



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia [...] r.
SEC(2009) 712/2

WERSJA Z GRUDNIA 2010 R.

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI

uzupełniający

**KOMUNIKAT KOMISJI
DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU
EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW**

dotyczący

Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego

PLAN DZIAŁANIA

(COM(2009) 248)
(SEC(2009) 702)
(SEC(2009) 703)

WERSJA Z GRUDNIA 2010 R.

Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego

Zintegrowane ramy, które umożliwią Unii Europejskiej i państwom członkowskim określenie potrzeb i dostosowanie ich do dostępnych zasobów poprzez koordynację odpowiednich działań politycznych, zapewniając w ten sposób regionowi Morza Bałtyckiego możliwość korzystania ze zrównoważonego środowiska i optymalny rozwój gospodarczo-społeczny.

PLAN DZIAŁANIA

WPROWADZENIE

„Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego” opisana jest w trzech dokumentach: (1) komunikacie Komisji Europejskiej do Rady i Parlamentu Europejskiego, (2) związonym z nim planie działania, który uzupełnia komunikat i został przedstawiony Radzie i Parlamentowi Europejskiemu w tym samym czasie oraz (3) dokumencie roboczym służb Komisji Europejskiej, w którym przedstawiono kontekst, podejście i treść strategii.

W niniejszym planie działania przedstawiono zagadnienia priorytetowe określone w trakcie przygotowywania strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego¹. Plan może być przedmiotem regularnych aktualizacji z uwzględnieniem zmian zachodzących w regionie i w sytuacji w nim panującej po osiągnięciu porozumienia między koordynatorami ds. zagadnień priorytetowych, państwami członkowskimi i Komisją Europejską. Niniejsza wersja stanowi aktualizację z grudnia 2010 r. planu działań opublikowanego przez Komisję w czerwcu 2009 r.

Chociaż strategia jest strategią Unii Europejskiej, oczywiste jest, że wieloma kwestiami można zająć się jedynie w ramach konstruktywnej współpracy z naszymi zewnętrznymi partnerami w regionie, a szczególnie z Rosją. Strategia nie może jednak dyktować działań osobom trzecim: określa się w niej raczej kwestie, w przypadku których współpraca byłaby pożądana i wskazuje się fora, na których możliwe byłoby podjęcie dyskusji i współpracy. Jak zauważyła Rada Europejska w swoich konkluzjach, wymiar północny, wspólna polityka UE, Rosji, Norwegii i Islandii stanowią fundament tych zewnętrznych aspektów strategii. Istnieją również inne fora, które mogą okazać się przydatne w tym względzie, takie jak „wspólne przestrzenie” UE-Rosja². Współpraca z innymi organami międzynarodowymi (takimi jak Rada Państw Morza Bałtyckiego (CBSS), Nordycka Rada Ministrów lub komisja helsińska (HELCOM)) nie będzie naruszała ich własnych mechanizmów podejmowania decyzji.

W planie działania omówiono 15 *zagadnień priorytetowych* odpowiadających głównym obszarom, w których strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego może przyczynić się do wprowadzenia ulepszeń (poprzez rozwiązywanie głównych problemów lub wykorzystywanie głównych szans). Koordynację każdego zagadnienia priorytetowego zasadniczo należy przydzielić państwu członkowskiemu, które pracowałoby nad jego wdrażaniem w ścisłym kontakcie z Komisją, ze wszystkimi zainteresowanymi stronami, w szczególności innymi państwami członkowskimi, a także z władzami regionalnymi i lokalnymi oraz organami międzyrządowymi i organizacjami pozarządowymi. Ponadto zapewniona będzie spójność ze zintegrowaną polityką morską.

Zagadnienia priorytetowe podzielone są na cztery *filary* tematyczne oraz jedną sekcję dotyczącą kwestii horyzontalnych. Należy jednak zauważyć, że podział ten ma na celu jedynie ułatwienie analizy. W rzeczywistości każdy filar odnosi się do szerokiej gamy działań politycznych i będzie miał wpływ na pozostałe filary: są one wzajemnie powiązane i współzależne. Każde zagadnienie priorytetowe otwiera *prezentacja zagadnienia*, w której

¹ Konkluzje Rady Europejskiej z dnia 14 grudnia 2007 r., pkt 59: „Nie naruszając zintegrowanej polityki morskiej, Rada Europejska wzywa Komisję do przedstawienia nie później niż w czerwcu 2009 roku strategii UE dotyczącej regionu Morza Bałtyckiego. Strategia ta powinna pomóc między innymi w sprostaniu pilnym wyzwaniom środowiskowym związonym z Morzem Bałtyckim. Ramy wymiaru północnego stanowią fundament zewnętrznych aspektów współpracy w regionie Morza Bałtyckiego”.

² Wspólny zestaw planów działania UE i Rosji. Istnieją 4 wspólne przestrzenie: wspólna przestrzeń gospodarcza, wspólna przestrzeń wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości, przestrzeń współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa zewnętrznego oraz wspólna przestrzeń badań naukowych i edukacji z uwzględnieniem aspektów kulturalnych.

znajdują się ogólne informacje na dany temat. Następnie wskazuje się *punkty krytyczne (główne problemy)* i przedstawia *wartość dodaną działania dla regionu Morza Bałtyckiego*.

Zagadnienia priorytetowe wdraża się poprzez *działania szczegółowe*, które również zostały omówione. Niektóre działania mają charakter **strategiczny** dla regionu Morza Bałtyckiego, ponieważ ich celem jest rozwiązywanie konkretnych kwestii istotnych dla jego regionów, mieszkańców i przedsiębiorstw. Inne są działaniami **opartymi na współpracy**, tj. na korzyściach płynących z poprawy współpracy w sprawach, w odniesieniu do których państwa członkowskie i zainteresowane strony są do tego gotowe. W niektórych przypadkach działania mogą wymagać zmiany kierunku polityki lub (rzadko) prawodawstwa krajowego państw członkowskich regionu Morza Bałtyckiego. W innych przypadkach działania wymagają finansowania, które może pochodzić ze źródeł prywatnych lub publicznych (UE, fundusze krajowe, regionalne lub lokalne). Żadne z działań nie powinno naruszać istniejących wyłącznych kompetencji Wspólnoty.

Dodatkowo przedstawiono **przykłady projektów flagowych**, tj. projektów o dużym znaczeniu. W odniesieniu do tych projektów należy wyznaczyć odpowiedzialnego partnera wiodącego oraz termin realizacji. Niektóre projekty flagowe mogą zostać rozpoczęte i zrealizowane względnie szybko – określa się je jako *projekty przyspieszone*.

W szeregu przypadków celem działań szczegółowych w planie działania jest podkreślenie zagadnień priorytetowych, które są już określone lub nawet realizowane w ramach systemu UE lub w innych ramach międzynarodowych, ale warunkiem powodzenia ich realizacji jest wzmoczenie wysiłków koordynacyjnych w regionie Morza Bałtyckiego oraz spójna strategia finansowania. Strategia stanowi wyjątkową okazję w tym zakresie. Wzmoczone wysiłki związane z planem działania powinny być ściśle skoordynowane z wszelkimi pojawiającymi się zmianami (zwłaszcza z nowymi przepisami), w tym na szczeblu UE, w celu zapewnienia spójności i efektywności.

Wciąż trwający kryzys gospodarczy wpływa na działania i projekty flagowe przedstawione w poszczególnych sekcjach niniejszego planu działania. Tworzy to mniej korzystny klimat dla inwestycji, co wpływa ogólnie zarówno na sektory publiczne, jak i przedsiębiorstwa prywatne. W takiej sytuacji tym bardziej istotne jest, aby strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego umożliwiała partnerom w regionie przyjęcie dłuższej perspektywy i zrozumienie, że kiedy ten kryzys minie, regiony, które się najlepiej przygotowują, będą miały największe szanse na wykorzystanie nowych szans i innowacji.

Komisja Europejska uważa, że zaproponowane działania są ważne i sugeruje wykorzystanie kryzysu jako okazji do przeprowadzenia przeglądu priorytetów państw członkowskich. W szczególności stanowi on okazję do uważnego przyjrzenia się jakości życia obywateli, która wymaga zrównoważonego środowiska. Ponadto kryzys może spowodować zmianę kierunku działań przedsiębiorców, którzy mogą uznać za rozsądne wykorzystanie szans związanych z „ekologiczną działalnością gospodarczą”. Ponadto zaproponowane działania mogłyby stanowić część krajowych pakietów naprawy gospodarczej, ponieważ mogą przyczynić się do stworzenia nowych miejsc pracy w trakcie realizacji (na przykład w infrastrukturze transportowej i energetycznej) i po jej zakończeniu dzięki zwiększonej dostępności i atrakcyjności regionu, co z kolei przyczyni się do wzrostu gospodarczego.

Spis treści

Wprowadzenie.....	3
Przekształcanie regionu Morza Bałtyckiego w obszar zrównoważony środowiskowo.....	7
1. <i>Zmniejszenie ilości związków odżywczych w morzu do dopuszczalnych poziomów.....</i>	<i>10</i>
2. <i>Zachowanie naturalnych stref oraz różnorodności biologicznej, również w łowiskach</i>	<i>14</i>
3. <i>Ograniczenie stosowania i oddziaływania substancji niebezpiecznych</i>	<i>17</i>
4. <i>Stworzenie wzorcowych warunków ekologicznej żeglugi w regionie</i>	<i>21</i>
5. <i>Łagodzenie skutków zmiany klimatu i adaptacja do niej.....</i>	<i>24</i>
Przekształcanie regionu Morza Bałtyckiego w obszar dobrobytu	27
6. <i>Usunięcie utrudnień dla rynku wewnętrznego w regionie Morza Bałtyckiego, w tym poprawa współpracy w dziedzinie ceł i podatków</i>	<i>29</i>
7. <i>Wykorzystanie całego potencjału regionu w dziedzinie badań naukowych i innowacji.</i>	<i>35</i>
8. <i>Wdrażanie „Karty małych przedsiębiorstw”: wspieranie przedsiębiorczości, wzmacnianie MŚP i zwiększenie efektywnego wykorzystywania zasobów ludzkich.....</i>	<i>39</i>
9. <i>Wzmocnienie zrównoważonego rolnictwa, leśnictwa i rybołówstwa</i>	<i>44</i>
Przekształcanie regionu Morza Bałtyckiego w miejsce dostępne i atrakcyjne	50
10. <i>Poprawa dostępu do rynków energii, ich wydajności i bezpieczeństwa.....</i>	<i>53</i>
11. <i>Ulepszenie wewnętrznych i zewnętrznych połączeń transportowych</i>	<i>56</i>
12. <i>Utrzymanie i zwiększenie atrakcyjności regionu Morza Bałtyckiego, zwłaszcza dzięki edukacji, młodzieży, turystyce, kulturze i zdrowiu.....</i>	<i>61</i>
Przekształcanie regionu Morza Bałtyckiego w obszar bezpieczny i chroniony	67
13. <i>Osiągnięcie przez region czołowej pozycji w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony na morzu</i>	<i>69</i>
14. <i>Zwiększenie zdolności do reagowania na wypadki na morzu i ochrony przed poważnymi sytuacjami nadzwyczajnymi</i>	<i>73</i>
15. <i>Zmniejszenie skali przestępczości transgranicznej i jej skutków.....</i>	<i>76</i>
Działania horyzontalne.....	79
▪ <i>„Dostosowanie dostępnego finansowania do priorytetów i działań strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego”</i>	
▪ <i>„Współpraca przy transponowaniu dyrektyw UE”</i>	
▪ <i>„Stworzenie zintegrowanych struktur gospodarki morskiej w regionie Morza Bałtyckiego”</i>	
▪ <i>„Uzyskanie statusu projektu pilotażowego we wdrażaniu dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej”</i>	
▪ <i>„Zachęcenie do stosowania planowania przestrzennego obszarów morskich we wszystkich państwach członkowskich położonych nad Morzem Bałtyckim i stworzenie wspólnego podejścia dotyczącego współpracy transgranicznej”</i>	
▪ <i>„Stworzenie i ukończenie lądowego planowania przestrzennego”</i>	
▪ <i>„Wzmocnienie wielopoziomowego systemu rządzenia, planowania przestrzennego ukierunkowanego na konkretne obszary i zrównoważonego rozwoju”</i>	
▪ <i>„Przekształcanie udanych projektów pilotażowych i demonstracyjnych w działania na pełną skalę”</i>	
▪ <i>„Stosowanie badań jako podstawy decyzji politycznych”</i>	

- *„Zapewnienie szybkiej łączności szerokopasmowej na obszarach wiejskich”*
- *„Określenie i wdrożenie komponentu dotyczącego basenu Morza Bałtyckiego w ramach Europejskiej Sieci Informacji i Obserwacji Środowiska Morskiego (EMODNET) oraz ulepszenie danych społeczno-ekonomicznych”*
- *„Zbudowanie tożsamości regionalnej”*
- *„Wspieranie zrównoważonego rozwoju na obszarach rybackich”*

PRZEKSZTAŁCENIE REGIONU MORZA BAŁTYCKIEGO W OBSZAR ZRÓWNOWAŻONY ŚRODOWISKOWO

Cel środowiskowy zajmuje wysoką pozycję na liście priorytetów, w szczególności ze względu na pilną potrzebę rozwiązania problemu ekologicznej i środowiskowej degradacji Morza Bałtyckiego. Choć w pracach nad strategią UE dla regionu Morza Bałtyckiego należy uwzględnić także problematykę środowiskową dotyczącą obszarów lądowych, priorytetowy charakter, który nadaje się środowisku morskemu, ma swoje źródło w konkluzjach Rady Europejskiej z 2007 r., w których podkreślano, że strategia dla regionu Morza Bałtyckiego musi pomóc w sprostaniu pilnym wyzwaniom środowiskowym związanym z Morzem Bałtyckim. Realizacja tego celu zabezpieczy również pełny potencjał gospodarczy towarów i usług związanych z ekosystemem morskim, wpływając tym samym na poprawę pomyślności i zdrowia ludzi zamieszkujących ten region i będzie zgodna z ogólnymi celami zintegrowanej polityki morskiej. Plan działania wprowadza pojęcie współzależności krajów regionu Morza Bałtyckiego w dziedzinie środowiska naturalnego, w szczególności w związku z zanieczyszczeniem Morza Bałtyckiego.

Bałtycki plan działań, przyjęty w ramach komisji helsińskiej (HELCOM) przez wszystkie dziewięć krajów bałtyckich (8 państw członkowskich i Rosję) i Wspólnotę Europejską na spotkaniu ministrów w 2007 r., jest ambitnym programem przywrócenia dobrego stanu ekologicznego środowiska morskiego Bałtyku do 2021 r. Bałtycki plan działania uwzględnia wszystkie najważniejsze problemy środowiskowe dotyczące środowiska morskiego Bałtyku. Dalekosiężne środki opierają się na kompleksowej i długotrwałej współpracy w ramach HELCOM. Bałtycki plan działań jest silnie związany ze światowymi ramami prawnymi i jest również postrzegany, z punktu widzenia stron, które są jednocześnie państwami członkowskimi UE, jako wkład we wdrażanie kluczowych dyrektyw UE³. Uzgodnione środki w ramach HELCOM wymagają również wprowadzenia surowszych środków, jeżeli wymagają tego specyficzne potrzeby Morza Bałtyckiego. HELCOM będzie więc odgrywał ważną rolę w realizacji europejskiej strategii dla regionu Morza Bałtyckiego.

W państwach członkowskich trwają obecnie prace nad krajowymi planami realizacji strategii, ale ich postępy są hamowane brakiem wiążącej mocy zobowiązań do wypełnienia, a niekiedy rozbieżnością opinii między krajowymi ministerstwami. Należy zauważyć, że zarówno ogólnie, jak i w przypadku wszystkich poszczególnych działań w kontekście HELCOM, o których mowa poniżej, skuteczność działań następczych Bałtyckiego planu działań zależy od zaangażowania wszystkich krajów HELCOM i jest ściśle powiązana z realizacją i opracowywaniem polityki UE w różnych dziedzinach.

Ponadto istnieją inne lokalne warunki, które sprzyjają realizacji środków mogących przyczynić się do poprawy stanu środowiska morskiego na obszarze Morza Bałtyckiego. Uznanie Morza Bałtyckiego za szczególnie wrażliwy obszar morski przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w 2005 r. i za obszar kontroli emisji SO_x powinno znacznie ułatwić rozwój opartego na współpracy i skutecznego działania na rzecz zwiększenia zrównoważonego

³ W szczególności dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej (dyrektywa 2008/56/WE, Dz.U. L 164 z 25.6.2008, s. 19) i ramowej dyrektywy wodnej (dyrektywa 2000/60/WE, Dz.U. L 327 z 22.12.2000, s. 1, z późniejszymi zmianami).

charakteru poszczególnych rodzajów działalności związanych z morzem, takich jak żegluga, która nadal w zasadniczy sposób przyczynia się do gospodarczego dobrobytu regionu.

BONUS, Wspólny Program Badawczo-Rozwojowy na rzecz Morza Bałtyckiego⁴, zostanie wdrożony na podstawie art. 185 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (dawny art. 169 TWE), w którym przewiduje się udział Unii w programach badawczych i rozwojowych podjętych przez kilka państw członkowskich. W oparciu o wcześniejsze prace wykonane w ramach inicjatyw BONUS ERA-Net i BONUS ERA-Net Plus (2003-2010), BONUS skupia wszystkie osiem państw członkowskich położonych nad Morzem Bałtyckim wokół wspólnych wysiłków badawczych mających na celu podniesienie sprawności i skuteczności planowania badań środowiska w regionie Morza Bałtyckiego. Poprzez wdrożenie w pełni zintegrowanego wspólnego programu badawczego wpisującego się w cele polityki i opartego na szeroko zakrojonych konsultacjach z zainteresowanymi stronami, BONUS zapewni konkretne wyniki działalności naukowej, ułatwiające wdrożenie opartej na ekosystemie koncepcji zarządzania kwestiami środowiskowymi w regionie Morza Bałtyckiego, przyczyniając się jednocześnie do ustanowienia i strukturyzacji Europejskiej Przestrzeni Badawczej na Morzu Bałtyckim.

Co więcej, wiele działań i projektów prowadzonych wspólnie z Rosją realizuje się w ramach partnerstwa na rzecz środowiska w ramach wymiaru północnego. Dzięki szerokiej gamie projektów dotyczących wody, ścieków, odpadów stałych i efektywności energetycznej instrument ten przynosi prawdziwe korzyści dla środowiska – a także dla ludności i jej pomyślności – na obszarach rozciągających się od Morza Bałtyckiego po Euroarktyczny Region Morza Barentsa.

Przykłady finansowania

Wydatki zaplanowane na lata 2007-2013 w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Funduszu Spójności na rzecz programów konwergencji i konkurencyjności oraz zatrudnienia w regionie Morza Bałtyckiego w dziedzinie środowiska:

Oczyszczanie ścieków:	3,1 mld EUR
Ekologiczny transport miejski:	2,3 mld EUR
Odpady pochodzące z gospodarstw domowych i odpady przemysłowe:	1,6 mld EUR
Dystrybucja wody:	1,2 mld EUR
Inne ⁵ :	1,6 mld EUR
Ogółem:	9,8 mld EUR

Ponadto finansowanie ważnych projektów zapewnione jest w ramach innych wspólnotowych programów UE (w szczególności siódmego programu ramowego w zakresie badań, programu LIFE, programów europejskiej współpracy terytorialnej (w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego), programów współpracy transgranicznej w ramach Europejskiego Instrumentu Sąsiedztwa i Partnerstwa (ENPI), Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFRROW), Europejskiego Funduszu Rybackiego (w szczególności na rzecz ochrony zasobów wodnych – wkład UE w wysokości 0,2 mld EUR) oraz programu na rzecz konkurencyjności i innowacyjności, jak również środków polityki krajowej, regionalnej i lokalnej. Dodatkowo Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) już teraz

⁴ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 862/2010/UE w sprawie udziału Unii we Wspólnym Programie Badawczo-Rozwojowym na rzecz Morza Bałtyckiego (BONUS), (Dz. U. L 256).

⁵ W tym jakość powietrza, promowanie bioróżnorodności i zapobieganie zagrożeniom.

udziela pożyczek lub zapewnia współfinansowanie w odniesieniu do dużej liczby projektów i mogłby rozszerzyć swoją działalność na wiele projektów flagowych.

Przykłady projektów (trwających i zaplanowanych, koszt całkowity)⁶:

- Łotwa:
 - Projekty w trakcie realizacji: Drugi etap rozwoju usług wodnych w Lipawie (koszt całkowity – 32 mln EUR), który ma się zakończyć do 2010 r.; Drugi etap rozwoju usług wodnych w Dyneburgu (koszt całkowity – 25 mln EUR), który ma się zakończyć do 2010 r.
 - Przyszły projekt: Projekt rekultywacji kanału Lipawa-Karosta (szacowany koszt całkowity – 23 mln EUR).
- Estonia: Renowacja miejskich wodociągów w Narwie i kanalizacji w Estonii (koszt całkowity – 28 mln EUR).
- Litwa: Pierwszy pakiet w ramach projektu dotyczącego zlewiska rzeki Niemen, który jest współfinansowany z Funduszu Spójności (2000-2006), a jego całkowity koszt wynosi 64 mln EUR, z czego 51 mln EUR pokrywa Fundusz Spójności, ma zostać zrealizowany do końca 2010 r.
- Polska: Główne projekty dotyczące oczyszczalni ścieków realizowane są między innymi w Warszawie (585 mln EUR), Szczecinie (282 mln EUR), Wrocławiu (158 mln EUR), Poznaniu (104 mln EUR), Gdańsku (121 mln EUR), Krakowie (121 mln EUR) i Bydgoszczy (201 mln EUR). Podane koszty całkowite są szacowane na dzień przyjęcia projektu.
- Finansowany przez Parlament Europejski projekt dotyczący ochrony Morza Bałtyckiego przed zagrożeniami ze strony stałego lądu poprzez zmniejszenie ilości związków odżywczych pochodzenia rolniczego i ryzyka związanego z odpadami niebezpiecznymi (3,5 mln EUR w 2009 r. z budżetu Parlamentu Europejskiego).
- W trakcie okresu programowania 2007-2013 znaczna część programu operacyjnego Europejskiego Funduszu Rybackiego będzie poświęcona ostatecznemu wycofaniu statków rybackich w celu poprawy równowagi między zdolnością połowową a dostępnymi zasobami.
- EBI udziela pożyczek lub zapewnia współfinansowanie w odniesieniu do dużej liczby projektów i mogłby rozszerzyć swoją działalność na wiele projektów flagowych.

Filar dotyczący przekształcenia regionu Morza Bałtyckiego w obszar zrównoważony środowiskowo obejmuje następujące zagadnienia priorytetowe:

1. zmniejszenie ilości związków odżywczych w morzu do dopuszczalnych poziomów;
2. zachowanie naturalnych stref oraz różnorodności biologicznej, również w łowiskach;
3. ograniczenie stosowania i oddziaływania substancji niebezpiecznych;
4. stworzenie wzorcowych warunków ekologicznej żeglugi w regionie;
5. łagodzenie skutków zmiany klimatu i adaptacja do niej.

⁶ Niektóre z tych projektów korzystają również z ramowej pożyczki Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI).

1. Zmniejszenie ilości związków odżywczych w morzu do dopuszczalnych poziomów	Koordinowane przez Polskę i Finlandię
--	---------------------------------------

Prezentacja zagrożenia:

W regionie Morza Bałtyckiego eutrofizacja⁷ jest głównym problemem dotyczącym morza (i jezior regionu). Jest ona spowodowana nadmiernym napływem związków odżywczych (związków azotu i fosforu), które pochodzą głównie z niewłaściwie oczyszczanych ścieków, spływów wody z gospodarstw rolnych i emisji gazów pochodzących z ruchu drogowego i morskiego oraz z procesów spalania.

Punkty krytyczne (główne problemy):

Całkowita zawartość azotu i fosforu w Morzu Bałtyckim zwiększyła się kilkakrotnie w ciągu ostatniego stulecia. Skutki eutrofizacji są szczególnie dotkliwe w południowej i wschodniej części Morza Bałtyckiego. Eutrofizacja skutkuje między innymi ubytkiem tlenu, wzrostem ilości glonów nitkowatych i zakwitaniem sinic (niebiesko-zielonych alg) w okresie letnim oraz wpływa na strefę bentoniczną.

Wartość dodana dla regionu Morza Bałtyckiego:

Ponieważ Morze Bałtyckie jest płytkie i półzamknięte, a także charakteryzuje się powolnym cyklem wymiany wód, wszelkie ilości związków odżywczych wprowadzanych do morza wpływają długotrwale na stan całego morza. W związku z tym problem dotyczy wszystkich krajów leżących w obszarze zlewni i żaden kraj lub region nie może rozwiązać tego problemu działając samodzielnie.

Działania:

Działania strategiczne:

- **„Realizacja działań w celu zmniejszenia ilości związków odżywczych”.** Poza pełnym wdrożeniem kluczowych dyrektyw związanych z eutrofizacją, działania te wchodzą również w zakres „Bałtyckiego planu działań” HELCOM⁸. Dokument ten zawiera specjalną

⁷ Eutrofizację definiuje się tu jako nadmiar związków odżywczych w wodzie, w szczególności związków azotu lub fosforu, powodujący przyspieszony wzrost glonów i wyższych form życia roślinnego, co jest przyczyną niepożądanych zakłóceń równowagi wśród organizmów żyjących w wodzie oraz jakości danych wód.

⁸ Uzgodniony w listopadzie 2007 r. przez Szwecję, Finlandię, Estonię, Łotwę, Litwę, Polskę, Niemcy, Danię, Rosję i Komisję Europejską.

sekcję poświęconą eutrofizacji. W marcu 2009 r. został on uzupełniony sprawozdaniami na temat eutrofizacji Morza Bałtyckiego⁹.

- **„Promocja środków i praktyk, które ograniczają utratę związków odżywczych w rolnictwie i dotyczą eutrofizacji”**. Celem tego działania jest zapewnienie wysokich norm środowiskowych, w szczególności zmniejszanie wypłukiwania związków odżywczych. Aby osiągnąć ten cel, poza pełnym wdrożeniem dyrektywy azotanowej i ramowej dyrektywy wodnej oraz nowym wymogiem wzajemnej zgodności w ramach wspólnej polityki rolnej dotyczącym ustalania stref buforowych wzdłuż cieków wodnych nie później niż do dnia 1 stycznia 2012 r., możliwe jest wykorzystanie dodatkowych środków w ramach rozwoju obszarów wiejskich, na przykład w celu zmaksymalizowania wydajności nawozów lub odzyskania związków odżywczych. W celu wsparcia tego procesu istotne jest określenie wszystkich intensywnie użytkowanych gruntów rolnych w obszarze zlewni, aby zająć się nimi w pierwszej kolejności. Jeżeli okazałoby się to niewystarczające, można by rozważyć, jakie dalsze środki w ramach polityki środowiskowej i rolnej mogłyby być konieczne.
- **„Pełne wdrożenie ramowej dyrektywy wodnej¹⁰ w celu zmaksymalizowania korzyści dla środowiska naturalnego w Morzu Bałtyckim”**. Państwa członkowskie podejmują wszelkie środki niezbędne do uzyskania do roku 2015 dobrego stanu ekologicznego we wszystkich jednolitych częściach wód, w tym w wodach przybrzeżnych. Pełne wdrożenie przepisów dyrektywy (w tym sprawozdawczość) ramowej dyrektywy wodnej, a także z dyrektywy dotyczącej azotanów i z dyrektywy dotyczącej oczyszczania ścieków komunalnych, poprawią również stan środowiska na pełnym morzu, zgodnie z celami dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej na rok 2020¹¹.

Działania oparte na współpracy:

- **„Dalsze tworzenie i odtwarzanie terenów podmokłych”** w celu odzyskania związków odżywczych (powstrzymanie wycieku związków odżywczych do Morza) i łagodzenia skutków powodzi (zapobieganie wypłukiwaniu nawozów podczas powodzi). Tereny podmokłe należy tworzyć tam, gdzie można oczekiwać długotrwałych skutków przy uwzględnieniu różnych warunków klimatycznych, podatności na eutrofizację itp.
- **„Stworzenie programu BONUS 185 (dawniej 169)” w celu zapewnienia trwałych ram badawczych**. Działanie to zostało już ukończone (szczegóły można znaleźć w powyższym wstępie do filara dotyczącego środowiska).

⁹ Eutrofizacja w Morzu Bałtyckim – zintegrowana tematyczna ocena skutków nadmiaru związków odżywczych w regionie Morza Bałtyckiego. Streszczenie (BSEP nr 115A i 115 B) na stronie www.helcom.fi.

¹⁰ Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej, Dz.U. L 327 z 22.12.2000, s. 1, zmieniona decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady 2455/2001/WE, Dz.U. L 331 z 15.12.2001, s. 1.

¹¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiająca ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej), Dz.U. L 164 z 25.6.2008, s. 19). Poza oceną na poziomie dorzecza, która wymagana jest w kontekście dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej przydatnym środkiem umożliwiającym weryfikację korzyści, jakie przyniesie dla środowiska realizacja polityki UE, są urządzenia satelitarnej teledetekcji (takie jak te opracowane właśnie z myślą o Morzu Bałtyckim przez stanowiący część Wspólnego Centrum Badawczego Komisji Instytut Środowiska i Zrównoważonego Rozwoju).

- „*Ułatwianie międzysektorowego, ukierunkowanego na politykę dialogu*” na temat uwzględnienia kwestii dotyczących rolnictwa, środowiska i rozwoju wsi poprzez wspieranie wdrażania projektów, które przyczyniają się do budowania potencjału w zakresie zintegrowanego podejścia do łagodzenia wycieków związków odżywczych, oraz dostosowania poziomu, na którym realizuje się politykę.

Projekty flagowe (przykłady):

- **1.1. „Usuwanie fosforanów z detergentów w krajach, w których nie prowadzi się jeszcze takich działań zgodnych z zaleceniami Bałtyckiego planu działań HELCOM, tj. przygotowanie harmonogramu stopniowego zaprzestania użycia fosforanów w detergentach”.** Należy przygotować harmonogram stopniowego, ale szybkiego zaprzestania użycia fosforanów w detergentach w regionie Morza Bałtyckiego bez uszczerbku dla trwającego w Komisji procesu dotyczącego ewentualnego działania na szczeblu UE. (Partner wiodący: Szwecja; termin: 31 grudnia 2012 r.) **PROJEKT PRZYSPIESZONY**
- **1.2. „Czystsze ścieki”.** Dzięki identyfikacji, budowie / modernizacji priorytetowych oczyszczalni ścieków w basenie Morza Bałtyckiego (na przykład w Niemanie i Sowiecku), przy uwzględnieniu wymogów HELCOM dotyczących usuwania fosforu i azotu (w tym uzyskanie skuteczności oczyszczania na poziomie 0,5 mgP/l). Ponadto należy poprawić funkcjonowanie istniejących oczyszczalni ścieków, biorąc pod uwagę trwający proces w ramach HELCOM, jego wymogi i harmonogram. (Partner wiodący: Szwecja; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia)
- **1.3. „Analiza wyników działań pilotażowych”** finansowana przez Program Region Morza Bałtyckiego (w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego), program LIFE i forum Baltic 21 w zakresie zapobiegania eutrofizacji zaleca najlepsze praktyki samorządom, agencjom i organom doradczym. (Partner wiodący: do potwierdzenia, działania następcze - DG ds. polityki regionalnej; termin przeglądu postępu prac: 30 czerwca 2010 r.) **PROJEKT PRZYSPIESZONY**
- **1.4. „Realizowanie najlepszych praktyk rolniczych – Baltic Deal”.** Stan Morza Bałtyckiego pod względem eutrofizacji jest ciągle niesatysfakcjonujący, pomimo zmniejszonej ilości związków odżywczych stosowanych w ostatnich dekadach. Społeczność rolnicza dostrzega wyzwanie związane ze spływami z gospodarstw rolnych zawierającymi związki odżywcze oraz z wyciekami, który ostatecznie dostaje się do Morza Bałtyckiego. Baltic Deal został zapoczątkowany przez pięć federacji rolników jako dobrowolna reakcja sektora na ten problem. Obecnie jest to flagowy projekt strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego podlegający finansowaniu i skupiający siedmiu partnerów. Projekt jest częściowo finansowany przez Program Region Morza Bałtyckiego 2007-2013 oraz Fundusz Powierniczy NEFCO/NIB BSAP. Celem strategicznym projektu jest poprawa stanu Morza Bałtyckiego w zakresie środowiska w sposób wydajny pod względem kosztów, bez obniżania konkurencyjności i produkcji. Celem szczególnym projektu jest opracowanie wspólnego, transnarodowego podejścia do regionu Morza Bałtyckiego, z uwzględnieniem krajowych działań dostosowawczych w celu rozpowszechnienia i wzmocnienia usług doradztwa w rolnictwie oraz powiązanych działań w dziedzinie demonstracji. (Partner wiodący: Federacja Szwedzkich Rolników i Łotewskie Centrum Doradztwa i Szkoleń dla Obszarów Wiejskich; termin: 31 grudnia 2013 r.)

