

4.9 System obejmujący loty wewnątrzunijne będzie w zróżnicowany sposób wpływał na działalność operatorów na obszarze UE. Po pierwsze, zróżnicowana elastyczność cenowa doprowadzi do poważnych różnic w zakresie oddziaływania systemu na poziom popytu. Poza tym oddziaływanie to może zależeć od tego, jaki udział w ogólnej działalności operatora mają właśnie usługi wewnątrzunijne. Wyrażano obawy, że operatorzy, w przypadku których usługi objęte systemem stanowią niewielką część działalności, mogliby stosować praktykę wzajemnych dopłat pomiędzy różnymi rodzajami taryf lub z dochodów uzyskiwanych z lotów długodystansowych na szkodę tych przewoźników, których działalność w znacznej części (lub całkowicie) podlegałaby systemowi. Powyższe aspekty powinny zostać poddane dalszej analizie w ramach oceny oddziaływania.

4.10 Zdaniem EKES, zanim zajmie się ostateczne stanowisko w kwestii metod i terminów, konieczne jest poddanie analizie wielu aspektów związanych z włączeniem transportu lotniczego do EU ETS, np. na forum zaproponowanej i już działającej grupy roboczej ekspertów:

— wnioski wyciągnięte z oceny handlu uprawnieniami do emisji ze źródeł stacjonarnych, przed wdrożeniem środków dotyczących lotnictwa,

- problemy związane z włączeniem lotnictwa do EU ETS po rozpoczęciu drugiego okresu obrotu uprawnieniami,
- przyszłe ceny uprawnień oraz ich wpływ na rozwój lotnictwa,
- koszty ogólne handlu uprawnieniami w stosunku do wyznaczonych celów,
- wykonalność i możliwość zarządzania handlem uprawnieniami do emisji w lotnictwie,
- możliwości wprowadzenia handlu uprawnieniami do emisji w lotnictwie do systemu ogólnoeuropejskiego za pośrednictwem ICAO oraz, gdyby rozwiązanie to okazało się niewykonalne, korzyści i straty wynikające z potencjalnego wdrożenia systemu wyłącznie w skali regionalnej,
- dalsze badania na temat zależności między przydzielaniem czasu na start i lądowanie, a handlem uprawnieniami do emisji w lotnictwie,
- dalsze badania nad skutkami potencjalnych kompensacji między emisjami CO₂ a NO_x (gazu cieplarnianego, lecz także „problemu lokalnego” w pobliżu portów lotniczych na terenach miejskich w UE).

Bruksela, 21 kwietnia 2006 r.

Przewodnicząca
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Anne-Marie SIGMUND

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie ram instytucjonalnych w zakresie żeglugi śródlądowej w Europie

(2006/C 185/18)

Dnia 14 lipca 2005 r. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny, działając na podstawie art. 29 ust. 2 regulaminu wewnętrznego, postanowił sporządzić opinię w sprawie *ram instytucjonalnych w zakresie żeglugi śródlądowej w Europie*

Sekcja ds. Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 24 marca 2006 r. Sprawozdawcą był **Jan SIMONS**.

Na 426. sesji plenarnej w dniach 20-21 kwietnia 2006 r. (posiedzenie z dnia 21 kwietnia 2006 r.) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny 57 głosami, przy 1 głosie wstrzymującym się, przyjął następującą opinię:

1. Zalecenia

1.1 W opiniach z dnia 16 stycznia 2002 r. i 24 września 2003 r. EKES wezwał wszystkie zainteresowane podmioty do kontynuowania działań na rzecz harmonizacji i integracji żeglugi śródlądowej w Europie. Choć treść opinii pozostaje w całości aktualna, w odniesieniu do kwestii ram instytucjonalnych należałoby ją podeprzeć nowymi argumentami ze względu na zmiany, jakie miały miejsce od czasu jej opublikowania.

