



Europeiska ekonomiska och sociala kommittén

Bryssel den 4 maj 2007

PLENARFÖRSAMLINGEN

DEN 25–26 APRIL 2007

SAMMANFATTNING AV ANTAGNA YTTRANDEN

EESK:s yttranden finns tillgängliga på de officiella språken på kommitténs webbplats på följande adress:

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

Plenarsessionen gästades av **Engelbert Lütke Daldrup** statssekreterare vid ministeriet för transporter, byggnation och stadsutveckling, som talade på det tyska rådsordförandeskapets vägnar inom ramen för antagandet av förberedande yttranden.

1. SYSSELSÄTTNINGSPOLITIK

• **Riktlinjer för sysselsättningspolitiken**

– **Föredragande:** Maureen O'Neill (Övriga intressegrupper – UK)

– **Referens:** KOM(2006) 815 slutlig – 2006/0271 CNS – CESE 608/2007

– **Huvudpunkter:**

Enligt artikel 128.2 i EU-fördraget måste de aktuella sysselsättningsriktlinjernas giltighet för 2007 bekräftas genom ett beslut fattat i rådet efter samråd med Europaparlamentet, Regionkommittén och EESK.

EESK:s ståndpunkt:

- EESK stöder förslaget att giltigheten för sysselsättningsriktlinjerna 2005–2007 skall bekräftas för 2007, med beaktande av de farhågor och rekommendationer som redovisats.
- EESK rekommenderar starkt att den tidsplan och det förfarande som skall användas ges bred spridning till aktörerna och att det sker i god tid för att skapa största möjliga nytta och goodwill, och säkerställa maximalt deltagande från aktörernas sida och ge tillräcklig tid för att man på europeisk och nationell nivå i utvecklingen skall kunna beakta bidragen.
- EESK rekommenderar större betoning på integration av människor med särskilda behov i de nya sysselsättningsriktlinjerna genom särskilda mål och större erkännande av de socialpolitiska kraven. EESK betonar vikten av arbetsmarknadsparternas och det civila samhällets deltagande i ett så tidigt skede som möjligt i utvecklingen av kommissionens riktlinjer. Samråd med dessa parter bör också ske i fråga om det slutgiltiga dokumentet.
- EESK efterlyser ambitiösare och mätbara mål med indikatorer för jämförelse i de nya riktlinjerna på EU-nivå och i medlemsstaterna. Kommissionen bör ha större befogenheter att se till att dessa mål uppfylls.
- EESK rekommenderar att lämpliga IKT-system görs tillgängliga i alla medlemsstater för att säkerställa bättre insamling av uppgifter och underlätta övervakning och utvärdering från medlemsstaternas och kommissionens sida.
- EESK rekommenderar även fortsättningsvis att de nationella reformprogrammen skall innehålla mer konkreta bevis på fastställda mål, tidsplanering, kostnader och budget.

– **Kontaktperson:** *Susanne Johansson och Anna Redstedt*

(Tfn (32-2) 546 84 77 – e-post: susanne.johansson@eesc.europa.eu)

2. INRE MARKNADEN FÖR TJÄNSTER

- **"Posttjänster – fullbordandet av inre marknaden"**

- **Föredragande:** Raymond Hencks (Arbetstagargruppen – LU)
- **Referens:** KOM(2006) 594 slutlig – 2006/0196 COD – CESE 614/2007

- **Huvudpunkter:**

Ur socioekonomisk synvinkel har posttjänsterna en mycket stor betydelse för den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen samt för Lissabonstrategins genomförande. De bidrar direkt till de sociala relationerna och de grundläggande rättigheterna, till en ökad integration och solidaritet mellan befolkningar och territorier, till den europeiska ekonomins konkurrenskraft och en hållbar utveckling.

Det största problemet när det gäller denna sista fasen i liberaliseringen av marknaden för posttjänster den 1 januari 2009 är att fastställa hur man skall gå till väga för att bevara en effektiv och konkurrenskraftig postsektor som även i fortsättningen erbjuder privatpersoner och företag inom EU samhällsomfattande tjänster av hög kvalitet till rimliga priser, och som tar hänsyn till behovet av ekonomisk konkurrenskraft, medborgarnas behov (oavsett geografisk, finansiell eller annan situation), sysselsättningen och en hållbar utveckling.