- **1.5. „Ocena regionalnego ładunku zanieczyszczeń związkami odżywczymi i wskazanie projektów priorytetowych mających na celu ograniczenie ilości związków odżywczych wprowadzanych do Morza Bałtyckiego przez Białoruś”, w szczególności w kontekście partnerstwa na rzecz środowiska w ramach wymiaru północnego. (Partner wiodący: Finlandia; termin: 31 grudnia 2011 r.)**

2. Zachowanie naturalnych stref oraz różnorodności biologicznej, również w łowiskach	Koordynowane przez Niemcy
---	---------------------------

Prezentacja zagadnienia:

Region Morza Bałtyckiego charakteryzuje się wyjątkowym ekosystemem, poczynając od jego części północnej, w której występuje niemal słodka woda oraz pokrywa lodowa utrzymująca się nawet sześć miesięcy, po bardziej zasoloną cieśninę Kattegat. W tej zasolonej wodzie są w stanie przeżyć tylko określone gatunki, a niewielka liczba dużych gatunków sprawia, że ekosystem jest szczególnie wrażliwy na zmiany jego składu fizycznego i chemicznego, co może wpłynąć na równowagę całej sieci pokarmowej. Istnieje wiele zagrożeń dla różnorodności biologicznej morza. Jednym z największych jest eutrofizacja, o której była mowa w poprzednim rozdziale i której skutkiem jest niska zawartość tlenu w dennych warstwach niektórych części Morza Bałtyckiego oraz powstawanie obszarów ubogich w gatunki, charakteryzujących się małą biomasą bentosu. Kolejnym zagrożeniem jest wprowadzenie inwazyjnych gatunków obcych (na przykład rozwielitki lub żebroplawa *Mnemiopsis leidyi*), przenoszonych na przykład w wodzie balastowej statków, które konkurują z rodzimymi gatunkami i czasami powodują zmiany w całym ekosystemie. Inne zagrożenia związane są z zanieczyszczeniami, które wpływają na rozwój i rozmnażanie ryb, ssaków i ptaków morskich oraz ich odporność na choroby i stres. Zmiana klimatu, którą uważa się za przyczynę spadku zasolenia i wzrostu temperatury wody Morza Bałtyckiego, wpłynie również na bioróżnorodność Bałtyku w tym względzie.

Rybołówstwo ma bezpośredni wpływ na różnorodność gatunków ryb w Morzu Bałtyckim i doprowadziło do zanikania niektórych zasobów rybnych, głównie węgorzy i dorszy. Głównymi przyczynami tego zanikania zasobów jest ustalenie zbyt wysokiego poziomu całkowitego dopuszczalnego połowu (TAC) na szczeblu Rady Europejskiej (w porównaniu z corocznymi opiniami naukowymi wydawanymi przez Międzynarodową Radę Badań Morza (ICES) i Komitet Naukowo-Techniczny i Ekonomiczny ds. Rybołówstwa (STECF)), nadmierna zdolność połowowa floty i niewystarczające przestrzeganie przepisów, a także częste przypadki błędnego zgłaszania lub niezgłaszania połowów, zwłaszcza we wschodniej części łowiska dorsza. Ponadto wiele wskazuje, że zanik dorsza, głównego drapieznika wpływającego na strukturę łańcucha pokarmowego w Morzu Bałtyckim w ostatnich dekadach, spowodował zmianę reżimu w ekosystemie. Doprowadziło to do powstania systemu, w którym dominuje szprot, co ma dalsze konsekwencje dla innych gatunków poprzez zmianę w skupisku planktonu. Rybołówstwo wpływa również na inne gatunki wodne, ptaki i ssaki morskie poprzez przyłowy, przypadkowe połowy i rywalizację o pożywienie. Na dnie Bałtyku ciągnięte narzędzia połowowe mogą wpływać na siedliska bentoniczne poprzez zmianę fizycznej struktury dna morskiego, ponowne zawieszenie związków odżywczych i substancji niebezpiecznych oraz zmianę fauny bentonicznej.

Na lądzie, mimo że dzięki ekstensywnemu rolnictwu utrzymuje się wiele wartościowych siedlisk przyrodniczych w Europie, praktyki rolnicze mogą mieć również niekorzystny wpływ na zasoby naturalne (zanieczyszczenie gleby, wody i powietrza, rozdrobnienie siedlisk przyrodniczych i zanik dzikiej fauny i flory). Celem polityki UE w różnych dziedzinach, w tym wspólnej polityki rolnej, jest więc coraz częściej zajęcie się zagrożeniem związanym z degradacją środowiska i zanikiem bioróżnorodności. Poprzez uwarunkowanie płatności

bezpośrednich dla rolników od przestrzegania zasady wzajemnej zgodności oraz ukierunkowane środki rozwoju obszarów wiejskich rolników zachęca się do pełnienia pozytywnej funkcji w utrzymaniu obszarów wiejskich i środowiska.

Ponadto ochrona różnorodności biologicznej i zapobieganie zanieczyszczeniu to główne tematy Wspólnego Programu Badawczo-Rozwojowego na rzecz Morza Bałtyckiego BONUS¹² (por. zagadnienie priorytetowe numer 1: „Zmniejszenie ilości związków odżywczych w morzu do dopuszczalnych poziomów”).

Punkty krytyczne (główne problemy):

Różnorodność biologiczna wód Bałtyku jest zagrożona przez przelawanie, przyłowy i przypadkowe połowy innych gatunków ryb niż zamierzono, pojawianie się inwazyjnych gatunków obcych, niszczenie siedlisk przyrodniczych przez wiele rodzajów ludzkiej działalności (takiej jak pogłębianie i prace budowlane wzdłuż wybrzeży i przeszkody utrudniające migracje w drogach wodnych), eutrofizację i zanieczyszczenia. W związku z powyższym działania mają podwójny cel: minimalizacja negatywnych skutków ludzkiej działalności i utworzenie sieci „obszarów chronionych”.

Wartość dodana dla regionu Morza Bałtyckiego:

Ochrona obszarów naturalnych i różnorodności biologicznej jest jednym z celów Unii Europejskiej. Zadanie to jest szczególnie istotne w regionie Morza Bałtyckiego ze względu na fakt, że Bałtyk, charakteryzując się wyjątkowo wrażliwym środowiskiem, ma jednocześnie szczególnie duże znaczenie dla gospodarki i pomyślności społeczności.

Działania:

Działania strategiczne:

- **„Wdrażanie Bałtyckiego planu działań HELCOM”.** Dokument ten zawiera sekcję poświęconą różnorodności biologicznej i ochronie przyrody oraz sekcję i oddzielny plan działania odnośnie do transportu morskiego, w których zajęto się wprowadzaniem obcych gatunków w wodzie balastowej i osadzie ze statków. Jest to ściśle związane z realizacją i opracowywaniem polityki UE w poszczególnych dziedzinach, w tym wspólnej polityki rybołówstwa (przy czym Komisja jest odpowiedzialna za podejmowanie koniecznych inicjatyw politycznych).
- **„Zmniejszenie negatywnych skutków połowów dla ekosystemu Morza Bałtyckiego”.** Poza wdrażaniem rozporządzeń i środków przyjętych na poziomie UE w celu minimalizacji skutków wywieranych przez połowy na morskie ekosystemy, takich jak rozporządzenie dotyczące urządzeń wytwarzających impulsy dźwiękowe¹³ i niektóre środki techniczne, państwa członkowskie mogą przyjąć krajowe środki w celu minimalizacji wpływu działalności połowowej na ekosystemy morskie na ich wodach terytorialnych oraz środki dotyczące pływających pod ich banderą statków rybackich zgodne z obowiązującymi

¹² Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 862/2010/UE w sprawie udziału Unii we Wspólnym Programie Badawczo-Rozwojowym na rzecz Morza Bałtyckiego (BONUS), opublikowana w Dzienniku Urzędowym dnia 30.9.2010 (Dz. U. L 256).

¹³ Rozporządzenie Rady (WE) nr 812/2004 z dnia 26 kwietnia 2004 r. ustanawiające środki dotyczące przypadkowych odłowów waleni na łowiskach i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 88/98.

przepisami wspólnotowymi lub bardziej surowe niż środki zawarte w tych przepisach. Jest to szczególnie ważne w przypadku ochrony krytycznie zagrożonej populacji bałtyckiego morświna.

Projekty flagowe (przykłady):

- **2.1. „Utworzenie morskich obszarów chronionych”.** Dyrektywa ptasia¹⁴ i dyrektywa siedliskowa¹⁵ (sieć Natura 2000), jak również HELCOM, wymagają, aby państwa członkowskie dokończyły wyznaczanie sieci morskich obszarów chronionych Morza Bałtyckiego. Aby zamierzony skutek mógł zostać skutecznie osiągnięty, konieczne jest przyjęcie i wdrożenie planów zarządzania tymi obszarami z uwzględnieniem zagrożeń dla gatunków lub siedlisk, których ochrona stanowi cel utworzenia tychże obszarów. Wyznaczenie sieci Natura 2000 w obrębie Morza Bałtyckiego należy również uwzględnić w kontekście planowania przestrzennego na morzu, które może przyczynić się do ułatwienia koordynacji działalności człowieka na obszarach morskich. Konieczna jest także koordynacja ze środkami wspólnej polityki rybołówstwa. (Partner wiodący: Niemcy; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia). **PROJEKT PRZYSPIESZONY**
- **2.2. „Ograniczenie wprowadzania nowych obcych gatunków przez statki”** głównie poprzez wprowadzenie w życie Międzynarodowej konwencji o kontroli i zarządzaniu wodami balastowymi oraz osadami ze statków i dzięki takim metodom jak uzdatnianie wody na pokładzie statku lub instalowanie urządzeń do odprowadzania wody balastowej w portach o znaczącym natężeniu ruchu w kierunku Morza Bałtyckiego i poza Morze Bałtyckie. W Bałtyckim planie działań kraje HELCOM zgodziły się ratyfikować tę konwencję w miarę możliwości do 2010 r., a najpóźniej do 2013 r. Uzgodniono plan działania HELCOM koncentrujący się na zagospodarowaniu wody balastowej statków pływających w obrębie Morza Bałtyckiego. Ponadto należy wdrożyć wytyczne HELCOM/OSPAR¹⁶ dotyczące dobrowolnego tymczasowego stosowania norm w zakresie wymiany wód balastowych. Działania powinny opierać się na nowej wiedzy w tej dziedzinie, której źródłem są trwające badania, a także zachęcać instytuty przemysłowe i badawcze do zainteresowania dalszymi innowacyjnymi podejściami. (Partnerzy wiodący: HELCOM, Szwecja i Niemcy; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia)
- **2.3. „Ustanowienie środków ułatwiających migrację i rozmnażanie gatunków ryb migrujących”** na podstawie klasyfikacji i wykazu rzek, w których występowały lub występują gatunki ryb migrujących, takie jak węgorz lub łosoś, zgodnie z Bałtyckim planem działań HELCOM. Zgodnie z programami operacyjnymi Europejskiego Funduszu Rybackiego niektóre państwa członkowskie UE już przyczyniają się do realizacji tego celu poprzez stosowanie środków, których celem jest ochrona wodnej fauny i flory, w szczególności rekultywacja wód śródlądowych, łącznie ze szlakami migracyjnymi. Oczekuje się, że krajowe plany zarządzania dotyczące węgorza także przyczynią się do odbudowy jego populacji. (Partnerzy wiodący: HELCOM i Niemcy; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia)

¹⁴ Dyrektywa Rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa.

¹⁵ Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory.

¹⁶ OSPAR jest organizacją utworzoną na mocy konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru północno-wschodniego Atlantyku; 15 państw członkowskich i Wspólnota Europejska są umawiającymi się stronami tej konwencji.

3. Ograniczenie stosowania i oddziaływania substancji niebezpiecznych	Koordynowane przez Szwecję
--	----------------------------

Prezentacja zagadnienia:

Substancje niebezpieczne wciąż stanowią zagrożenie dla środowiska i dla zdrowia w regionie Morza Bałtyckiego. Zaliczają się do nich zanieczyszczenia organiczne i metale ciężkie, jak również broń chemiczna zatopiona w Morzu Bałtyckim. Uwolnione do morza substancje niebezpieczne mogą pozostawać w środowisku morskim przez bardzo długi czas, gromadząc się w morskiej sieci pokarmowej. Substancje niebezpieczne mają negatywny wpływ na ekosystemy, powodując między innymi problemy dotyczące zdrowia i rozmnażania u zwierząt, zwłaszcza u najważniejszych drapieżników, i ostatecznie mają negatywne skutki dla zdrowia ludzkiego. Zanieczyszczenia mogą być niebezpieczne ze względu na ich toksyczność (skutki ostre i chroniczne, np. zaburzenia hormonalne itp.), trwałość i właściwości bioakumulacji. Na przykład poziom stężenia dioksyny w organizmach ryb złowionych w niektórych częściach Morza Bałtyckiego, w szczególności śledzi i łososi, przekracza maksymalny dopuszczalny poziom dla żywności określony na szczeblu wspólnotowym. Niebezpieczne substancje chemiczne uwalniane do środowiska wodnego są nadal stosowane na przykład w produktach przeciwporostowych. Pojawiają się ponadto nowe problemy środowiskowe, na przykład nowe substancje chemiczne, takie jak sulfonian perfluorooktanowy (PFOS¹⁷) lub produkty farmaceutyczne. Stosowanie produktów farmaceutycznych zwiększa się, ale oczyszczalnie ścieków nie są przystosowane do rozkładania tych produktów. Na obszarze Morza Bałtyckiego zajęto się już wieloma krytycznymi punktami, dlatego należy poświęcić więcej uwagi rozproszonym źródłom substancji chemicznych.

Niebezpieczne substancje chemiczne dostają się do Morza Bałtyckiego głównie przez atmosferę. Przykład stanowi rtęć emitowana do atmosfery z elektrowni węglowych i przenoszona na duże odległości. Należy się więc zająć również problemem przenoszenia niebezpiecznych substancji na duże odległości zarówno w UE, jak i na szczeblu międzynarodowym.

Zapobieganie zanieczyszczeniu jest jednym z głównych tematów Wspólnego Programu Badawczo-Rozwojowego na rzecz Morza Bałtyckiego BONUS¹⁸ (por. zagadnienie priorytetowe numer 1: „Zmniejszenie ilości związków odżywczych w morzu do dopuszczalnych poziomów”).

Punkty krytyczne (główne problemy):

Kilka substancji niebezpiecznych lub grup substancji oraz dwa metale ciężkie zostały uznane za priorytetowe przez HELCOM. Ponadto, pomimo rozbieżności w dostępnych danych, należy

¹⁷ Sulfonian perfluorooktanowy (PFOS) jest to stworzony przez człowieka związek chemiczny i środek zanieczyszczający rozpowszechniony na całym świecie. Proponuje się, aby PFOS uznano za trwałe zanieczyszczenie organiczne (POP), ponieważ związek ten jest trwały, toksyczny i ma właściwości bioakumulacji.

¹⁸ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 862/2010/UE w sprawie udziału Unii we Wspólnym Programie Badawczo-Rozwojowym na rzecz Morza Bałtyckiego (BONUS), opublikowana w Dzienniku Urzędowym dnia 30.9.2010 (Dz. U. L 256).

stwierdzić, że zatopiono około 40 000 ton amunicji chemicznej, co odpowiada około 13 000 ton toksycznych środków bojowych.

Wartość dodana dla regionu Morza Bałtyckiego:

Wiele substancji niebezpiecznych występujących w Morzu Bałtyckim pochodzi z jego regionu, inne pochodzą spoza tego regionu. Wpływają one na cały ekosystem i ostatecznie na zdrowie ludzkie. Żaden kraj nie jest w stanie rozwiązać tego problemu działając samodzielnie: jedynie współpraca na poziomie regionu Morza Bałtyckiego i Unii Europejskiej oraz na poziomie międzynarodowym może przynieść rozwiązania.

Działania:

Działania strategiczne:

- **„Realizacja działań w celu zmniejszenia ilości substancji niebezpiecznych”**, w tym pełne wdrożenie kluczowych dyrektyw i rozporządzeń dotyczących substancji chemicznych (zwłaszcza w środowisku wodnym)¹⁹. Kilka działań zawarto w Bałtyckim planie działań HELCOM (który zawiera specjalną sekcję poświęconą substancjom niebezpiecznym). Ponadto należy także realizować działania, w sprawie których podjęto już decyzje na szczeblu międzynarodowym²⁰. Ważne jest sprawowanie nadzoru, na przykład nadzoru nad zgodnością z rozporządzeniem (WE) 782/2003, które stanowi transpozycję do prawa wspólnotowego konwencji o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych przyjętej w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).

Działania oparte na współpracy:

- **„Ograniczenie ilości substancji hormonalnych”** w wyniku analizy źródeł, przepływu i skutków produktów farmaceutycznych w środowisku morskim.
- **„Ocena konieczności usuwania skażonych wraków i broni chemicznej”**, jeżeli konieczna jest ochrona wrażliwych ekosystemów, uwzględniając wcześniejsze prace prowadzone przez HELCOM.
- **„Kontynuowanie badań nad substancjami niebezpiecznymi”** stanowiącymi szczególnie problem dla Morza Bałtyckiego, ponieważ jest to obszar, na którym konieczne jest dalsze ulepszanie bazy wiedzy (np. na temat ich wzajemnego oddziaływania i skumulowanych skutków), w tym poprzez rozwijanie Wspólnego Programu Badawczo-Rozwojowego na rzecz Morza Bałtyckiego BONUS²¹.

¹⁹ W szczególności, ale nie tylko, rozporządzenie WE nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH) oraz dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/105/WE z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie środowiskowych norm jakości w dziedzinie polityki wodnej.

²⁰ Łącznie z Konwencją sztokholmską w sprawie trwałych zanieczyszczeń organicznych oraz Konwencją w sprawie transgranicznego zanieczyszczania powietrza na dalekie odległości.

²¹ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 862/2010/UE w sprawie udziału Unii we Wspólnym Programie Badawczo-Rozwojowym na rzecz Morza Bałtyckiego (BONUS), opublikowana w Dzienniku Urzędowym dnia 30.9.2010 (Dz. U. L 256).

Projekty flagowe (przykłady):

- **3.1. „Opracowanie narzędzi i wskaźników oceny biologicznych skutków stresu antropoidalnego o charakterze chemicznym w Morzu Bałtyckim”** poprzez badanie związku przyczynowo-skutkowego między oddziaływaniem chemicznym a skutkami biologicznymi na różnych poziomach organizacji biologicznej. Jednym z efektów projektu będą zalecenia dotyczące monitorowania skutków występowania substancji niebezpiecznych na całym obszarze Morza Bałtyckiego. Dzięki warsztatom projekt przyczyni się także do budowania potencjału i wzmocnienia sieci (projekt BEAST finansowany przez Wspólny Program Badawczo-Rozwojowy na rzecz Morza Bałtyckiego BONUS). (Partner wiodący: Fiński Instytut ds. Środowiska. termin zakończenia: 31 grudnia 2011 r.)
- **3.2. „Ocena konieczności usuwania broni chemicznej”**, jeżeli niezbędne to jest do ochrony wrażliwych ekosystemów morskich, w tym poprzez wymianę doświadczeń (uwzględniając prace prowadzone w ramach HELCOM). Działania powinny obejmować wskazanie obecnie priorytetowych zagrożeń oraz ustalenie kosztów i korzyści wszelkich możliwych działań w ramach uzgodnionych programów badawczych. Powinny się one opierać na istniejącej wiedzy²² i na mapach zagrożeń dla obszaru Morza Bałtyckiego. W pracach nad głównymi projektami dotyczącymi infrastruktury morskiej należy również uwzględnić położenie podwodnych składowisk broni chemicznej (Partner wiodący: Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Polska, przy zaangażowaniu wszystkich dziewięciu umawiających się partnerów HELCOM; termin zakończenia: do ustalenia) **PROJEKT PRZYSPIESZONY**
- **3.3. „Zrównoważone zarządzanie zanieczyszczonym osadem”**. Opracowane zostaną wytyczne i zestaw narzędzi dotyczących technologii oczyszczania oraz system oceny i wspierania decyzji. Przeprowadzone zostaną badania w terenie mające na celu weryfikację oraz demonstrację metod oczyszczania w różnych warunkach. Dzięki interakcji z kluczowymi grupami docelowymi oraz bardziej zaangażowanemu podejściu do wszystkich pakietów zadań stworzona zostanie trwała sieć (projekt SMOCS finansowany z Programu Regionu Morza Bałtyckiego). (Partner wiodący: Szwedzki Instytut Geotechniczny; termin zakończenia: 16 grudnia 2012 r.)
- **3.4. „Opracowanie głównego zestawu wskaźników HELCOM ”** (HELCOM CORESET) dla substancji niebezpiecznych i różnorodności biologicznej w celu wsparcia regularnych aktualizacji dla ocen tematycznych, które oceniają czy strategiczne i ekologiczne cele HELCOM zostały osiągnięte, oraz czy wdrożenie Bałtyckiego planu działań było skuteczne. Wskaźniki powinny być zgodne z koncepcją „dobrego stanu środowiska” (Good Ecological Status), jak określono w dyrektywie ramowej w sprawie strategii morskiej, oraz z ustanowionymi wytycznymi i kryteriami. Projekt zapewni niezbędną współpracę i koordynację, jak również harmonizację na obszarze całego regionu morskiego, co jest niezbędne dla wyznaczenia specyficznych dla Morza Bałtyckiego celów w zakresie „dobrego stanu środowiska” w odniesieniu do substancji niebezpiecznych i różnorodności biologicznej. (Partner wiodący: Sekretariat HELCOM; termin zakończenia: 30 czerwca 2013 r.)

²² Np. program badawczy „Określanie ekologicznych zagrożeń związanych z zatapianą w morzu bronią chemiczną” (MERCW), http://www.fimr.fi/en/tutkimus/muu_tutkimus/en_GB/mercw/ oraz prac prowadzonych w ramach HELCOM http://www.helcom.fi/environment2/hazsubs/en_GB/chemu/?u4.highlight=ammunition

- **3.5. „Kontrola substancji niebezpiecznych w regionie Morza Bałtyckiego”** poprzez identyfikację źródeł i wskazanie 11 niebezpiecznych substancji i grup substancji wprowadzanych do morza, których dotyczy Bałtycki plan działań HELCOM, oraz opracowanie środków mających na celu ograniczenie zawartości tych substancji. Projekt zmierza także do poszerzania wiedzy na temat najlepszych praktyk i budowania potencjału (projekt COHIBA współfinansowany przez unijny Program Region Morza Bałtyckiego 2007-2013). (Partner wiodący: Fiński Instytut ds. Środowiska (SYKE). termin zakończenia: 2012)

- **3.6. „Innowacyjne zarządzanie substancjami niebezpiecznymi w regionie Morza Bałtyckiego”** (InnoMaHaz) pozwala na przekazywanie wiedzy z projektu COHIBA na temat tworzenia map i oceny środków pod względem efektywności kosztowej w odniesieniu do szeregu pojawiających się substancji niebezpiecznych, np. produktów farmaceutycznych. Oprócz już opracowanych środków ocenianych w ramach projektu COHIBA, przeanalizowane zostaną także innowacyjne środki, przy uwzględnieniu efektywności kosztowej i łatwości wdrażania. Analiza ta będzie dotyczyć wybranych dziedzin, które w ramach projektu COHIBA zostały wskazane jako potencjalne źródła luk, np. przywóz produktów (takich jak tekstylia), stosowanie produktów hamujących palność w sektorze budowlanym czy też nowe koncepcje infrastruktury miejskiej w zakresie odpadów, ścieków i spływu wody z terenów miejskich. Do projektu zostaną włączone właściwe zainteresowane strony, np. MŚP w krajach bałtyckich. Dzięki tym działaniom InnoMaHaz przyczynia się do powstania sieci innowacji w zakresie zarządzania substancjami niebezpiecznymi w regionie Morza Bałtyckiego. (Partner wiodący: Niemcy (Fraunhofer); termin zakończenia: do ustalenia)

- **3.7. „Ograniczenie stosowania substancji stanowiących bardzo duże zagrożenie (SVHC) w regionie Morza Bałtyckiego”**. Projekt ma na celu przedstawienie substancji istotnych dla środowiska w Morzu Bałtyckim, łącznie z zaleceniami dotyczącymi substancji niebezpiecznych wydanymi w ramach Bałtyckiego planu działań w celu włączenia ich do listy kandydatów REACH. Jedną z głównych części REACH jest „lista kandydatów” SVHC, zawierająca substancje chemiczne, których stosowanie będzie w przyszłości najprawdopodobniej surowo ograniczone. Lista SIN jest bazą zawierającą 356 substancji i grup chemicznych, które spełniają kryteria REACH dla SVHC. (Partner wiodący: Międzynarodowy Sekretariat chemiczny. Termin przeglądu postępu prac: do ustalenia)

- **3.8. „Ustanowienie regionu Morza Bałtyckiego liderem w zrównoważonym rozwoju w zakresie produktów farmaceutycznych”** poprzez utworzenie sieci poświęconej produktom farmaceutycznym z naciskiem na zrównoważony rozwój, w ramach której osoby posiadające wiedzę na temat produktów medycznych, zdrowia i aspektów środowiskowych regionu będą wymieniać najlepsze praktyki i doświadczenia. Punkty centralne należy ustanowić we wszystkich państwach członkowskich regionu Morza Bałtyckiego, co ma na celu poszerzenie wiedzy oraz stworzenie platformy dla prowadzenia dalszych dyskusji skupionych wokół celu, jakim jest zrównoważony rozwój. (Partner wiodący: Szwedzka Agencja Produktów Medycznych. termin przeglądu postępu prac: do ustalenia)

4. Stworzenie wzorcowych warunków ekologicznej żeglugi w regionie	Koordynowane przez Danię
--	--------------------------

Prezentacja zagadnienia:

Transport morski w regionie Morza Bałtyckiego stanowi ważny kanał handlowy (na Morzu Bałtyckim w dowolnym momencie znajduje się ponad 2 000 statków). W ostatnich latach wrasta zarówno liczba, jak i wielkość statków, które stanowią obecnie do 15 % ruchu towarowego na świecie (na Morzu Bałtyckim spodziewany jest wzrost o ponad 100 %), w szczególności zbiornikowców. Chociaż pod względem emisji na tonę ładunku jest to ekologiczny środek transportu, żegluga pozostaje jednak znacznym źródłem emisji gazów cieplarnianych. W kontekście zintegrowanej polityki morskiej stworzenie na Morzu Bałtyckim wzorcowych warunków „ekologicznej żeglugi” obejmuje szereg środków, które mają na celu zmniejszenie oddziaływania transportu morskiego na środowisko.

Zapobieganie zanieczyszczeniom jest głównym tematem Wspólnego Programu Badawczo-Rozwojowego na rzecz Morza Bałtyckiego BONUS²³ (zob. zagadnienie priorytetowe nr 1. „Zmniejszenie ilości związków odżywczych w morzu do dopuszczalnych poziomów”).

Punkty krytyczne (główne problemy):

Najważniejsze negatywne skutki żeglugi dla środowiska obejmują emisje do powietrza, nielegalny lub przypadkowy zrzut oleju, substancje niebezpieczne i inne odpady oraz wprowadzenie organizmów obcych znajdujących się w wodzie balastowej i na kadłubach statków. Ma to szczególne znaczenie w przypadku Morza Bałtyckiego z uwagi na jego półzamknięte środowisko.

Wartość dodana dla regionu Morza Bałtyckiego:

Transport morski świadczy ważne usługi dla regionu Morza Bałtyckiego i całej UE. W 2005 r. IMO nadała Morzu Bałtyckiemu status „szczególnie wrażliwego obszaru morskiego” i pierwszego specjalnego obszaru kontroli emisji SO_x z ograniczeniami emisji siarki zgodnie z konwencją MARPOL²⁴ (załącznik VI). Stanowi to dobrą podstawę do wdrożenia środków mających na celu zapewnienie zrównoważonej żeglugi na wodach Morza Bałtyckiego. Ze względu na znaczenie transportu morskiego na Morzu Bałtyckim i jego skutki dla środowiska morskiego ważne jest wspólne działanie krajów położonych w regionie Morza Bałtyckiego w celu minimalizowania zanieczyszczeń pochodzących ze statków przy jednoczesnym dążeniu do osiągnięcia pozytywnych skutków transportu morskiego dla regionu i ich maksymalizacji.

Działania:

²³ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 862/2010/UE w sprawie udziału Unii we Wspólnym Programie Badawczo-Rozwojowym na rzecz Morza Bałtyckiego (BONUS), opublikowana w Dzienniku Urzędowym dnia 30.9.2010 (Dz. U. L 256).

²⁴ MARPOL jest Międzynarodową konwencją o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki przyjętą w 1973 r. i zmodyfikowaną protokołem z 1978 r. („MARPOL” jest skrótem od *MARine POLLution*).

Działania strategiczne:

- **„Realizacja działań mających na celu zmniejszenie zanieczyszczeń powodowanych przez statki”** (w Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), UE i HELCOM). Bałtycki plan działań HELCOM zawiera specjalną sekcję poświęconą działalności morskiej, na przykład technologiom mającym na celu zmniejszenie zanieczyszczeń w portach. Na szczęblu międzynarodowym MARPOL (załącznik VI) wprowadza jeszcze surowsze warunki w odniesieniu do SO_x w Morzu Bałtyckim (zawartość siarki w oleju napędowym stosowanym na statkach na Morzu Bałtyckim, które jest obszarem kontroli emisji SO_x, ustalona obecnie na poziomie 1,50 % m/m, od dnia 1 lipca 2010 r. nie przekracza 1,00 % m/m, a od dnia 1 stycznia 2015 r. 0,10 % m/m). W związku z tym do 2015 r. znacznie zmniejszy się emisja SO_x. W odniesieniu do emisji NO_x MARPOL (załącznik IV) przewiduje ustanowienie obszarów morskich będących obszarami kontroli emisji NO_x. Nowe zasady będą wymagały, aby statki budowane począwszy od 2016 r. zmniejszyły emisje o około 80 %. W tym kontekście należy rozważyć możliwość uznania Morza Bałtyckiego za obszar kontroli emisji NO_x. Uwzględniając konieczność przyjęcia międzynarodowych przepisów dotyczących żeglugi w miarę możliwości w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), UE nadal będzie oceniała, w zależności od postępu negocjacji w sprawie szeregu kluczowych kwestii, czy konieczne są działania na szczęblu UE lub w szczególności w regionie Morza Bałtyckiego.