1.2 W tym kontekście zasadnicze znaczenie ma poszerzenie i wzmocnienie współpracy między najważniejszymi instytucjami, tzn. Komisją Europejską, Centralną Komisją ds. Żeglugi

na Renie (CCNR) i Komisją Dunaju. Należy ustanowić stałą komisję ds. współpracy, która powinna zaangażować się w szeroką, ustrukturyzowaną współpracę w różnych dziedzinach żeglugi śródlądowej (jak również — przy pełnym zaangażowaniu partnerów społecznych — wszędzie tam, gdzie okaże się to użyteczne), której celem powinno być zapewnienie jak największej solidności, jednolitości oraz jak najbardziej kompleksowego zakresu decyzji politycznych na wczesnym etapie ich tworzenia.

1.3 Warunkiem ostatecznego wprowadzenia jednolitego systemu prawnego regulującego ogólnoeuropejską żeglugę śródlądową jest uwzględnienie szeregu kwestii.

1.3.1 Przede wszystkim należy rozważyć problem geograficznego zasięgu takich przepisów — w przeciwieństwie do sytuacji panującej przykładowo w innych gałęziach transportu, takich jak transport lotniczy czy drogowy, nie wszystkie państwa członkowskie są bezpośrednio zainteresowane kwestią żeglugi śródlądowej.

1.3.2 Ponadto bardzo istotną rolę w sektorze żeglugi śródlądowej odgrywają państwa, które dotychczas nie przyłączyły się do UE, oraz takie, które nigdy nie staną się jej członkami.

1.3.3 Kolejną kwestią wymagającą uwzględnienia są wspólne działania polityczne na rzecz wspierania niezbędnych dostosowań infrastrukturalnych w zakresie śródlądowych szlaków wodnych, czyli zadań należących do kompetencji władz krajowych poszczególnych państw.

1.3.4 Jasne wydaje się także, że nie wszystkie przepisy muszą być stosowane w całości i równie rygorystycznie na wszystkich europejskich rzekach ze względu na odmienne warunki naturalne oraz różnice w zakresie infrastruktury i intensywności żeglugi śródlądowej.

1.3.5 Powyższe czynniki oznaczają, że planowanie organizacji ogólnoeuropejskiej żeglugi śródlądowej musi być traktowane przede wszystkim jako przedsięwzięcie o specyficznym i wyjątkowym charakterze na tle innych zadań.

1.4 Presja polityczna na rzecz wprowadzenia ogólnoeuropejskiego systemu prawnego regulującego żeglugę śródlądową jest wprawdzie wywierana, o czym świadczą oświadczenia złożone na konferencjach ministerialnych, jak dotychczas jednak naciski w tym kierunku nie przybrały konkretnej i zdecydowanej postaci. Na konferencji ministerialnej mającej odbyć się w Rumunii w 2006 r. konieczne będzie ustalenie zakresu, w jakim możliwe jest obecnie rozciągnięcie działań także na sferę polityczną.

1.5 Wprowadzenie jednolitego, zintegrowanego systemu prawnego nie może zagrażać utrzymaniu obecnego wysokiego poziomu ochrony, bezpieczeństwa i pewności prawnej, w szczególności na szlakach wodnych Renu. Można się spodziewać, że państwa należące do CCNR powołają się na zasadę zachowania tzw. „reńskiego *acquis*” w przypadku wprowadzenia nowego systemu prawnego. Na uzyskany wysoki poziom norm i „praw nabytych” składają się również bliskie i bezpośrednie stosunki z przedsiębiorstwami żeglugi śródlądowej, zarówno z pracodawcami jak i pracownikami.

1.6 W ramach tego nowego systemu szczególną uwagę trzeba będzie zwrócić na politykę społeczną, która w zasadzie była zaniedbywana w obecnych systemach żeglugi śródlądowej w Europie. W działania podejmowane w tej dziedzinie powinni zostać w pełni zaangażowani partnerzy społeczni.

