytetowym założeniem wszelkiej polityki urbanistycznej i transportowej powinno być przede wszystkim niedopuszczanie do „powstawania” ruchu, zaś w dalszej kolejności zaspokajanie potrzeby przemieszczania się za pomocą możliwie przyjaznych dla środowiska środków transportu, czyli publicznego transportu pasażerskiego, roweru lub pieszo.

Należy dążyć do tego, by w miastach nadal chciało się żyć; nie można ich podporządkować samochodom. Trzeba skończyć z jednoczesnym wspieraniem wszystkich form transportu, ponieważ brak na to zarówno funduszy, jak i powierzchni.

W planowaniu urbanistycznym i przestrzennym, leżącym w gestii władz lokalnych, należy w przyszłości zapobiegać dalszej bezładnej zabudowie i funkcjonalnemu podziałowi terenów miejskich, tak aby unikać, na ile to możliwe, powstawania ruchu.

EKES dostrzega zatem ważne pole do działania dla Komisji, Parlamentu, rządów krajowych i władz lokalnych w rozbudowie oferty transportu publicznego z uwagi na ochronę środowiska naturalnego i profilaktykę zdrowotną, a także w celu zapewnienia podstawowej oferty w zakresie mobilności i zabezpieczenia bytu wszystkich grup społecznych, a w szczególności osób niepełnosprawnych.

EKES zaleca Komisji, Radzie, a w szczególności Komitetowi Regionów, aby opracowano badania określające, jakie czynniki przyczyniły się do sukcesu w poszczególnych miastach, w których rozwój w zakresie przyjaznego dla środowiska transportu miejskiego był pozytywny, lub z jakiego powodu w wielu innych miastach zmiany nadal postępują w złym kierunku.

- **Kontakt:** *Sven Dammann*  
(tel.: 00 32 2 546 93 66 – e-mail: [sven.dammann@eesc.europa.eu](mailto:sven.dammann@eesc.europa.eu))

- ***Rower jako środek transportu transgranicznego***

- **Sprawozdawca:** Jan SIMONS (Pracodawcy – NL)
- **Dokumenty:** opinia rozpoznawcza – CESE 616/2007
- **Kontakt:** *Sven Dammann*  
(tel. 00 32 2 546 93 66 – e-mail: [svendammann@eesc.europa.eu](mailto:svendammann@eesc.europa.eu))

- ***Zielona księga – przyszła unijna polityka morska***

- **Sprawozdawca:** Anna BREDIMA-SAVOPOULOU (Pracodawcy – EL)
- **Współsprawozdawcy:** Eduardo Manuel CHAGAS (Pracodawcy – PT)  
Staffan NILSSON (Inne Podmioty – SE)
- **Dokumenty:** COM(2006) 275 wersja ostateczna – CESE 609/2007
- **Główne punkty:**

W swoich celach strategicznych na lata 2005-2009 Komisja Europejska zaznaczyła „szczególną potrzebę określenia wszechstronnej polityki morskiej ukierunkowanej na rozwijanie prosperującej gospodarki morskiej w sposób zapewniający zrównoważoną ochronę środowiska”. W oparciu o komunikat z dnia 2 marca 2005 r., Komisja zdecydowała, że zielona księga dotycząca przyszłej polityki morskiej powinna stanowić pierwszy krok w kierunku ustanowienia wszechstronnej polityki morskiej UE.

Komitet popiera większość propozycji w niej zawartych (dotyczących rybołówstwa, portów, przemysłu stoczniowego, transportu morskiego, regionów przybrzeżnych, energetyki morskiej, B+R, środowiska, turystyki, błękitnej biotechnologii), zgłaszając pewne szczegółowe uwagi. Z zadowoleniem przyjmuje zawarte w zielonej księdze spostrzeżenie, iż transport morski jest działalnością międzynarodową wymagającą globalnych zasad. Konieczne są pozytywne działania UE, aby odwrócić negatywny publiczny wizerunek transportu morskiego i brak uznania dla znaczenia statków i marynarzy dla społeczeństwa.