Projekty flagowe (przykłady):

- **4.1. „Promowanie środków mających na celu gromadzenie odpadów wytwarzanych przez statki”** (zwiększone zastosowanie systemu „bez opłaty specjalnej” HELCOM w przypadku portowych stacji odbiorczych odpadów olejowych z przedziałów maszynowych, ścieków i odpadów). Ważne jest, aby główne porty przyjęły jednolite i przejrzyste podejście. Ponadto należy dodatkowo zwiększyć dostępność portowych stacji odbiorczych w portach Morza Bałtyckiego w sposób obejmujący odbiór wszystkich odpadów, w szczególności ścieków, z uwzględnieniem wniosku państw członkowskich HELCOM do Międzynarodowej Organizacji Morskiej o wprowadzenie zakazu odprowadzania ścieków ze statków, w szczególności statków i promów pasażerskich). (Partner wiodący: HELCOM; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia) **PROJEKT PRZYSPIESZONY**
- **4.2. „Promowanie środków mających na celu zmniejszenie emisji ze statków i sprzyjanie rozwojowi lądowych instalacji elektrycznych lub przetwarzaniu emisji we wszystkich głównych portach basenu Morza Bałtyckiego”**. W celu osiągnięcia równych szans należy promować ich stosowanie, między innymi przez zachęty gospodarcze. (Partnerzy wiodący: Finlandia i Szwecja; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia przez wiodące państwo członkowskie) **PROJEKT PRZYSPIESZONY**
- **4.3. „Wprowadzenie zróżnicowanych opłat portowych w zależności od oddziaływania statków na środowisko”** w głównych portach basenu Morza Bałtyckiego w celu ustalenia zachęt dla statków o niskich poziomach emisji, prowadzących zrównoważoną gospodarkę ściekami i wodą balastową, stosujących przyjazne dla środowiska technologie (w szczególności systemy napędowe, na przykład, o zwiększonej efektywności energetycznej), spełniających wysokie normy bezpieczeństwa itd. (Partner wiodący: HELCOM; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia) **PROJEKT PRZYSPIESZONY**
- **4.4. „Eliminowanie odprowadzania ścieków ze statków”**, w szczególności statków pasażerskich, poprzez działania następcze w związku z wnioskiem HELCOM skierowanym

do Międzynarodowej Organizacji Morskiej o nadanie Morzu Bałtyckiemu statusu obszaru kontroli odprowadzania ścieków ze statków pasażerskich, wskutek czego liniowce i statki pasażerskie zostaną zobowiązane do poddawania ścieków uzdatnianiu w celu usunięcia związków odżywczych lub do dostarczania ich do portowych stacji odbiorczych. (Partner wiodący: Finlandia; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia)

- **4.5. „Poprawa gospodarowania odpadami na statkach i w portach”** w ramach projektu Baltic Master II poprzez większe zaangażowanie różnych podmiotów, tj. nadmorskich samorządów i portów wraz z organami krajowymi, instytutami badawczymi, uczelniami i organizacjami panbałtyckimi oraz poprzez znalezienie rozwiązań praktycznych zmierzających do poprawy gospodarowania odpadami. (Partner wiodący: Region Blekinge; termin zakończenia: 24 stycznia 2012 r.)
- **4.6. „Przeprowadzenie studium wykonalności dotyczącego infrastruktury LNG dla potrzeb żeglugi morskiej krótkiego zasięgu”**. Należy rozwijać żeglugę morską krótkiego zasięgu jako zrównoważoną alternatywę dla transportu obejmującą transport kombinowany i transport ładunku masowego. Wraz ze zbliżającymi się ograniczeniami dozwolonej zawartości siarki w paliwie bunkrowym i emisji tlenków azotu konkurencyjność żeglugi morskiej krótkiego zasięgu znajduje się pod dużą presją i należy rozważyć zastosowanie nowych technologii. Producenci silników zaczęli oferować skroplony gaz ziemny (LNG) jako alternatywę dla oleju, ale przedmiotowa alternatywa wymaga infrastruktury stacji LNG. Studium wykonalności stanowi podstawę dalszego działania w tej dziedzinie. (Partner wiodący: Duński Urząd Morski i Nordycka Rada Ministrów; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia)

Prezentacja zagadnienia:

W regionie Morza Bałtyckiego skutki zmiany klimatu dla ekosystemu mogą być szczególnie poważne z uwagi na jego lokalizację, znaczenie zimnego klimatu i wrażliwość środowiska naturalnego. Spodziewane są zasadnicze zmiany w hydrologii i biologii regionu. Niektóre sektory, takie jak rolnictwo, rybołówstwo i turystyka, są szczególnie wrażliwe. Dlatego szereg krajów basenu Morza Bałtyckiego, w tym Szwecja, Finlandia i Łotwa, przygotowują już krajowe strategie adaptacji koncentrujące się na skutkach i na środkach, które należy podjąć w celu poradzenia sobie ze zmianą klimatu. Zważywszy na znaczenie regionu Morza Bałtyckiego i istotny charakter kwestii transgranicznych, należy zastanowić się także nad opracowaniem regionalnej strategii adaptacji.

Ponadto zrozumienie zmiany klimatu i siły geofizyczne są głównymi tematami Wspólnego Programu Badawczo-Rozwojowego na rzecz Morza Bałtyckiego BONUS²⁵ (zob. zagadnienie priorytetowe nr 1. „Zmniejszenie ilości związków odżywczych w morzu do dopuszczalnych poziomów”).

Punkty krytyczne (główne problemy):

Chociaż trudno z całą pewnością przewidzieć prawdopodobne skutki zmiany klimatu, przewidywany wzrost temperatury i opadów będzie miał duży wpływ na warunki w regionie Morza Bałtyckiego. Ważne będzie dokładniejsze określenie wpływu zmiany klimatu na szczeblu lokalnym i sposobów zmniejszania tego wpływu.

Oczekuje się szeregu skutków zmiany klimatu na szczeblu regionalnym. Rzeki znajdujące się w basenie morza dodają około 2 % całkowitej objętości wody słodkiej ze znacznymi różnicami w poszczególnych latach. W opadach wystąpią zmiany, które będą wpływać na spływ wody do Morza Bałtyckiego wraz z ewentualnym wzrostem rocznego przepływu wody w rzekach z najdalej na północ wysuniętych zlewni połączonym ze spadkiem przepływu w zlewniach wysuniętych najdalej na południe. Jeśli chodzi o zmiany w zależności od pór roku przepływy w rzekach zwykle maleją latem, podczas gdy wzrastają zimą. Wystąpi wpływ na wodę morską, ponieważ przewiduje się wzrost średniego zasolenia Morza Bałtyckiego i można spodziewać się zmiany temperatury wody, bilansu wodnego i cyrkulacji. Wpłynie to na procesy biologiczne i biotę Morza Bałtyckiego, oddziałując na gatunki żyjące w Morzu Bałtyckim, ich rozmieszczenie i zależności. Spodziewane skutki ocieplenia dla ssaków morskich w Morzu Bałtyckim wystąpią głównie w związku ze znacznym zmniejszeniem pokrywy lodowej, które wpływa na gatunki fok rozmnażające się na lodzie, przede wszystkim foki obrączkowane, ale również foki szare.

²⁵ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 862/2010/UE w sprawie udziału Unii we Wspólnym Programie Badawczo-Rozwojowym na rzecz Morza Bałtyckiego (BONUS), opublikowana w Dzienniku Urzędowym dnia 30.9.2010 (Dz. U. L 256).

Region Morza Bałtyckiego może stać się wzorcowym regionem w zakresie zmiany klimatu. Istnieje możliwość poprawy szczególnie w zakresie efektywności energetycznej budynków mieszkalnych, ciepłownictwa komunalnego (system dystrybucji ciepła wytworzonego w scentralizowanej lokalizacji dla budynków mieszkalnych i handlowych) i skojarzonej gospodarki ciepłno-energetycznej. Przejście na zrównoważone środki transportu i poprawa transportu kombinowanego będą również stanowiły istotny wkład.

Wartość dodana dla regionu Morza Bałtyckiego:

Zmiana klimatu dotyczy wszystkich krajów regionu Morza Bałtyckiego, a w regionie tym istnieje wiele dobrych doświadczeń w zakresie łagodzenia zmiany klimatu i adaptacji do niej. Można zatem dużo zyskać na wymianie doświadczeń i współpracy przy konkretnych projektach. Morze Bałtyckie jest szczególnym ekoregionem, można się więc również spodziewać szczególnego wpływu zmiany klimatu. Dlatego ważna jest współpraca podmiotów regionalnych w zakresie środków adaptacyjnych.

Ponadto region Morza Bałtyckiego może być wzorcowym regionem w zakresie walki ze zmianą klimatu. W szczególności, oprócz możliwości rozwoju energii ze źródeł odnawialnych (wspomnianej w oddzielnej sekcji), istnieje możliwość poprawy w zakresie efektywności energetycznej budynków mieszkalnych, ciepłownictwa komunalnego (system dystrybucji ciepła wytworzonego w scentralizowanej lokalizacji dla budynków mieszkalnych i handlowych) i skojarzonej gospodarki ciepłno-energetycznej.

Ponadto Morze Bałtyckie jest szczególnym ekoregionem, można się więc również spodziewać szczególnego wpływu zmiany klimatu. Dlatego ważna jest współpraca podmiotów regionalnych w zakresie jej łagodzenia i środków adaptacyjnych opisanych poniżej.

Działania:

Działania strategiczne:

- **„Ustanowienie regionalnej strategii adaptacji na szczeblu regionu Morza Bałtyckiego”**, która stanowiłaby przydatne ramy przy wzmacnianiu współpracy i wymianie informacji w regionie. Należy rozważyć możliwość ustanowienia regionalnej strategii adaptacji i zapewnić spójność tej strategii z działaniami na szczeblu UE w następstwie opublikowania białej księgi Komisji Europejskiej w sprawie adaptacji do zmian klimatu. Kwestią tą może zająć się zespół kierujący ds. wpływu i adaptacji, którego utworzenie zaproponowano w białej księdze. Zapewniając komplementarność z inicjatywami na skalę całej UE, strategia regionalna mogłaby koncentrować się na kwestiach o znaczeniu transgranicznym w tym regionie, takich jak opracowanie solidniejszych podstaw wiedzy na temat oddziaływania zmiany klimatu, podnoszenie świadomości w zakresie potrzeby działania, zapewnianie i mierzenie postępów (stosowanie wskaźników jako punktu odniesienia przy mierzeniu postępów) i zalecanie wczesnych działań w celu zapewnienia włączenia adaptacji do głównych obszarów polityki – oznacza to dokonanie przeglądu polityki w świetle ryzyka związanego ze zmianą klimatu i rozważenie opcji działań adaptacyjnych.

Działania oparte na współpracy:

- **„Promowanie całego regionu Morza Bałtyckiego jako zielonego regionu (na lądzie i na morzu)”**. Niektóre państwa członkowskie w regionie Morza Bałtyckiego już są liderami w

dziedzinie zrównoważonego rozwoju (na przykład Sztokholmowi i Hamburgowi przyznano tytuł „Europejskiej Zielonej Stolicy”); można to wykorzystać, rozpowszechniając doświadczenia w całym regionie. Chociaż inicjatywa ta obejmuje szereg ważnych kwestii (w tym np. powietrze, wodę i ścieki), priorytetem będzie promowanie działań w regionie mających na celu łagodzenie zmiany klimatu i adaptację do niej.

- **„Promowanie skutecznych systemów ogrzewania”** przez odnawianie ciepłowni komunalnych lub zakładów skojarzonej gospodarki ciepłno-energetycznej oraz **„promowanie energooszczędnego budownictwa mieszkaniowego”** w sektorze mieszkalnym i budynkach użyteczności publicznej (np. regionalne / lokalne plany działania dotyczące tych sektorów, sieć służąca wymianie najlepszych praktyk...).

Projekty flagowe (przykłady):

- **5.1. „Przewidywanie regionalnych i lokalnych skutków zmiany klimatu poprzez badania”.** Inicjatywy z tego obszaru badań powinny dotyczyć szczególnych problemów regionu Morza Bałtyckiego, przy jednoczesnym zapewnieniu ścisłej koordynacji z ogólnymi działaniami na szczeblu UE. (Partnerzy wiodący: Dania i Szwecja; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia)
- **5.2. „Pełne wdrożenie inicjatywy UE i Rosji w zakresie efektywności energetycznej”,** w szczególności rocznych programów prac wspólnej grupy tematycznej UE i Rosji ds. efektywności energetycznej dialogu UE-Rosja w sprawie energetyki, która będzie realizowana wspólnie przez UE i Rosję. (Partner wiodący: Komisja Europejska, DG ENER; termin przeglądu postępu prac: 31 lipca 2010 r.)
- **5.3. „Stworzenie sieci zrównoważonych miast i wsi”** mającej na celu wymianę wiedzy i dobrych praktyk w zakresie przyjaznego dla środowiska zarządzania miastami. W tym względzie można rozważyć szersze uczestnictwo w istniejącej inicjatywie Porozumienia między burmistrzami, która daje wiodącą rolę europejskim pionierskim miastom w zakresie łagodzenia zmiany klimatu przez wdrażanie inteligentnej lokalnej zrównoważonej polityki energetycznej, która sprzyja tworzeniu stabilnych, lokalnych miejsc pracy i zwiększaniu jakości życia obywateli, a także uwzględnia istotne kwestie społeczne. Ważnym elementem strategii zrównoważonego rozwoju będzie podjęcie środków na szczeblu samorządowym w celu łagodzenia zmiany klimatu i adaptacji do niej. (Partner wiodący: Szwecja i Niemcy; termin zakończenia: do ustalenia) **PROJEKT PRZYSPIESZONY**

PRZEKSZTAŁCENIE REGIONU MORZA BAŁTYCKIEGO W OBSZAR DOBROBYTU

W działaniach priorytetowych dostrzeżono znaczenie czynników gospodarczych w promowaniu i wzmacnianiu regionu. W regionie Morza Bałtyckiego znajdują się kraje odnoszące największe sukcesy gospodarcze i posiadające najbardziej innowacyjne gospodarki na świecie, a także regiony, które szybko nadrabiają zaległości w stosunku do średniej europejskiej.

Region Morza Bałtyckiego jest dominującym obszarem handlu zagranicznego dla krajów o mniejszych gospodarkach, takich jak Estonia i Litwa (udział handlu w basenie Morza Bałtyckiego w handlu ogółem wynosi ponad 50 %). W przypadku trzech krajów nordyckich udział handlu w regionie Morza Bałtyckiego mieści się w przedziale od 37 % dla Szwecji do 44 % dla Danii. Liczby te przedstawiają się podobnie w przypadku Polski, gdzie udział handlu w regionie Morza Bałtyckiego w handlu ogółem wynosi 35 %. Jedynie w Niemczech udział handlu w regionie Morza Bałtyckiego jest znacznie niższy z uwagi na rozmiar handlu niemieckiego. Co ciekawe, trzy kraje uczestniczące w największym stopniu w handlu w regionie Morza Bałtyckiego (Niemcy, Polska, Szwecja) mają mniejszy udział w handlu z tym regionem w porównaniu z handlem ogółem. Ponadto w krajach regionu Morza Bałtyckiego ważną rolę odgrywa gospodarka morską. Spośród sześciu państw członkowskich UE mających największy udział działalności morskiej w gospodarce krajowej (+ 3 % wartości dodanej i + 5 % zatrudnienia w sektorze morskim) trzy znajdują się w regionie Morza Bałtyckiego: Estonia, Łotwa i Dania²⁶.

Dlatego niniejszy rozdział obejmuje działania, które mają na celu promowanie przedsiębiorczości, innowacji i handlu, a tym samym zwiększają możliwości dla działalności gospodarczej i poprawiają funkcjonowanie rynku wewnętrznego w terenie. Obejmuje to również działania zmierzające do poprawy jakości zasobów ludzkich i długoterminowej stabilności podstawowych sektorów: rolnictwa, leśnictwa i rybołówstwa.

Przykłady finansowania

Wydatki zaplanowane na lata 2007-2013 w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Funduszu Spójności na programy na rzecz konwergencji i konkurencyjności oraz zatrudnienia w regionie Morza Bałtyckiego w dziedzinie dobrobytu:

Innowacja w MŚP i przedsiębiorczość	2,4 mld EUR
Inwestycje w przedsiębiorstwach	2,0 mld EUR
Działania w zakresie badań i rozwoju technologicznego	1,2 mld EUR
Infrastruktura w zakresie badań i rozwoju technologicznego	1,1 mld EUR
Ogółem:	6,7 mld EUR

Ponadto finansowanie ważnych projektów zapewnione jest w ramach innych programów wspólnotowych (w szczególności siódmego programu ramowego w zakresie badań, programu

²⁶ Estonia (wartość dodana 9 %; zatrudnienie 7 %), Łotwa (wartość dodana 8 %; zatrudnienie 5 %), Dania (wartość dodana 4 %; zatrudnienie 5 %). Badanie „The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development in European maritime sectors” [„Rola klastrów morskich we wzmacnianiu siły i rozwoju europejskich sektorów morskich] (http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/clusters_en.html).

LIFE, Europejskiego Funduszu Społecznego (EFS), programów europejskiej współpracy terytorialnej, programów współpracy transgranicznej w ramach Europejskiego Instrumentu Sąsiedztwa i Partnerstwa (ENPI), Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFRROW), Europejskiego Funduszu Rybackiego²⁷ i programu na rzecz konkurencyjności i innowacji), jak również ze środków polityki krajowej, regionalnej i lokalnej. Dodatkowo Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) już teraz udziela pożyczek lub zapewnia współfinansowanie w odniesieniu do dużej liczby projektów i mogłoby rozszerzyć swoją działalność na wiele projektów flagowych.

Przykłady projektów finansowanych przez EFRR i Fundusz Spójności (trwających i zaplanowanych, koszt całkowity)²⁸:

- w ramach „Fiber Optic Valley” („dolina światłowodowa”) (współfinansowanego w ramach celu 2 w Szwecji w latach 2000-2006) i jego projektu typu *spin-off* „Testbed Gävleborg” (program Norra Mellansverige) rozważa się utworzenie klastru transbałtyckiego;
- **współpraca między uczelniami:** program konkurencyjności Östra Mellansverige na lata 2007-2013 w Szwecji finansuje projekt „PRIM” (procesy i relacje w innowacyjnych środowiskach), który wspiera współpracę między szeregiem uczelni i ich inkubatorami. Koszt całkowity: 6,5 mln EUR;
- **JOSEFIN – wspólne finanse MŚP na innowację – jest** programem europejskiej współpracy terytorialnej w ramach transnarodowego programu w regionie Morza Bałtyckiego na lata 2007-2013. Czas trwania projektu: styczeń 2009 r. – grudzień 2011 r. Rozważa się przedłużenie go o 2 lata jako „projektu strategicznego”. Koszt całkowity: 3,9 mln EUR;
- Pomorski Park Naukowo-Technologiczny w Polsce – przedłużenie trzeciego etapu. (Koszt całkowity: 48 mln EUR);
- klaster morski w Szlezwiku-Holsztynie w Niemczech. (Koszt całkowity: 50,8 mln EUR).

Filar dotyczący przekształcenia regionu Morza Bałtyckiego w obszar dobrobytu obejmuje następujące zagadnienia priorytetowe:

6. usunięcie utrudnień dla rynku wewnętrznego w regionie Morza Bałtyckiego, w tym poprawa współpracy w dziedzinie ceł i podatków;
7. wykorzystanie całego potencjału regionu w dziedzinie badań naukowych i innowacji;
8. wdrażanie „Karty małych przedsiębiorstw”: wspieranie przedsiębiorczości, wzmacnianie MŚP i zwiększenie efektywnego wykorzystywania zasobów ludzkich;
9. wzmocnienie zrównoważonego rolnictwa, leśnictwa i rybołówstwa.

²⁷ Wydatki wspólnotowe zaprogramowane na lata 2007-2013 w ramach Europejskiego Funduszu Rybackiego w dziedzinie dobrobytu: zrównoważony rozwój obszarów rybackich – 316 mln EUR; inwestycje w przetwórstwo i obrót produktów rybołówstwa i akwakultury 500 mln EUR; ogółem: 816 mln EUR.

²⁸ Niektóre z tych projektów korzystają również z ramowej pożyczki z Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI).

6. Usunięcie utrudnień dla rynku wewnętrznego w regionie Morza Bałtyckiego, w tym poprawa współpracy w dziedzinie cel i podatków	Koordynowane przez Estonię
---	----------------------------

Prezentacja zagadnienia:

W regionie Morza Bałtyckiego w praktyce nadal istnieją przeszkody w handlu towarami i usługami, pomimo faktu, że wszystkie państwa członkowskie są częścią rynku wewnętrznego. Rynki w regionie Morza Bałtyckiego, z wyjątkiem rynku niemieckiego, są względnie małe i w związku z tym w celu utrzymania konkurencyjności w znacznej mierze zależne od handlu w regionie.

Region Morza Bałtyckiego jest dominującym obszarem handlu zagranicznego dla wszystkich zainteresowanych krajów z wyjątkiem Niemiec. Poziom handlu między krajami wzrasta, jednak tempo tego wzrostu jest wolniejsze niż można by oczekiwać, co świadczy o tym, że integracja rynków nie postępuje tak jak powinna. Optymalne korzystanie z rynku wewnętrznego i skuteczne rozszerzanie działalności na kraje sąsiednie okazało się szczególnie trudne dla MŚP. Hamuje to w szczególności te MŚP, które się rozwijają, a tym samym potrzebują większych „rynków krajowych”, aby były w stanie rozszerzać działalność.

W celu zapewnienia praktycznych i funkcjonujących stosunków handlowych z państwami trzecimi ważne jest zmniejszenie administracyjnych, pozataryfowych barier w handlu i transgranicznym przemieszczaniu towarów, w szczególności między UE i Rosją. Wymaga to poprawy procedur celnych i infrastruktury celnej. Ponadto ważne jest wzmocnienie międzynarodowej współpracy podatkowej, poprawa warunków handlu i inwestycji oraz wzmocnienie wysiłków w zwalczaniu transgranicznych oszustw podatkowych i uchylania się od opodatkowania.

Większość przeszkód dla wewnętrznego rynku towarów przewożonych drogą morską (90 % towarów krajowych w przypadku kraju takiego jak Finlandia) wynika z faktu, że uznaje się, że towary przewożone w transporcie morskim opuszczają obszar celny Wspólnoty Europejskiej, gdy statki opuszczają wody terytorialne, i ponownie wchodzą na obszar celny UE w porcie przybycia. Sytuacja ta straciła uzasadnienie, skoro obecnie służby przybrzeżne mogą z łatwością monitorować statki. W celu zlikwidowania systematycznych formalności stosowanych w przypadku towarów w ramach rynku wewnętrznego dnia 21 stycznia 2009 r. Komisja przyjęła komunikat²⁹ dotyczący utworzenia europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier, mający na celu wyeliminowanie lub zmniejszenie w maksymalnym stopniu procedur administracyjnych dla towarów i statków uprawiających żeglugę pomiędzy portami UE. Obszar Morza Bałtyckiego znacznie skorzysta z wdrożenia działań zawartych w planie działania „Europejski obszar transportu morskiego bez barier”, przyjętym przez Radę dnia 30 marca 2009 r.

Punkty krytyczne (główne problemy):

²⁹ Komunikat Komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - Komunikat i plan działania dotyczący utworzenia europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier (COM(2009) 10 wersja ostateczna, 21.1.2009)

Niewystarczające stosunki handlowe nawiązywane przez MŚP w regionie Morza Bałtyckiego można wyjaśnić obciążeniami administracyjnymi wynikającymi z przepisów krajowych, wdrażaniem dyrektyw UE w niewystarczający lub nieprzejrzyisty sposób, ograniczoną konkurencją w sektorach sieciowych ze względu na bariery wobec podmiotów wchodzących na rynek, silnie regulowanymi rynkami pracy i słabymi zachętami podatkowymi. Wynika z tego często brak konkurencji, który przekłada się na względnie wysokie poziomy cen.

Jeżeli region ma utrzymać i poprawić swoją pozycję jako region dobrobytu, potrzebna jest lepsza integracja. Konsultacje i analizy przeprowadzone w celu przygotowania przeglądu jednolitego rynku w 2007 r.³⁰ pokazały, że w wielu obszarach i sektorach jednolitego rynku ramy prawne nie funkcjonują jeszcze tak dobrze jak powinny.

Obywatele i przedsiębiorstwa nie zawsze wykorzystują te liczne możliwości, jakie oferuje jednolity rynek, ze względu na to, że nie we wszystkich państwach członkowskich przepisy są właściwie i jednakowo transponowane, stosowane lub egzekwowane. Chociaż sytuacja państw członkowskich pod względem terminowego transponowania przepisów dotyczących rynku wewnętrznego uległa poprawie, jak pokazano w ostatniej tabeli wyników rynku wewnętrznego³¹, nadal występują problemy z ich prawidłowym stosowaniem i zgłasza się znaczną liczbę postępowań w sprawie przypadków naruszenia przepisów prawa. Ponadto obywatele i przedsiębiorstwa nadal nie mają wystarczających informacji, aby wykorzystywać i egzekwować w praktyce swoje prawa w ramach jednolitego rynku³². Należy zatem podjąć jeszcze większe wysiłki w zakresie tłumaczenia i rozpowszechniania materiałów, które w spójny sposób wyjaśniają te prawa różnym grupom docelowym.

Towary stanowiące przedmiot handlu wychodzące poza UE napotyka poważne trudności w związku z problemami w zakresie procedur kontrolnych, a na granicy UE z Rosją zwykle występują znaczne opóźnienia. Do niedawna na przejściach granicznych z Finlandią, Estonią i Łotwą regularnie tworzyły się kolejki ciężarówek. Głównym powodem był wzrost handlu między UE a Rosją w połączeniu z nieskutecznymi procedurami i nieodpowiednią infrastrukturą po stronie rosyjskiej. Chociaż w związku z kryzysem gospodarczym od początku 2009 r. zmalało zagęszczenie ruchu, uproszczenie przepisów celnych i poprawa infrastruktury w Rosji pomogą uniknąć podobnych problemów w przyszłości.

Statki przewożące towary na trasach wewnątrz europejskich, ale zatrzymujące się w portach poza jednolitym rynkiem, muszą poddać wszystkie towary znajdujące się na pokładzie pełnym, zewnętrznym procedurom celnym, niezależnie od faktu, czy dotyczy to handlu wewnątrz UE czy handlu międzynarodowego. Poprawa postępowania z tego rodzaju towarami przyczyniłaby się znacząco do skuteczności i konkurencyjności żeglugi jako przyjaznego dla środowiska środka transportu.

Wartość dodana dla regionu Morza Bałtyckiego:

Z uwagi na małe rynki w regionie Morza Bałtyckiego konieczne jest podjęcie odpowiednich środków mających na celu unowocześnienie otoczenia biznesu. Przyciągające inwestorów ramy polityczne i dynamiczne otoczenie biznesu dają najlepsze możliwości utrzymania wysokich poziomów rozwoju na zachodzie i zwiększenia ich we wschodniej części obrzeża Morza

³⁰ Komunikat Komisji „Jednolity rynek Europy XXI wieku”, COM (2007) 724 wersja ostateczna, 20.11.2007.

³¹ http://ec.europa.eu/internal_market/score/docs/score18_en.pdf.

³² Według Eurobarometru na 2006 r., http://ec.europa.eu/internal_market/strategy/index_en.htm#061204.

Bałtyckiego. Obecny kryzys sprawia, że stymulacja dalszej integracji rynków w regionie Morza Bałtyckiego jest szczególnie ważna. Wzmocnienie związków handlowych w regionie przez zmniejszenie barier jest opłacalnym sposobem ożywienia gospodarki. Dla regionu ważne jest także pełne wdrożenie zaleceń zawartych w „Karcie małych przedsiębiorstw” i zmniejszenie w ten sposób obciążeń administracyjnych dla mniejszych przedsiębiorstw.

Ważne jest także wspieranie i ułatwianie rozwoju legalnego handlu i współpracy gospodarczej, zwalczanie oszustw celnych i zwiększenie bezpieczeństwa łańcucha dostaw w handlu z państwami trzecimi. Wymaga to między innymi pakietu środków mających na celu wzmocnienie współpracy organów celnych państw członkowskich UE z Rosją i innymi sąsiadującymi krajami, a także likwidacji wąskich gardeł związanych z procedurami, zasobami ludzkimi i infrastrukturą. Potrzebne jest promowanie zasad właściwego zarządzania w celu zapewnienia sprawiedliwych i skutecznych systemów podatkowych. Odgrywa to zasadniczą rolę w zapewnianiu równych szans dla stosunków gospodarczych, handlu i inwestycji.

Należy jednak zauważyć, że wszelka współpraca w kwestiach dotyczących rynku wewnętrznego ma charakter dobrowolny i w wyniku strategii nie zostaną narzucone nowe struktury lub dalsze przeglądy. Jeżeli okaże się, że taka współpraca w regionie Morza Bałtyckiego jest możliwa, z doświadczenia tego mogą skorzystać inne państwa członkowskie.

Działania:

Działania strategiczne:

- **„Wdrażanie strategii mającej na celu trwałą poprawę i ułatwienie granicznych kontroli towarów”** przyjętej na posiedzeniu podkomitetu ds. współpracy celnej i transgranicznej UE i Rosji w dniu 26 kwietnia 2007 r. i potwierdzonej dnia 19 czerwca 2008 r. Przeprowadzenie oceny wdrażania strategii przewidziano na drugą połowę 2010 r.
- **„Koordynacja z działaniami podjętymi przez grupę roboczą Rady Państw Morza Bałtyckiego ds. współpracy celnej i aspektów związanych z przekraczaniem granic”** w celu poprawy współpracy między organami granicznymi, w tym harmonizacji metod pracy, wspólnych szkoleń oraz wymiany informacji i najlepszych praktyk.

Działania oparte na współpracy:

- **„Otwarcie sektora publicznego na konkurencję”**. Zwiększenie wydajności w zakresie usług tradycyjnie świadczonych przez służby państwowe i samorządowe poprzez stopniowe otwieranie na swobodną konkurencję w odpowiednich obszarach, takich jak gospodarowanie odpadami, rekreacja, usługi pocztowe, powiązana logistyka i szeroko rozumiany sektor telekomunikacji, dostawy energii na potrzeby lokalne itd. w celu zapewnienia pełnego dostępu do odpowiednich rynków w regionie Morza Bałtyckiego.
- **„Usuwanie pozostałych barier w transgranicznym świadczeniu usług”** poprzez terminowe i spójne wdrożenie i stosowanie dyrektywy o usługach i innych stosownych dyrektyw, w szczególności tych, które mają wpływ na MŚP oraz tych, które mają na celu liberalizację rynków usług (np. trzecia dyrektywa pocztowa, która dla większości państw członkowskich wyznacza termin pełnego otwarcia rynku do dnia 31 grudnia 2010 r.). Oprócz zobowiązania państw członkowskich do podjęcia konkretnych środków legislacyjnych, dyrektywa wymaga od nich podjęcia różnego rodzaju środków praktycznych, takich jak pojedyncze punkty kontaktowe dla usługodawców, procedury elektroniczne i współpraca

administracyjna. Wprowadza także innowacyjne narzędzia, takie jak przegląd przepisów krajowych i proces wzajemnej oceny. Bliską współpracę instytucji odpowiedzialnych w każdym państwie członkowskim za wdrażanie dyrektywy o usługach nawiązano w ciągu ostatnich dwóch lat w ramach nordycko-bałtyckiej grupy ds. współpracy. Współpracę można dodatkowo wzmocnić poprzez wymianę dobrych praktyk, w tym wprowadzenie pojedynczych punktów kontaktowych, a także przez zaangażowanie w ten proces stowarzyszeń przedsiębiorców.

- **„Funkcjonowanie rynku wewnętrznego UE w terenie w regionie Morza Bałtyckiego”** poprzez wzmocnioną współpracę między organami krajowymi w zakresie zarządzania jednolitym rynkiem. Należy rozwinąć ulepszoną i wzmocnioną współpracę administracyjną między organami krajowymi w regionie Morza Bałtyckiego w zakresie wdrażania dyrektyw dotyczących jednolitego rynku, przyjmując jako inspirację istniejącą nordycko-bałtycką grupę ds. współpracy w zakresie dyrektywy o usługach. Organy krajowe zachęca się również do współpracy w regionie Morza Bałtyckiego przy organizacji szkoleń w zakresie przepisów dotyczących jednolitego rynku dla krajowych urzędników służby cywilnej i urzędników sądowych przy dostarczaniu obywatelom i przedsiębiorstwom informacji na temat ich praw i możliwości na rynku wewnętrznym. Taką ścisłą współpracę w sprawach dotyczących jednolitego rynku między organami państw regionu Morza Bałtyckiego należy rozwinąć w kontekście **zalecenia Komisji dotyczącego partnerstw**, które ma zostać przyjęte w czerwcu 2009 r., i zgodnie z tym zaleceniem.
- **„Promowanie zasad właściwego zarządzania w dziedzinie podatków”**, a mianowicie przejrzystości, wymiany informacji i uczciwej konkurencji podatkowej, w celu poprawy międzynarodowej współpracy podatkowej i wzmocnienia starań na rzecz zwalczania transgranicznych oszustw podatkowych i uchylania się od opodatkowania. Pierwszym krokiem będzie osiągnięcie porozumienia z Rosją w sprawie właściwego zarządzania w dziedzinie podatków. Należy również dostosowywać politykę podatkową, w tym między innymi stopniowo zbliżać z Rosją stawki akcyzy na papierosy. Spowoduje to zmniejszenie oszustw podatkowych i przemytu wyrobów akcyzowych do UE i przyczyni się również do realizacji celów budżetowych i zdrowotnych, poprzez zajęcie się problemami, które trudno zwalczać jedynie przy pomocy wzmocnionych kontroli granicznych. Ponadto przyczyniłoby się to do ułatwienia handlu w regionie przez ograniczenie potrzeby surowych i szczegółowych kontroli na granicy.