1.7 Przy uwzględnieniu wszystkich tych czynników EKES popiera dążenia do ustanowienia — w fazie ostatecznej — *niezależnej organizacji* (ustanowionej drogą *umowy*), do której przynajmniej należałyby organizacje międzynarodowe, jak np. sama UE, państwa członkowskie UE zaangażowane w żeglugę śródlądową, oraz państwa trzecie, takie jak Szwajcaria i niewchodzące w skład UE państwa leżące w dorzeczu Dunaju. W ramach organizacji objętej takim traktatem, w której skład wchodziłyby różne strony, decyzje polityczne możliwe do prawnego wyegzekwowania mogą być podejmowane na posiedzeniach ministrów. Proponowana organizacja mogłaby również zgromadzić całą wiedzę i doświadczenie z różnych istniejących organizacji; należałoby przy tym zapewnić, że utrzymany będzie przynajmniej dotychczasowy poziom

ochrony i bezpieczeństwa, oraz że nadal prowadzony będzie dialog społeczny w zakresie tematyki dotyczącej tego sektora.

1.8 EKES ponownie wzywa wszystkie zainteresowane strony do kontynuowania działań na rzecz realizacji powyższych celów, a szczególnie do wzmocnienia współpracy oraz ustanowienia proponowanej niezależnej organizacji, w oparciu o model opisany powyżej. Jak o tym już świadczy jego aktywne uczestnictwo w różnych forach dotyczących żeglugi śródlądowej, Komitet czynnie się angażuje na rzecz jak najszybszej realizacji tych zamierzeń. Planuje także wziąć w tym roku udział w organizowanych przez Parlament Europejski przesłuchaniach publicznych na omawiany temat oraz konferencji ministerialnej dotyczącej ogólnoeuropejskiej żeglugi śródlądowej, która ma się odbyć w Rumunii pod koniec 2006 r.

2. Wprowadzenie

2.1 W opinii z dnia 16 stycznia 2002 r. zatytułowanej **„Przeszłość transeuropejskiej sieci szlaków wodnych”** oraz w opinii z dnia 24 września 2003 r. zatytułowanej **„O ogólnoeuropejskim systemie żeglugi śródlądowej”** Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny dokonał oceny sytuacji w dziedzinie żeglugi śródlądowej w Europie (¹). W swojej opinii EKES zbadał wąskie gardła w żegludzie śródlądowej, zajął się także kwestią potrzeby przeprowadzenia harmonizacji właściwych przepisów prawa publicznego i prywatnego obowiązujących w tej dziedzinie. Powyższa opinia dotyczyła także takich kwestii, jak środowisko naturalne, bezpieczeństwo, sytuacja na rynku pracy oraz aspekty społeczne. Ta ostatnia kwestia została szerzej omówiona w opinii z inicjatywy własnej z września 2005 r., zatytułowanej **„Polityka społeczna w ramach ogólnoeuropejskiego systemu regulacji żeglugi śródlądowej”**.

2.2 W drugiej opinii EKES wezwał wszystkie podmioty działające w sektorze żeglugi śródlądowej do dalszej pracy nad zintegrowanymi przepisami prawnymi i jednolitym prawem regulującym żeglugę śródlądową. Za element o zasadniczym znaczeniu dla promowania żeglugi śródlądowej w skali ogólnoeuropejskiej uznaje się doprowadzenie do harmonizacji obowiązujących traktatów, konwencji i umów dwustronnych mających zastosowanie do krajowych i międzynarodowych szlaków żeglugowych.

2.3 We wszystkich tych opiniach EKES wskazuje również, że także on sam będzie kontynuował starania o jak najszybsze ustanowienie zintegrowanych przepisów prawnych obejmujących swoim zakresem wszystkie europejskie śródlądowe szlaki wodne.

2.4 Dążenia Komitetu w tej dziedzinie wzmocnia przekonanie, że żegluga śródlądowa, będąca względnie najczystszy i najmniej szkodliwym dla środowiska naturalnego rodzajem transportu, mającym dodatkowo odpowiedni potencjał wzrostu, będzie mogła w przyszłości znacząco przyczynić się do zapewnienia równowagi w transporcie w obliczu jego nieuchronnej intensyfikacji.