Klasyfikacja morska powinna stanowić centralny punkt przyszłej unijnej polityki morskiej. Komitet jest zdania, że UE powinna zlecić opracowanie badania, w celu ich zdefiniowania i porównania z klastrami morskimi istniejącymi w innych rejonach świata. U podstaw zintegrowanej polityki morskiej musi leżeć wzrost inwestycji w edukację i szkolenia morskie jako bazy dla usług bezpiecznych, wydajnych i wysokiej jakości. Komitet odnotowuje wyłączenie rybaków i marynarzy z europejskiego prawodawstwa społecznego dotyczącego szeregu zagadnień (np. dyrektywa w sprawie zwolnień grupowych, dyrektywa w sprawie ochrony praw pracowniczych w przypadku przejęcia przedsiębiorstw, dyrektywa dotycząca informowania i przeprowadzania konsultacji z pracownikami, dyrektywa dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług). Komitet zachęca zatem Komisję, by ponownie oceniła to wyłączenie w ścisłej współpracy z partnerami społecznymi.

Komitet zauważa, że branża transportu morskiego wykorzystuje jako paliwo ropę najniższej jakości, ponieważ rafinerie nie zapewniają bunkrów morskich wyższej jakości. Zachęca zatem Komisję do zajęcia się kwestią jakości bunkrów morskich, aby dokonać przełomu w zakresie emisji zanieczyszczeń powietrza przez statki.

Komitet zdecydowanie opowiada się za utworzeniem „wysokiej jakości krajów nadmorskich”, które są brakującym ogniwem w łańcuchu jakości. UE powinna poruszyć tę kwestię w IMO w celu opracowania odpowiednich, wymiernych kryteriów dotyczących wyników kraju nadmorskiego.

- **Kontakt:** *Maria José Lopez Grancha*  
(tel. 00 32 2 546 87 13 – e-mail: [mariajose.lopezgrancha@eesc.europa.eu](mailto:mariajose.lopezgrancha@eesc.europa.eu))

- ***Wspólna polityka portowa w Unii Europejskiej***

- **Sprawozdawca:** Jan SIMONS (Pracodawcy – NL)
- **Dokumenty:** opinia z inicjatywy własnej – CESE 610/2007
- **Główne punkty:**

Po dwukrotnym już odrzuceniu przez Parlament Europejski proponowanych przez Komisję przepisów portowych, potrzeba pewnych regulacji na poziomie wspólnotowym pozostaje niezmienna. Europa powinna jednak określić pewien kierunek działań w celu zapewnienia bardziej spójnego rozwoju infrastruktury portowej. Konkurencja między portami, ramy finansowe ich funkcjonowania, przepustowość portów, konieczność szybkich procedur pozwalających na rozwój, regulacje środowiskowe oraz ustalenie warunków sprawiedliwej konkurencji są powracającymi tematami w dyskusjach prowadzonych z organizacjami portowymi. Ponadto w sektorze transportowym porty są jedynym rodzajem infrastruktury nie objętym szczególnym prawodawstwem europejskim.

UE może przyczynić się do zwiększenia niezawodności i standardów bezpieczeństwa w portach europejskich zapewniając właściwe wsparcie (finansowe) dla programów szkoleniowych i kształceniowych oraz wdrażając obowiązujące przepisy bezpieczeństwa. UE może również zachęcać młodych ludzi do podejmowania pracy zawodowej w portach, podobnie do działań przez nią prowadzonych, by przyciągnąć młodzież do pracy na morzu. Zaawansowane szkolenia morskie umożliwiają wykształcenie na przyszłość wystarczającej liczby wykwalifikowanych pilotów portowych, kapitanów portów oraz innych grup zawodowych pracujących w portach.

W kontekście europejskiej polityki portów morskich istotne znaczenie ma przeprowadzenie zasadniczej debaty na temat zrównoważonego rozwoju portów. Na portach spoczywa odpowiedzialność za osiągnięcie wysokich standardów ekologicznych i należy je zachęcać do prowadzenia dalszych inwestycji w tej dziedzinie. Jednak stało się obecnie całkiem oczywiste, że problemy te są w dużym stopniu rezultatem niejednoznaczności przepisów dotyczących ochrony



środowiska. Konieczne będą dalsze badania nad tym, czy programy planowania przestrzennego mogą przyczynić się do większej pewności prawnej i stworzyć więcej możliwości rozwoju portów.