Projekty flagowe (przykłady):

- **6.1. „Usuwanie pozostałych barier na jednolitym rynku”** przez wzmacnianie praktycznej współpracy między odpowiedzialnymi organami. Projekt składa się z 5 obszarów podzielonych między 2 partnerów wiodących: **1. Identyfikacja obecnych jeszcze na rynku wewnętrznym barier dla handlu między państwami tego regionu oraz podjęcie działań w celu ich usunięcia – państwo odpowiedzialne za ten obszar: Polska**³³. Ogólnym celem przyświecającym temu projektowi powinno być zgromadzenie wyczerpujących informacji na temat barier na rynku wewnętrznym, które utrudniają swobodny przepływ osób, towarów, usługi i kapitału między państwami i regionami. **2. Współpraca dążąca do wdrożenia opracowanych przez Komisję zaleceń w sprawie środków na rzecz poprawy funkcjonowania jednolitego rynku – środków zapewniających lepszą koordynację zagadnień związanych z jednolitym rynkiem**

³³ Zainteresowane współpracą: DK, EE, SE, FI – przy szczególnym nacisku na niektóre sektory

(zalecenie nr 1) – państwo odpowiedzialne za ten obszar: Polska. W celu powołania grupy ds. współpracy (na wzór grupy nordycko-bałtyckiej lub w ramach tego forum), która spotykać się będzie regularnie, by wymieniać doświadczenia w zakresie realizacji zalecenia nr 1 dotyczącego środków poprawiających funkcjonowanie jednolitego rynku i zapewniających lepszą koordynację zagadnień związanych z jednolitym rynkiem. **3. Nasilenie współpracy między ośrodkami SOLVIT państw z tego regionu – państwo odpowiedzialne za ten obszar: Polska**³⁴. Aby przeprowadzić wspólną kampanię propagowania wiedzy o ośrodkach SOLVIT wśród MŚP i udostępnić przedsiębiorcom wiarygodne i obiektywne informacje na temat takiego rodzaju wsparcia, jakie mogą otrzymać w SOLVICIE. **4. Wymiana najlepszych praktyk w sprawie praktycznego funkcjonowania punktów kontaktowych ds. produktów oraz pojedynczych punktów kontaktowych – państwo odpowiedzialne za ten obszar: Szwecja**³⁵. Projekt ten powinien doprowadzić do ustanowienia platformy wymiany doświadczeń w zakresie tworzenia, finansowania i rozwijania punktów kontaktowych w regionie Morza Bałtyckiego. **5. Udostępnianie obywatelom i przedsiębiorcom większej ilości informacji na temat pakietu towarowego (w tym na temat zasady wzajemnego uznawania) oraz dyrektywy usługowej – państwo odpowiedzialne za ten obszar: Szwecja**³⁶. Projekt ten mógłby być realizowany w formie grupy, która umożliwiłaby wymianę informacji na temat najlepszych praktyk, co z kolei powinno mieć na celu określenie dodatkowych działań informacyjnych przeprowadzonych na temat zawartości nowego prawodawstwa oraz roli nowych punktów kontaktowych. Ponadto projekt ten powinien mieć na celu określenie czy i jakie dodatkowe działania informacyjne mogłyby przynieść korzyści regionowi. (Partner wiodący: Polska i Szwecja; termin przeglądu postępu prac: pierwsze wyniki zostaną osiągnięte w czerwcu 2011 r.) **PROJEKT PRZYSPIESZONY**

- **6.2. „Wdrażanie europejskiej przestrzeni transportu morskiego bez barier w regionie Morza Bałtyckiego”.** Przedmiotowy plan obejmuje szereg środków legislacyjnych, w tym wnioski mający na celu uproszczenie formalności administracyjnych opartych na przepisach i zaleceniach wspólnotowych skierowanych do państw członkowskich w celu zmniejszenia obciążeń administracyjnych nakładanych na przedsiębiorstwa żeglugowe. W związku z tym należy przeprowadzić analizę obecnych barier prawnych i administracyjnych oraz zainicjować konieczne zmiany ram prawnych i administracyjnych przez strategie dotyczące poprawy otoczenia regulacyjnego, a także poprzez opracowanie zintegrowanych systemów sprawozdawczości w zakresie informacji morskiej dla UE (pojedynczy punkt kontaktowy) uzgodnionych na szczeblu UE. (Partner wiodący: DG ds. Gospodarki Morskiej i Rybołówstwa (MARE)/Szwedzka Agencja Morska do potwierdzenia; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia)
- **6.3. „Zwiększenie stosowania podpisów elektronicznych/e-identyfikacji”** w kontaktach z władzami publicznymi w regionie Morza Bałtyckiego zgodnie z planem działania na rzecz e-podpisu i e-identyfikacji³⁷ z listopada 2008 r., który ma na celu zapewnienie transgranicznej interoperacyjności podpisu elektronicznego i aplikacji uwierzytelniających. Umożliwiłoby to oszczędne i sprawniejsze postępowanie w ramach świadczenia usług publicznych i prowadzenia postępowań administracyjnych i sądowych, a także ułatwiłoby

³⁴ Zainteresowane współpracą: DK, EE, SE. Do potwierdzenia, które państwa zainteresowane są udziałem w projekcie SOLVIT + module tego projektu – DE i DK są przeciwne.

³⁵ Zainteresowane współpracą: DK, EE, DE – wyłącznie w odniesieniu do zamówień przedkomercyjnych

³⁶ Zainteresowane współpracą - EE – jednak treści muszą zostać jeszcze szczegółowo omówione

³⁷ COM(2008) 798 z 28.11.2008

obywatelom i przedsiębiorstwom prywatnym cyfrowe przekazywanie sprawozdań organom publicznym, co będzie stanowiło także wsparcie dla działania strategicznego „Usuwanie pozostałych barier w transgranicznym świadczeniu usług” (opisanego na str. 27). Praca taka powinna koncentrować się głównie na dostępie zagranicznych obywateli i przedsiębiorstw do rynku poprzez unikanie tworzenia barier strukturalnych w wyniku zwiększania bezpieczeństwa interoperacyjnych e-podpisów do poziomu, który nie jest konieczny. W dziedzinie społeczeństwa informacyjnego należy przygotować wspólne projekty, które obejmą głosowanie elektroniczne i inne publiczne i prywatne usługi elektroniczne. (Partner wiodący: Estonia; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia)

- **6.4. „Zachęcanie jednostek akredytujących do udostępniania kompetencji”**. Współpraca jednostek akredytujących mogłaby być opłacalnym sposobem udostępniania kompetencji i oferowania przedsiębiorstwom szerokiej gamy usług akredytacyjnych bez posiadania wszystkich niezbędnych środków w każdym państwie członkowskim. (Partner wiodący: Szwecja – Szwedzki Komitet ds. Akredytacji i Oceny Zgodności; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia)
- **6.5. „Monitorowanie wdrażania priorytetów strategii UE-Rosja”** w celu poprawy procedur celnych i granicznych, a mianowicie: a) wdrażania przez Rosję środków ustawodawczych, administracyjnych i proceduralnych w celu poprawy sytuacji na granicy; b) wdrażania projektu pilotażowego dotyczącego wymiany informacji między UE i Rosją; c) wdrażania i rozwoju infrastruktury na przejściach granicznych i infrastruktury celnej. (Partner wiodący: Komisja Europejska, DG Taxud/Grupa robocza UE-Rosja ds. kwestii celnych na granicach; termin zakończenia: do ustalenia)
- **6.6. „Monitorowanie sytuacji na granicy”** przez wznowienie projektu „Laufzettel” prowadzonego pierwotnie w latach 2001, 2003 i 2005, mającego na celu mierzenie czasu przekraczania granicy/odprawy celnej i identyfikowanie wąskich gardeł oraz możliwości poprawy procedur kontrolnych na granicy UE-Rosja. (Partner wiodący: Komisja Europejska, DG Taxud/Grupa robocza UE-Rosja ds. kwestii celnych na granicach; termin zakończenia: druga połowa 2010 r.) **PROJEKT PRZYSPIESZONY**
- **6.7. „Koordynacja stosowania dywidendy cyfrowej”**. Koordynacja stosowania dywidendy cyfrowej, która będzie dostępna przy przejściu na naziemną telewizję cyfrową w celu bardziej skutecznego wykorzystania częstotliwości i zwiększenia korzyści przedsiębiorstw z oferowania usług dostępu szerokopasmowego na słabo zaludnionych obszarach. Opracowanie ulepszonych modeli współpracy między państwami członkowskimi w przypadku wielostronnej koordynacji i kontroli rynku (Partner wiodący: Szwecja. termin: do ustalenia)

➤

7. Wykorzystanie całego potencjału regionu w dziedzinie badań naukowych i innowacji	Koordynowane przez Szwecję i Polskę
--	-------------------------------------

Prezentacja zagadnienia:

Wzmocnienie współpracy transnarodowej ma decydujące znaczenie dla stworzenia żywotnego środowiska innowacyjnego w regionie Morza Bałtyckiego, który obejmuje względnie małe kraje i środowiska innowacyjne o różnym poziomie dojrzałości. Musi się to stać zarówno na szczeblu politycznym, jak i na szczeblu przedsiębiorstw, co pozwoli na osiągnięcie lepszej mobilności, większej spójności regionalnej i trwałego wzrostu gospodarczego. Regiony muszą przyciągać innowacyjne przedsiębiorstwa i tworzyć skuteczne usługi wsparcia innowacji w celu zwiększenia długoterminowych zdolności innowacyjnych.

Wynikiem procesu globalizacji jest zwiększona konkurencja między krajami i regionami w zakresie inwestycji w produkcję, wiedzę i innowacje. Na szczeblu przedsiębiorstw, jeżeli mają one być konkurencyjne na rynku światowym, decydującym czynnikiem jest rozwój produktów i usług intensywnie wykorzystujących wiedzę naukową. Na szczeblu politycznym kraje, a w szczególności regiony, muszą opracować skuteczne systemy innowacji, które oferują dynamikę przedsiębiorczości i mocne powiązania między instytucjami naukowymi najwyższego szczebla, prywatnymi inwestorami, inkubatorami i powiązanymi usługami dla przedsiębiorstw. Dokonanie tego na szczeblu regionu Morza Bałtyckiego wiąże się z pewnymi szczególnymi wyzwaniami, ale jest konieczne dla dobrobytu regionu.

Punkty krytyczne (główne problemy):

Pomimo niedawnego wysokiego wzrostu gospodarczego we wschodnich częściach regionu Morza Bałtyckiego nadal występuje podział między posiadającymi bardziej ugruntowaną pozycję instytucjami badawczo-rozwojowymi na północnym i zachodnim wybrzeżu a świeżo utworzonymi lub zreformowanymi instytucjami ze wschodniego i południowo-wschodniego wybrzeża Morza Bałtyckiego. Znajduje to również odzwierciedlenie w ostatniej europejskiej tablicy wyników innowacyjności (EIS 2007). W regionie Morza Bałtyckiego znajduje się kilka krajów przodujących w Europie pod względem innowacyjności, a także inne kraje, które pozostają w tyle. W celu wykorzystania w pełni potencjału regionów w zakresie innowacji potrzeba spójnego podejścia opartego na współpracy i zaufaniu.

Wartość dodana dla regionu Morza Bałtyckiego:

Największą wartością dodaną będzie można uzyskać, jeżeli priorytetowo potraktuje się sektory, w których region ten jest szczególnie mocny. W celu zbadania mocnych stron regionu odpowiednie może okazać się podejście oparte na klastrach. W ramach takiego podejścia należałoby się oprzeć na istniejących badaniach mapowania klastrów przeprowadzonych ostatnio w różnych krajach regionu Morza Bałtyckiego na szczeblu regionalnym lub krajowym, a także na wynikach mapowania klastrów Europejskiego Centrum Monitorowania Klastrów³⁸ i projekcie BSR INNO-Net finansowanym w ramach inicjatywy UE PRO INNO Europe³⁹.

³⁸ <http://www.clusterobservatory.eu/>

³⁹ Dalsze informacje można znaleźć na stronie internetowej <http://www.proinno-europe.eu>.

Ważne jest również pełne wykorzystanie możliwości współpracy w ramach europejskiej przestrzeni badawczej (EPB).

Działania:

Działania strategiczne:

- **„Ustanowienie wspólnej strategii innowacji dla regionu Morza Bałtyckiego”**, która obejmie cztery następujące wyzwania: a) zmniejszanie istniejących barier dla innowacji, w tym harmonizacja różnych środowisk prawodawczych i regulacyjnych dotyczących bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ), w szczególności w celu dalszego przygotowywania inicjatywy rynków pionierskich; b) ułatwianie współpracy transnarodowej w celu rozwoju i komercyjnego wykorzystania wspólnych projektów badawczych; c) wspólne wykorzystywanie wysokiego poziomu kapitału ludzkiego w regionie i promowanie mobilności naukowców; d) wspólne opracowywanie nowych i lepszych instrumentów wspierających innowacyjność, w tym wspieranie praw własności intelektualnej. Prace te będą nawiązywały do podobnych wysiłków podjętych w ramach inicjatywy PRO-INNO Europe na lata 2009-2012.

Działania oparte na współpracy:

- **„Poprawa wykorzystywania wyników badań poprzez patenty”** w ramach wspierania wzmocnionej współpracy między krajowymi urzędami patentowymi w regionie Morza Bałtyckiego w zapewnianiu infrastruktury wspierającej innowację. „Specjalizacja sektorowa wśród różnych organów” w regionie Morza Bałtyckiego i zdolność do udzielania pomocy przy wnioskach do innych krajów regionu Morza Bałtyckiego i do Europejskiego Urzędu Patentowego mogłyby stanowić elementy takiej współpracy. Należy zapewnić wsparcie MŚP, wynalazcom indywidualnym i publicznym instytucjom badawczym w celu włączenia praw własności intelektualnej do ich strategii biznesowych.

Projekty flagowe (przykłady):

- **7.1. „Opracowanie programu regionu Morza Bałtyckiego na rzecz innowacji, klastrów i sieci MŚP”**. Konkretnym celem jest wspieranie transnarodowej współpracy w zakresie badań i rozwoju oraz przedsiębiorczości obejmującej systemy innowacji, klastry i sieci MŚP w celu wzmocnienia wzrostu gospodarczego w całym regionie Morza Bałtyckiego. Program przyczyni się do ustanowienia „nowego znaku towarowego regionu Morza Bałtyckiego”, opierając się na „inteligencji”, badaniach, innowacji i współpracy oraz prowadząc do budowania zdolności, większej konkurencyjności międzynarodowej, wzrostu inwestycji zagranicznych i powstania światowej klasy podmiotów w niektórych obszarach strategicznych. W programie można oprzeć się na wynikach i zaleceniach projektu BSR-Network INNO-Net finansowanego w ramach inicjatywy PRO INNO Europe. Celem jest poprawa konkurencyjności regionu Morza Bałtyckiego i innowacyjności przez transnarodową współpracę klastrów na szczeblu politycznym i na szczeblu przedsiębiorstw poprzez mobilizowanie organizacji klastrowych oraz krajowych lub regionalnych programów i funduszy. Działania w ramach programu regionu Morza Bałtyckiego obejmą również opracowanie „metody regionu Morza Bałtyckiego” w zakresie lepszego wykorzystywania sieci małych przedsiębiorstw. Z uwagi na znaczenie gospodarki morskiej dla regionu promowane będą klastry morskie w celu powiązania ich z sieciami wiedzy i

wymiany najlepszych praktyk w zakresie tworzenia organizacji klastrowych. Ponadto celem jest „*opracowanie perspektywicznego programu regionalnego*”, który pomoże zidentyfikować pożądane kierunki współpracy w zakresie badań, rozwoju i innowacyjności. (Partnerzy wiodący: Szwecja i Litwa; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia).
PROJEKT PRZYSPIESZONY

- **7.2. „Stworzenie funduszu Morza Bałtyckiego na innowacje i badania”**. Celem jest stworzenie instrumentów finansowych promujących innowacje i badania na poziomie transnarodowym i transregionalnym, skupiające się na szczególnych zaletach regionu Morza Bałtyckiego. Cel ten zostanie osiągnięty dzięki wykorzystaniu zarówno sprawdzonych i skutecznych, jak i nowych wzorców finansowania, które razem będą wspierać koordynację istniejącego (2007-2013), jak i przyszłego (od 2014) finansowania badań, rozwoju i innowacji na szczeblu unijnym, krajowym i regionalnym, oraz finansowania prywatnego. (Partner wiodący: Region Skåne. termin zakończenia: do ustalenia)
- **7.3. „Opracowanie wspólnej strategii regionu Morza Bałtyckiego w celu promowania innowacyjności w usługach”**. Strategia ta będzie miała trzy główne cele: a) gromadzenie wyższej jakości danych statystycznych z krajów regionu Morza Bałtyckiego w celu analizowania obecnego stanu i potencjału innowacji w sektorze usług intensywnie wykorzystujących wiedzę naukową; b) identyfikowanie zakresu i celów transgranicznej współpracy między klastrami działającymi w podsektorach usług, takich jak TIK, branże związane z twórczością i ogólnie sektor kultury, ekologiczne innowacje i energia; c) poprawa ramowych warunków koniecznych do wspierania w sposób zrównoważony współpracy w ramach klastrów w dziedzinie usług oraz ułatwianie umiędzynarodowienia przedsiębiorstw usługowych o wysokim wzroście. Prace te będą nawiązywały do odpowiedniego projektu polityki UE INNO-Net finansowanego w ramach inicjatywy PRO-INNO Europe na lata 2009-2012. (Partnerzy wiodący: Litwa i Finlandia; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia).
- **7.4. „Stworzenie ponadsektorowych projektów referencyjnych dotyczących innowacji w dziedzinie zdrowia i nauk o życiu”**. Promowanie wysokiego poziomu zdrowia publicznego i wykorzystywanie nowoczesnych nauk o życiu można uważać za warunki wstępne, dzięki którym region Morza Bałtyckiego może stać się wiodącym na świecie i cieszącym się dobrobytem „regionem zdrowia”. Ponadto wyzwaniom demograficznym można sprostać jedynie dzięki innowacjom w nauce, technologii i naukach społecznych. Bioregion ScanBalt, obecnie jedno z wiodących miejsc współpracy klastrowej w Europie, wprowadził w 2004 r. podstawowe zasady zrównoważonego rozwoju we wszystkich dziedzinach nauk o życiu, takich jak zdrowie, energia, odżywianie lub nauki o życiu w środowisku. Region Morza Bałtyckiego można w tym sensie uważać za wzorcowy w zapewnianiu podstaw dla gospodarki opartej na wiedzy i zrównoważonego wdrażania wspólnej strategii w ramach szerokiego zakresu działań. (Partnerzy wiodący: Litewskie Stowarzyszenie Biotechnologii i BioCon Valley® GmbH, Greifswald (Niemcy); termin przeglądu postępu prac: do ustalenia).
- **7.5. „Stworzenie struktury Baltic Science Link” [zasobów i infrastruktury naukowej w regionie Bałtyku]**. Aby dany region odgrywał przewodnią rolę w badaniach i innowacji, ważna jest jego infrastruktura badawcza. Region Morza Bałtyckiego posiada kilka ważnych istniejących instalacji infrastrukturalnych (wysokoenergetyczny pierścień akumulacyjny PETRA-III w niemieckim synchrotronowym ośrodku badawczym w Hamburgu; projekt europejskiego ośrodka badań laserem rentgenowskim XFEL w Schlezwillu-Holsztynie;

MAX IV w laboratorium promieniowania synchrotronowego, fizyki jądrowej i akceleratorowej w Lund) i liczy na wsparcie dla dalszych instalacji, takich jak europejskie neutronowe źródło spalacyjne (ESS) w Lund⁴⁰. Infrastrukturę tę należy wykorzystywać w sposób optymalny w celu wzmocnienia zasobu wiedzy naukowej i konkurencyjności, a także atrakcyjności regionu. Można tego dokonać poprzez stworzenie silnej sieci uczelni, instytutów badawczych i przemysłu, tj. *Baltic Science Link*. Istniejące już w regionie silne dziedziny badawcze, takie jak nauki o życiu, technologie materiałowe, stanowiąby rdzeń tych klastrów naukowych. (Partner wiodący: Szwecja, Szwedzka Rada ds. Badań Naukowych; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia).

⁴⁰ Wspólny projekt europejskiej przestrzeni badawczej. ESS Scandinavia jest konsorcjum działającym w celu zapewnienia budowy ESS w Lund. Konsorcjum składa się ze wszystkich uczelni i szkół w regionie Öresund, szeregu innych wiodących uczelni i instytutów badawczych w Skandynawii, a także regionu Skanii, gminy Lund, Copenhagen Capacity i Komitetu Öresund.

8. Wdrażanie „Karty małych przedsiębiorstw”: wspieranie przedsiębiorczości, wzmacnianie MŚP i zwiększenie efektywnego wykorzystywania zasobów ludzkich	Koordynowane przez Danię i Niemcy
---	-----------------------------------

Prezentacja zagadnienia:

W regionie Morza Bałtyckiego istnieje potrzeba poprawy ogólnych warunków wzrostu. Należy ukierunkować wzmożone i skuteczniejsze wsparcie na rozwój przedsiębiorczości i MŚP oraz zacieśnić współpracę między instytucjami wspierania przedsiębiorczości. Poziom wymiany handlowej i inwestycji w regionie można zwiększyć dzięki lepszej współpracy między podmiotami zajmującymi się handlem i inwestycjami oraz przez opracowanie środków wspierających ukierunkowanych na zwiększanie integracji gospodarczej. Ponadto kryzys może wpłynąć na zmianę kierunków działania przedsiębiorstw w taki sposób, że będą one wykorzystywały nowe możliwości gospodarcze w ramach „zielonego biznesu”. Aby zapewnić utrzymywanie się długoterminowego dobrobytu w regionie Morza Bałtyckiego, należy włączyć przedsiębiorczość do programów nauczania na wszystkich poziomach kształcenia, dostarczyć nauczycielom odpowiedniej wiedzy z dziedziny ekonomii oraz opracować innowacyjne metody nauczania.

Osiągnięcie dużej wydajności, wysokiego poziomu innowacyjności i trwałego wzrostu gospodarczego w regionie Morza Bałtyckiego wymaga również zwiększenia uczestnictwa w rynku pracy i jego integracji. Konkurencyjność przedsiębiorstw regionu zależy od istotnych czynników, takich jak wysoki poziom zatrudnienia, miejsca pracy dobrej jakości oraz niski poziom wykluczenia społecznego.

Punkty krytyczne (główne problemy):

Bariery instytucjonalne w znacznym stopniu ograniczają działalność MŚP w regionie Morza Bałtyckiego. W związku z tym, jeżeli rozwój regionu ma się opierać na tych przedsiębiorstwach, konieczne jest jak najszybsze usunięcie czynników utrudniających ich funkcjonowanie. Najważniejszym priorytetem jest opracowanie instytucjonalnych ram określających spójne zasady funkcjonowania przedsiębiorczości (w praktyce zasady te są często zbyt restrykcyjne lub złożone). Jakość ram instytucjonalnych i prawnych, w których przedsiębiorstwa regionu Morza Bałtyckiego prowadzą działalność, różni się w znacznym stopniu w poszczególnych państwach.

Istnieje szereg przeszkód utrudniających osiągnięcie większej integracji rynku pracy w regionie Morza Bałtyckiego. Oprócz tradycyjnych czynników o charakterze administracyjnym i prawnym – związanych z zabezpieczeniem społecznym i uznawaniem kwalifikacji – podkreśla się dwie nowe kategorie ograniczeń: przeszkody natury „praktycznej” związane z zakwaterowaniem, znajomością języka i zatrudnieniem osób żyjących w związkach partnerskich i małżonków oraz przeszkody natury „psychologicznej” obejmujące, w szczególności, problem powrotu do kraju pochodzenia i brak uznania znaczenia mobilności.

Poprawa perspektyw zawodowych, szkolenia i kwalifikacji w sektorze morskim może znacznie przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa na morzu, zatrudnienia oraz ogólnej konkurencyjności całego klastru morskiego.

Wartość dodana dla regionu Morza Bałtyckiego:

Znaczne różnice w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego w poszczególnych państwach nie sprzyjają jednolitemu rozwojowi społeczno-gospodarczemu całego obszaru. Dla dobrobytu regionu konieczna jest wzmożona i ściślejsza integracja oraz zapewnienie przedsiębiorcom lepszych warunków do wymiany handlowej i prowadzenia działalności z krajami sąsiednimi. Ważne jest także wzmocnienie współpracy w obszarach, w których region posiada mocną pozycję oraz znaczny potencjał dalszego wzrostu, na przykład w obszarze wzornictwa i technologii środowiskowej.

Współpraca w zakresie mobilności wewnątrz UE może wpłynąć na lepsze dostosowanie popytu na rynku pracy, zarówno w krajach, z których pochodzą pracownicy, jak i w krajach przyjmujących, do podaży siły roboczej poprzez lepszą koordynację szkoleń na rynku pracy oraz szkoleń w celu zmiany kwalifikacji i doskonalenia zawodowego. Pozwoli to na zapewnienie wykwalifikowanej siły roboczej potrzebnej w regionie. Duży potencjał tkwi w wykorzystywaniu mocnych stron różnych rynków pracy w regionie, zarówno tych bardziej dojrzałych, jak i tych bardziej dynamicznych, w szczególności w celu zaspokojenia potrzeb rozwijających się innowacyjnych przedsiębiorstw.

Jeżeli chodzi o klastry morskie, różnorodna działalność gospodarcza w poszczególnych krajach basenu Morza Bałtyckiego⁴¹, obejmująca żeglugę, budownictwo okrętowe, działalność portową, usługi, dostawy wyposażenia, prace na morzu i rybołówstwo, umożliwiłaby uzyskanie pozytywnych wyników w zakresie promowania umiędzynarodowienia i konkurencyjności MŚP.

Działania:

Działania strategiczne:

- **„Promowanie wymiany handlowej i przyciąganie większej liczby inwestycji do regionu Morza Bałtyckiego”** przez skuteczniejszą współpracę między podmiotami zajmującymi się promowaniem handlu i inwestycji, aby jeszcze bardziej zwiększyć skuteczność narzędzi zapewnianych przez państwa członkowskie w tym obszarze. Dalsze wzmocnienie współpracy między agencjami ds. handlu i inwestycji w regionie miałyby korzystny wpływ na handel wewnątrzregionalny oraz na handel między przedsiębiorstwami z regionu a przedsiębiorstwami z innych krajów.
- **„Zapewnienie dostępu do kapitału małym i średnim przedsiębiorstwom”** na przykład przez promowanie i wprowadzanie nowych innowacyjnych narzędzi, które ułatwiają dostęp do kapitału w regionie, w szczególności we wczesnej fazie rozwoju przedsiębiorstw. Działania w tym zakresie mogą obejmować na przykład tworzenie transgranicznych funduszy kapitału podwyższonego ryzyka i realizację transgranicznych programów gwarancji, które umożliwiłyby wykorzystywanie korzyści skali i zakresu w przypadku inwestowania w MŚP lub udzielania gwarancji na zaciągane przez nie pożyczki. Instrumenty finansowe UE w ramach programu na rzecz konkurencyjności i innowacji oraz fundusze strukturalne należy wykorzystywać w szerokim zakresie i w skuteczny sposób w celu zapewnienia finansowania dla MŚP, jeżeli bieżąca sytuacja na rynku jest trudna. Źródła finansowania UE na rzecz MŚP należy uzupełnić finansowaniem na szczeblu krajowym i regionalnym.

⁴¹ Badanie „The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development in European maritime sectors” (http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/clusters_en.html).

- **„Wspieranie i promowanie przedsiębiorczości wśród kobiet”** w celu wspierania wzrostu gospodarczego i tworzenia miejsc pracy w regionie Morza Bałtyckiego. Istnieje potrzeba wzmocnienia przedsiębiorczości kobiet za pomocą ukierunkowanych działań na rzecz młodych kobiet i kobiet ponownie rozpoczynających karierę zawodową, które rozpoczynają działalność lub myślą o zmianie kwalifikacji. Osoby odpowiedzialne za wyznaczanie kierunków polityki i zainteresowane strony reprezentujące MŚP w regionie Morza Bałtyckiego powinny być zachęcane do wzmocniania i propagowania ducha przedsiębiorczości wśród kobiet. Aby stworzyć otoczenie sprzyjające przedsiębiorczości kobiet, należy zająć się czynnikami związanymi z kontekstem, gospodarczymi i „miękkimi”, które utrudniają rozpoczynanie działalności i rozwój przedsiębiorstw zakładanych przez kobiety.
- **„Wspólne rozwijanie przedsiębiorczości związanej z odnawialną energią morską, w szczególności z energią wiatrową, aby region Morza Bałtyckiego uzyskał wiodącą pozycję w tej dziedzinie”**. Odnawialna energia morska jest jednym z rozwijających się sektorów morskich. Małe i średnie przedsiębiorstwa podjęły pionierskie działania i opracowały innowacyjne technologie. Znaczenie takich struktur gospodarczych dla rozwoju sektora będzie się utrzymywać. Wzmocnienie przedsiębiorczości w regionie Morza Bałtyckiego w tej dziedzinie może przyczynić się do powstania inicjatywy rynków pionierskich na rzecz odnawialnej i czystej energii. Ze względu na panujące warunki i działania prowadzone w Danii, Niemczech i Szwecji, a także na transport gazu z Rosji, region stał się już prawie kluczową strefą w odniesieniu do innowacji i nowych kierunków rozwoju w tej dziedzinie. Państwa regionu Morza Bałtyckiego mają szansę na uzyskanie wiodącej roli w szerszym europejskim kontekście rozwoju na przykład przez wskazanie najważniejszych wyzwań o charakterze technologicznym i przedstawienie głównych przeszkód regulacyjnych, wyprzedzając ogólnoeuropejską debatę na temat odnawialnej energii morskiej. Horyzontalne działanie w zakresie planowania przestrzennego obszarów morskich (zob. niżej) może mieć korzystny wpływ na przedmiotowe działanie. Ogólniej rzecz biorąc, wsparcie dla „zielonego biznesu” ma zasadnicze znaczenie.
- **„Szkolenie w zakresie przedsiębiorczości, jako element szkolnych programów nauczania”**. Należy włączyć przedsiębiorczość do programów nauczania na wszystkich poziomach kształcenia, w tym na poziomie szkół wyższych, dostarczyć nauczycielom odpowiedniej wiedzy, opracować nowe metody nauczania oraz budować kulturę przedsiębiorczości. W realizacji powyższych działań powinny uczestniczyć lokalne przedsiębiorstwa. Należy zachęcać uczelnie w regionie Morza Bałtyckiego do umacniania ducha przedsiębiorczości oraz do budowania otoczenia sprzyjającego przedsiębiorczości, nie tylko w odniesieniu do studentów kierunków menedżerskich i ekonomicznych. Środki powinny obejmować wsparcie na rzecz uczelnianych przedsiębiorstw rozpoczynających działalność i firm typu spin-off oraz specjalistycznych szkoleń dla nauczycieli.
- **„Ułatwianie przedsiębiorczości na obszarach wiejskich”** przez ustanowienie programów w zakresie kształcenia i wymiany transgranicznej, przy pełnym wykorzystaniu środków dostępnych w ramach Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich na wspieranie MŚP.