2.5 Przyczyną jednego z wąskich gardeł w europejskim sektorze żeglugi śródlądowej jest to, że obowiązują tu trzy zróżnicowane systemy prawne, których geograficzny zakres obowiązywania pokrywa się w pewnym stopniu.

2.6 Ze względu na liczne zmiany, jakie zaszły ostatnio w tej konkretnej dziedzinie, EKES uznaje obecnie za użyteczne i potrzebne sporządzenie z własnej inicjatywy szczegółowej opinii poświęconej temu zagadnieniu.

(¹) Zob. Dz.U. C 80 z 3.4.2002 oraz Dz.U. C 10 z 14.1.2004.

3. Obowiązujące ramy instytucjonalne

3.1 W opinii z dnia 24 września 2003 r. EKES zbadał trzy obowiązujące systemy prawne regulujące żeglugę śródlądową w Europie, mianowicie Zweryfikowaną Konwencję z Mannheim z 1868 r. o Żegludze na Renie, Konwencję Belgradzką z 1948 r. o żegludze na Dunaju oraz zakres przedmiotowy Traktatów wspólnotowych i dorobku prawnego UE.

3.2 Do sygnatariuszy **Zweryfikowanej Konwencji z Mannheim** należy obecnie pięć państw, mianowicie cztery państwa członkowskie UE (Belgia, Niemcy, Francja i Holandia) oraz jedno państwo spoza UE (Szwajcaria). Wprowadzenie wolności żeglugi na Renie oraz jednolitego, zharmonizowanego zbioru przepisów prawnych regulujących żeglugę na Renie i jego dopływach doprowadziło w XIX wieku do utworzenia „rynku wewnętrznego, jeszcze zanim takie pojęcie powstało”. Rynek ten nadal ma duże znaczenie dla rozwoju gospodarczego Europy.

3.3 Wbrew temu, co można by przypuszczać, biorąc pod uwagę wiek Centralnej Komisji ds. Żeglugi na Renie (Central Commission for Navigation on the Rhine — CCNR) jest ona organizacją niezwykle nowoczesną, wyposażoną we własny, niewielki sekretariat, wspierany przez rozległą sieć (krajowych) ekspertów. Jest także blisko powiązana ze światem biznesu (pracownikami i pracodawcami). CCNR dysponuje możliwością szybkiego reagowania na zachodzące przemiany w celu zapewnienia optymalnego i aktualnego charakteru przepisów prawnych regulujących żeglugę na Renie.

3.4 CCNR posiada kompetencje regulacyjne, a swoje decyzje podejmuje na zasadzie jednomyślności. Państwa będące sygnatariuszami Konwencji zobowiązane są w razie potrzeby dokonywać transpozycji decyzji podjętych przez CCNR do prawa krajowego. Do kompetencji CCNR należą takie kwestie jak normy techniczne, załogi, aspekty związane z bezpieczeństwem, środowiskiem naturalnym oraz wolność żeglugi. Konwencja z Mannheim przewiduje, że państwa będące jej sygnatariuszami zobowiązane są do propagowania żeglugi śródlądowej. CCNR przysługuje jurysdykcja w sporach dotyczących kwestii należących do zakresu przedmiotowego Aktu.

3.5 **Konwencja Belgradzka** zawiera przepisy regulujące żeglugę na Dunaju. Kraje naddunajskie będące sygnatariuszami Konwencji zasiadają w Komisji Dunaju, która, w przeciwieństwie do CCNR, posiada wyłącznie kompetencje doradcze. Ponadto jedynym celem, któremu służy konwencja belgradzka, jest uregulowanie międzypaństwowej żeglugi śródlądowej. Do zakresu przedmiotowego konwencji belgradzkiej nie należy kwestia kabotażu (która w przypadku Renu została w istocie objęta zakresem konwencji z Mannheim). Dlatego nie można mówić o jasnych, jednolitych regulacjach mających zastosowanie do żeglugi na Dunaju. W skład Komisji Dunaju wchodzi obecne państwa członkowskie, kraje bałkańskie kandydujące do UE oraz inne państwa, takie jak Serbia i Czarnogóra, Mołdowa, Ukraina i Rosja.