Europejska polityka dotycząca portów morskich niekoniecznie pociąga za sobą opracowanie nowych przepisów. Zwłaszcza „miękkie prawo” może okazać się z jednej strony cenną alternatywą dla prawodawstwa, a z drugiej – indywidualnym podejściem do każdego przypadku. W Europejskiej polityce portów morskich na ogół należałoby powstrzymać się od niepotrzebnego interwencjonizmu, a raczej skupić się na: a) stosowaniu zasad traktatu tam, gdzie jest to konieczne, b) zapewnieniu, by porty właściwie wywiązywały się ze swej roli w społeczeństwie, c) zachęcaniu do postępowania ukierunkowanego na rynek oraz d) upowszechnianiu w społeczeństwie pozytywnego obrazu tej branży. Istniejące przepisy UE, które hamują zdrowy i trwały rozwój portów morskich powinny zostać zrewidowane, tam gdzie jest to właściwe.

– **Kontakt:** *Maria José Lopez Grancha*

(tel. 00 32 2 546 87 13 – e-mail: [mariajose.lopezgrancha@eesc.europa.eu](mailto:mariajose.lopezgrancha@eesc.europa.eu))

• **Logistyka transportu towarowego – zrównoważona mobilność**

– **Sprawozdawca:** Rafael BARBADILLO LÓPEZ (Pracodawcy – ES)

– **Dokumenty:** COM(2006) 336 wersja ostateczna – CESE 611/2007

– **Główne punkty:**

Transport stanowi integralny element logistycznego łańcucha dostaw. Podejście Komisji koncentruje się na logistyce w transporcie towarowym i obejmuje wszystkie formy transportu. Wydajny sektor transportu jest niezbywalnym warunkiem utrzymania i wzmocnienia konkurencyjności Unii Europejskiej. Nowoczesne zarządzanie złożonymi przepływami transportowymi jest konieczne do uzyskania wysokiego poziomu skuteczności i współpracy pomiędzy różnymi rodzajami transportu.

Logistyka pełni zasadniczą rolę w zapewnieniu zrównoważonej mobilności. Pracownicy i kadry kierownicze zatrudnieni w logistyce transportu muszą cechować się kompetencjami i dobrym przygotowaniem oraz wykształceniem w swoim zawodzie, muszą też przestrzegać standardów bezpieczeństwa i higieny. Dlatego też należy nakreślić ramy kształcenia w dziedzinie logistyki zarówno w zakresie podstawowym, jak i wyższym, z aktywnym udziałem partnerów społecznych.

Jako że transport zużywa dużą ilość paliw kopalnych, priorytetem powinno być zmniejszenie zarówno jego zależności w tej dziedzinie, jak i emisji dwutlenku węgla. W tym celu konieczne jest opracowanie konkretnego programu B+R+I na rzecz transportu, popartego stosownym finansowaniem, który byłby w stanie polepszyć wykorzystanie alternatywnych źródeł energii. Potrzebne jest także wdrożenie odpowiednich zachęt, szczególnie w sferze podatkowej, sprzyjających wprowadzaniu i wykorzystaniu nowych technologii przyjaznych środowisku naturalnemu.

Nowe technologie, zwłaszcza system nawigacji satelitarnej Galileo, powinien być interoperacyjny w całej UE i dostępny dla MŚP. Badania, rozwój i innowacje muszą stanowić priorytet siódmego programu ramowego, ponieważ innowacje technologiczne mogą temu sektorowi otworzyć nowe drogi rozwoju.

Stworzenie wskaźników jakości i punktów zintegrowanej obsługi administracyjnej stanowi element przyczyniający się do rozwoju logistyki transportowej w UE, jako że z jednej strony, pomiary jakości na poziomie europejskim pozwolą na pewnego rodzaju ujednoczenie oceny wydajności logistyki, a z drugiej strony, dopełnienie obowiązków administracyjnych w sposób skoordynowany i ujednoczony przyspieszy formalności celne.