EESK anser att det underlag som kommissionen för fram till stöd för sitt förslag inte med den säkerhet som krävs garanterar en hållbar finansiering av de samhällsomfattande tjänsterna i de olika medlemsstaterna – framför allt där förhållandena är svåra med avseende på fysisk geografi och befolkningsgeografi – och att de därför i dag inte är att föredra framför en finansiering via en monopoliserad sektor, som i många medlemsstater har visat sig vara ett effektivt och rättvist system.

Mot bakgrund av all den osäkerhet och de risker som finns när det gäller en total avreglering av postmarknaden förefaller den 1 januari 2009 vara en orealistisk tidsgräns, särskilt som det skulle innebära att postoperatörerna i de medlemsstater som anslöt sig till EU först 2004 skulle få otillräckligt med tid att anpassa sig till de nya villkoren.

EESK föreslår därför att man förlänger det befintliga direktivet, att man planerar en eventuell fullständig liberalisering av postsektorn till den 1 januari 2012, under förutsättning att man fram till dess i samarbete med alla berörda parter har kunnat lägga fram trovärdiga finansieringsförslag som ger ett mervärde i förhållande till den monopoliserade sektorn, och att man i de samhällsomfattande tjänsterna integrerar specifika postförsändelser som sänds till eller från blinda eller synskadade och deras organisationer

- **Kontaktperson:** Agota Bazsik
(Tfn (32-2) 546 86 58 – e-post: agota.baszik@eesc.europa.eu)

3. KONKURRENSPOLITIK

- **Rapport om konkurrenspolitiken 2005**

- **Föredragande:** István Garai (Övriga intressegrupper – HU)

- **Referens:** KOM(2006) 761 slutlig – CESE 602/2007

- **Huvudpunkter:**

Konkurrenspolitiken och konkurrensrätten är ett instrument som gör det möjligt för regeringarna att slå fast vad som är rättvis marknadspraxis och se till att den tillämpas med hjälp av materiella och procedurmässiga förvaltningsrättsliga bestämmelser.

Snedvridningar i konkurrensen påverkar såväl arbetstagare som konsumenter samt företagen och ekonomin i allmänhet.

EESK anser att "konkurrens" bör ses ur ett mycket bredare perspektiv och att långsiktiga intressen, särskilt när det gäller konsumenterna, arbetstagarna och de små och medelstora företagen, kan skilja sig betydligt från kortsiktiga intressen i fråga om att säkra en "fullständig konkurrens". Av rapporten från 2005 framgår tydligt att man inom GD Konkurrens är väl medveten om alla viktiga aspekter på ekonomisk konkurrens inom och utanför EU, samt om vad som krävs för att garantera ett säkert rättsläge på området. Det gäller i synnerhet som den viktigaste EU-rättspraxisen också kan tillämpas av de berörda nationella myndigheterna och domstolarna.

- **Kontaktperson:** Magdalena Bélařová-Carabin

(Tfn (32-2) 546 83 03 – e-post: magdalena.belarova-carabin@eesc.europa.eu)

4. NÄRINGS LIVSPOLITIK

- **Utveckling av värde- och försörjningskedjan**

- **Föredragande:** Joost van Iersel (Arbetsgivargruppen – NL)

- **Medföredragande:** Enrico Gibellieri (Arbetstagargruppen – IT)

- **Referens:** Yttrande på eget initiativ – CESE 599/2007

- **Huvudpunkter:**

EESK efterlyser en ökad uppmärksamhet från beslutsfattarnas sida, tillsammans med interaktiva strategier på medlemsstatsnivå och EU-nivå, vad gäller utvecklingen av värde- och försörjningskedjan, eller snarare begreppet nätverkssammanslutna företag och samverkan mellan dessa.

Det råder stora skillnader i hur olika företag påverkas av dessa förhållanden beroende på hur stora de är, var de befinner sig i försörjningskedjorna/nätverken och i vilka sektorer de är verksamma. Relativt små och medelstora leverantörer som berörs i början eller i mitten av kedjan stöter däremot ofta på hinder i nätverket. I detta yttrande betecknas de som IIC-företag (entreprenad-företag/*initial and intermediate companies* – ett uttryck skapat särskilt för detta yttrandes syfte) för att de inte definieras utifrån mätbara uppgifter (omsättning, antal anställda, osv.), utan snarare utifrån deras position i värde- och försörjningskedjan.