Działania oparte na współpracy:

- **„Zwiększenie mobilności pracowników”** nie tylko w ramach rynków pracy, lecz także w kierunku rynków pracy, poprzez promowanie wzmocnionej współpracy transnarodowej na rzecz pokonywania granic i zwiększania mobilności. Współpraca między samorządami,

regionami i państwami członkowskimi jest istotnym sposobem zwiększania skuteczności instrumentów wsparcia przez wzajemną wymianę doświadczeń, analizowanie przyszłych zagadnień oraz przez współpracę w zakresie procedur wdrożeniowych i porównywania wyników. Działanie przewiduje sprzyjanie głębszej współpracy między agencjami pośrednictwa pracy w regionie Morza Bałtyckiego oraz promowanie lepszego powiązania szkoleń w pracy oraz szkoleń w celu zmiany kwalifikacji i doskonalenia zawodowego z **potrzebami rynku pracy w całym regionie**. Inną ważną kwestią jest wzajemne uznawanie kwalifikacji, które wymaga współpracy między właściwymi organami kontrolnymi. Dla klastru morskiego korzystna może okazać się mobilność pracowników między miejscami pracy i karierami zawodowymi na lądzie stałym i na morzu, a także bardziej przejrzysty i bardziej zaawansowany system podnoszenia kwalifikacji w zawodach związanych z gospodarką morską. Działania zostały szczegółowo omówione w sekcjach 4-13.

- **„Rozpoczęcie wymiany dobrych praktyk w dziedzinie administracyjnych uproszczeń przy rozpoczynaniu działalności gospodarczej, wydawaniu pozwoleń i postępowaniach upadłościowych”** w oparciu o zalecenia określone w Karcie małych przedsiębiorstw.

Projekty flagowe (przykłady):

- **8.1. „Promowanie młodych przedsiębiorców”**: współpraca między sektorem kształcenia a sektorem działalności gospodarczej ma istotne znaczenie dla budowania trwałego wzrostu gospodarczego. Należy opracować wspólną inicjatywę w celu wspierania młodych przedsiębiorców, a także w celu promowania rozwoju mobilności i tworzenia transgranicznych sieci współpracy młodych przedsiębiorców w regionie Morza Bałtyckiego oraz udostępniania środków finansowych na ten cel. (Partner wiodący: Dania; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia)
- **8.2. „Rozwijanie głębszej współpracy w zakresie technologii środowiskowej w celu tworzenia nowych możliwości gospodarczych”**. Aby wzmocnić pozycję MŚP w sektorze technologii środowiskowej, konieczne jest osiągnięcie masy krytycznej w zakresie wiedzy i technologii, przy zaangażowaniu badań i rozwoju technologicznego (badania naukowe) oraz przedsiębiorstw. Wspólne działania powinny obejmować wzmocnioną współpracę w zakresie promowania eksportu. (Partner wiodący: Polska; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia)
- **8.3. „Realizacja projektu »Zrównoważona produkcja przez innowacje w małych i średnich przedsiębiorstwach«”**. Celem projektu jest zwiększenie potencjału innowacyjnego MŚP w celu wzmocnienia ich zrównoważonych procesów produkcji, co pozwala na zwiększenie zysków przedsiębiorstw, przy jednoczesnym obniżeniu kosztów ekonomicznych i środowiskowych. (Projekt finansowany ze środków dostępnych w Programie Regionu Morza Bałtyckiego w ramach celu „Europejska współpraca terytorialna” EFRR, całkowity budżet wynosi 3 miliony EUR na okres trzech i pół roku). (Partner wiodący: Niemcy; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia) **PROJEKT PRZYSPIESZONY**
- **8.4. „Region Morza Bałtyckiego jako region ekoefektywny”** – cel projektu może zostać osiągnięty na przykład przez ustanowienie sieci współpracy w zakresie ekologicznych zamówień publicznych, w ramach której wymieniane są dobre praktyki i doświadczenia.

Należy utworzyć punkty kontaktowe we wszystkich państwach członkowskich regionu Morza Bałtyckiego w celu poszerzenia wiedzy i rozpowszechniania informacji. (Partner wiodący: Niemcy; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia)

- **8.5. „Pełne wykorzystanie Europejskiego kodeksu najlepszych praktyk ułatwiających dostęp MŚP do zamówień publicznych”** w celu pomocy przedsiębiorstwom w rozwiązaniu nadal istniejących problemów, które hamują ich rozwój. (Partner wiodący: Niemcy; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia)
- **8.6. „Region Morza Bałtyckiego jako lider w dziedzinie wzornictwa”**. Państwa regionu posiadają zarówno potencjał, jak i doświadczenie mogące stanowić podstawę do działań w obszarze rozwoju wzornictwa i podjęły już współpracę w tej dziedzinie. Wzornictwo pochodzące z regionu obejmuje pewne podobne elementy, które powinny być przedmiotem wspólnego wprowadzania do obrotu. Projekt obejmuje rozpowszechnianie dobrych praktyk dotyczących wzornictwa państw basenu Morza Bałtyckiego w ramach konferencji tematycznych i wystaw podczas festiwali związanych z prezentacją dobrych praktyk, takich jak np. Gdynia Design Days. (Partner wiodący: Polska; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia)
- **8.7. „Realizacja projektu dotyczącego sieci pracy w regionie Morza Bałtyckiego”**. Celem projektu jest poprawa zarządzania wspólnym rynkiem pracy w regionie Morza Bałtyckiego i jego harmonizacji w oparciu o wspólne strategie transnarodowe. W szczególności uwzględnione zostaną zmiany demograficzne i procesy migracyjne. (Projekt finansowany ze środków dostępnych w Programie Regionu Morza Bałtyckiego w ramach celu „Europejska współpraca terytorialna” EFRR; całkowity budżet wynosi 2,6 mln EUR na okres trzech i pół roku). (Partner wiodący: Niemcy – Behörde für Wissenschaft und Forschung der Freien und Hansestadt Hamburg; termin zakończenia: do ustalenia)
PROJEKT PRZYSPIESZONY
- **8.8. „Współpraca między publicznymi służbami zatrudnienia”**, obejmująca wymianę informacji na temat ofert pracy, warunków pracy i pobytu w regionie Morza Bałtyckiego, w ramach skutecznego wykorzystywania europejskiego portalu EURES poświęconego mobilności zawodowej. (Partner wiodący: Szwecja, Arbetsformedlingen (publiczne służby zatrudnienia).. Termin przeglądu postępu prac: do ustalenia)

<p>9. Wzmocnienie zrównoważonego rolnictwa, leśnictwa i rybołówstwa</p>	<p>Koordynowane przez Finlandię i Litwę w zakresie rozwoju obszarów wiejskich oraz przez Szwecję w zakresie rybołówstwa</p>
--	---

Prezentacja zagadnienia:

W regionie Morza Bałtyckiego rolnictwo, leśnictwo i rybołówstwo mają duże znaczenie dla gospodarki i zrównoważonego rozwoju. Utrzymanie rentowności i konkurencyjności tych sektorów stanowi kluczowy czynnik dla zapewnienia zrównoważonego rozwoju regionu w przyszłości. Współpraca w tych sektorach w regionie Morza Bałtyckiego była dotychczas stosunkowo ograniczona. Jej wzmocnienie mogłoby przynieść wiele korzyści.

Region Morza Bałtyckiego jest regionem w dużym stopniu zdominowanym przez lasy, w którym sektor leśny jest ważny dla rozwoju regionalnego oraz odgrywa istotną rolę w utrzymaniu stabilnego zatrudnienia na obszarach wiejskich. Potrzebne jest bardziej zintegrowane podejście do wykorzystywania drewna i innych produktów leśnych.

Rybołówstwo na Morzu Bałtyckim ma długą tradycję. O ile w przypadku niektórych zasobów połowy utrzymują się w granicach naturalnych limitów, w przypadku innych nastąpiło przełowienie. W 2008 r. Komisja rozpoczęła przegląd bieżącej polityki, analizując zaobserwowane do tego czasu osiągnięcia i niedociągnięcia. W ramach analizy określono pięć głównych braków polityki, a mianowicie nadmierną zdolność połowową, nieprecyzyjne cele polityki, podejmowanie decyzji skupione na perspektywie krótkoterminowej, brak odpowiedzialności branży oraz brak woli zapewnienia zgodności ze strony państw członkowskich i niski stopień zgodności osiągnięty przez branżę. Podjęcie działań w celu zaradzenia powyższym brakom podczas nadchodzących reform wspólnej polityki rybołówstwa (WPRyb) jest niezbędnym warunkiem realizacji ogólnego celu polityki, tj. zrównoważonego wykorzystywania zasobów naturalnych. Wzrosła konkurencja w zakresie środków spożywczych i produktów rolnych, istnieje zatem potrzeba dalszego rozwijania sektora rolnego, tak aby stawał się on zarówno bardziej zrównoważony pod względem środowiskowym, jak i bardziej konkurencyjny. Aby osiągnąć powyższe cele, niezbędne jest prowadzenie badań w ramach sektora oraz poprawa współpracy.

W kontekście inicjatyw podjętych przez Stały Komitet ds. Badań Naukowych w Dziedzinie Rolnictwa (SCAR) utworzona została grupa robocza, której zadaniem jest skuteczniejsze koordynowanie krajowych działań badawczych służących rozwojowi zrównoważonego rolnictwa w regionie Morza Bałtyckiego.

Punkty krytyczne (główne problemy):

Obszary wiejskie leżące w północnej części regionu są jednymi z najrzadziej zaludnionych obszarów w UE. Jednocześnie na innych obszarach wiejskich i przybrzeżnych w regionie występuje problem presji urbanizacyjnej. W związku z tym potrzeby i problemy tych obszarów, sektora rolnego i rybołówstwa różnią się między sobą, mimo że wiele problemów pozostaje nadal wspólnych, na przykład konkurencyjność, wyzwania środowiskowe i wyludnienie obszarów wiejskich.

Istniejące zaburzenia równowagi między zdolnością połowową i dostępnymi zasobami często prowadziły do presji politycznej na ustalanie rocznych dopuszczalnych połowów na o wiele wyższym poziomie niż wynikałoby z opinii naukowych, prowadząc do przełowienia i zanikania zasobów. Ponadto nadmierna zdolność połowowa powoduje niską rentowność i słabą zgodność z przepisami, przy znacznej liczbie przypadków błędnego zgłaszania i niezgłaszania połowów oraz niskiej odporności na czynniki zewnętrzne, takie jak zmiany rynkowe.

Wartość dodana dla regionu Morza Bałtyckiego:

W regionie Morza Bałtyckiego warunki związane z rolnictwem, leśnictwem i rybołówstwem są dość szczególne. Jest to najbardziej wysunięty na północ obszar działalności rolniczej w UE, prowadzonej czasem w surowych warunkach. Gatunki leśne i modele wzrostu są także ściśle powiązane z geografiami Bałtyku.

Aby zapewnić zrównoważone połowy i zwiększyć rentowność floty rybackiej, niezbędna jest wzmocniona współpraca między wszystkimi zainteresowanymi krajami i grupami interesu. Obszar może służyć także, jako obszar wzorcowy, jeżeli chodzi o opracowanie alternatywnych rozwiązań i instrumentów w zakresie zarządzania w celu wsparcia procesu reformy, takich jak bardziej zregionalizowane zarządzanie i podejście do podejmowania decyzji. W Morzu Bałtyckim występuje mała liczba zasobów ryb eksploatowanych do celów handlowych i dość czyste jednogatunkowe łowiska, z których około 90 % znajduje się na terytorium Wspólnoty, przy obecności tylko jednego partnera zewnętrznego. W związku z tym w przypadku Morza Bałtyckiego właściwe jest prowadzenie gospodarki opierającej się na podejściu ekosystemowym, a także podjęcie określonych działań, takich jak zwiększenie selektywności narzędzi połowowych i eliminacja odrzutów.

Działania:

Działania strategiczne:

- **„Dalsze dostosowywanie zdolności połowowej floty rybackiej do dostępnych zasobów”.** Działanie polega na dokonaniu oceny wyników gospodarczych poszczególnych segmentów floty oraz zastosowaniu niezbędnych środków w celu dostosowania zdolności połowowych do poziomu zgodnego z dostępnymi zasobami za pomocą środków lub regulacji krajowych w ramach WPRyb. Realizując programy operacyjne finansowane z Europejskiego Funduszu Rybackiego, państwa członkowskie mają możliwość podjęcia działań ukierunkowanych na problem nadmiernej zdolności połowowej ich flot przez wdrożenie planów dostosowania nakładu połowowego.
- **„Poprawa kontroli i położenie kresu nielegalnym połowom”.** Działanie obejmuje zwiększenie wykorzystywania kwot krajowych oraz wzmocnienie kontroli i inspekcji, w szczególności za pomocą zaawansowanych urządzeń do monitorowania i nadzoru, poprawy koordynacji i harmonizacji między państwami członkowskimi. Należy ustanowić skuteczny system identyfikowalności oparty na obowiązujących przepisach prawnych oraz

wprowadzić dodatkową analizę rozwoju sytuacji. Należy wdrożyć deklarację kopenhaską dotyczącą zwalczania niezgłaszanych połowów dorsza na Morzu Bałtyckim.

Działania oparte na współpracy:

- **„Opracowanie trwałych strategii dotyczących drewna”** w ramach zrównoważonej gospodarki leśnej oraz programów badawczo-rozwojowych w celu stworzenia wspólnego podejścia dla regionu Morza Bałtyckiego. Należy wykorzystać wyniki badania w dziedzinie leśnictwa przeprowadzonego przez Nordycką Radę Ministrów. Strategie zostałyby włączone do szerszego kontekstu krajowych programów leśnych lub podobnych inicjatyw oraz krajowych planów dotyczących energii odnawialnej, równoważenia dostaw surowca drzewnego dla sektorów związanych z leśnictwem, rozwoju odnawialnych źródeł energii, strategii ochrony przyrody oraz mobilizacji zasobów drzewnych.
- **„Zwiększenie łącznych skutków programów rozwoju obszarów wiejskich”** przez skuteczniejszą współpracę prowadzącą do przyjmowania bardziej ukierunkowanych środków. Działanie to można połączyć z programami, które dotyczą podobnych problemów. Należy usprawnić funkcjonowanie środków rozwoju obszarów wiejskich w ramach krajowych programów rozwoju obszarów wiejskich, między innymi przez wspólne badania i monitorowanie. Istnieje potrzeba opracowania wspólnych działań w zakresie szkolenia i doradztwa z większym naciskiem na wspólne innowacje ponad granicami.
- **„Opracowanie strategii na rzecz zrównoważonego wykorzystywania leśnych, zwierzęcych i roślinnych zasobów genowych i prowadzenia hodowli selekcyjnej przy ich użyciu”**. Uznaje się, że zasoby te mają pozytywny wpływ na zapobieganie erozji gleby i wychwytywanie i składowanie dwutlenku węgla, a także umożliwią ograniczenie do minimum stosowania substancji kwasotwórczych i zachowanie różnorodności genetycznej. Utworzenie sieci w ramach regionu Morza Bałtyckiego będzie miało na celu wzmocnienie i rozwinięcie współpracy w tym obszarze poprzez wymianę informacji i budowanie kompetencji oraz zapewnienie doradztwa w procesie decyzyjnym. Ponadto projekty w ramach sieci będą dotyczyły różnych zagadnień, takich jak, na przykład, roślinne zasoby genowe dla rolnictwa w kontekście zmiany klimatu, w tym modyfikacja materiału rozmnożeniowego, leśnictwo, wychwytywanie i składowanie dwutlenku węgla oraz przystosowanie do zmiany klimatu, zwierzęce zasoby genowe, program dotyczący zrównoważonej hodowli selekcyjnej i zanieczyszczeń, kształcenie w zakresie zasobów genowych. Do celów dalszej współpracy i rozwoju należy wykorzystać działania zrealizowane przez Nordycką Radę Ministrów i jej doświadczenie.
- **Należy wzmocnić „Kontrolę zdrowia i chorób zwierząt”**. Do celów dalszej współpracy i rozwoju, w tym do celów współpracy nordycko-bałtyckiej w tej dziedzinie, należy wykorzystać działania przeprowadzone przez Nordycką Radę Ministrów i jej doświadczenie.
- **„Zwiększenie łącznych skutków programów finansowanych z Europejskiego Funduszu Rybackiego”** poprzez skuteczniejszą współpracę prowadzącą do przyjmowania bardziej ukierunkowanych środków. Działanie to można połączyć z programami, które dotyczą podobnych problemów.

Projekty flagowe (przykłady):

- **9.1. „Rozwijanie i ulepszanie koordynacji i współpracy wśród państw członkowskich i zainteresowanych stron” w zakresie zarządzania rybołówstwem na Morzu Bałtyckim.** Jako pierwszy krok w kierunku dalszej regionalizacji zarządzania rybołówstwem utworzono forum zwane Baltfish mające na celu wzmocnienie współpracy państw członkowskich z regionu Morza Bałtyckiego. W ramach forum we współpracy z właściwymi organizacjami regionu Morza Bałtyckiego, w tym BS RAC i HELCOM, opracowywane będą sposoby wzmocnienia integracji odpowiednich zainteresowanych stron w obszarze zarządzania rybołówstwem oraz wdrażania polityki, a także sposoby dalszego rozwoju forum w tym zakresie. (Partner wiodący: Szwecja; termin przeglądu postępu prac: 1 czerwca 2010 r.)
- **9.2. „Wylimitowanie odrzutów”.** Nawet mimo faktu, że w przypadku Morza Bałtyckiego współczynnik odrzutów jest niski, istnieje potrzeba przyjęcia środków mających na celu ich ograniczenie lub wylimitowanie. Można tego dokonać przez ustanowienie wspólnych projektów pilotażowych w celu określenia możliwych rozwiązań, obejmujących modyfikację narzędzi lub tymczasowe zamknięcia. (Partner wiodący: Dania; termin przeglądu postępu prac: 1 czerwca 2010 r.)
- **9.3. „Zrównoważony rozwój obszarów wiejskich”.** Konieczne jest opracowanie projektów, w ramach których mieszkańcy regionu podejmą wspólne działania w zakresie zrównoważonego rozwoju obszarów wiejskich i trwałych środków do życia, na przykład projektów dotyczących wspierania otoczenia innowacji, młodzieży, turystyki na obszarach wiejskich, rolnictwa i leśnictwa. Należy opracować nowe praktyki dotyczące stosowania zintegrowanego podejścia. (Partnerzy wiodący: Polska i Szwecja; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia)
- **9.4. „Zapewnienie zrównoważonych połowów”** przez wylimitowanie niedociągnięć i wykorzystanie możliwości polityki, określonych w procesie reformy wspólnej polityki rybołówstwa, przez opracowanie ekosystemowego podejścia do zarządzania rybołówstwem. Działanie zostanie przeprowadzone we współpracy z organami władzy publicznej i odpowiednimi zainteresowanymi stronami, przy uwzględnieniu zaleceń zawartych w Bałtyckim planie działań HELCOM, najlepszych praktyk i wiedzy naukowej, w tym opinii naukowych ICES i STECF. (Partner wiodący: Szwecja; termin przeglądu postępu prac: 1 czerwca 2010 r.)
- **9.5. „Wspieranie metod zrównoważonej produkcji w akwakulturze”.** Działanie to podkreślono w nowym komunikacie Komisji w sprawie akwakultury i może być wdrażane w ramach realizowanych przez państwa członkowskie UE programów operacyjnych finansowanych ze środków Europejskiego Funduszu Rybackiego. (Partner wiodący: Finlandia; termin przeglądu postępu prac: 1 czerwca 2010 r.)
- **9.6. „Zrównoważona gospodarka leśna w regionie Morza Bałtyckiego – EFINORD”.**

EFINORD współdziała z UE w szczególności w sprawach związanych z polityką oraz prowadzi działania, których celem jest uwzględnienie wyników badania lasów regionu nordyckiego na szczeblu europejskim. Sieć współpracy powinna koncentrować się na zrównoważonej gospodarce leśnej, odzwierciedlającej kwestie o charakterze regionalnym – przede wszystkim kwestie dotyczące produkcji biomasy i funkcji ekosystemu, które zajmują wysoką pozycję na liście priorytetów dla właścicieli lasów, branży i ogółu społeczeństwa. (Partner wiodący: NCM/SNS; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia)

W projekcie flagowym EFINORD zapewnia się patronat nad działalnością związaną z lasami i zrównoważoną gospodarką leśną w ramach strategii dla regionu Morza Bałtyckiego. Patronatem EFINORD zostaną objęte następujące działania: „Efektywność środowiskowa drewna” – (Partner wiodący: Finlandia/Ministerstwo Rolnictwa i Leśnictwa); „Leśnictwo i ochrona wód” (Partner wiodący: Szwecja/Szwedzka Agencja Leśna); „Zrównoważona gospodarka leśna w obwodzie kaliningradzkim (Partner wiodący: Szwecja/Szwedzka Agencja Leśna); „Krajobraz regionu Morza Bałtyckiego” (Partner wiodący: Szwecja/Szwedzka Agencja Leśna); „Utworzenie nordycko-bałtyckiego serwisu informacyjnego dotyczącego lasów i leśnictwa” (Partnerzy wiodący: Komitet ds. współpracy w zakresie badań lasów nordyckich (SNS) oraz Europejskie Biuro Regionalne Europejskiego Instytutu Leśnego (EFINORD)); „Zarządzanie leśnymi zasobami genowymi w regionie Morza Bałtyckiego i ich ochrona w zmieniających się warunkach klimatycznych” (Partner wiodący: Nordyckie Centrum Zaawansowanych Badań w zakresie Genetyki Leśnej i Hodowli Selekcyjnej Drzew (GeneCAR)); podprojekt 2: „Współpraca w zakresie hodowli selekcyjnej świerku” (Partner wiodący: NordGen Forest); „Hardwoods are good” (Partner wiodący: Szwecja / Szwedzka Agencja Leśna)

- **9.7. „Sieć instytucji ds. zarządzania roślinnymi zasobami genowymi w regionie Morza Bałtyckiego i ich ochrony w zmieniających się warunkach klimatycznych”.** Celem działania jest zapewnienie zrównoważonej ochrony i wykorzystywania roślinnych zasobów genowych mających znaczenie dla sektorów żywności i rolnictwa. Aby osiągnąć powyższy cel, została już ustanowiona sieć instytucji z regionu do celów wymiany i rozwijania wiedzy w przedmiotowej dziedzinie. Sieć obejmie długoterminową współpracę na rzecz opracowania praktycznych i oszczędnych rozwiązań w zakresie zarządzania zasobami genowymi, co przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa żywnościowego w regionie. Najważniejszym celem będzie realizacja wspólnej europejskiej bazy danych roślinnych zasobów genowych (AGEIS), promującej wykorzystywanie takich zasobów w regionie do celów hodowli selekcyjnej i prowadzenia badań. Powyższa inicjatywa może służyć jako wzór współpracy na szczeblu regionalnym dla innych krajów europejskich. (Temat przekrojowy B: Zmiana klimatu). (Partner wiodący: NordGen; termin zakończenia: do ustalenia)
- **9.8. „Ustanowienie forum dotyczącego innowacyjnego i zrównoważonego przetwarzania nawozu naturalnego”** (BATMAN) przez wymianę informacji na temat zrównoważonych sposobów przetwarzania nawozu naturalnego w regionie Morza Bałtyckiego w celu ograniczenia do minimum oddziaływania na środowisko oraz w celu osiągnięcia korzyści takich jak energia odnawialna. (Partnerzy wiodący: Duńskie Centrum Innowacyjności ds. Bioenergii i Technologii Środowiskowej (CBMI) oraz Fiński Instytut ds. Badań Rolno-spożywczych, Technologicznych i Środowiskowych (MTT); termin zakończenia: do ustalenia). **PROJEKT PRZYSPIESZONY**
- **9.9. „Recycling fosforu”.** Recycling fosforu stanowi pilne wyzwanie, biorąc pod uwagę szacunki, według których światowe zasoby fosforu nadającego się do użytkowania w łatwy i oszczędny sposób wystarczą jedynie na 50-150 lat. Jednocześnie pochodzące z działalności rolniczej ilości fosforu w wodach stanowią przyczynę eutrofizacji. Należy opracować nowe praktyki w zakresie stosowania zintegrowanego podejścia w celu ograniczenia do minimum wypłukiwania związków odżywczych i fosforu do wód oraz w celu zmaksymalizowania recyklingu wszystkich typów źródeł fosforu, wchodzącego w skład nawozu naturalnego. (Partner wiodący: Niemcy wspólnie z forum BATMAN; termin zakończenia: do ustalenia)

- **9.10. „Wzmocnienie kontroli zdrowia i chorób zwierząt”**. W regionie nordycko-bałtyckim planowanie na wypadek zagrożenia w zakresie chorób zwierząt stanowiło przez szereg lat punkt wspólnego działania, a niektóre ze zdobytych doświadczeń zostaną wykorzystane w przyszłej współpracy w całym regionie Morza Bałtyckiego. Przykład mogą stanowić symulacje, które uznaje się za bardzo wartościowe narzędzie służące do testowania planów na wypadek zagrożenia, ustanowionych do celów kontroli chorób zwierząt i zapobiegania ich rozprzestrzenianiu. Należy przeanalizować działania przeprowadzone w celu ułatwienia szkolenia w regionie Morza Bałtyckiego w zakresie stosowania analizy ryzyka i tworzenia sieci wymiany doświadczeń. W przypadku wystąpienia ogniska choroby zwierząt w regionie Morza Bałtyckiego zostaną podjęte działania w celu zapewnienia, w ramach dostępnych zasobów, wykwalifikowanych i kompetentnych pracowników, aby zaradzić sytuacji wystąpienia choroby zwierząt w danym kraju. W związku z tym do celów dalszej współpracy i rozwoju, w tym współpracy nordycko-bałtyckiej w tym obszarze, należy wykorzystać działania zrealizowane przez Nordycką Radę Ministrów i jej doświadczenie. (Partner wiodący: Nordycka Rada Ministrów; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia)

PRZEKSZTAŁCENIE REGIONU MORZA BAŁTYCKIEGO W MIEJSCE DOSTĘPNE I ATRAKCYJNE

Geografia regionu Morza Bałtyckiego, bardzo duże odległości, jak na warunki europejskie (w szczególności do północnych, bardzo oddalonych obszarów), zasięg morza, który łączy, ale także dzieli regiony, rozległe granice zewnętrzne – wszystkie te czynniki stanowią szczególne wyzwanie dla komunikacyjnej i fizycznej dostępności w regionie. W szczególności kontekst historyczny i geograficzny państw członkowskich ze wschodniej części regionu, przy ich wewnętrznych sieciach współpracy zorientowanych w dużej mierze na osi wschód-zachód, sprawia, że znaczne inwestycje w infrastrukturę komunikacyjną, transportową i energetyczną są wyjątkowo ważne.

Ponadto duża rozległość i różnorodność regionu sprawia, że jest on szczególnie atrakcyjny dla turystów i mieszkańców. Wielorakość języków i kultur, które przetrwały przez wieki różnego rodzaju wzajemnych oddziaływań, zakres dziedzictwa miejskiego, krajobrazy lądowe, morskie i dostępne charakterystyczne obiekty kultury stanowią ogromny potencjał pozwalający na stworzenie regionu, który będzie przyciągał turystów. Działania priorytetowe przedstawione w niniejszej sekcji stanowią w związku z tym próbę przeciwdziałania zagrożeniom i podjęcia wyzwań, przy jednoczesnym wykorzystaniu i wzmocnieniu szans regionu.

Przykłady finansowania

Wydatki zaplanowane na lata 2007-2013 w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Funduszu Spójności na rzecz programów konwergencji i konkurencyjności oraz zatrudnienia w regionie Morza Bałtyckiego w dziedzinach związanych z dostępnością i atrakcyjnością:

Społeczeństwo informacyjne:	1,4 mld EUR
Transport:	23,1 mld EUR
Autostrady (TEN-T)	8,4 mld EUR
Koleje (TEN-T)	4,7 mld EUR
Drogi krajowe	2,8 mld EUR
Autostrady (inne niż TEN-T)	2,1 mld EUR
Inne ⁴²	5,1 mld EUR
Energia:	2,6 mld EUR
Ogółem:	27,1 mld EUR

Ponadto finansowanie ważnych projektów zapewnione jest w ramach programu transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) i innych programów wspólnotowych (w szczególności siódmego programu ramowego w zakresie badań, programu LIFE, programów europejskiej współpracy terytorialnej (w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego), programów współpracy transgranicznej w ramach Europejskiego Instrumentu Sąsiedztwa i Partnerstwa (ENPI), Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFFROW), Europejskiego Funduszu Rybackiego (wydatków wspólnotowych zaprogramowanych na lata 2007-2013 w ramach Europejskiego Funduszu

⁴² W tym drogi regionalne i lokalne, lotniska, transport miejski i porty.

Rybackiego przyczyniających się do zrównoważonego rozwoju obszarów rybackich w wysokości 316 mln EUR) oraz programu na rzecz konkurencyjności i innowacyjności, jak również środków polityki krajowej, regionalnej i lokalnej. Dodatkowo Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) już teraz udziela pożyczek lub zapewnia współfinansowanie w odniesieniu do dużej liczby projektów i mógłby rozszerzyć swoją działalność na wiele projektów flagowych.

Przykłady projektów (trwających i zaplanowanych, koszt całkowity)⁴³:

- Łotwa:
 - Projekty w trakcie realizacji: remont torów korytarza kolejowego wschód-zachód (koszt całkowity – 100 mln EUR), który ma się zakończyć do 2010 r.; modernizacja systemów sygnalizacji łotewskiego korytarza kolejowego wschód-zachód (koszt całkowity – 90 mln EUR), która ma się zakończyć do 2010 r.; budowa dróg dojazdowych do terminala portu Ventspils (koszt całkowity – 28 mln EUR), która ma się zakończyć do 2010 r.;
 - Przyszłe projekty: pierwszy odcinek obwodnicy Rygi – Koknese (szacowany koszt całkowity – 291 mln EUR); Rail Baltica, w szczególności przebudowa i realizacja segmentów linii kolejowej TEN-T (szacowany koszt całkowity – 80 mln EUR).
- Estonia: realizacja Via Baltica, w szczególności budowa obwodnicy Pärnu w Estonii (koszt całkowity – 43 mln); poprawa dostępności wysp Morza Bałtyckiego, usprawnienie infrastruktury portowej i lotniskowej na tych wyspach (koszt całkowity – 46 mln EUR).
- Litwa: zaprojektowanie i budowa kolei „Rail Baltica” – jak wynika z planów projekt ma być współfinansowany z Funduszu Spójności (2007-2013), przy orientacyjnym koszcie całkowitym wynoszącym 135 mln EUR i orientacyjnej wysokości wkładu z Funduszu Spójności wynoszącej 97 mln EUR. Termin rozpoczęcia prac planuje się na początek 2010 r.
- Litwa: przebudowa i realizacja segmentów linii kolejowej TEN-T, obejmująca 6 projektów współfinansowanych z Funduszu Spójności (2000-2006), przy koszcie całkowitym wynoszącym 167 mln EUR. Realizacja wszystkich projektów ma zostać zakończona do końca 2010 r.
- Niemcy: ulepszenia w porcie w Lubece w kraju związkowym Szlezwik-Holsztyn (koszt całkowity – 13,1 mln EUR); promowanie turystyki żeglugowej w kraju związkowym Szlezwik-Holsztyn (koszt całkowity – 5,5 mln EUR); duże inwestycje transportowe, jak w przypadku linii kolejowej Berlin – Rostock (ogólny koszt wynoszący 315 mln EUR) i autostrady A 14 (koszt całkowity – 1,4 mld EUR).
- Polska: duże inwestycje transportowe w trakcie realizacji obejmują drogę S 22 Elbląg-Grzechotki (116 mln EUR) oraz część linii kolejowej E-65 Warszawa-Gdańsk (1 261 mln EUR). Ponadto planowana jest realizacja następujących projektów: Rail Baltica (połączenie z granicą litewską, 182 mln EUR), kontynuacja prac na linii kolejowej E 65 (Warszawa-Gdańsk, 801 mln EUR), budowa dróg S7 (Gdańsk – Elbląg, 346 mln EUR), budowa Via Baltica (Białystok – granica z Litwą, 511 mln EUR) oraz prace związane lotniskiem w Gdańsku (149 mln EUR), Olsztynie (74 mln EUR), Szczecinie (21 mln EUR) i Koszalinie

⁴³ Niektóre z wymienionych projektów korzystają również z ramowej pożyczki z Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI).

(analizuje się możliwość budowy lotniska w Zegrzu Pomorskim, 13,82 mln EUR). Powyższe koszty stanowią szacowane koszty całkowite.