Udział podmiotów z różnych rodzajów transportu w opracowaniu przyszłego planu działań przez Komisję stanowi niezbędny warunek osiągnięcia zakładanych celów.

- **Kontakt:** *Maria José Lopez Grancha*  
(tel. 00 32 2 546 87 13 – e-mail: [mariajose.lopezgrancha@eesc.europa.eu](mailto:mariajose.lopezgrancha@eesc.europa.eu))

- ***Żegluga bliskiego zasięgu – przegląd śródkresowy***

- **Sprawozdawca:** Eduardo Manuel CHAGAS (Pracodawcy – PT)
- **Dokumenty:** COM(2006) 380 wersja ostateczna – CESE 612/2007
- **Główne punkty:**

EKES wielokrotnie już wyrażał poparcie dla środków mających na celu rozwój żeglugi morskiej bliskiego zasięgu (ŻMBZ) ze względu na jej potencjał wzrostu i tworzenia miejsc pracy oraz na to, że jest alternatywą wobec innych, mniej przyjaznych dla środowiska rodzajów transportu i przyczynia się do zmniejszenia natężenia ruchu drogowego, liczby wypadków oraz poziomu hałasu i zanieczyszczenia powietrza.

W swojej opinii w sprawie programu przedstawionego w 2003 r. EKES podkreślał konieczność uwzględnienia roli punktów kontaktowych jako platformy łączności ze środowiskiem branżowym, służącej ułatwianiu włączania żeglugi bliskiego zasięgu do intermodalnego systemu logistycznego. Komitet nawołuje do zwiększenia wysiłków w zakresie rozwijania sieci punktów kontaktowych ze strony państw członkowskich i partnerów społecznych.

Komisja i państwa członkowskie powinny jak najszybciej wziąć na siebie odpowiedzialność za stworzenie warunków sprzyjających rozwojowi różnych rodzajów transportu, nie tylko poprzez tworzenie infrastruktury służącej intermodalności, ale także poprzez wypełnienie luki wynikającej z faktu, że podmioty z branży nie potrafią prowadzić prawdziwej współpracy na zasadzie uzupełniania się, która byłaby korzystna nie tylko dla równowagi gospodarczej, ale także społecznej i ekologicznej.

Co się tyczy działań proponowanych w programie promocji żeglugi morskiej bliskiego zasięgu z 2003 r., EKES odnotowuje poczynione postępy i nawołuje do szybkiego wykonania reszty zaplanowanych działań, a szczególnie do usunięcia wszystkich wykazanych przeszkód. Dalszy rozwój punktów kontaktowych i rozszerzenie ich działalności w taki sposób, by objęła także promocję multimodalnego transportu lądowego i powiązanej z nim logistyki, może przyczynić się do osiągnięcia pożądaných rezultatów.

EKES jest zdania, że omawiany komunikat powinien zawierać wzmiankę o stworzeniu „wspólnej przestrzeni morskiej UE”, gdyż posunięcie takie w decydujący sposób przyczyniłoby się do tego, by żegluga morska bliskiego zasięgu objęła wiodącą pozycję w wewnątrzunijnym transporcie towarowym. Logicznym rozwiązaniem byłoby bowiem, by transport morski pomiędzy portami wspólnotowymi zaczął być traktowany jako transport wewnętrzny, a nie międzynarodowy, co pociągnęłoby za sobą oczywiste korzyści pod względem uproszczenia procedur celnych.

- **Kontakt:** *Sven Dammann*  
(tel. 00 32 2 546 93 66 – e-mail: [sven.dammann@eesc.europa.eu](mailto:sven.dammann@eesc.europa.eu))

- **Bezpieczeństwo infrastruktury drogowej**

- **Sprawozdawca:** Jan SIMONS (Pracodawcy – NL)
- **Dokumenty:** COM(2006) 569 wersja ostateczna – 2006/0182 (COD) – CESE 613/2007
- **Główne punkty:**

Komitet z zadowoleniem przyjmuje inicjatywę Komisji służącą ukształtowaniu trzeciego filaru polityki bezpieczeństwa drogowego, a mianowicie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej. Równolegle do rozwiązań skierowanych do kierowców pojazdów i rozwiązań dotyczących pojazdów proponowana dyrektywa ma na celu włączenie kwestii bezpieczeństwa do wszystkich etapów planowania, projektowania i eksploatacji infrastruktury drogowej w ramach sieci transeuropejskiej (TEN-T). W polityce bezpieczeństwa drogowego wszystkie aspekty są równie ważne.