De mest innovativa och kreativa av dessa företag har en avgörande betydelse i nätverksekonomin. Denna utveckling har nu gått så långt att den får en betydande inverkan inte bara på mikroekonomisk nivå utan också makroekonomiskt. EESK anser att den miljö som IIC-företagen verkar i måste förbättras. I detta yttrande kartläggs de viktigaste utmaningarna och presenteras en rad politiska förslag, däribland följande:

- Förändrade attityder mot IIC-företagen.
- Förbättrat samarbete och ömsesidigt förtroende mellan dessa företag.
- Förbättrad kapitaltillgång.
- Minskade lock-in/lock-out-effekter.
- Stärkta immateriella rättigheter.
- Bekämpning av konkurrensnedvridning genom en mer konsekvent, effektiv och tidsmässig användning av handelspolitiska skyddsåtgärder för att undvika orättvisa importvillkor.
- Främjande av färdigheter och entreprenörskap.
- Värkning av kvalificerade ungdomar till IIC-företag, särskilt inom tekniska sektorer.
- Genomförande av EU:s nya industripolitik, däribland den sektorsspecifika synvinkeln.
- Optimalt utnyttjande av sjunde ramprogrammet för forskning.
- Införande av en målinriktad lagstiftning samt minskad byråkrati.

Mycket mer borde göras för att öka medvetenheten om den betydelse IIC:s har inom den industriella omvandlingen och globaliseringsprocesserna. Om förslagen ovan skall kunna genomföras, måste en rad krav uppfyllas av företagen själva, andra av beslutsfattarna och ännu fler av de båda tillsammans. Under alla omständigheter måste förslagen genomföras i nära samarbete med samtliga berörda aktörer, inbegripet sektorsvisa råd för social dialog.

– **Kontaktperson:** *José Miguel Colera Rodríguez*
(Tfn (32-2) 546 9629 – e-post: josemiguel.colerarodriguez@eesc.europa.eu)

5. TRANSPORT OCH INFRASTRUKTUR

- **Transporter i städer och storstadsområden**

- **Föredragande:** Lutz Ribbe (Övriga intressegrupper – DE)

- **Referens:** Förberedande yttrande – CESE 615/2007

- **Huvudpunkter:**

Europeiska ekonomiska och sociala kommittén beklagar det faktum att den andel av det starkt ökande totala antalet transporter i städerna som kollektivtrafiken står för har minskat avsevärt. Detta gäller inte bara EU-15 utan även, och i synnerhet, de nya medlemsstaterna där kollektivtrafikens nedgång sker mycket snabbt.

Trafiken, särskilt biltrafiken, utgör en allt större belastning för städerna och vållar ett stort antal problem. I de flesta fall rör det sig om problem som man ännu inte har funnit någon lösning på och för att vända denna trend är därför en samordnad insats från kommissionen, medlemsstaterna och kommunerna nödvändig.

EESK anser att det för att förbättra livskvaliteten och miljöskyddet i städerna och för att uppnå målen om klimatskydd och energieffektivitet måste vara varje storstadsrelaterad planerings- och transportpolitikens främsta prioritering att inte låta transporter "uppstå" och deras näst viktigaste prioritering att i största möjliga utsträckning fylla, respektive kunna fylla, rörlighetsbehovet med miljövänliga transportmedel, dvs. med kollektivtrafik och cykel- och gångtrafik.

Städerna måste förbli värda att leva i. Den totalt bilanpassade staden kan inte finnas. Man kan inte längre främja alla trafikslag samtidigt eftersom det råder brist på både pengar och utrymme.

De lokala stads- och byggnadsmyndigheterna måste förhindra att stadsområden i framtiden fortsätter att utbredas och delas upp efter funktion för att man i största möjliga utsträckning skall kunna undvika att transportbehov uppstår.

Av miljö- och hälsovårdskäl samt för att säkerställa ett grundutbud av rörlighet och tillhandahålla transporttjänster till alla grupper i befolkningen, särskilt till funktionshindrade människor, anser EESK att utbyggnad av kollektivtrafiken är ett viktigt handlingsområde för kommissionen, Europaparlamentet, nationella regeringar och kommuner.

EESK rekommenderar kommissionen och rådet, men även och i synnerhet Regionkommittén, att undersöka vilka framgångsfaktorerna har varit i de städer som har uppvisat en positiv utveckling i fråga om utvecklingen av miljövänliga stadstransporter, och vad det beror på att utvecklingen i många andra städer fortfarande uppvisar negativa resultat.