- duże projekty infrastrukturalne finansowane w ramach Programu TEN-T⁴⁴.

Filar dotyczący przekształcenia regionu morza Bałtyckiego w miejsce dostępne i atrakcyjne obejmuje następujące obszary priorytetowe:

10. poprawa dostępu do rynków energii, ich wydajności i bezpieczeństwa;
11. ulepszenie wewnętrznych i zewnętrznych połączeń transportowych;
12. utrzymanie i zwiększenie atrakcyjności regionu Morza Bałtyckiego, zwłaszcza dzięki edukacji, turystyce, kulturze i zdrowiu.

⁴⁴ Szczegółowe informacje są dostępne na stronie:

http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/basis_networks/guidelines/doc/pp_implementation_progress_report_may08.pdf

10. Poprawa dostępu do rynków energii, ich wydajności i bezpieczeństwa	Koordynowane przez Łotwę i Danię
---	----------------------------------

Prezentacja zagadnienia:

W regionie Morza Bałtyckiego na rynkach energii (energii elektrycznej, gazu, ropy naftowej itp.) brakuje odpowiedniej infrastruktury, ponadto, przy nadmiernym ukierunkowaniu na dany kraj, rynki te nie są wzajemnie połączone i skoordynowane (choć rozpoczyna się współpraca w sprawach związanych z energią w ramach Współpracy Energetycznej Regionu Morza Bałtyckiego (BASREC)⁴⁵). Poziom otwarcia rynku i konkurencji w niektórych państwach członkowskich nie jest wystarczający, aby istniały odpowiednie zachęty do inwestycji. Prowadzi to do większego ryzyka w zakresie bezpieczeństwa energetycznego oraz wyższych cen. W szczególności trzy państwa bałtyckie (Estonia, Łotwa i Litwa) są niewystarczająco zintegrowane z większymi sieciami energetycznymi w pozostałej części Unii Europejskiej (jedynym połączeniem jest Estlink, pomiędzy Finlandią i Estonią), co oznacza, że w dziedzinie energii są praktycznie odizolowane.

Punkty krytyczne (główne problemy):

Rozproszone rynki energii elektrycznej są źródłem dalszych problemów: a) słabej płynności na rynku, b) małej ilości zachęt lub okazji do inwestycji w infrastrukturę, szczególnie w dziedzinie energii odnawialnej. Brakuje także współpracy w sprawach związanych z gazem ziemnym, głównie ze względu na brak gazowych połączeń transgranicznych z pozostałą częścią regionu. Taka sytuacja oznacza brak handlu transgranicznego oraz płynności rynku, wyższe ceny i niższy poziom dywersyfikacji źródeł energii.

Wszystkie kraje Unii Europejskiej/Europejskiego Obszaru Gospodarczego leżące w tym regionie są częścią wewnętrznego rynku energii elektrycznej i gazu. Rynki energii elektrycznej wciąż znajdują się jednak na różnych etapach liberalizacji. To właśnie z tego powodu, w powiązaniu z brakami w infrastrukturze, fizyczna integracja państw bałtyckich została poważnie zahamowana. Dalsza fizyczna integracja sieci w regionie jest niezbędna, aby uzyskać korzyści dla ogólnej wydajności i zwiększyć bezpieczeństwo dostaw energii poprzez większą dywersyfikację, z uwzględnieniem źródeł odnawialnych. Większe bezpieczeństwo dostaw energii należy wspierać również innymi środkami, np. dzięki efektywności energetycznej.

Wartość dodana dla regionu Morza Bałtyckiego:

Integracja rynku energii zwiększyłaby bezpieczeństwo dostaw energii, szczególnie we wschodniej części regionu Morza Bałtyckiego. Przyczyniłaby się do zmniejszenia cen, ułatwiłaby dywersyfikację źródeł energii oraz umożliwiła wprowadzenie mechanizmów solidarności.

⁴⁵ W ramach BASREC (rozpoczętej w 1999 r.) współpracują ze sobą rządy Danii, Estonii, Finlandii, Niemiec, Islandii, Łotwy, Litwy, Norwegii, Polski, Rosji i Szwecji. Komisja Europejska reprezentowana jest przez DG ds. Energii i Transportu. We współpracy uczestniczą także Rada Państw Morza Bałtyckiego oraz Nordycka Rada Ministrów.

Działania:

Działania strategiczne:

- **„Ustanowienie zintegrowanego i sprawnie funkcjonującego rynku energii”** poprzez wdrożenie planu działań w zakresie linii międzysystemowych na rynku energii państw bałtyckich (BEMIP), który poza projektami dotyczącymi infrastruktury obejmuje konkretne działania prowadzące do osiągnięcia pożądanego stopnia integracji i funkcjonowania wewnętrznego rynku energii. Działania te powinny obejmować lepszą koordynację krajowych strategii energetycznych oraz środki wspierające dywersyfikację dostaw i lepsze funkcjonowanie rynku energii.

Działania oparte na współpracy:

- **„Większe wykorzystanie energii odnawialnej”** poprzez rozszerzenie wykorzystania biomasy, energii słonecznej oraz energii wiatrowej (np. projekt Nordwind II, wspierany przez Radę Nordycką, lub projekt Krieger's Flak), a w szczególności dzięki badaniom dotyczącym demonstracji i uruchomienia na lądzie i na morzu technologii w zakresie wiatrowej i innej morskiej energii odnawialnej. Region charakteryzuje się wysokim poziomem wiedzy specjalistycznej w zakresie technologii morskich. Należy z tego uczynić lepszy użytek. Należy też w pełni wykorzystywać bazę danych dotyczących bioenergii opracowaną przez Nordycką Radę Ministrów. (Uwaga: należy to rozumieć w powiązaniu z obszarem priorytetowym nr 5 „Adaptacja do zmian klimatu”).
- **„Zapewnienie większej współpracy transgranicznej”**, której celem jest wymiana doświadczeń i lepsza koordynacja w dziedzinach, takich jak sieć przesyłowa energii elektrycznej oraz planowanie przestrzenne obszarów morskich, praktyki regulacyjne w zakresie inwestycji związanych z liniami międzysystemowymi oraz ocena oddziaływania farm wiatrowych na środowisko.

Projekty flagowe (przykłady):

W ramach TEN-E lub planu działań w zakresie linii międzysystemowych na rynku energii państw bałtyckich (BEMIP) – oraz odpowiednich projektów energetycznych objętych Europejskim planem naprawy gospodarczej – podkreślono następujące propozycje:

- **10.1. „Monitorowanie wdrażania planu działań w zakresie linii międzysystemowych na rynku energii państw bałtyckich (BEMIP) równoległe z działaniami grupy wysokiego szczebla BEMIP”**. Priorytetowo należy potraktować w szczególności „*przyłączanie państw bałtyckich do sieci energetycznych w regionie*”. Potrzeba monitorowania postępów BEMIP wynika nie tylko z samego planu działań w zakresie linii międzysystemowych na rynku energii państw bałtyckich, lecz także ze strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego. Funkcja monitorowania przypisana jest grupie wysokiego szczebla BEMIP, co oznacza, że celem tego projektu jest lepsza koordynacja celów strategicznych w ramach strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego i BEMIP. Komisja i zainteresowane państwa członkowskie opracowały plan działań w zakresie linii międzysystemowych na rynku energii państw bałtyckich (BEMIP), który określa najważniejsze brakujące elementy infrastruktury w dziedzinie energii elektrycznej i gazu oraz konieczne działania (łącznie z finansowaniem), a także przewiduje mechanizmy

koordynacji mające na celu zbliżenie państw członkowskich, uczestników rynku oraz różnych źródeł finansowania. Rozważa się innowacyjne rozwiązania w zakresie linii międzysystemowych polegające na włączeniu do sieci morskich instalacji produkujących energię odnawialną. Projekty wymienione w wytycznych TEN-E mogą być współfinansowane przez instrumenty TEN-E. Ponadto Europejski plan naprawy gospodarczej przewiduje znaczne dodatkowe wsparcie finansowe w odniesieniu do projektów infrastrukturalnych w regionie. (Partner wiodący: Litwa; termin wdrożenia projektów priorytetowych: do ustalenia). **PROJEKT PRZYSPIESZONY**

- **10.2. „Demonstracja skoordynowanych rozwiązań w zakresie połączeń morskich farm wiatrowych”** (np. w Krieger’s Flak (Dania, Niemcy) lub Södra Midsjöbanken (Szwecja)). (Partner wiodący: Dania; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia). **PROJEKT PRZYSPIESZONY**
- **10.3. „Wdrażanie projektu promowania bioenergii w regionie Morza Bałtyckiego”**. Celem projektu jest wzmocnienie rozwoju zrównoważonego, konkurencyjnego i zintegrowanego pod względem terytorialnym regionu Morza Bałtyckiego w dziedzinie zrównoważonego wykorzystania bioenergii. (Partner wiodący: Szwecja; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia)
- **10.4. „Rozszerzenie nordyckiego modelu rynku energii elektrycznej (NORDEL⁴⁶)”** na trzy państwa bałtyckie w oparciu o podejście krok po kroku z konkretnym harmonogramem wdrażania (plan działania na rzecz integracji rynkowej) w ramach planu działań w zakresie linii międzysystemowych na rynku energii państw bałtyckich (BEMIP). (Partner wiodący: Łotwa; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia)

⁴⁶ NORDEL jest organizacją, w ramach której współpracują ze sobą Operatorzy Systemów Przesyłowych z Danii, Finlandii, Islandii, Norwegii i Szwecji. Ich misją jest promowanie ustanowienia jednolitego nordyckiego rynku energii elektrycznej.

11. Ulepszenie wewnętrznych i zewnętrznych połączeń transportowych	Koordynowane przez Litwę i Szwecję
---	------------------------------------

Prezentacja zagadnienia:

W regionie Morza Bałtyckiego transport odgrywa szczególnie istotną rolę ze względu na bardzo duże odległości (wewnątrz regionu oraz w stosunku do pozostałej części Europy i do reszty świata) oraz często trudne warunki ruchu (lasy, jeziora, śnieg i lód zimą, itd.). Region ten, położony na uboczu gospodarczego centrum Europy, jest w znacznym stopniu zależny od zagranicznego handlu towarami i do zapewnienia wzrostu gospodarczego wymaga sprawnie funkcjonującej infrastruktury transportowej. Ponadto Morze Bałtyckie stanowi wrażliwy ekosystem, co sprawia, że względy środowiskowe mają bardzo duże znaczenie w rozwoju infrastruktury transportowej. Uznanie Morza Bałtyckiego za szczególnie wrażliwy obszar morski (PSSA) przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) umożliwia opracowanie określonych i szczegółowych środków dla Morza Bałtyckiego w celu zapewnienia zrównoważonego charakteru transportu morskiego.

Partnerzy w ramach wymiaru północnego zbadali korzyści płynące z partnerstwa na rzecz transportu i logistyki w ramach wymiaru północnego, a następnie postanowili powołać grupę roboczą, która rozpoczęła pracę w styczniu 2008 r. Protokół ustaleń dotyczący stworzenia partnerstwa został podpisany przez 11 państw partnerskich⁴⁷ oraz Komisję.

Celem partnerstwa jest identyfikacja właściwych priorytetów w zakresie infrastruktury, interoperacyjności oraz ułatwiania przekraczania granic, które mogą wzmocnić system transportowy, przede wszystkim w obszarze Morza Bałtyckiego oraz identyfikacja możliwych źródeł finansowania (fundusze krajowe, fundusze UE, międzynarodowe instytucje finansowe), które mogłyby wesprzeć realizację takich projektów.

Punkty krytyczne (główne problemy):

Największym wyzwaniem w odniesieniu do przyszłego rozwoju transportu w regionie Morza Bałtyckiego jest zmniejszenie oddalenia regionu poprzez poprawę połączeń wewnątrz regionu i z resztą UE. Połączenia wschód/zachód są niezbędne do pokonania braków infrastrukturalnych na wschodnim i południowo-wschodnim wybrzeżu Morza Bałtyckiego. Część północna jest bardzo oddalona. Niezbędne są lepsze połączenia z Rosją i innymi krajami sąsiednimi. Należy również rozwijać połączenia z Azją oraz regionem Morza Czarnego i Morza Śródziemnego. Dzięki temu może zwiększyć się potencjał regionu jako bramy UE do Azji.

Wartość dodana dla regionu Morza Bałtyckiego:

Warunki geograficzne w regionie Morza Bałtyckiego są powodem szczególnych wyzwań w dziedzinie transportu. Poprawa wewnętrznych i zewnętrznych połączeń transportowych, zwiększenie wydajności systemów transportowych i zmniejszenie ich oddziaływania na

⁴⁷ Białoruś, Dania, Estonia, Finlandia, Niemcy, Łotwa, Litwa, Norwegia, Polska, Szwecja i Rosja.

środowisko powinno przyczynić się do poprawy konkurencyjności regionu Morza Bałtyckiego oraz zwiększyć jego dostępność i atrakcyjność. Szczególne zagadnienie stanowią połączenia do społeczności żyjących na wyspach i na obszarach oddalonych.

Działania innowacyjne

Działania strategiczne

- **„Koordynacja polityki transportowej i inwestycji infrastrukturalnych w poszczególnych krajach”**
 - Należy zwiększyć współpracę regionalną w sprawach związanych z transportem, np. w zakresie interoperacyjności systemów transportowych, lodołamania, współmodalności, systemów opłat dla użytkowników, badań i rozwoju w dziedzinie transportu, wprowadzania nowych rozwiązań w szczególności w systemach zarządzania ruchem (powietrznym, drogowym, kolejowym, morskim), promocji wspólnych działań (np. bezpieczeństwo na drogach) oraz wymiany najlepszych praktyk.
 - Uzgodnione projekty priorytetowe w ramach TEN-T powinny zostać wdrożone w wyznaczonym czasie (por. dalej „projekty flagowe (przykłady)”).
 - Należy koordynować długoterminową politykę rozwoju transportu w poszczególnych krajach oraz krajowe strategie inwestycyjne na rzecz poprawy dostępu do regionu oraz połączeń międzyregionalnych. W szczególności zainteresowane strony w regionie Morza Bałtyckiego powinny uzgodnić wspólne stanowisko regionu w sprawie zmian, które mogłyby zostać wprowadzone w ramach przeglądu polityki w zakresie TEN-T oraz zmiany wytycznych TEN-T (wspólna propozycja, wykraczająca poza interesy krajowe).
 - Należy promować żeglugę śródlądową i przyujściową (pełne wdrożenie programu działań „Naiades”⁴⁸) mając na względzie likwidację wąskich gardeł w zakresie infrastruktury w celu zapewnienia optymalnych połączeń pomiędzy różnymi regionami obszaru Morza Bałtyckiego, np. Odrzańska Droga Wodna (projekt E30) lub połączenie Odry z Wisłą (projekt E70).
 - Zainteresowane strony powinny wspólnie określić braki w infrastrukturze, które mają znaczenie dla całego regionu (np. na osiach północ-południe lub wschód-zachód)⁴⁹. Należy rozważyć kwestię połączeń z odległymi wyspami i obszarami oddalonymi (w tym połączenia powietrzne).

Działania oparte na współpracy:

⁴⁸ Program działań NAIADES, rozpoczęty w 2006 r., składa się z licznych działań i środków mających na celu rozwój transportu na śródlądowych drogach wodnych. Program będzie trwał do 2013 r. i będzie wdrażany przez Komisję Europejską, państwa członkowskie i podmioty należące do tego sektora.

⁴⁹ W tym celu Szwecja proponuje, aby kraje regionu Morza Bałtyckiego wspólnie przeprowadziły badanie dotyczące perspektyw transportu do 2030 r. Badanie miałyby opisywać obecne przepływy transportowe w odniesieniu do wszystkich środków transportu w regionie Morza Bałtyckiego, stan infrastruktury i wąskie gardła oraz przedstawiać prognozy do roku 2030.

- **„Poprawa połączeń z Rosją i innymi krajami sąsiednimi”**, szczególnie w zakresie głównych połączeń transportowych i logistyki transportu towarowego – poprzez współpracę w ramach polityki wymiaru północnego (partnerstwo na rzecz transportu i logistyki w ramach wymiaru północnego) – oraz wspólnych przestrzeni UE-Rosja. Szczególną uwagę należy poświęcić likwidacji wąskich gardeł niezwiązanych z infrastrukturą, w tym tych dotyczących przejść granicznych. Państwa członkowskie powinny również badać możliwości tworzenia nowych połączeń na Wschód i Daleki Wschód (brama do Azji).
- **„Podniesienie wydajności całościowych rozwiązań w zakresie transportu towarowego i logistyki na Morzu Bałtyckim⁵⁰”** poprzez likwidację wąskich gardeł niezwiązanych z infrastrukturą, promowanie połączeń intermodalnych, opracowanie koncepcji zielonego korytarza przez wdrażanie konkretnych projektów, rozbudowę infrastruktury, wspieranie dostawców usług logistycznych, ustanawianie zharmonizowanych elektronicznych procedur administracyjnych, harmonizację procedur kontrolnych, itp. Terminowe wdrożenie kolejowych korytarzy towarowych przewidziane w rozporządzeniu w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (rozporządzenie (UE) nr 913/2010) przyczyni się do lepszego połączenia węzłów towarowych w regionie Morza Bałtyckiego, tworząc szerszą kolejową sieć towarową. Sieć pozwoli na poprawę operacji oraz wzmocnioną współpracę między zarządcami infrastruktury kolejowej w kwestiach związanych z zarządzaniem ruchem oraz inwestycjami, a zwłaszcza na ustanowienie odpowiedniej struktury zarządzającej w odniesieniu do każdego korytarza towarowego. Przewiduje się wystarczające i niezawodne zdolności przepustowe dla transportu towarowego wzdłuż tych korytarzy, koordynację w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową i terminalami towarowymi, wyznaczenie celów funkcjonowania, takich jak punktualność i przepustowość, oraz ich monitorowanie, koordynację prac, łatwiejszy dostęp do informacji i ich wymianę. Przyczyni się to do świadczenia atrakcyjniejszych i bardziej wydajnych usług kolejowego transportu towarowego w obrębie regionu oraz do innych regionów europejskich, co jest niezbędne dla zmiany formy transportu.
- **„Zwiększanie roli Morza Bałtyckiego w systemach transportowych regionu”** poprzez, m.in., określanie i wdrażanie działań w ramach Autostrad Morskich⁵¹ i Marco Polo; rozwój portów oraz ich odpowiednich połączeń z terytorium wewnętrznym, szczególnie połączeń kolejowych i wodnych dróg śródlądowych; zwiększanie konkurencyjności i wydajności żeglugi morskiej przez szybkie wprowadzenie europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier oraz stopniowe wprowadzanie koncepcji elektronicznego transportu towarowego i elektronicznego transportu morskiego; wspieranie bezpiecznej, energooszczędnej i zrównoważonej żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i operacji portowych.
- **„Promowanie zrównoważonego transportu pasażerskiego i towarowego oraz ułatwienie przejścia na intermodalność”**.

⁵⁰ Globalne systemy nawigacji satelitarnej (GNSS), takie jak Galileo, będą miały dodatni wpływ na wydajność, bezpieczeństwo i optymalizację transportu morskiego, powietrznego i lądowego.

⁵¹ Autostrady morskie są to istniejące lub nowopowstające morskie usługi transportowe, które stanowią integralną część łańcuchów logistycznych od drzwi do drzwi (*door-to-door*) i koncentrują przepływ przewozów towarowych w ramach rentownych, regularnych, częstych i niezawodnych połączeń żeglugi bliskiego zasięgu o wysokiej jakości. Wprowadzenie sieci autostrad morskich powinno wchłonąć znaczną część oczekiwanego wzrostu drogowego ruchu towarowego, poprawić dostępność regionów i państw oddalonych i wyspiarskich oraz zmniejszyć zagęszczenie ruchu drogowego.

Projekty flagowe (przykłady):

➤ **11.1. „Dokończenie realizacji uzgodnionych priorytetów w zakresie infrastruktury”.**

W szczególności dotyczy to projektów priorytetowych TEN-T, takich jak:

- poprawa infrastruktury drogowej, kolejowej i morskiej w Szwecji, Finlandii i Danii w multimodalnym korytarzu trójkąta nordyckiego;
- oś kolejowa *Rail Baltica* – łącząca Polskę, Litwę, Łotwę i Estonię (oraz Finlandię za pośrednictwem promu kolejowego);
- stałe połączenie Fehmarnbelt między Danią a Niemcami z liniami dojazdowymi z Kopenhagi i Hanoweru/Bremy przez Hamburg;
- oś kolejowa Gdańsk-Warszawa – Brno/Bratysława – Wiedeń
- oś drogowa Gdańsk – Brno/Bratysława – Wiedeń

Należy również rozważyć możliwości wdrożenia innych projektów ważnych dla regionu, takich jak:

- Korytarz Botnicki (podzielony na stronę szwedzką i fińską), łączący oś północną z trójkątem nordyckim i Rail Baltica;
- połączenia z regionem Morza Barentsa;
- elementy osi północnej (połączenia wschód-zachód wiodące przez państwa bałtyckie do północnej części regionu);
- połączenie drogowe Via Baltica – Polska, Litwa, Łotwa i Estonia;
- multimodalne (północ-południe) osie transportowe: ze Skandynawii przez Niemcy/Polskę – do Adriatyku
(Partnerzy wiodący: wszystkie właściwe kraje; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia).

➤ **11.2. „Wdrożenie partnerstwa na rzecz transportu i logistyki w ramach wymiaru północnego”**, w tym właściwych instrumentów prawnych. (Partnerzy wiodący: państwa partnerskie wymiaru północnego; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia)

➤ **11.3. „Rozbudowa sieci bałtyckich autostrad morskich”** – łączącej państwa członkowskie położone nad Morzem Bałtyckim z państwami członkowskimi w Europie Środkowej i Europie Zachodniej poprzez trwałe połączenia transportowe, w tym trasę łączącą Morze Północne/Kanał Bałtycki/Cieśniny Duńskie. Należy wdrożyć wybrane projekty dotyczące korytarzy w ramach TEN-T oraz autostrad morskich Marco Polo, takich jak wysokiej jakości intermodalny korytarz nordycki Königslinie, którego częścią jest połączenie Sassnitz–Trelleborg oraz autostrady morskie regionu Morza Bałtyckiego, w tym połączenie Karlshamn–Kłajpeda, jak i połączenie Karlskrona-Gdynia, oraz opracowywać kolejne koncepcje projektów (w tym połączenia w Polsce) poprzez współpracę regionalną. (Partner wiodący: Grupa zadaniowa ds. autostrad Morza Bałtyckiego; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia)

➤ **11.4. „Krótsze trasy lotnicze”** poprzez ustanowienie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB) w regionie Morza Bałtyckiego (tj. FAB Północnoeuropejskiego, FAB *Nordic Upper Area Control* oraz FAB Bałtyckiego). Stworzenie systemu współpracy dla krajów regionu Morza Bałtyckiego w celu zapewnienia skutecznego i płynnego przejścia z

krajowych mechanizmów zarządzania ruchem powietrznym do bardziej zintegrowanego wymiaru europejskiego, którego realizację przewidziano w terminie do 2012 r. (Partnerzy wiodący: Polska i Litwa; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia) **PROJEKT PRZYSPIESZONY**

- **11.5. „Współpraca na rzecz bardziej inteligentnego transportu”** poprzez opracowanie i wdrożenie konkretnych inicjatyw pilotażowych, które przyczyniłyby się do poprawy bezpieczeństwa, wydajności logistyki transportu towarowego, przejścia z drogowego transportu towarowego do transportu kolejowego i morskigo oraz minimalizacji oddziaływania transportu na środowisko w regionie (np. projekt zielonego korytarza prowadzącego z portów Szwecji, Danii i Niemiec do portów na Litwie i w Kaliningradzie; projekt „Easy Way” w regionie Morza Bałtyckiego⁵²; projekt transportu ekologicznego ECOWILL oraz wspólne programy promujące bezpieczeństwo ruchu drogowego). (Partner wiodący: Litwa i Szwecja; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia). **PROJEKT PRZYSPIESZONY**

⁵² Projekt „Easy Way”, wspierany poprzez program transeuropejskiej sieci transportowej i łączący 21 państw członkowskich, w tym kilka z regionu Morza Bałtyckiego, ma na celu współpracę na rzecz wprowadzenia inteligentnych systemów transportowych w ramach transeuropejskiej sieci drogowej oraz przyspieszenie tego procesu. Korzystne dla projektu byłoby przystąpienie do niego w najbliższej przyszłości pozostałych krajów regionu, a mianowicie Łotwy, Estonii i Polski.

12. Utrzymanie i zwiększenie atrakcyjności regionu Morza Bałtyckiego, zwłaszcza dzięki edukacji, młodzieży, turystyce, kulturze i zdrowiu	Koordynowane przez
	1) Turystyka: Meklemburgia-Pomorze Przednie (Niemcy)
	2) Zdrowie: Partnerstwo na rzecz zdrowia i pomyślności społecznej w ramach wymiaru północnego
	3) Edukacja i młodzież: Hamburg

Prezentacja zagadnienia:

W regionie Morza Bałtyckiego jakość życia związana jest wysokim poziomem edukacji (na przykład w regionie tym odnotowuje się najlepsze wyniki w UE, jeśli chodzi o sprawność czytania, wskaźnik ukończenia kształcenia na poziomie średnim II stopnia oraz inwestycje publiczne w edukację), zachowanym dziedzictwem kulturowym, malowniczymi krajobrazami wiejskimi, przybrzeżnymi i miejskimi oraz otwartością społeczeństw. Przedsiębiorczość turystyczna, wypoczynkowa i kulturalna również mogą przyczynić się do rozwoju regionalnego.

Jeśli chodzi o inne dziedziny, strategiczne inwestycje w kulturę oraz w kulturalne i kreatywne sektory przemysłu, szczególnie w MŚP, są kluczowym czynnikiem rozwoju dynamicznego i kreatywnego społeczeństwa w Unii Europejskiej oraz realizacji celów lizbońskich.

Z kolei wyzwaniem w kontekście demograficznym okażą się pierwsze kohorty pokolenia wyżu demograficznego, które przejdą niebawem na emeryturę, co doprowadzi do spadku liczby ludności w wieku produkcyjnym.

Co więcej, bogactwo regionu opiera się na kapitale ludzkim, a zdrowe społeczeństwo jest czynnikiem krytycznym decydującym o zrównoważonym rozwoju gospodarczym przedsiębiorstw i społeczeństw. Region Morza Bałtyckiego jest obszarem charakteryzującym się znacznymi rozbieżnościami w stanie zdrowia ludności. W niektórych częściach regionu problemy społeczne i gospodarcze prowadzą do wysokiego współczynnika umieralności w wyniku chorób niezaraźliwych, przemocy, nadużywania alkoholu i narkotyków oraz rozprzestrzeniania się chorób zakaźnych. Rosnącemu transgranicznemu przepływowi osób

powinny towarzyszyć działania mające na celu eliminację nierówności w zakresie stanu zdrowia oraz poziomu ochrony zdrowia.

Ten obszar priorytetowy dotyczy w szczególności utrzymania i zwiększenia jakości⁵³ życia obywateli regionu Morza Bałtyckiego, tak aby jego ludność wykazywała dynamikę i wolę angażowania swojej energii na rzecz poprawy sytuacji regionu, a pracownicy byli wykwalifikowani i wydajni, przyczyniając się do większego dobrobytu. Działania w tym obszarze priorytetowym dotyczą również przyciągania turystów, przedsiębiorców, inwestorów, naukowców, itp. do regionu Morza Bałtyckiego, zwiększając tym samym jego kapitał ludzki, fizyczny i finansowy.

Punkty krytyczne (główne problemy):

Główne wyzwania są związane ze zmianami demograficznymi, brakiem usług w niektórych obszarach, odpływem młodych wykształconych ludzi oraz znacznym zróżnicowaniem regionalnym w zakresie zdrowia (dostęp do opieki zdrowotnej i jej jakość, współczynniki śmiertelności i umieralności związane z alkoholem, narkotykami i tytoniem oraz choroby zaraźliwe, takie jak HIV/AIDS lub gruźlica). Ponadto niedostateczne wykorzystanie programów wymiany studentów i pracowników prowadzi do niewykorzystanych szans w wyniku braku kontaktów i świadomości. Ważna jest także tzw. „piąta swoboda”. Możliwy jest dalszy rozwój odczuwalnej jakości życia w regionie Morza Bałtyckiego, systemu edukacji oraz turystycznego potencjału dziedzictwa kulturowego i krajobrazów. Należy również lepiej zbadać potencjał rozwoju w oparciu o kulturę.

Wartość dodana dla regionu Morza Bałtyckiego:

Do wielu problemów oraz wielu szans w regionie Morza Bałtyckiego należy stosować wspólne podejście. Współpracy wyraźnie wymagają kwestie demograficzne. Rozwój rynku turystycznego przynosi większe korzyści, gdy jest to wspólny wysiłek. Ponadto lepsza współpraca w walce ze wspólnymi problemami dotyczącymi zdrowia przyniesie wartość dodaną zarówno dla indywidualnych pacjentów, jak i dla społeczeństwa, przyczyniając się do zmniejszenia niekonicznych kosztów gospodarczych i społecznych oraz do racjonalizacji wydatków na systemy opieki zdrowotnej. Wynika z tego wyraźnie, że rozwiązanie tych problemów wymaga współpracy na poziomie makroregionu.

Działania:

Działania oparte na współpracy:

- **Edukacja:** „*Dalszy rozwój programów wymiany w regionie Morza Bałtyckiego*” dla uczniów i studentów, placówek zawodowych i organizacji kształcenia dorosłych, w ramach programów organizowanych przez Unię Europejską, instytucje międzynarodowe (takie jak Nordycka Rada Ministrów) lub władze krajowe/regionalne/lokalne. Działania te można również rozszerzyć na przedsiębiorców i specjalistów.
- **Edukacja:** „*Rozwój bezpośrednich działań międzyludzkich*” w celu wspierania codziennej współpracy między obywatelami. Należy na przykład zintensyfikować wymianę szkolną mającą na celu zwiększenie wzajemnego zrozumienia i rozwój nauki języków.

⁵³ Zgodnie z kartą lipską na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich, przyjętą w maju 2007 r.

- ***Turystyka: „Uwydatnienie i optymalizacja zrównoważonego potencjału turystycznego”*** regionu Morza Bałtyckiego przez opracowanie przyjaznej dla środowiska strategii dla sektora turystycznego na poziomie regionu Morza Bałtyckiego (włączając Rosję). Strategia może uwzględniać harmonizację norm, przygotowywanie podobnych projektów w różnych regionach, wspólne działania marketingowe na rzecz regionu oraz współpraca nad różnymi projektami.
- ***Turystyka: „Tworzenie sieci i klastrów zainteresowanych stron branży turystycznej oraz jednostek kształcenia w dziedzinie turystyki”*** w oparciu o trwające działania rozpoczęte wraz z pierwszym forum turystycznym państw regionu Morza Bałtyckiego, które odbyło się w październiku 2008 r. Podczas drugiego forum turystycznego państw regionu Morza Bałtyckiego we wrześniu 2009 r. podjęto decyzje o corocznej organizacji tego wydarzenia; następne forum odbędzie się jesienią 2010 r. w obwodzie kaliningradzkim. Uzgodniono sześć obszarów przyszłej intensywnej współpracy, a wśród nich wspólne działania promocyjne, stworzenie wspólnej platformy internetowej oraz rozwój produktów i usług regionu Morza Bałtyckiego.
- ***Zdrowie: „Ograniczenie rozprzestrzeniania się HIV/AIDS i gruźlicy”*** poprzez partnerstwo i międzynarodową współpracę umożliwiającą szybką i odpowiedniej jakości pomoc dla wszystkich, ze szczególnym uwzględnieniem jednoczesnego zakażenia gruźlicą i HIV oraz przy zapewnieniu wczesnej diagnozy zakażenia wirusem HIV i dostępu do leczenia oraz usprawnieniu działań mających na celu ograniczenie podatności, szczególnie w przypadku osób przyjmujących narkotyki dożylnie, więźniów itp.
- ***Zdrowie: „Walka z nierównościami w dziedzinie zdrowia poprzez poprawę podstawowej opieki zdrowotnej”*** na podstawie oceny różnic w dostępności i jakości podstawowej opieki zdrowotnej w regionie, analizy sytuacji pacjentów i specjalistów służby zdrowia, w tym ich rozmieszczenia, mobilności i szkolenia, oraz przez promocję technologii e-zdrowia jako środka zmniejszającego różnice w dostępie do opieki zdrowotnej i jej jakości.
- ***Zdrowie: „Profilaktyka chorób niezaraźliwych związanych ze stylem życia oraz zapewnienie dobrego otoczenia społecznego i środowiska pracy”*** poprzez opracowanie kompleksowej polityki i działań w całym regionie w celu zapobiegania i ograniczania szkodliwych skutków palenia tytoniu, spożywania alkoholu i zażywania narkotyków dla osób indywidualnych, rodzin i społeczeństwa (szczególnie ludzi młodych). Działania w tym zakresie przyczynią się do wdrożenia ramowej konwencji o ograniczeniu użycia tytoniu oraz „Strategii na rzecz bezpieczeństwa i higieny pracy partnerstwa na rzecz zdrowia i pomyślności społecznej w ramach wymiaru północnego⁵⁴”, zapewniając dobre otoczenie społeczne i środowisko pracy oraz zapobiegając niezaraźliwym chorobom związanym ze stylem życia poprzez wykorzystanie miejsca pracy jako przestrzeni skutecznego promowania zdrowego stylu życia.
- ***„Zbliżenie władz lokalnych do obywateli”*** poprzez opracowanie narzędzi (np. w oparciu o podejście LEADER), dzięki którym obywatele poczuliby, że władze lokalne zajmują się ich problemami oraz ważnymi dla nich sprawami.