Chociaż Komitet jest świadomy tego, że wpływ rozwiązań dotyczących infrastruktury drogowej będzie ogólnie – tam, gdzie infrastruktura jest już dobrze rozwinięta – mniejszy niż wpływ rozwiązań dotyczących kierowców i pojazdów, to jest on przekonany, że także tu należy zastosować wszelkie środki, by poprawić bezpieczeństwo drogowe i zmniejszyć liczbę ofiar wypadków.

Zdaniem Komitetu, proponowane środki dotyczące trzeciego filaru polityki bezpieczeństwa drogowego nie powinny ograniczać się do sieci TEN-T, ale zostać rozszerzone na wszystkie drogi pozamiejskie w państwach członkowskich, na których dochodzi do wielu wypadków. Ponieważ z pewnością celem jest możliwie największe obniżenie liczby ofiar wypadków drogowych i stwierdza się, że największe „zyski” (obniżenie liczby ofiar o 1300, zamiast o 600 osób) można uzyskać przy infrastrukturze innej niż sieci TEN-T, można by oczekiwać od Komisji zwrócenia znacznie większej uwagi na ten aspekt. Komitet sądzi, że art. 71 ust. 1 lit. c TWE stanowi ku temu dobrą podstawę.

Komitet wzywa w związku z tym państwa członkowskie do zaaprobowania rozszerzenia zakresu stosowania dyrektywy na wszystkie drogi pozamiejskie.

Biorąc pod uwagę cel Komisji, jakim jest zmniejszenie o połowę liczby ofiar wypadków drogowych w Unii Europejskiej do roku 2010 w porównaniu z rokiem 2000, Komitet sądzi, że konieczne jest, by Komisja sięgnęła po bardziej wiążący instrument prawny niż dyrektywa, którego przepisy powinny obowiązywać wszystkie zainteresowane strony, zarówno władze, jak i podmioty prywatne.

- **Kontakt:** *Sven Dammann*  
(tel. 00 32 2 546 93 66 – e-mail: [sven.dammann@eesc.europa.eu](mailto:sven.dammann@eesc.europa.eu))

## **6. ZARZĄDZANIE TERENAMI**

- ***Europejskie obszary metropolitalne***
  - **Sprawozdawca:** Joost VAN IERSEL (Pracodawcy – NL)
  - **Dokumenty:** opinia rozpoznawcza – CESE 600/2007
  - **Główne punkty:**

Niniejsza opinia jest kontynuacją opinii ECO/120 „Obszary metropolitalne: konsekwencje społeczno-gospodarcze dla przyszłości Europy<sup>1</sup>. Obie stanowią spójną całość.

W ciągu ostatnich 50 lat tereny europejskie przekształciły się, a globalizacja przyspiesza jeszcze te zmiany, co pociąga za sobą poważne skutki dla tych środków ciężkości, którymi są przecież dla Europy jej obszary metropolitalne. Dysponują one najlepszymi podstawami do podjęcia tych wyzwań i jak najpełniejszego wykorzystania szans, które zmiany te stwarzają.

EKES wzywa, by Komisja przygotowała białą księgę w sprawie obszarów metropolitalnych jako uzupełnienie agendy terytorialnej, co stałoby się bodźcem do podjęcia debaty europejskiej opartej na obiektywnej analizie.

EKES jest zdania, że lepiej usystematyzowany dialog na temat europejskich obszarów metropolitalnych i pomiędzy nimi powinien służyć stymulowaniu owych regionów do tego, by same skutecznie wdrożyły strategię z Lizbony i Göteborga, co mogłoby zostać ukazane także w krajowych programach reform.