- **Kontaktperson:** *Sven Dammann*

(Tfn (32-2) 546 93 66 – e-post: sven.dammann@eesc.europa.eu)

- **Främjande av gränsöverskridande cykeltrafik**

- **Föredragande:** Jan Simons (Arbetsgivargruppen – NL)

- **Referens:** Förberedande yttrande – CESE 616/2007

- **Kontaktperson:** *Sven Dammann*

- (Tfn (32-2) 546 93 66 – e-post: sven.dammann@eesc.europa.eu)*

- **Grönbok – Unionens framtida havspolitik**

- **Föredragande:** Anna Bredima-Savopoulou (Arbetsgivargruppen – EL)

- **Medföredragande:** Eduardo Manuel Chagas (Arbetsgivargruppen – PT)

- Medföredragande:** Staffan Nilsson (Övriga intressegrupper – SE)

- **Referens:** KOM(2006) 275 slutlig – CESE 609/2007

- **Huvudpunkter:**

I sina strategiska mål för perioden 2005–2009 noterade kommissionen "ett särskilt behov av att utforma en heltäckande sjöfartspolitik som syftar till att utveckla en blomstrande sjöfartsekonomi och den fullständiga potentialen hos sjöbaserad verksamhet på ett miljömässigt hållbart sätt". På grundval av sitt meddelande av den 2 mars 2005 beslutade kommissionen att den skulle anta en grönbok om EU:s framtida havspolitik, som skulle betraktas som det första steget i riktning mot inrättande av en heltäckande havspolitik för EU.

EESK stöder de flesta av förslagen i grönboken (fiske, hamnar, varvsindustri, sjötransport, kustregioner, havsenergi, FoU, miljö, turism, marin ("blå") bioteknik) men vill framföra några särskilda kommentarer om dem. Kommittén välkomnar grönbokens konstaterande att sjöfarten är en internationell verksamhet som kräver globala normer. EU måste vidta konkreta åtgärder för att motverka den negativa bilden av sjöfarten och den bristande förståelsen för sjöfartens och sjöfolkets bidrag till samhället.

Sjöfartskluster skulle kunna inta en central plats i EU:s framtida havspolitik. EESK anser att EU bör beställa en studie för att definiera sådana kluster och jämföra dem med sjöfartskluster i andra områden. En integrerad havspolitik måste i sin kärna bestå av ökade investeringar i sjöfartsutbildning för att säkerställa säkra och effektiva tjänster av hög kvalitet. EESK noterar att fiskare och sjöfolk är undantagna från EU:s sociala lagstiftning om en mängd olika frågor (t.ex. direktivet om kollektiva uppsägningar, direktivet om överlåtelse av företag, direktivet om information/samråd samt direktivet om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster). EESK anmodar därför kommissionen att se över dessa undantag i nära samarbete med arbetsmarknadens parter.

EESK noterar att sjöfartsnäringen använder bunkerolja av dålig kvalitet eftersom raffinaderierna inte tillhandahåller bättre oljekvalitet. Kommittén anmodar kommissionen att behandla frågan om kvaliteten på bunkerolja i syfte att nå ett genombrott i kampen mot utsläpp från fartyg.

EESK förespråkar starkt bildandet av "kuststater med kvalitetsservice", vilket i dag utgör den felande länken i kvalitetskedjan. EU bör lägga fram denna idé inom IMO i avsikt att ta fram kriterier för att mäta servicekvaliteten i kuststater.

- **Kontaktperson:** *Maria José Lopez Grancha*
(Tfn (32-2) 546 87 13 – e-post: mariajose.lopezgrancha@eesc.europa.eu)

- **EU:s gemensamma hamnpolitik**
- **Föredragande:** Jan Simons (Arbetsgivargruppen – NL)
- **Referens:** Yttrande på eget initiativ – CESE 610/2007

- **Huvudpunkter:**

Sedan Europaparlamentet två gånger förkastat kommissionsförslag om hamnpolitik kvarstår fortfarande behovet av att vissa gemenskapsbestämmelser genomförs. Det är viktigt att EU fastställer vissa riktlinjer för att säkerställa en enhetligare utveckling av hamninfrastrukturen. Återkommande ämnen i diskussionerna med hamnorganisationerna är konkurrensen mellan hamnar, de finansiella ramvillkoren för deras funktion, deras kapacitet, snabbare förfaranden i samband med utbyggnad, miljönormer samt rättvisa konkurrensvillkor. I fråga om transporter är för övrigt hamnsektorn den enda som ännu inte har en utpräglad europeisk dimension.