3.6 W następstwie podpisania **Traktatu Rzymskiego** w 1957 r., rozpoczęło się stopniowe tworzenie rynku wewnętrznego i nastąpiło rozszerzenie jego zakresu także na żeglugę śródlądową. W trakcie tego procesu na Komisję Europejską nałożono obowiązki dotyczące rozmaitych dziedzin, takich jak normy techniczne, załogi, środowisko naturalne i bezpieczeństwo.

3.7 W praktyce CCNR, Komisja Dunaju i Komisja Europejska współpracują ze sobą i to w coraz szerszym zakresie. W tym kontekście szczególnie duże znaczenie ma wiedza techniczna i doświadczenie, którymi dysponuje CCNR. Współpraca między CCNR a Komisją Europejską zyskała nowy impuls poprzez zawarcie porozumienia o współpracy w dniu 3 marca 2003 r. Współpraca z Komisją Dunaju ma natomiast obecnie dość ograniczony zakres.

4. Najnowsze wydarzenia

4.1 W październiku 2004 r. grupa czołowych, niezależnych ekspertów zarówno z Europy Wschodniej, jak i Zachodniej sporządziła sprawozdanie, w którym poddała analizie obecne ramy instytucjonalne w zakresie żeglugi śródlądowej na szczeblu europejskim oraz przedstawiła zalecenia dotyczące ich wzmocnienia. Projekt został zainicjowany w Holandii, zyskując poparcie ze strony Niemiec, Belgii, Francji i Szwajcarii. Grupa odpowiedzialna za realizację projektu, której przewodniczył b. wicepremier i minister gospodarki Holandii, Jan Terlouw, przyjęła nazwę „**Grupa ds. europejskich ram dla żeglugi śródlądowej**” (grupa EFIN) i przedstawiła sprawozdanie zatytułowane „**Nowe ramy instytucjonalne dla europejskiej żeglugi śródlądowej**”. Oprócz Jana Terlouwa grupę tworzyło siedmiu innych członków reprezentujących Austrię, Belgię, Francję, Niemcy, Rumunię, Węgry i Szwajcarię.

4.2 W swoim sprawozdaniu grupa EFIN stwierdziła, że żegluga śródlądowa charakteryzuje się znacznym potencjałem, który nie był dotychczas należycie doceniany. Może ona znacząco przyczynić się do poprawy systemu transportu towarów w Europie. Grupa uważa, że instytucjonalne ramy dla żeglugi śródlądowej nie przyczyniły się w pełni do zapewnienia optymalnego wykorzystania tego rodzaju transportu w Europie, uznając zarazem, że obowiązujące ramy instytucjonalne są zbyt słabo rozwinięte, by zagwarantować zainteresowanie ze strony decydentów politycznych, niezbędne do dalszego rozwoju tego sektora.

4.3 Jak to już zalecał EKES w swoich opiniach z 16 stycznia 2002 r. i 24 września 2003 r. w raporcie grupy EFIN stwierdza się, że należy koniecznie doprowadzić do większej harmonizacji wymogów technicznych, kwalifikacji zawodowych, procedur certyfikacji oraz warunków dostępu do wszystkich europejskich śródlądowych szlaków wodnych. Za pożądane grupa uznała także stworzenie organu, którego zadaniem byłoby wspieranie realizacji następujących celów: rozbudowa infrastruktury żeglugi śródlądowej, poprawa wyposażenia technicznego statków, pobudzanie innowacji oraz propagowanie doskonalenia zawodowego. Aktywne wsparcie instytucjonalne jest konieczne do zniesienia barier uniemożliwiających rozwój żeglugi śródlądowej. W tym celu niezbędne jest ustanowienie nowej struktury.