---

<sup>1</sup> Dz.U. C 302 z 7.12.04, str. 101

EKES ponownie stwierdza brak danych społeczno-gospodarczych oraz dotyczących środowiska naturalnego na temat obszarów metropolitalnych porównywalnych w skali Europy. EKES uważa, że coroczny przegląd osiągnięć europejskich regionów metropolitalnych, ich aspektów gospodarczych, społecznych i ekologicznych, jak ma to miejsce na poziomie europejskim i krajowym, jest konieczny dla lepszej znajomości sytuacji każdego z nich i dla ułatwienia mobilizacji zainteresowanych podmiotów z tych obszarów.

EKES uważa za konieczne, by Komisja podjęła decyzję polityczną zobowiązującą Eurostat do przygotowywania co roku wiarygodnych i porównywalnych danych dotyczących wszystkich obszarów metropolitalnych Unii Europejskiej, oraz by przyznano mu dodatkowe środki na wywiązanie się z tego nowego zadania.

- **Kontakt:** *Alberto Allende*  
(tel. 00 32 2 546 96 79 – e-mail: [alberto.allende@eesc.europa.eu](mailto:alberto.allende@eesc.europa.eu))

- **Strategia terytorialna**

- **Sprawozdawca:** Luis Miguel PARIZA CASTAÑOS (Pracownicy – ES)

- **Dokumenty:** opinia rozpoznawcza – CESE 601/2007

- **Główne punkty:**

7 listopada 2006 r. niemieckie Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Mieszkalnictwa zwróciło się, w imieniu przyszłej prezydencji niemieckiej, do Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego o opracowanie **opinii rozpoznawczej w sprawie agendy terytorialnej**.

**Agenda terytorialna** stanowi strategiczne ramy określające priorytety rozwoju terytorialnego Unii Europejskiej. Przyczynia się do wzrostu gospodarczego i do zrównoważonego rozwoju poprzez wzmacnianie spójności terytorialnej, co można zdefiniować jako zdolność polityki spójności do przystosowania się do potrzeb i specyficznych cech związanych z wyzwaniem i możliwościami geograficznymi, tak aby zapewnić równomierny i trwały rozwój przestrzenny.

We wszystkich sprawach związanych z gospodarką przestrzenną niezbędne jest uwzględnienie wartości dodanej europejskiego podejścia wspólnotowego. Doświadczenia zgromadzone w ostatnich dziesięcioleciach i konieczność wzięcia pod uwagę wymiaru terytorialnego w integracji europejskiej powinny prowadzić do stopniowego uwspólnienia działań prowadzonych w ramach ogólnego podejścia do tego zagadnienia.

EKES jest zdania, że debaty w Radzie dotyczące agendy terytorialnej powinny kończyć się podjęciem konkretniejszych decyzji politycznych. W tym celu niezbędne jest większe zaangażowanie Komisji, ponieważ jest ona w najlepszej sytuacji, aby zapewnić spójność działań i zagwarantować zgodność różnych sposobów podejścia do spójności terytorialnej w Unii Europejskiej.

Ze względu na unijny cel spójności terytorialnej Komisja powinna powołać specjalne, solidne służby, których zadaniem byłaby analiza, diagnoza i formułowanie propozycji politycznych potwierdzających wartość dodaną europejskiego podejścia do kwestii spójności terytorialnej.

EKES zwraca się więc do Komisji Europejskiej, by zaproponowała Radzie Ministrów podjęcie dalszych działań w zakresie agendy terytorialnej w oparciu o obecną podstawę prawną.

- **Kontakt:** *Alberto Allende*  
(tel. 00 32 2 546 96 79 – e-mail: [alberto.allende@eesc.europa.eu](mailto:alberto.allende@eesc.europa.eu))

## **7. OCHRONA ŚRODOWISKA I ZWIERZĄT**

- **Strategia tematyczna w dziedzinie ochrony gleby**
- **Sprawozdawca:** Staffan NILSSON (Inne Podmioty – SE)
- **Dokumenty:** COM(2006) 232 wersja ostateczna – 2006/0086 (COD) – CESE 603/2007
- **Główne punkty:**

Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny z zadowoleniem przyjmuje strategię ochrony gleby na szczeblu UE oraz zasadniczo opowiada się za przyjęciem dyrektywy ramowej.