EU kan bidra till att förbättra tillförlitligheten och säkerhetsnivån i europeiska hamnar genom att tillhandahålla lämpligt (finansiellt) stöd till utbildnings- och fortbildningsprogram och genom att se till att tillämplig säkerhetslagstiftning efterlevs. EU kan vidare uppmuntra unga människor att söka arbete vid hamnar på samma sätt som man gjorde för att locka ungdomar till arbete på havet. Sjöfartsutbildning på hög nivå är en förutsättning för att det i framtiden skall finnas tillräckligt många och tillräckligt kvalificerade lotsar, hamnchefer och andra yrkesmän i hamnarna.

En grundläggande debatt om hållbar utveckling av hamnar är av största betydelse inom ramen för EU:s hamnpolitik. Hamnar bär ett stort ansvar för att uppnå stränga miljökrav och bör uppmuntras att investera ytterligare på detta område. Efter hand har det emellertid visat sig att problemen i stor utsträckning även har orsakats av tvetydigheter i EU:s miljölagstiftning. Det kommer att krävas ytterligare undersökningar för att fastställa huruvida program för fysisk planering kan bidra till att skapa större rättssäkerhet och fler möjligheter när det gäller hamnutveckling.

En EU-politik för hamnar förutsätter inte nödvändigtvis ny lagstiftning. "Mjuk lagstiftning" i synnerhet kan vara ett värdefullt alternativ till lagstiftning och skräddarsydda lösningar kan vara lämpliga i vissa fall. Grundtanken bakom en EU-politik för hamnar är att undvika onödig interventionspolitik. I stället vill man a) säkerställa tillämpning av EU-fördragets bestämmelser i det fall de är nödvändigt, b) se till att hamnarna kan fylla sin offentliga funktion i tillräcklig utsträckning, c) främja ett marknadsinriktat beteende och d) främja en positiv bild av sektorn bland allmänheten. Befintlig EU-lagstiftning som står i vägen för en sund och hållbar utveckling av hamnar bör ses över.

– **Kontaktperson:** *Maria José Lopez Grancha*

(Tfn (32-2) 546 87 13 – e-post: mariajose.lopezgrancha@eesc.europa.eu)

• **Godslogistik i Europa – hållbar rörlighet**

– **Föredragande:** Rafael Barbadillo López (Arbetsgivargruppen – ES)

– **Referens:** KOM(2006) 336 slutlig – CESE 611/2007

– **Huvudpunkter:**

Transport är en grundläggande del av den logistiska försörjningskedjan. Kommissionen har valt ett angreppssätt som fokuserar på logistiken i godstransporten och som täcker alla transportsätt. En effektiv transportsektor är en nödvändig förutsättning för att EU skall kunna bibehålla och stärka sin konkurrenskraft. För att uppnå större effektivitet och samverkan mellan olika transportsätt krävs därför en modern förvaltning av de komplexa transportflödena.

Logistiken är grundläggande för hållbara transporter. Transportlogistik kräver kompetenta medarbetare och ledare med goda förkunskaper, som har utbildning inom yrket och som har sådan kännedom om hälso- och säkerhetsreglerna att de kan efterleva dessa. På logistikområdet bör det därför i samarbete med arbetsmarknadens parter utformas planer för grundutbildning och fortbildning.

Transportsektorn är en storförbrukare av fossila bränslen. Ett av de viktigaste målen bör därför vara att minska detta beroende och reducera koldioxidutsläppen. För att uppnå detta måste ett specifikt FoU-program utformas för transportsektorn, och det bör anslås tillräckliga ekonomiska medel för att kunna öka användningen av alternativ energi och främja en differentierad politik, särskilt på skatteområdet, som gynnar införandet och användningen av ny, miljövänlig teknik.

Ny teknik, särskilt systemet för satellitnavigation, Galileo, bör vara driftskompatibel i hela EU och tillgänglig för de små och medelstora företagen. Forskning, utveckling och innovation bör prioriteras i sjunde ramprogrammet, eftersom teknisk innovation kan öppna nya perspektiv för sektorn.

Införandet av kvalitetsparametrar och en enda administrativ instans kommer att bidra till att utveckla transportlogistiken i EU, dels för att kvalitetsbedömning på europeisk nivå möjliggör en viss standardisering vid utvärderingen av transportlogistikens effektivitet, dels för att införandet av samordnade och enhetliga administrativa förfaranden förenklar tullformaliteterna.

Företrädare för de olika transportsätten måste ges möjlighet att medverka vid utarbetandet av kommissionens kommande handlingsplan om de uppställda målen skall kunna uppnås.