⁵⁴ Partnerstwo na rzecz zdrowia publicznego i pomyślności społecznej w ramach wymiaru północnego jest opartym na współpracy wysiłkiem trzynastu rządów, Komisji Europejskiej oraz ośmiu organizacji międzynarodowych. Stanowi ono forum uzgodnionych działań mających na celu rozwiązywanie problemów w zakresie zdrowia i pomyślności społecznej w ramach wymiaru północnego, a przede wszystkim w północno-zachodniej Rosji.

Projekty flagowe (przykłady):

- **12.1. Edukacja:** „*Wzmocnienie współpracy – na zasadach dobrowolnych – między regionalnymi uczelniami regionu Morza Bałtyckiego*” w sposób umożliwiający koordynację ich działań (obszarów badań, wymiany studentów/profesorów/naukowców, współpracy z przedsiębiorstwami) w celu ustanowienia regionu Morza Bałtyckiego regionem o zrównoważonym rozwoju. Współpraca ta powinna wdrażać polityczne decyzje poświęcone edukacji na rzecz zrównoważonego rozwoju. Działania takie mogłyby się opierać na przykład na istniejących sieciach uczelni, takich jak „Program Uniwersytetu Bałtyckiego” (*Baltic University Programme*)⁵⁵, w którym uczestniczą prawie wszystkie uczelnie regionu, lub „Sieć akademicka regionu Morza Bałtyckiego (*Baltic Sea Region University Network*)”⁵⁶, do której należy 40 uczelni. Jako rozwiązanie wzorcowe może posłużyć UHI Millennium Institute⁵⁷. Planowany Instytut Wymiaru Północnego, tworzony przez szereg uczelni tego regionu, może stanowić dodatkową szansę na stworzenie sieci. (Partner wiodący: Program Uniwersytetu Bałtyckiego w koordynacji z Litwą (Uniwersytet Wileński); termin zakończenia: do ustalenia). **PROJEKT PRZYSPIESZONY**
- **12.2. Edukacja:** „*Projekt BSR-Quick*”. Celem projektu BSR-Quick jest zapewnienie kwalifikacji właścicieli, absolwentów i pracowników małych i średnich przedsiębiorstw. Projekt obejmuje kształcenie wyższe (podwójne studia licencjackie) i szkolenie zawodowe. Stworzenie sieci uczelni będzie uzupełnieniem brakującego ogniwa między MŚP a środowiskiem akademickim. Poza kształceniem i szkoleniem projekt będzie również źródłem innowacyjnych rozwiązań dla indywidualnych przedsiębiorstw. (Partner wiodący: Hanse Parlament e.V. Hamburg, Niemcy, wraz z 40 partnerami ze wszystkich państw regionu Morza Bałtyckiego, wśród których znajdują się organizacje przedsiębiorców, uniwersytety i politechniki, urzędy publiczne; termin zakończenia: grudzień 2012 r.)
- **12.3. Edukacja:** „*Identyfikacja barier hamujących mobilność naukowców i studentów w regionie Morza Bałtyckiego oraz wzmocnienie współpracy w regionie w zakresie mobilności*” (tzw. „piąta swoboda”). (Partnerzy wiodący: Dania, Litwa i Niemcy; termin zakończenia: do ustalenia)
- **12.4. Edukacja:** „*Promocja wymiany szkolnej i rozwój kręgu szkół partnerskich wokół Morza Bałtyckiego*” w celu zwiększenia wzajemnego zrozumienia i rozwój nauki języków. (Partner wiodący: Hamburg (we współpracy z niemieckim Ministerstwem Spraw Zagranicznych); termin zakończenia: do ustalenia)
- **12.5. Edukacja:** „*Bałtycki Program Szkoleniowy*” („*Baltic Training Programme*”- BTP). Projekt BTP wspiera internacjonalizację kształcenia i szkolenia zawodowego, jak również transgraniczną przedsiębiorczość. Jest on podzielony na dwie części: 1) model testowy, w którym studenci w ramach kształcenia i szkolenia zawodowego oraz ich pomysły na projekty współpracy są kojarzone z przedsiębiorstwami-gospodarzami w innym państwie; oraz 2) siedem seminariów dla zainteresowanych stron, skierowanych do grup docelowych, takich jak organizatorzy kształcenia i szkolenia zawodowego, przedsiębiorstwa, politycy, urzędnicy państwowi zaangażowani w kształcenie i szkolenie zawodowe. Seminaria

⁵⁵ <http://www.balticuniv.uu.se/>

⁵⁶ <http://bsrun.utu.fi/>

⁵⁷ UHI Millennium Institute jest partnerstwem uczelni wyższych oraz ośrodków naukowo-badawczych, które wspólnie dążą do zapewnienia wyższego wykształcenia ludziom pochodzącym z terenów górskich i wysp Szkocji.

poświęcone są istotnym tematom i mają na celu wskazanie niezbędnych działań wspierających internacjonalizację kształcenia i szkolenia zawodowego oraz transgraniczną przedsiębiorczość w regionie Morza Bałtyckiego. Obszarem działań jest Estonia, Łotwa i wschodnia część Szwecji. (Partner wiodący: Norden Association, Szwecja; termin zakończenia: maj 2012 r.)

- **12.6. Edukacja i młodzież:** „*Utworzenie młodzieżowego centrum zasobów*”. Młodzieżowe centrum zasobów w państwach bałtyckich ma powstać na wzór centrów młodzieżowych w Budapeszcie i Strasburgu, będzie ono jednak zbudowane dla młodzieży i z udziałem młodzieży oraz w większym stopniu ukierunkowane na budowanie kompetencji w zakresie pracy organizacyjnej. Docelowa grupa użytkowników obejmie Radę Młodzieży Morza Bałtyckiego, inne organizacje młodzieżowe, a później również organizacje z Białorusi, Ukrainy, Mołdawii, Rosji i ewentualnie Kaukazu. Działalność centrum powinna być koordynowana przez młodzieżowe centrum zasobów dla Europy Wschodniej i Kaukazu z siedzibą w Warszawie. Centrum będzie punktem koordynacji krajowej i międzynarodowej współpracy oraz rozwoju różnych organizacji pozarządowych, powinno też stanowić miejsce spotkań zapewniające odpowiednie warunki pracy i możliwość zakwaterowania. (Partner wiodący: Litewska Rada Młodzieży (Lithuanian Youth Council, LiJOT) we współpracy z krajowymi radami młodzieży z Łotwy, Estonii, Finlandii, Szwecji, Norwegii, Islandii, Danii, Niemiec, Polski, Rosji, Białorusi; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia)
- **12.7. Turystyka:** „*Przyciąganie turystów na obszary wiejskie, szczególnie położone na wybrzeżu*” poprzez promowanie wspólnych pakietów zrównoważonej turystyki na obszarach wiejskich i przybrzeżnych (na przykład: turystyka w gospodarstwach rolnych, turystyka gastronomiczna, wędrowki, sporty zimowe, turystyka przyrodnicza) oraz utworzenie sieci turystyki, złożonej z zainteresowanych stron w sektorze turystyki, badań i kształcenia, sektora lokalnego i publicznego w celu dzielenia się najlepszymi praktykami i wiedzą fachową oraz ich rozpowszechnianiem, w odniesieniu do produktów, usług oraz ich dostępności. (Partner wiodący: Rada Regionalna Finlandii Południowo-Zachodniej (we współpracy z Turku Touring); termin przeglądu postępu prac: 31 maja 2012 r.).
- **12.8. Turystyka:** „*Ułatwienie wprowadzenia przyjaznych dla środowiska statków wycieczkowych na Morzu Bałtyckim*” poprzez opracowanie programów zbliżających dostawców usług morskich do pasażerów (np. sektor rejsów wycieczkowych, działalność rekreacyjna na morzu, władze krajowe/regionalne/lokalne, ...). (Partner wiodący: AIDA Cruises, Niemcy; termin przeglądu postępu prac: grudzień 2012 r.)
- **12.9. Turystyka i kultura:** „*Promowanie dziedzictwa kulturowego i naturalnego*” poprzez tworzenie map głównych interesujących obszarów w celu zachowania i rewitalizacji elementów dziedzictwa kulturowego i naturalnego. Zostaną wyznaczone główne kierunki dalszego rozwoju atrakcyjnych i charakterystycznych ofert turystycznych w regionie Morza Bałtyckiego. (Partner wiodący: Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego; termin przeglądu postępu prac: 31 grudnia 2011 r.) **PROJEKT PRZYSPIESZONY**
- **12.10. Turystyka:** „*Opracowanie strategii dla zrównoważonej turystyki*” poprzez wykorzystanie dostępnych źródeł informacji, takich jak baza danych YEPAT⁵⁸ lub Nordic

⁵⁸ www.yepat.info

Culture Point. Ponadto w ramach projektu AGORA 2.0⁵⁹ partnerzy z regionu Morza Bałtyckiego (w tym Białoruś) rozpoczną wdrażanie projektów pilotażowych mających na celu zwiększenie dostępności ich naturalnego, kulturowego i historycznego dziedzictwa dla turystyki oraz wskazanie cech wspólnej tożsamości regionu Morza Bałtyckiego. (Partner wiodący: Uniwersytet w Greifswaldzie (Niemcy); termin przeglądu postępu prac: 31 grudnia 2011 r.).

- **12.11. Zdrowie:** „*Zapobieganie spożywaniu alkoholu i zażywaniu narkotyków wśród młodzieży*” – projekt, którego celem jest ograniczenie niebezpiecznego i szkodliwego używania alkoholu oraz alkoholu i innych substancji w ogóle wśród młodzieży. (Partner wiodący: Partnerstwo na rzecz zdrowia publicznego i dobrostanu społecznego w ramach wymiaru północnego (NDPHS) wraz z państwami członkowskimi; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia) **PROJEKT PRZYSPIESZONY**
- **12.12. Zdrowie:** „*Poprawa zdrowia publicznego przez promocję sprawiedliwie rozmieszczonych systemów podstawowej opieki zdrowotnej o wysokiej jakości*” – projekt, którego celem jest zwiększenie gospodarności publicznego systemu opieki zdrowotnej oraz skuteczniejsza walka z chorobami zaraźliwymi i problemami zdrowotnymi związanymi z czynnikami społecznymi. (Partner wiodący: Partnerstwo na rzecz zdrowia publicznego i dobrostanu społecznego w ramach partnerstwa północnego (NDHPS) i szwedzki komitet ds. współpracy międzynarodowej w dziedzinie opieki zdrowotnej (SEEC); termin przeglądu postępu prac: połowa 2011 r.) **PROJEKT PRZYSPIESZONY**
- **12.13. Zdrowie:** „*TIK (ICT) dla zdrowia*” – *Zwiększenie możliwości społecznych w zakresie korzystania z technologii e-Zdrowie w starzejącym się społeczeństwie*. Projekt Interreg IV B „ICT for Health” („TIK dla zdrowia”) jest zarządzany przez sieć eHealth for Regions, a jego celem jest przyczynianie się do lepszego wdrożenia technologii e-Zdrowie poprzez podniesienie możliwości społecznych, akceptacji i wiedzy obywateli oraz specjalistów medycznych. Projekt odnosi się do niektórych kluczowych wyzwań regionu Morza Bałtyckiego, mianowicie do zmian demograficznych oraz ogromnych różnic w zakresie dostępu do usług zdrowotnych i ich jakości. (Partner wiodący: Uniwersytet Nauk Stosowanych, Flensburg; termin zakończenia: grudzień 2012 r.)

⁵⁹ AGORA 2.0 gromadzi narzędzia i informacje dotyczące zrównoważonej turystyki i udostępnia je zainteresowanym użytkownikom. Źródłem tych informacji są partnerzy reprezentujący wszystkie trzy aspekty zrównoważonego rozwoju, wszystkie poziomy administracji i zarządzania turystyką oraz różne zainteresowania tematyczne, projekty, podmioty i zainteresowane strony z branży turystycznej www.agora2-tourism.net.

PRZEKSZTAŁCENIE REGIONU MORZA BAŁTYCKIEGO W OBSZAR BEZPIECZNY I CHRONIONY

Dobrze wiadomo, że bez poczucia bezpieczeństwa i bez zaufania w porządek publiczny wszelki rozwój jest poważnie utrudniony, jeżeli nie niemożliwy. Strategia obejmuje zatem działania, które dotyczą szczególnych problemów regionu w tej dziedzinie.

Uwagi wymagają zagadnienia związane z bezpieczeństwem i ochroną na morzu w tym regionie. Morze Bałtyckie jest przecież dominującym elementem regionu nadającym mu jedność i tożsamość. Inne problemy wynikają ze zróżnicowania warunków gospodarczych i społecznych w regionie oraz z otwartości i łatwości dostępu, które cechują stosunki wewnątrz UE, co nakłada na państwa członkowskie leżące na granicach zewnętrznych UE szczególne obowiązki podjęcia działań w celu ochrony bezpieczeństwa całej Unii.

Należy podkreślić szereg powiązanych z tym działań. Działania w zakresie zwalczania przestępczości transgranicznej mają na celu skupienie współpracy regionalnej na ocenie i zapobieganiu, wzmocnieniu granic wewnętrznych i dalszym rozwoju długoterminowej współpracy między państwami członkowskimi w zakresie egzekwowania prawa. Nadzór morski stanowi narzędzie strategiczne zaproponowane w ramach zintegrowanej polityki morskiej, które przyczynia się do zapobiegania przestępczości, nielegalnej imigracji oraz wypadków morskich. Dodatkowe działania zapobiegawcze w zakresie bezpieczeństwa na morzu obejmują szkolenia i ulepszenia w zakresie nawigacji. Opracowanie działań mających na celu poszerzenie zakresu karier morskich i szkolenia morskiego proponowane w ramach zintegrowanej polityki morskiej jest podstawą strategii dotyczącej zasobów ludzkich w zakresie zawodów morskich dostosowanej do problemów dotyczących bezpieczeństwa i ochrony w obszarze Morza Bałtyckiego. Gdy dochodzi do wypadków morskich lub innych poważnych sytuacji nadzwyczajnych o znaczeniu regionalnym, strategiczne znaczenie dla regionu ma skoordynowana gotowość i reakcja.

Przykłady finansowania

Wydatki zaplanowane na lata 2007-2013 w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Funduszu Spójności na rzecz programów konwergencji i konkurencyjności oraz zatrudnienia w regionie Morza Bałtyckiego w dziedzinie zapobiegania ryzyku:

Ogółem: 697 mln EUR

Ponadto finansowanie ważnych projektów zapewnione jest w ramach programów wspólnotowych (w szczególności trzech programów ramowych zapewniających wsparcie dla przestrzeni wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości, siódmego programu ramowego w zakresie badań oraz instrumentu finansowego ochrony ludności), jak również środków polityki krajowej, regionalnej i lokalnej. Dodatkowo Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) już teraz udziela pożyczek lub zapewnia współfinansowanie w odniesieniu do dużej liczby projektów i mogłoby rozszerzyć swoją działalność na wiele projektów flagowych.

Przykłady projektów (trwających i zaplanowanych, koszt całkowity)⁶⁰:

- Estonia: Poprawa zdolności estońskiej Komisji Ratownictwa do rozwiązywania problemów w zakresie pożarów lasów, zanieczyszczenia olejami i chemikaliami oraz zagrożeń naturalnych – 5 różnych projektów (12 mln EUR).
- Finlandia: Rozwój kultury bezpieczeństwa na morzu – projekt METKU (730 000 EUR) i SÖKÖ II – zarządzanie poważnymi wyciekami ropy (650 000 EUR).

Filar dotyczący przekształcenia regionu Morza Bałtyckiego w obszar bezpieczny i chroniony obejmuje następujące zagadnienia priorytetowe:

13. osiągnięcie przez region czołowej pozycji w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony na morzu;
14. wzmocnienie ochrony przed poważnymi sytuacjami nadzwyczajnymi na morzu i na lądzie;
15. zmniejszenie skali przestępczości transgranicznej i jej skutków.

⁶⁰ Niektóre z tych projektów korzystają również z ramowej pożyczki z Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI).

13. Osiągnięcie przez region czołowej pozycji w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony na morzu

Koordynowane przez Finlandię i Danię

Prezentacja zagadnienia:

Ze względu na swoje strategiczne położenie region Morza Bałtyckiego stanowi naturalny szlak wykorzystywany do przewozu ropy naftowej, zwłaszcza z Rosji. W latach 2000-2007 transport ropy naftowej przez Wielki Bełt zwiększył się ponad dwukrotnie i osiągnął 171 mln ton⁶¹, podczas gdy w latach 1995-2005 transport ropy naftowej w Zatoce Fińskiej wzrósł czterokrotnie (z 20 do 80 mln ton). Przewiduje się, że ten znaczący wzrost utrzyma się w przyszłości. Obserwuje się również tendencję wzrostową w transporcie skroplonego gazu ziemnego przez zbiornikowce. Takie działania wiążą się z zagrożeniami dla środowiska naturalnego, zwłaszcza w trudnych warunkach zimowych (zamarznięte morze).

Punkty krytyczne (główne problemy):

Rozwój ruchu morskiego zwiększa ryzyko wzrostu liczby wypadków, chyba że zostaną wprowadzone ulepszone procedury w zakresie bezpieczeństwa i zmniejszania ryzyka środowiskowego. Główny element wymaganych ulepszeń proceduralnych stanowią środki organizacji ruchu, które obejmują monitorowanie przemieszczania się statków, mające na celu zapobieganie powstawaniu niebezpiecznych sytuacji.

Wartość dodana dla regionu Morza Bałtyckiego:

W interesie wszystkich państw położonych nad Morzem Bałtyckim jest zmniejszenie ryzyka zanieczyszczenia morza, w tym niebezpiecznych wycieków. Do znacznej poprawy bezpieczeństwa na morzu przyczyniłyby się skuteczniejsze i spójniejsze systemy nadzoru, monitorowania i wyznaczania dróg morskich, w szczególności na szczeblu basenów mórz, jak określono w zintegrowanej polityce morskiej. Odniesienie się do czynnika ludzkiego, który stanowi złożone i wielowymiarowe zagadnienie związane z dobrym samopoczuciem ludzi na morzu, ma często bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo na morzu i na oddziaływanie na środowisko.

Działanie:

Działania strategiczne:

- „*Stworzenie wspólnego systemu zarządzania morskiego oraz środowiska monitorowania i wymiany informacji i danych wywiadowczych dla Morza Bałtyckiego*”. Stworzenie zintegrowanej sieci systemów sprawozdawczości i nadzoru – przy jednoczesnym przestrzeganiu przepisów dotyczących ochrony danych – jest konieczne w przypadku wszystkich działań dotyczących morza, takich jak bezpieczeństwo na morzu, ochrona na morzu, ochrona środowiska morskiego, kontrola rybołówstwa, kontrola graniczna i celna oraz egzekwowanie prawa. Ponadto niezbędne jest określenie ewentualnych luk i niespójności w dziedzinach, w których istnieje współpraca między środkami cywilnymi i

⁶¹ Źródło: HELCOM

wojskowymi lub w których mogłaby ona zostać nawiązana w przyszłości. W celu zintegrowania systemów sieć powinna opierać się na istniejących i przyszłych inicjatywach oraz projektach pilotażowych.

- **„Poprawa koordynacji systemów związanych z wyznaczaniem dróg statków oraz monitorowania ruchu statków i rozważenie stworzenia nowych systemów”**, a także ulepszenie mechanizmów koordynacji i wymiany informacji między istniejącymi systemami w celu zapewnienia ich skutecznej interoperacyjności. Państwa nadbrzeżne powinny rozważyć wspólnie, czy należy wprowadzić nowe środki (systemy oddzielające wyznaczanie dróg morskich od ruchu statków lub obowiązkowe systemy sprawozdawczości). Decyzje w sprawie tych środków powinny opierać się na analizie zagrożeń i skuteczności środków na podstawie formalnej oceny bezpieczeństwa i projektów badawczych. Potrzebne jest wspólne stosowanie ulepszonych systemów nawigacji satelitarnej, takich jak Galileo, w celu wspierania nawigacji morskiej, w szczególności w przypadku systemów automatycznej identyfikacji (AIS), systemów zarządzania ruchem statków, monitorowania niebezpiecznych ładunków, w przypadku podejść do portu, portów i wód objętych ograniczeniami oraz w przypadku systemów bezpieczeństwa w poszukiwaniu i ratownictwie.
- **„Wspólne stosowanie narzędzi nadzoru”**, takich jak radary nadbrzeżne, system automatycznej identyfikacji (AIS), system monitorowania statków, system dalekiego zasięgu do identyfikacji i śledzenia statków, satelity obserwacyjne ziemi i patrole morskie, w regionie Morza Bałtyckiego. Nadal prowadzona będzie współpraca między państwami członkowskimi z regionu Morza Bałtyckiego i Europejską Agencją ds. Bezpieczeństwa na Morzu w zakresie wykrywania nielegalnych wyładunków statków⁶². Powinny nastąpić dalsze rozmowy między odpowiednimi organami, w tym siłami zbrojnymi, w celu zbadania możliwości wspólnego stosowania środków krajowych na szczeblu regionalnym.

Działania oparte na współpracy:

- **„Zapewnienie zgodności statków, w szczególności transportujących produkty energetyczne lub inne niebezpieczne ładunki, z najwyższymi normami bezpieczeństwa na morzu”** oraz odpowiedniego wyszkolenia załóg służących na tych statkach w ramach działań UE na rzecz transportu morskiego wysokiej jakości, w szczególności w świetle przyjętego niedawno trzeciego pakietu UE w sprawie bezpieczeństwa na morzu.

Projekty flagowe (przykłady):

- **13.1. „Przeprowadzenie studium wykonalności technicznej sieci straży przybrzeżnej Morza Bałtyckiego”**. Sieć powinna obejmować krajowe służby pełniące funkcje straży przybrzeżnej w państwach członkowskich UE i państwach trzecich w zakresie bezpieczeństwa na morzu, ochrony na morzu oraz zapobiegania zanieczyszczeniom i reagowania na nie na Morzu Bałtyckim. (Partner wiodący: Fińska Straż Przybrzeżna (do potwierdzenia), z włączeniem odpowiednich agencji europejskich, DG MARE prowadzi monitorowanie; termin zakończenia: 31 grudnia 2011 r.)
- **13.2. „Uzyskanie statusu regionu pilotażowego integrowania systemów nadzoru morskiego”**. Ogólnym celem tego projektu pilotażowego i działań przygotowawczych w zakresie polityki morskiej jest opracowanie i przetestowanie mechanizmów mających na

⁶² W ramach inicjatywy CleanSeaNet zgodnie z dyrektywą 2005/35.

celu zwiększenie świadomości w zakresie sytuacji na morzu przez wymianę informacji operacyjnych między ministerstwami i agencjami rządowymi odpowiedzialnymi za monitorowanie na morzu we wszystkich krajach nadbałtyckich⁶³. Szczególnym celem jest stworzenie interfejsów technicznych, które umożliwiają wszystkim państwom bezpieczne włączenie się do wspólnego kontekstu obejmującego zastrzeżone egzekwowanie prawa i inne informacje. (Partner wiodący: projekt pilotażowy MARSUNO jest prowadzony przez Szwecję, DG MARE prowadzi monitorowanie; termin zakończenia: 31 grudnia 2011 r.)
PROJEKT PRZYSPIESZONY

- **13.3. „Przyspieszenie ponownego nadzoru najważniejszych szlaków transportowych i portów”**, jak uzgodniono w ramach HELCOM, w celu zapobiegania zagrożeniom bezpieczeństwa nawigacji w wyniku nieodpowiednich informacji źródłowych. (Partner wiodący: HELCOM we współpracy z Międzynarodową Organizacją Hydrograficzną; termin przeglądu postępu prac: 2013 r.)
- **13.4. „Uzyskanie statusu regionu pilotażowego w dziedzinie e-nawigacji”⁶⁴** przez ustanowienie co najmniej jednej strefy próbnej w celu stopniowego stworzenia zintegrowanej sieci systemów e-nawigacji dla europejskich wód przybrzeżnych i pełnego morza (projekt Wydajny, **bezpieczny i zrównoważony** transport na morzu – EfficienSea - finansowany przez transnarodowy Program Morza Bałtyckiego). (Partner wiodący: duński urząd ds. bezpieczeństwa morskiego; termin zakończenia: 31 grudnia 2011 r.) **PROJEKT PRZYSPIESZONY**
- **13.5. „Stworzenie sieci centrów doskonałości w zakresie szkoleń morskich”** w celu zapewnienia młodym ludziom atrakcyjnych perspektyw długiej kariery w przedsiębiorstwach sektora morskiego lub zawodach morskich i ułatwienia mobilności między zawodami morskimi i lądowymi. **„Wspólne stworzenie wysokich norm szkolenia, dyscypliny i ćwiczeń”** w celu podniesienia kompetencji żeglarzy i dostosowania wymogów do współczesnego sektora transportu morskiego (zaawansowane technologicznie statki, TIK, bezpieczeństwo i ochrona, nawigacja w warunkach występowania lodu). Należy zapewnić zapoznanie się z planami i procedurami bezpieczeństwa w zakresie bezpieczeństwa statków i portu⁶⁵. (Partner wiodący: Polska; termin przeglądu postępu prac: 1 czerwca 2011 r.)

⁶³ Należy również rozwijać współpracę z innymi znaczącymi projektami, takimi jak projekt MARSUR prowadzony przez Europejską Agencję Obrony oraz fiński projekt SUCBAS. Celem SUCBAS (*Sea Surveillance Co-operation Baltic Sea*) jest dostosowanie i rozwijanie międzynarodowej w ramach nadzoru morskiego w regionie Morza Bałtyckiego. Państwa uczestniczące to: Finlandia, Szwecja, Estonia, Łotwa, Niemcy, Dania, Polska i Litwa.

Projekt MARSUR Europejskiej Agencji Obrony ma na celu opracowanie rozwiązania, które dostarczyłoby spójnej wspólnie uzgodnionej wizji morskiego aspektu wspólnej polityki bezpieczeństwa i obrony oraz jej zadań, z uwzględnieniem podejścia międzyfilarowego. W projekcie udział bierze 14 państw członkowskich: CY, DE, ES, FI, FR, GR, PT, UK, BE, IT, IE, NL, PL, SE, a także Sztab Wojskowy Unii Europejskiej, Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu, FRONTEX, Wspólne Centrum Badawcze, Centrum Satelitarne Unii Europejskiej oraz Komisja Europejska.

⁶⁴ Według Komitetu ds. E-nawigacji Międzynarodowego Stowarzyszenia Służb Oznakowania Nawigacyjnego „E-nawigacja jest to zharmonizowane tworzenie, zbieranie, integrowanie, wymiana i przedstawianie informacji morskich na pokładzie oraz na lądzie za pomocą środków elektronicznych w celu poprawy nawigacji od portu do portu i związanych z nią usług, dla celów bezpieczeństwa na morzu i ochrony środowiska morskiego”.

⁶⁵ Można oprzeć się między innymi na doświadczeniu zdobytym w ramach projektu DaGoB (bezpieczne i wiarygodne łańcuchy transportowe towarów niebezpiecznych w regionie Morza Bałtyckiego) częściowo

- **13.6. „Stworzenie planu mającego na celu ograniczenie liczby wypadków w rybołówstwie”.** Można to osiągnąć przez poprawę sposobów zbierania i analizowania informacji na temat wypadków, przez ulepszenie programów szkoleniowych i programów podnoszenia świadomości oraz przez wymianę najlepszych praktyk i tworzenie specjalnych środków w celu zwiększenia bezpieczeństwa rybaków. (Partner wiodący: państwa członkowskie lub organ międzyrządowy – **do potwierdzenia**; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia)
- **13.7. „Przeprowadzenie formalnej oceny ryzyka w przypadku zbiornikowców do przewozu skroplonego gazu ziemnego w obszarze Morza Bałtyckiego”.** Transport morski skroplonego gazu ziemnego (LNG) na potrzeby zużycia energii staje się coraz ważniejszym rynkiem. Oczekuje się, że będzie to dotyczyło również regionu Morza Bałtyckiego. Doświadczenie w zakresie wypadków dotyczących statków do przewozu skroplonego gazu ziemnego i terminali LNG jest bardzo ograniczone. Konieczna jest formalna ocena ryzyka w przypadku tego rodzaju transportu morskiego w regionie Morza Bałtyckiego. Celem oceny jest określenie wszelkich środków i przepisów zapobiegawczych związanych z bezpieczeństwem i ochroną. Formalna ocena ryzyka powinna objąć zainteresowane strony zarówno rządowe, jak i branżowe w celu stworzenia wzorcowych procedur, planów na wypadek zagrożenia, wytycznych i zachęt prawnych. Realizacja tej inicjatywy jest możliwa jedynie z udziałem właściwego finansowania, dlatego należy przeprowadzić badanie wstępne dotyczące możliwości finansowania. (Partner wiodący: Polska); termin przeglądu postępu prac: do ustalenia)

14. Zwiększenie zdolności do reagowania na wypadki na morzu i ochrony przed poważnymi sytuacjami nadzwyczajnymi	Koordynowane przez Danię
--	--------------------------

Prezentacja zagadnienia:

Oczekuje się, że transport morski na Morzu Bałtyckim znacznie wzrośnie w nadchodzących latach, co spowoduje większe ryzyko wypadków. Chociaż w ostatnich latach wypadki statków (w szczególności wypadki powodujące zanieczyszczenie) na szczęście nie wzrosły, w 2007 r. odnotowano 120 wypadków statków na Morzu Bałtyckim⁶⁶. Inne poważne sytuacje nadzwyczajne mające skutki transgraniczne mogą wynikać z klęsk żywiołowych i katastrof technologicznych, aktów terroryzmu – w tym terroryzmu chemicznego, biologicznego, radiologicznego i jądrowego – oraz wypadków technologicznych, radiologicznych lub środowiskowych, jak również z zagrożeń dla zdrowia spowodowanych chorobami zaraźliwymi i niezaraźliwymi. Gospodarcze skutki katastrof mogą wpłynąć negatywnie na wzrost gospodarczy i konkurencyjność regionów UE.

Punkty krytyczne (główne problemy):

Poważne zagrożenia dla środowiska wynikają z ewentualnych przypadkowych wycieków substancji niebezpiecznych lub nielegalnych zrzutów do morza. Na morzu półzamkniętym skutki wycieków niebezpiecznych substancji są długotrwałe i mogą dotknąć wszystkich brzegów. Na Morzu Bałtyckim nadal potrzebne są dodatkowe działania mające na celu poprawę współpracy, koordynacji, a niekiedy nawet spójności między organami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo na morzu, ochronę na morzu i nadzór, oraz reagowania w przypadku katastrof. Należy również w bardziej wydajny sposób wykorzystywać dostępne zasoby. Wpływ wypadków morskich w regionie Morza Bałtyckiego na ludzi i środowisko można dodatkowo ograniczyć przez synergie i lepsze koordynowanie szkolenia, oceny potrzeb, planowania i działań między wszystkimi zainteresowanymi stronami. W znacznym stopniu poprawiłoby to bezpieczeństwo nawigacji i tym samym pomogłoby państwom członkowskim skuteczniej reagować na zanieczyszczenia oraz prowadzić działania poszukiwawczo-ratownicze.