EKES zwraca uwagę, że:

- Strategia UE koncentrować się musi na tych obszarach, gdzie zagrożenie dla gruntów rolnych jest największe: zmiana sposobu użytkowania gleby, zagłębienia przemysłowe zanieczyszczające środowisko czy zagęszczenie gleby.
- Strategia UE musi przy tym uwzględniać zasadę pomocniczości; za koszty degradacji gleby odpowiadać musi sprawca, przy zachowaniu zasady proporcjonalności, a nie przede wszystkim jej użytkownik. Jeżeli dyrektywa ramowa ma zapewnić wspólne podstawy dla ochrony gleby, państwa członkowskie wykazywać muszą porównywalny poziom zaangażowania, tak aby nie doszło do zakłóceń konkurencji; gospodarka rolna i leśna, kierująca się dobrymi praktykami w zakresie uprawy, dopomaga w utrzymywaniu i poprawianiu jakości gleby.

EKES zdecydowanie negatywnie ocenia fakt, iż Komisja Europejska nie przedłożyła jeszcze zrewidowanego wniosku dotyczącego zmiany dyrektywy w sprawie osadów ściekowych. Wzywa on Komisję do możliwie najszybszego nadrobienia zaległości, jako że takowa zmiana należy do najważniejszych elementów z punktu widzenia ochrony gruntów rolnych i ograniczania zanieczyszczenia gleby szkodliwymi substancjami.

EKES zwraca uwagę, że opracowywanie polityk sektorowych nie może prowadzić do zakłóceń konkurencji pomiędzy państwami członkowskimi.

Zdaniem Komitetu, utworzenie niezależnego komitetu ekspertów z udziałem przedstawicieli organów publicznych i sektora prywatnego mogłoby ułatwić realizację strategii ochrony gleby.

- **Kontakt:** Eleonora di Nicolantonio  
(tel. 00 32 2 546 94 54 – e-mail: [eleonora.dinicolantonio@eesc.europa.eu](mailto:eleonora.dinicolantonio@eesc.europa.eu))
  
- **Zrównoważone rybactwo**
- **Sprawozdawca:** Gabriel SARRÓ IPARRAGUIRRE (Inne Podmioty – ES)
  
- **Dokumenty:** COM(2006) 360 wersja ostateczna – CESE 605/2007
  
- **Kontakt:** Arturo Iñiguez Yuste  
(tel. 00 32 2 546 87 68 – e-mail: [arturo.iniguez@eesc.europa.eu](mailto:arturo.iniguez@eesc.europa.eu))
  
- **Zakaz handlu futrem kotów i psów**
- **Sprawozdawca:** Daniel RETUREAU (Pracownicy – FR)
  
- **Dokumenty:** COM(2006) 684 wersja ostateczna – 2006/0236 (COD) – CESE 606/2007
  
- **Kontakt:** Eleonora di Nicolantonio  
(tel. 00 32 2 546 94 54 – e-mail: [eleonora.dinicolantonio@eesc.europa.eu](mailto:eleonora.dinicolantonio@eesc.europa.eu))
  
- **Składowanie i wywóz rtęci metalicznej**
- **Sprawozdawca:** Derek OSBORN (Inne Podmioty – UK)
  
- **Dokumenty:** COM(2006) 636 wersja ostateczna – 2006/0206 (COD) – CESE 607/2007
  
- **Kontakt:** Filipa Pimentel  
(tel. 00 32 546 84 44 – e-mail: [filipa.pimentel@eesc.europa.eu](mailto:filipa.pimentel@eesc.europa.eu))

## **8. BEZPIECZEŃSTWO ŻYWNOŚCI**

- **Dodatki do żywności, enzymy spożywcze i środki aromatyzujące**
- **Sprawozdawca:** Antonello PEZZINI (Pracodawcy – IT)
  
- **Dokumenty:** COM(2006) 423, 425, 427, 428 wersja ostateczna – 2006/0143/0144/0147/0145 (COD) – CESE 604/2007
  
- **Kontakt:** Eleonora di Nicolantonio  
(tel. 00 32 2 546 94 54 – e-mail: [eleonora.dinicolantonio@eesc.europa.eu](mailto:eleonora.dinicolantonio@eesc.europa.eu))