- **Kontaktperson:** *Maria José Lopez Grancha*
(Tfn (32-2) 546 87 13 – e-post: mariajose.lopezgrancha@eesc.europa.eu)

- **Närsjöfart – halvtidsöversyn**

- **Föredragande:** Eduardo Manuel Chagas (Arbetsdagargruppen – PT)

- **Referens:** KOM(2006) 380 slutlig – CESE 612/2007

- **Huvudpunkter:**

EESK har vid upprepade tillfällen uttryckt sitt stöd till åtgärder för att utveckla närsjöfarten på grund av dess potential för tillväxt och för att skapa sysselsättning eller som ett alternativ till andra mindre miljövänliga transportsätt som bidrar till att minska trafikstockningar, olyckor och buller och luftföroreningar.

I sitt yttrande om det program som lades fram 2003 betonade EESK behovet av att lyfta fram den roll som kontaktpunkterna (Focal Points) spelar som förbindelselänk till näringslivet och som ett medel för att underlätta integreringen i ett logistiskt intermodalt system. EESK efterlyser ökade insatser från medlemsstaternas och arbetsmarknadens parter sida för att utveckla nätverket av kontaktpunkter.

Kommissionen och medlemsstaterna måste snarast ta på sig ansvaret för att skapa förutsättningar för utvecklingen av olika transportsätt, inte bara genom att tillhandahålla infrastruktur som underlättar intermodaliteten utan också genom att fylla den klyfta som industrin inte förmått överbrygga, dvs. frånvaron av ett verkligt kompletterande samarbete med sikte på en ekonomisk, men också social och miljömässig hållbarhet.

Vad gäller de åtgärder som föreslås i det program för främjande av närsjöfart som antogs 2003 noterar EESK de framsteg som gjorts och hoppas att de övriga planerade åtgärderna snabbt genomförs, i synnerhet undanröjandet av de hinder som konstaterats. Utvecklingen av Focal Points och utökningen av deras arbetsområde till att också omfatta multimodalitet på land och därmed sammanhängande logistik kan bidra till att uppnå de önskade resultaten.

EESK anser att det aktuella meddelandet bör innehålla en hänvisning till ett "gemensamt europeiskt sjöfartsområde". Ett sådant steg skulle på ett avgörande sätt bidra till att ge närsjöfarten en framträdande plats inom godstransporterna i EU. Det vore helt logiskt om sjötransporten mellan gemenskapens hamnar börjar behandlas som inrikestransport i stället för internationell transport, vilket skulle få uppenbara fördelar i form av enklare tullförfaranden.

- **Kontaktperson:** *Sven Dammann*
(Tfn (32-2) 546 93 66 – e-post: sven.dammann@eesc.europa.eu)

- **Samlade åtgärder för säkrare vägar**

- **Föredragande:** Jan Simons (Arbetsgivargruppen – NL)
- **Referens:** KOM(2006) 569 slutlig – 2006/0182 CNS – CESE 613/2007
- **Huvudpunkter:**

Kommittén välkomnar kommissionens initiativ att ge det tredje elementet i trafiksäkerhetspolitiken, dvs. säkrare vägar, ett konkret innehåll. Vid sidan om åtgärder rörande förarna och bättre fordon är syftet med det föreslagna direktivet att se till att säkerhetsaspekterna integreras i alla faser av projekteringen, utformningen och nyttjandet av vägarna i det transeuropeiska transportnätet. I trafiksäkerhetspolitiken är alla aspekter lika viktiga.

Även om kommittén är medveten om att åtgärderna för säkrare vägar i allmänhet på de områden där infrastrukturen redan är väl utvecklad kommer att få mycket mindre inverkan än åtgärderna rörande förare och fordon, är vi övertygade om att man även här måste tillgripa alla medel för att förbättra trafiksäkerheten och minska antalet olycksfall.

De åtgärder som föreslås inom det tredje elementet i trafiksäkerhetspolitiken borde enligt kommittén inte begränsas till det transeuropeiska transportnätverket utan utvidgas till alla de vägar utanför medlemsstaternas städer där man konstaterat att det inträffar många olyckor. Om målet är att i så stor utsträckning som möjligt minska antalet olycksfall i trafiken och man konstaterar att man kan göra en vinst, 1300 i stället för 600 dödsfall mindre, genom att inkludera också andra vägar än de transeuropeiska transportnätverken borde man ju kunna förvänta sig ett större intresse för detta från kommissionens sida. Artikel 71.1 c i EG-fördraget kan enligt kommitténs mening vara en god grund för detta.

Kommittén uppmanar därför också medlemsstaterna att gå med på en utvidgning av tillämpningsområdet till alla vägar utanför städerna.