Oczekuje się, że zmiana klimatu zwiększy prawdopodobieństwo częstszego występowania ekstremalnych zjawisk pogodowych w przyszłości. W oparciu o wspólnotowy mechanizm ochrony ludności, który ułatwia współpracę w zakresie ochrony ludności, należy zbadać możliwość interwencji w przypadku poważnych sytuacji nadzwyczajnych, które mogą wymagać natychmiastowego reagowania, dodatkowe sposoby wzmocnienia regionów i gotowość na zagrożenia pogodowe. Działania te powinny również uwzględniać wspólnotową współpracę w obszarze zapobiegania i m.in. komunikat Komisji Europejskiej „Wspólnotowe podejście do zapobiegania klęskom żywiołowym oraz katastrofom spowodowanym przez człowieka”.

Wartość dodana dla regionu Morza Bałtyckiego:

⁶⁶ Zob. dane w sprawozdaniu HELCOM w sprawie wypadków morskich w obszarze Morza Bałtyckiego za rok 2007.

Ułatwienie skutecznej wzajemnej pomocy i współpracy w ramach ochrony ludności może pomóc w zlikwidowaniu luki między obszarami jurysdykcji ekologicznej i administracyjnej. Stała współpraca w regionie Morza Bałtyckiego dotycząca zapobiegania, gotowości i reagowania w odniesieniu do przypadkowego lub celowego zanieczyszczenia i innych poważnych sytuacji nadzwyczajnych może się przyczynić do poprawy zdolności państw członkowskich do rozwiązania problemu zagrożeń transgranicznych w regionie. Doświadczenie to mogłoby posłużyć również jako wzór do zwiększania zdolności w innych basenach morskich.

Działanie:

Działania strategiczne

- **„Wdrożenie Bałtyckiego planu działań HELCOM⁶⁷”** w celu zapewnienia sprawnego krajowego i międzynarodowego reagowania na przypadki zanieczyszczenia morza, w tym zwiększonej współpracy między reagowaniem na morzu i na wybrzeżu (obejmującej w szczególności władze lokalne i regionalne) oraz zwiększonej współpracy z miejscami schronienia na podstawie dyrektywy 2002/59. Ponadto w trakcie opracowywania jest wspólny plan miejsc schronienia mający na celu zapewnienie przydzielania najbardziej odpowiednich miejsc schronienia niezależnie od granic krajowych.

Działania oparte na współpracy:

- **„Opracowanie metod zapobiegania zimowym burzom i falom wywołanym przez burze oraz przygotowania się na te zdarzenia”** w regionie Morza Bałtyckiego. Niezbędne jest opracowanie metod wzmocnienia współpracy między różnymi agencjami lokalnymi, regionalnymi i krajowymi, które uczestniczą w pomocy nadzwyczajnej związanej z zimowymi burzami i falami wywołanymi przez burzę, oraz zwiększenia synergii ze wspólnotowym mechanizmem ochrony ludności. Należy dokładnie zinterpretować metody współpracy, w tym działania w zakresie podnoszenia świadomości społeczeństwa, planowanie na wypadek zagrożenia, scenariusze katastrof, systemy komunikacji, stosowanie technologii, wspólne ćwiczenia i szkolenia itd.

Projekty flagowe (przykłady):

- **14.1. „Ocena zdolności grup ochotniczych w zakresie reagowania na zanieczyszczenia morskie oraz działania poszukiwawczo-ratownicze na morzu”** między innymi z wykorzystaniem projektu VOMARE finansowanego przez transgraniczny program „Bałtyk centralny”, który stanowi część celu współpracy terytorialnej. (Partner wiodący: (państwa członkowskie lub organ międzyrządowy **do potwierdzenia**; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia).
- **14.2. „Sporządzenie mapy obecnych zdolności reagowania na zanieczyszczenia morskie i planów na szczeblu poniżej regionalnego dla celów transgranicznej współpracy w zakresie reagowania”** na podstawie oceny zintegrowanego ryzyka wypadków morskich. (Projekt BRISK⁶⁸ finansowany przez transnarodowy Program Morza Bałtyckiego, który

⁶⁷ Uzgodnionego w listopadzie 2007 r. przez Szwecję, Finlandię, Estonię, Łotwę, Litwę, Polskę, Niemcy, Danię, Rosję i Wspólnotę Europejską.

⁶⁸ Ponadto istnieje kilka projektów zajmujących się reagowaniem na lądzie, takich jak SÖKÖ II i Baltic Master II.

stanowi część celu współpracy terytorialnej). (Partner wiodący: dowództwo floty duńskiej; termin zakończenia: 24 października 2011 r.). **PROJEKT PRZYSPIESZONY**

- **14.3. „Stworzenie scenariuszy i określenie luk”** w odniesieniu do wszystkich najważniejszych zagrożeń w regionie Morza Bałtyckiego, w tym zimowych burz i powodzi w celu przewidzenia potencjalnych katastrof i tym samym umożliwienia szybkiego i skutecznego reagowania UE za pośrednictwem wspólnotowego mechanizmu ochrony ludności. Ponadto, na podstawie istniejących możliwości finansowania w ramach instrumentu finansowego ochrony ludności, ulepszenie szkoleń i ćwiczeń we współpracy z państwami regionu Morza Bałtyckiego. (Partner wiodący: państwa członkowskie lub organ międzyrządowy – **do potwierdzenia**; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia).

15. Zmniejszenie skali przestępczości transgranicznej i jej skutków	Koordynowane przez Finlandię i Litwę
--	--------------------------------------

Prezentacja zagadnienia:

Na przestępczość w regionie Morza Bałtyckiego wpływa pozycja regionu między krajami-dostawcami papierosów i prekursorów narkotyków syntetycznych a krajami przeznaczenia papierosów, narkotyków syntetycznych, kokainy i haszyszu oraz w mniejszym stopniu heroiny. Handel ludźmi stanowi kolejny problem. W tym względzie region Morza Bałtyckiego oferuje interesujące możliwości dla przestępczości zorganizowanej w UE, a także dla grup pochodzących z państw sąsiadujących⁶⁹.

Punkty krytyczne (główne problemy):

Ważną cechą regionu jest istnienie długich granic zewnętrznych. Granice te często rozdzielają dwa bardzo różne rodzaje prawodawstwa i sprawiają, że współpraca transgraniczna w zakresie egzekwowania prawa staje się czasochłonna i trudna. W związku z tym granica taka może również sprzyjać pewnym zorganizowanym grupom przestępczym i rynkom. Kolejnym ułatwieniem dla oszustw handlowych w tym regionie są duże natężenie transportu przez granice i inne słabe punkty sektora logistyki⁷⁰.

Wartość dodana dla regionu Morza Bałtyckiego:

Unia powinna promować i wspierać tworzenie regionalnych podejść i nawiązywanie współpracy mającej na celu zwalczanie przestępczości zorganizowanej, w szczególności w regionach granicznych⁷¹. Dalsze udoskonalenie struktur współpracy transgranicznej w regionie Morza Bałtyckiego powinno znacznie przyczynić się do zajęcia się brakami bezpieczeństwa w regionie.

Działanie:

Działania strategiczne:

- „**Wzmocnienie współpracy między służbami celnymi, strażą graniczną i policją**” zarówno wewnątrz każdego państwa członkowskiego, jak i między państwami członkowskimi, w tym również na morzu. Ustanowienie wspólnego mechanizmu koordynowania opartego na istniejących organach współpracy. Stosowanie wspólnych działań w zakresie egzekwowania prawa, wspólne jednostki patrolowe, wspólne zespoły dochodzeniowo-sledcze, wspólne zespoły wywiadowcze, wspólne użytkowanie sprzętu przez różne służby

⁶⁹ Ocena zagrożenia przestępczością zorganizowaną przeprowadzona przez Europol w 2008 r.

⁷⁰ Ocena zagrożenia przestępczością zorganizowaną przeprowadzona przez Europol w 2008 r.

⁷¹ COM(2005) 232; COM(2004) 376

oraz współpraca w dziedzinie opracowania, zakupu, wdrożenia i zastosowania technologii jako często stosowane narzędzia praktycznej współpracy⁷². Dodatkowo ustalenia z państwami trzecimi na temat ich zaangażowania we współpracę. Konieczna jest również „ocena możliwości dalszej integracji funkcji i zadań w zakresie egzekwowania prawa”, przy jednoczesnym poszanowaniu kompetencji odpowiednich podmiotów ustanowionych przez prawodawstwa krajowe, jako część oceny wdrażania strategii Grupy Zadaniowej ds. Zwalczenia Przystępczości Zorganizowanej w Regionie Morza Bałtyckiego na lata 2008-2010. Należy również uwzględnić działania mające na celu poprawę funkcjonowania jednolitego rynku.

Projekty flagowe (przykłady):

- **15.1. „Przeprowadzenie oceny zagrożeń dla regionu Morza Bałtyckiego”** zgodnie z metodologią oceny zagrożenia przystępczością zorganizowaną dotyczącą przystępczości zorganizowanej i bezpieczeństwa na granicach oraz z bardziej długoterminową oceną zagrożeń infrastruktury krytycznej. (Partner wiodący: Europol we współpracy z Grupą Zadaniową ds. Zwalczenia Przystępczości Zorganizowanej w Regionie Morza Bałtyckiego i Współpracą Służb Granicznych Państw Regionu Morza Bałtyckiego oraz z agencją FRONTEX w zakresie granic zewnętrznych (koordynowaną przez Finlandię); termin zakończenia: 31 grudnia 2010 r.) **PROJEKT PRZYSPIESZONY**
- **15.2. „Stworzenie jednego krajowego centrum koordynowania”** w każdym państwie członkowskim, które przez całą dobę, siedem dni w tygodniu koordynuje działania wszystkich krajowych organów przeprowadzających działania związane z kontrolą granic zewnętrznych (wykrywanie, identyfikację, śledzenie i przechwytywanie) i które może wymieniać informacje z centrami w innych państwach członkowskich oraz z agencją FRONTEX. „Stworzenie jednego krajowego systemu nadzoru granic”, który integruje nadzór i umożliwia rozpowszechnianie informacji przez całą dobę, siedem dni w tygodniu między wszystkimi organami zaangażowanymi w kontrolę granic zewnętrznych na wszystkich odcinkach granicy zewnętrznej lub – w oparciu o analizę ryzyka – na jej wybranych odcinkach. (EUROSUR etap 1). Ten projekt flagowy będzie powiązany z zagadnieniem priorytetowym 13 („Osiągnięcie przez region czołowej pozycji w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony na morzu”) i realizowany zgodnie z nim, w szczególności w projekcie flagowym 2 z zakresu egzekwowania prawa („Stanie się regionem pilotażowym integrowania systemów nadzoru morskiego”). (Partner wiodący: Finlandia; termin zakończenia: 31 grudnia 2012 r.) **PROJEKT PRZYSPIESZONY**
- **15.3. „Wdrożenie strategii Grupy Zadaniowej ds. zwalczenia zorganizowanej przystępczości w regionie Morza Bałtyckiego 2010-2014”** (Partner wiodący: Litwa; termin przeglądu postępu prac: 1 czerwca 2011 r.)
- **15.4. „Zgromadzenie zasobów przeznaczonych na oddelegowanie oficerów łącznikowych do państw trzecich i organizacji międzynarodowych”** w celu zwalczenia poważnych postaci przystępczości transgranicznej, takich jak handel narkotykami, m.in. przez rozważenie dodatkowego rozwinięcia decyzji Rady w sprawie wspólnego wykorzystywania oficerów łącznikowych oddelegowanych za granicę przez organy ścigania państw członkowskich w regionie Morza Bałtyckiego. (Partner wiodący: Finlandia; termin przeglądu postępu prac: 1 czerwca 2011 r.)

⁷² Bez wpływania na obowiązki agencji FRONTEX w odniesieniu do koordynowania współpracy operacyjnej między państwami członkowskimi na granicach zewnętrznych.

- **15.5. „Podjęcie środków zapobiegawczych przeciwko handlowi ludźmi”** i zapewnienie wsparcia i ochrony ofiarom i grupom ryzyka za pośrednictwem działań transnarodowych. (Partner wiodący: Litwa; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia)

DZIAŁANIA HORYZONTALNE

Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego jest najważniejszym instrumentem wspierania spójności terytorialnej w wymiarze zarówno lądowym, jak i morskim. W związku z tym strategia ma na celu zagwarantowanie, aby polityka na wszystkich szczeblach (lokalnym, regionalnym, krajowym i na szczeblu Unii Europejskiej w przypadku polityki zarówno morskiej, jak i lądowej) przyczyniała się do konkurencyjnego, spójnego i zrównoważonego rozwoju tego regionu. W tym sensie taka strategia dobrze służy celom spójności terytorialnej: zmniejszeniu dysproporcji terytorialnych, zapewnieniu równych warunków życia, wspieraniu się na terytoriach, uznaniu różnorodności jako zalety, uznaniu potencjału regionów, umożliwieniu sprawiedliwego dostępu do infrastruktury i do usług, wzmocnieniu policentryczności, tworzeniu odpowiednich powiązań między obszarami miejskimi i wiejskimi, wspieraniu właściwego zarządzania poprzez równy udział i dzielenie się wspólnymi zasobami, stosowanie zarządzania opartego na ekosystemie i planowaniu przestrzeni morskiej.

Zaproponowano w związku z tym szereg działań, które przyczynią się do rozwoju spójności terytorialnej. Mają one charakter uzupełniający w stosunku do filarów opisanych powyżej i stanowią działania, które umożliwiają realizację strategii poprzez ułatwienie dostępu do finansowania i przez lepsze zrozumienie regionu oraz prowadzonej w nim działalności.

Należy zauważyć, że w tej sekcji wszystkie działania horyzontalne z definicji odnoszą się do ogólnego podejścia jako takiego, a zatem mogą być uznane za strategiczne; wszystkie z nich mają aspekty długoterminowe, co uniemożliwia przewidzenie dat ich zakończenia.

Działania:

- ***„Dostosowanie dostępnego finansowania do priorytetów i działań strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego”.***

Sama strategia nie jest instrumentem finansowania: proponowane działania powinny zostać sfinansowane w niezbędnym zakresie z dostępnych źródeł. Mogą one obejmować fundusze strukturalne i Fundusz Spójności, inne źródła finansowania pochodzące z UE (w dziedzinach takich jak fundusze rozwoju obszarów wiejskich, rybołówstwo, działania zewnętrzne, środowisko itd.), fundusze krajowe, regionalne i lokalne, banki i międzynarodowe instytucje finansowe (w szczególności Europejski Banki Inwestycyjny (EBI)), organizacje pozarządowe i inne prywatne źródła. Te możliwości finansowania powinny stać się bardziej przejrzyste dla zainteresowanych stron i dla uczestników projektu. W przypadku wielu projektów finansowanie będzie dostępne natychmiast, w innych przypadkach może jednak istnieć konieczność określenia źródeł. Współpraca między państwami członkowskimi ma istotne znaczenie dla osiągnięcia zamierzonego wyniku. Państwa członkowskie, władze regionalne i lokalne oraz podmioty prywatne mogą określić podmiot, który stanie się centralnym punktem odniesienia w przypadku uzgadniania dostępności różnych źródeł finansowania do potrzeb działań i projektów. Ogólnie rzecz biorąc, należy lepiej dostosować wszystkie środki polityki. (Termin przeglądu postępu prac: 31 grudnia 2010 r.).

- ***„Współpraca przy transponowaniu dyrektyw UE”***, tak aby krajowe przepisy wdrażające nie tworzyły zbędnych przeszkód. Ułatwi to współpracę i inicjatywy transnarodowe.

W wielu obszarach – jednolitego rynku, środowiska, interoperacyjności transportu, udzielania zamówień, pracy i zabezpieczenia społecznego – europejskie prawodawstwo wdraża się na szczeblu krajowym, a swoboda decyzyjna dopuszczona przez dyrektywy może doprowadzić do powstania niezamierzonych przeszkód. Grupy właściwych urzędników w regionie Morza Bałtyckiego powinny koordynować swoją pracę, aby zapewnić jednolite wdrażanie przez rządy państw regionu w celu uniknięcia tworzenia takich przeszkód. Umożliwi to usunięcie przeszkód lub uniknięcie powstawania nowych przeszkód w handlu, mobilności pracowników, połączeniach przewozowych i wzmocnionej ochronie środowiska. Wszelka koordynacja będzie całkowicie dobrowolna i zostanie w całości utrzymana w ramach prawodawstwa UE.

- **„Stworzenie zintegrowanych struktur gospodarki morskiej w regionie Morza Bałtyckiego”.**

Wdrożenie dużej liczby działań dotyczących morza opisanych szczegółowo w filarach 1-4 będzie wymagało zwiększonej koordynacji wewnętrznej w państwach członkowskich regionu Morza Bałtyckiego oraz sieci transgranicznych łączących te zintegrowane funkcje dotyczące morza. W oparciu o komunikat w sprawie gospodarki morskiej z czerwca 2008 r. Komisja Europejska zaleca, aby państwa członkowskie stworzyły takie mechanizmy, w tym odpowiednie ramy konsultacji z zainteresowanymi stronami. (Termin przeglądu postępu prac: 31 grudnia 2010 r.).

- **„Uzyskanie statusu projektu pilotażowego we wdrażaniu dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej”** i podjęcie szybkich działań w celu odnowienia Morza Bałtyckiego.

Dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej⁷³ obejmuje możliwość uzyskania przez region statusu projektu pilotażowego, z zastrzeżeniem pewnych warunków kwalifikowalności, jeżeli stan regionu morskiego jest na tyle krytyczny, że konieczne jest podjęcie natychmiastowych działań. Oznacza to, że Komisja Europejska zapewni działania wspierające. Stwierdzenie degradacji środowiska Morza Bałtyckiego doprowadziło do przyjęcia Bałtyckiego planu działań HELCOM⁷⁴, który jest spójny z koncepcją wczesnego programu obejmującego środki wymagane w przypadku projektu pilotażowego. Dlatego też należy niezwłocznie rozważyć podjęcie działania wspierającego przez Komisję w ramach strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego. Ze względu na ustanowienie projektu pilotażowego na Morzu Bałtyckim ważnym rodzajem działania wspierającego może być zoptymalizowanie stosowania funduszy UE przy uwzględnieniu krytycznego stanu Morza Bałtyckiego i przez to zapewnieniu skutecznego włączenia zagadnień środowiskowych do rzeczywistego stosowania polityki sektorowej w celu lepszego podjęcia pilnych wyzwań środowiskowych związanych z Morzem Bałtyckim, jak uzgodniła Rada Europejska. (Termin przeglądu postępu prac: 31 grudnia 2010 r.).

- **„Zachęcenie do stosowania planowania przestrzennego obszarów morskich we wszystkich państwach członkowskich położonych nad Morzem Bałtyckim i stworzenie wspólnego podejścia dotyczącego współpracy transgranicznej”.**

Wzrost działalności na Morzu Bałtyckim prowadzi do konkurencji o ograniczoną przestrzeń morską między interesami sektorowymi, takimi jak żegluga i transport morski, energia morska, rozwój portów, rybołówstwo i akwakultura poza problemami środowiskowymi. Planowanie

⁷³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiająca ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej), Dz.U. L 164 z 25.6.2008, s. 19).

⁷⁴ Zob. http://www.helcom.fi/BSAP/en_GB/intro/

przestrzenne obszarów morskich jest głównym narzędziem ulepszonych procesu podejmowania decyzji, który równoważy interesy sektorów konkurujących o przestrzeń morską i przyczynia się do osiągnięcia zrównoważonego korzystania z obszarów morskich z korzyścią dla rozwoju gospodarczego oraz środowiska morskiego. Na szczeblu krajowym zaleca się stworzenie systemu planowania przestrzennego obszarów morskich dla Morza Bałtyckiego opartego na podejściu ekosystemowym oraz współpracę transgraniczną w przypadku wdrażania planowania przestrzennego obszarów morskich na Morzu Bałtyckim zgodnie z najważniejszymi wspólnymi zasadami określonymi w niedawno przyjętej przez Komisję mapie drogowej na rzecz planowania przestrzennego obszarów morskich. Wspólnota Europejska i umawiające się państwa HELCOM uzgodniły w kontekście Bałtyckiego planu działań HELCOM, że stworzą takie zintegrowane narzędzie. Trwa także realizacja odpowiednich inicjatyw we współpracy z program VASAB, Regionalnym Komitetem Doradczym ds. Morza Bałtyckiego⁷⁵ i właściwymi zainteresowanymi stronami. Komisja rozpocznie również działania przygotowawcze na Morzu Bałtyckim w celu zbadania wdrażania planowania przestrzennego obszarów morskich w kontekście transgranicznym w ścisłej współpracy z nadbałtyckimi państwami członkowskimi. Transnarodowy projekt Interreg BaltSeaPlan oraz projekt Plan Bothnia DG Mare są pierwszymi kluczowymi projektami odnoszącymi się do tych kwestii. (Termin przeglądu postępu prac: do potwierdzenia)

▪ ***„Stworzenie i ukończenie lądowego planowania przestrzennego”***

Działanie to ma kluczowe znaczenie w zapewnieniu spójności między działaniami i w utrzymaniu zintegrowanego podejścia. Bez wyraźnego obrazu regionu i bez uświadomienia sobie wrażliwych obszarów, nacisków gospodarczych i nacisków ze strony ludności oraz innych czynników nie można osiągnąć zrównoważonego rozwoju. Lądowe planowanie przestrzenne zostało już rozpoczęte pod przewodnictwem VASAB-u⁷⁶. Inicjatywę tę należy wzmocnić w koordynacji z planowaniem przestrzennym obszarów morskich i doprowadzić do końca. Długoterminowa perspektywa rozwoju terytorialnego regionu Morza Bałtyckiego⁷⁷ jest pierwszym krokiem w tym kierunku i powinna być brana pod uwagę przez innych głównych koordynatorów w odniesieniu do celów planowania przestrzennego, warunków i skutków ich działań (VASAB; termin przeglądu postępu prac: do potwierdzenia)

▪ ***„Wzmocnienie wielopoziomowego systemu rządzenia, planowania przestrzennego ukierunkowanego na konkretne obszary i zrównoważonego rozwoju”***

Działanie to prowadzi do ustanowienia dialogu między zainteresowanymi stronami na wszystkich szczeblach sprawowania rządów w regionie Morza Bałtyckiego (Dialog bałtycki) w celu skonsolidowania ustaleń oraz wymiany dobrych metod i doświadczeń. Celem tego dialogu jest zapewnienie zaangażowania wszystkich szczebli sprawowania rządów, łącznie z Komisją Europejską, ministerstwami i organami krajowymi, organami lokalnymi i regionalnymi, organizacjami makroregionalnymi, instytucjami finansowymi, VASAB i HELCOM. Drugim

⁷⁵ Głównym celem Regionalnego Komitetu Doradczego ds. Morza Bałtyckiego jest doradzanie Komisji Europejskiej i państwom członkowskim w sprawach dotyczących zarządzania rybołówstwem na Morzu Bałtyckim.

⁷⁶ VASAB – Vision and Strategies around the Baltic Sea (wizja i strategię dotyczące Morza Bałtyckiego) – jest międzyrządową siecią 11 państw regionu Morza Bałtyckiego promującą współpracę w zakresie planowania przestrzennego i rozwoju w regionie Morza Bałtyckiego.

⁷⁷ Przyjęta przez ministrów odpowiedzialnych za kwestie planowania przestrzennego i rozwoju w państwach regionu Morza Bałtyckiego w październiku 2009 r. w Wilnie.

elementem jest praca z tzw. „showcases” (modelami) opracowanymi w oparciu o specyficzną dla tego regionu wiedzę fachową, (strategiczne) planowanie przestrzenne i gospodarkę wodną, a dzięki tej pracy opracowanie dobrych przykładów i metod, które pozwolą na uogólnienia. Trzeci element to „lokalny panel sygnałowy” dający zagadnieniom priorytetowym i projektom flagowym dostęp do wszystkich szczebli sprawowania rządów. Ten lokalny panel dawałby wszystkim aktorom zaangażowanym w strategię możliwość łatwego i szybkiego zadania pytania lub przekazania sugestii oraz otrzymania „sygnału” zwrotnego ze szczebla lokalnego/regionalnego (termin przeglądu postępu prac: do potwierdzenia).

- **„Przekształcenie udanych projektów pilotażowych i demonstracyjnych w działania na pełną skalę”.**

Wiedzę tę zdobyto dzięki projektom finansowanym przez UE, fundusze krajowe, regionalne lub prywatne. Na przykład projekty takie były/są wdrażane w ramach HELCOM, Baltic 21, Nordyckiej Rady Ministrów, partnerstw w ramach wymiaru północnego itd. W ramach transnarodowego Programu Morza Bałtyckiego, który stanowi część celu współpracy terytorialnej EFRR, wspierane są również inne projekty. Należy maksymalnie zwiększyć potencjał tego transnarodowego programu, który obejmuje już makroregion bałtycki. (Termin przeglądu postępu prac: do ustalenia).

- **„Stosowanie badań jako podstawy decyzji politycznych”** poprzez wspólne programy badawcze w regionie Morza Bałtyckiego.

Aby zrealizować cele strategii (w tym odnowę środowiska Morza Bałtyckiego, przystosowanie się do zmiany klimatu, rozwój zrównoważonego rybołówstwa, rolnictwa i zrównoważonej turystyki lub ustanowienie wspólnego planowania przestrzennego) wszystkie kraje muszą podjąć działania i środki w wielu różnych sektorach. Są one często bardzo kosztowne, dlatego konieczne jest uszeregowanie ich pod względem ważności. Badania stosowane (lub powiązane z polityką), w których uczestniczą wszystkie kraje w regionie Morza Bałtyckiego mogą dostarczyć danych koniecznych do podjęcia takich decyzji. Do najważniejszych należą system wspomaganie decyzji Baltic Nest⁷⁸ i Wspólny Programu Badawczo-Rozwojowy na rzecz Morza Bałtyckiego BONUS⁷⁹ wraz z planowanym programem badawczym w sprawie kosztów nieistniejących działań (bałtycki raport Sterna⁸⁰). W szczególności można rozszerzyć sieć organizacji finansujących ustanowioną przez program BONUS i korzystać z niej w przypadku innych działań badawczych, takich jak działania wspierane przez Nordycką Radę Ministrów. (Termin: do ustalenia)

- **„Zapewnienie szybkiej łączności szerokopasmowej na obszarach wiejskich”** z wykorzystaniem lokalnych rozwiązań, tak aby włączyć społeczności wiejskie do sieci komunikacyjnych. Działanie to powinno się łączyć z inicjatywami propagującymi wykorzystywanie internetu, takimi jak bezpłatny internet w budynkach państwowych lub

⁷⁸ Opracowany w Baltic Nest Institute, www.balticnest.org

⁷⁹ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 862/2010/UE w sprawie udziału Unii we Wspólnym Programie Badawczo-Rozwojowym na rzecz Morza Bałtyckiego (BONUS), opublikowana w Dzienniku Urzędowym dnia 30.9.2010 (Dz. U. L 256). Wspólny Programu Badawczo-Rozwojowy na rzecz Morza Bałtyckiego BONUS jest koordynowany przez europejskie ugrupowanie interesów gospodarczych programu BONUS (BONUS EEIG) www.bonusportal.org.

⁸⁰ Przegląd Sterna nt. ekonomiki zmian klimatycznych („Stern Review on the Economics of Climate Change”) to sprawozdanie opublikowane przez ekonomistę Lorda Sterna of Brentford dla rządu brytyjskiego. Omówiono w nim wpływ zmiany klimatu i globalnego ocieplenia na światową gospodarkę, w szczególności przez porównanie kosztów działań w odniesieniu do kosztów niepodejmowania działania.

bezpłatne wsparcie internetowe w przypadkach podstawowych usług. Propagowanie wykorzystywania internetu powinno uwzględniać również pomoc dla grup społecznych znajdujących się w trudnej sytuacji, o niskich dochodach i niższym wykształceniu i opierać się na działaniach, które miałyby na celu upowszechnianie umiejętności informatycznych, szkolenia w zakresie TIK, a także zachęty podatkowe i inne na rzecz zakupu sprzętu komputerowego, również dla przedsiębiorstw pragnących wymienić komputery stacjonarne na komputery przenośne w celu wprowadzenia zróżnicowanych modeli pracy sprzyjających godzeniu życia zawodowego z osobistym. (Termin: do ustalenia).

- **„Określenie i wdrożenie komponentu dotyczącego basenu Morza Bałtyckiego w ramach Europejskiej Sieci Informacji i Obserwacji Środowiska Morskiego (EMODNET) oraz ulepszenie danych społeczno-ekonomicznych”**.

Dane morskie – geologiczne, fizyczne, chemiczne i biologiczne – zbierane głównie przez instytucje publiczne nadal są niekompletne, niepewnej jakości i trudne do złożenia w spójny obraz całego basenu Morza Bałtyckiego. Komisja zaproponowała stworzenie Europejskiej Sieci Informacji i Obserwacji Środowiska Morskiego (EMODNET). W ramach działań przygotowawczych do tej inicjatywy do 2010 r. gotowe będą pierwsze wersje warstw map geologii Morza Bałtyckiego (osady, zagrożenia geologiczne, surowce mineralne) i siedlisk morskich w dużej skali (w oparciu o wyniki projektu BALANCE). Komisja stworzyła również bazę danych dla sektorów morskich i regionów przybrzeżnych, co stanowi pierwszy krok w kierunku stworzenia wskaźników społeczno-ekonomicznych na skalę całego basenu Morza Bałtyckiego. (Partner wiodący: Polska – do potwierdzenia. Termin: do ustalenia)

- **„Zbudowanie tożsamości regionalnej”** na szczeblu większego regionu w oparciu o wspólną wizję.

Działanie to obejmie badania opinii i kampanie marketingowe, działania mające na celu zwiększenie świadomości i eksponowanie wizerunku, promocję dziedzictwa kulturowego powiązanego ze wspólnym Morzem Bałtyckim lub przygotowanie wspólnego podręcznika historii regionu. Możliwe byłoby utworzenie corocznych nagród za najlepsze projekty w zakresie promocji regionu lub innego rodzaju wspierania strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego oraz wspólne zgłoszenie kandydatury (jako region Morza Bałtyckiego) do zorganizowania ważnego wydarzenia sportowego na skalę światową lub europejską. Można rozważyć stworzenie wspólnego podręcznika historii regionu, ponieważ istnieje duże zainteresowanie tym zagadnieniem ze strony Akademii Bałtyckiej, instytucji zajmującej się badaniami i kształceniem dorosłych z siedzibą w Kilonii (Niemcy). (Partner wiodący: BaltMet; termin: do ustalenia)

- **„Wspieranie zrównoważonego rozwoju na obszarach rybackich”** w ramach programów operacyjnych Europejskiego Funduszu Rybackiego i wspólnotowej sieci FAR-NET⁸¹.

Oczekuje się, że działanie to pomoże w poprawie jakości życia bałtyckich społeczności nadbrzeżnych poprzez wspieranie ochrony środowiska naturalnego, regenerację i rozwój osad oraz wiosek przybrzeżnych, gdzie prowadzi się działalność należącą do sektora rybactwa, a także przez ochronę i poprawę dziedzictwa przyrodniczego oraz architektonicznego. Programy te powinny również przyczynić się do stworzenia korzystnych warunków rozwoju zrównoważonej turystyki na obszarach przybrzeżnych Morza Bałtyckiego, w szczególności przez promowanie ekoturystyki. Szacuje się, że w regionie Morza Bałtyckiego powstanie około

⁸¹ Wspólnotowa sieć grup na rzecz zrównoważonego rozwoju na obszarach rybackich.

60-70 lokalnych grup prowadzących działalność rybacką, które mogłyby potencjalnie wdrożyć to działanie w latach 2007-2013. (Partner wiodący: sieć obszarów rybackich każdego państwa członkowskiego we współpracy ze wspólnotową siecią FAR-NET; termin przeglądu postępu prac: do ustalenia)