Med tanke på kommissionens målsättning, att minska antalet dödsolyckor i trafiken med hälften mellan 2000 och 2010, måste kommissionen enligt kommittén komma med en rättsakt som är mer bindande än ett direktiv och vars bestämmelser måste respekteras av alla berörda myndigheter och privata aktörer.

- **Kontaktperson:** *Sven Dammann*
(Tfn (32-2) 546 93 66 – e-post: sven.dammann@eesc.europa.eu)

6. LANDSKAPSFÖRVALTNING

- **De europeiska storstadsområdena**

- **Föredragande:** Joost van Iersel (Arbetsgivargruppen – NL)

- **Referens:** Förberedande yttrande – CESE 600/2007

- **Huvudpunkter:**

Föreliggande yttrande är en uppföljning av yttrandet ECO/120 – "Storstadsområdena: socioekonomiska konsekvenser för Europas framtid"¹. De två yttrandena utgör en sammanhängande enhet.

Under de senaste femtio åren har det europeiska territoriet omvandlats och globaliseringen påskyndar denna omvandling, vilket får stora konsekvenser för Europas centrum som utgörs av storstadsområdena. Dessa är bäst placerade för att anta olika utmaningar och dra bästa nytta av de möjligheter som uppstår till följd av förändringarna.

EESK förespråkar att kommissionen som ett komplement till den territoriella agendan och de strategiska riktlinjerna för sammanhållningspolitiken utarbetar en grönbok om storstadsområdena i syfte att stimulera den europeiska debatten med en objektiv analys som grund.

EESK anser att en bättre strukturerad debatt om och mellan storstadsområden i Europa bör bidra till att uppmuntra dessa regioner att genomföra agendorna från Lissabon och Göteborg, vilket också kan komma till uttryck i de nationella reformprogrammen.

EESK konstaterar än en gång att det med avseende på storstadsområdena saknas socioekonomiska fakta och miljöuppgifter som går att jämföra på EU-nivå. EESK anser att det, såsom är fallet på EU-nivå och det nationella planet, bör göras en årlig uppföljning av de europeiska storstadsområdenas prestanda ur ekonomisk, social och miljömässig synvinkel. Detta är nödvändigt för att få större kunskap om situationen för respektive område och göra det lättare att mobilisera de berörda aktörerna i storstadsområdena.

¹ EUT C 302, 7.12.2004, s. 101.

Kommissionen bör fatta ett politiskt beslut som går ut på att Eurostat varje år skall ta fram tillförlitliga och jämförbara uppgifter om samtliga storstadsområden i EU. Ytterligare resurser bör tilldelas Eurostat för detta nya uppdrag.

- **Kontaktperson:** *Alberto Allende*
(Tfn (32-2) 546 96 79 – e-post: alberto.allende@eesc.europa.eu)

- **EU:s territoriella agenda**

- **Föredragande:** Luis Miguel Pariza Castaños (Arbetsdagargruppen – ES)
- **Referens:** Förberedande yttrande – CESE 601/2007

- **Huvudpunkter:**

På det tyska ordförandeskapets vägnar bad förbundsministern för transport, byggande och stadsplanering den 7 november 2006 Europeiska ekonomiska och sociala kommittén att utarbeta ett **förberedande yttrande om EU:s territoriella agenda**.

Den territoriella agendan utgör en **strategisk referensram** som anger prioriteringarna för den territoriella utvecklingen i Europeiska unionen. Den bidrar till ekonomisk tillväxt och hållbar utveckling eftersom den stärker den **territoriella sammanhållningen**, som kan definieras som sammanhållningspolitikens förmåga att anpassa sig till de särskilda behov och egenskaper som utmärker de geografiska utmaningarna och möjligheterna i syfte att uppnå en balanserad och hållbar territoriell utveckling.

Det mervärde som ett gemensamt europeiskt perspektiv kan tillföra är av central betydelse i alla frågor som rör territoriet. De erfarenheter som gjorts under de senaste decennierna och behovet av att ta hänsyn till den territoriella dimensionen i den europeiska integrationen kräver att de politiska insatser som påverkar det övergripande perspektivet på det europeiska territoriet gradvis blir en gemenskapsangelägenhet.

EESK anser att rådets överläggningar om den territoriella agendan måste utmynna i tydligare politiska beslut och att kommissionen därför måste delta mer i arbetet. Kommissionen är bäst lämpad att få till stånd enhetlighet och säkerställa en överensstämmelse mellan de olika strategierna när det gäller den territoriella sammanhållningen i Europeiska unionen.

För att uppfylla den territoriella sammanhållningens målsättning på EU-nivå bör kommissionen inrätta en särskild, solid enhet som analyserar, diagnostiserar och lägger fram politiska förslag som bekräftar mervärdet av en europeisk strategi för territoriell sammanhållning.

Följaktligen vill EESK uppmana Europeiska kommissionen att föreslå ministerrådet att gå vidare i integrationsprocessen för den territoriella agendan med utgångspunkt i nuvarande rättsliga grunder.

- **Kontaktperson:** *Alberto Allende*
(Tfn (32-2) 546 96 79 – e-post: alberto.allende@eesc.europa.eu)

7. MILJÖ- OCH DJURSKYDD

- ***Temainriktad strategi för markskydd***

- **Föredragande:** Staffan Nilsson (Övriga intressegrupper –SE)
- **Referens:** KOM(2006) 232 slutlig – 2006/0086 COD – CESE 603/2007

- **Huvudpunkter:**

EESK välkomnar en temainriktad strategi för markskydd på EU-nivå och stöder i princip att ett ramdirektiv inrättas.

EESK noterar dock följande:

- Fokus på strategin måste inriktas på de områden där problemen är störst och där det största hotet mot den odlingsbara jorden finns, såsom ändrad markanvändning (där åkermark tas i anspråk för bebyggelse, vägar etc.), förorenade industriområden och hårdgörning av markytan.
- Strategin måste beakta subsidiaritetsprincipen. Kostnaderna för markförstörelsen måste bäras av dem som orsakar markskadan i de fall detta är proportionerligt, och inte i första hand av markanvändaren. Om syftet med ett ramdirektiv är att säkerställa en gemensam grund, måste ambitionsnivåerna i medlemsstaterna vara likartade för att förhindra en skev konkurrenssituation. Ett jord- och skogsbruk som tillämpar god jordbrukssed bibehåller och förbättrar markens förmåga.

EESK riktar skarp kritik mot att kommissionen ännu inte lagt fram sitt bearbetade förslag till nytt reviderat slamdirektiv och uppmanar kommissionen att göra det snarast, eftersom det utgör en av de viktigaste delarna i ett markskydd för jordbruksmark och bidrar till att säkerställa att kontamineringen och spridningen av skadliga ämnen inte ökar.

Kommittén poängterar att en nationellt utformad sektorspolitik inte får snedvrída konkurrensen mellan medlemsländerna.

EESK menar att inrättandet av en oberoende expertkommitté med offentliga och privata experter skulle kunna underlätta genomförandet av markstrategin.

- **Kontaktperson:** *Eleonora di Nicolantonio*
(Tfn (32-2) 546 94 54 – e-post: eleonora.diNicolantonio@eesc.europa.eu)

- **Hållbarhet inom EU:s fiske**

- **Föredragande:** Gabriel Sarró Iparraguirre (Övriga intressegrupper – ES)

- **Referens:** KOM(2006) 360 slutlig – CESE 605/2007

- **Kontaktperson:** *Arturo Iñiguez Yuste*
(Tfn (32-2) 546 87 68 – e-post: arturo.iniguez@eesc.europa.eu)

- **Förbud mot handel med päls av katt och hund**

- **Föredragande:** Daniel Retureau (Arbetsdagargruppen – FR)

- **Referens:** KOM(2006) 684 slutlig – 2006/0236 COD – CESE 606/2007

- **Kontaktperson:** *Eleonora Di Nicolantonio*
(Tfn (32-2) 546 94 54 – e-post: eleonora.dinicolantonio@eesc.europa.eu)

- **Metalliskt kvicksilver – export och förvaring**

- **Föredragande:** Derek Osborn (Övriga intressegrupper – UK)

- **Referens:** KOM(2006) 636 slutlig – 2006/0206 COD – CESE 607/2007

- **Kontaktperson:** *Filipa Pimentel*
(Tfn (32-2) 546 84 44 – e-post: filipa.pimentel@eesc.europa.eu)

8. **LIVSMEDELSSÄKERHET**

- **Livsmedelstillsatser, livsmedelsenzymmer och livsmedelsaromer**

- **Föredragande:** Antonello Pezzini (Arbetsgivargruppen – IT)

- **Referens:** KOM(2006) 423-425-427-428 slutlig – 2006/0143/0144/0147/0145 COD – CESE 604/2007

- **Kontaktperson:** *Eleonora di Nicolantonio*
(Tfn (32-2) 546 94 54 – e-post: eleonora.dinicolantonio@eesc.europa.eu)