4.4 Grupa przeanalizowała szereg możliwości utworzenia takiej nowej struktury, mając stale na uwadze potrzebę nadania jej charakteru ogólnoeuropejskiego. Grupa opowiada się wprawdzie za ściślejszą współpracą między istniejącymi instytucjami, w szczególności między CCNR, Komisją Dunaju i Komisją Europejską (lecz także Europejską Konferencją Ministrów Transportu — ECMT oraz Komisją Gospodarczą ds. Europy przy Organizacji Narodów Zjednoczonych — UNECE), równocześnie jednak stwierdziła, że taka współpraca sama w sobie nie wystarczy, by doprowadzić do powołania proponowanej nowej struktury.

4.5 Dlatego też grupa wezwała do ustanowienia „**Europejskiej Organizacji Żeglugi Śródlądowej**”, której należy powierzyć szerokie kompetencje, by mogła zająć się wszystkimi aspektami żeglugi śródlądowej. Powołanie proponowanej organizacji nie wymagałoby zawarcia nowego traktatu. Tym samym obowiązujące traktaty i regulacje prawne pozostałyby w niezmiennym kształcie. Organizacja powinna mieć charakter ewolucyjny, tzn. umożliwiający dostosowywanie jej do zmieniających się warunków. Powinna ona składać się z różnych organów zdolnych do działania niezależnie od siebie.

4.6 Dlatego proponowana organizacja powinna składać się z trzech organów składowych, mianowicie: zgromadzenia politycznego, w postaci Konferencji ministrów europejskich odpowiedzialnych za żeglugę śródlądową, organu administracyjnego, czyli Europejskiego Biura Żeglugi Śródlądowej oraz instrumentu finansowego, czyli Europejskiego Funduszu Interwencyjnego dla Żeglugi Śródlądowej. W celu uzyskania bliższych informacji można sięgnąć do sprawozdania sporządzonego przez grupę.

4.7 Grupa ds. europejskich ram dla żeglugi śródlądowej zbadała także, jako jedną z ewentualnych opcji, możliwość ustanowienia wspólnotowej agencji żeglugi śródlądowej. Grupa rozważała, czy istnieje dostateczna wola polityczna do ustanowienia takiej agencji wspólnotowej. Uznano także, że ze względu na swój charakter podobna agencja nie zostałaby wyposażona w kompetencje regulacyjne, lecz powierzono by jej raczej zadania w dziedzinie wdrażania, nadzoru i gromadzenia informacji. Mając na uwadze, że wiele szlaków wodnych nie podlega prawu UE, geograficzny zakres działania takiej agencji byłby ograniczony. Biorąc pod uwagę całokształt czynników, grupa zdecydowała o zarzuceniu opcji ustanowienia takiej agencji.

4.8 W dniu 14 lipca 2005 r. **Komisja Europejska** opublikowała dokument konsultacyjny zatytułowany „**Zintegrowany Europejski Program Działań na rzecz Żeglugi Śródlądowej**”. W dokumencie tym Komisja określiła szereg dziedzin, w których zamierza poprawić transport śródlądowy na szlakach wodnych UE. Zainteresowane podmioty zostały wezwane do przedłożenia swoich uwag dotyczących tego dokumentu. Następnie Komisja Europejska opublikowała 17 stycznia br. komunikat „NAIADES” dotyczący wspierania żeglugi śródlądowej, zatytułowany „Zintegrowany Europejski Program Działań na rzecz Żeglugi Śródlądowej”^(?).

4.9 Obok bardzo wielu elementów działań w pięciu strategicznych dziedzinach Komisja analizuje także istniejące możliwości unowocześnienia prawodawstwa i dostosowania go do wyzwań przyszłości. W tym celu należy zmodernizować i udoskonalić strukturę organizacyjną, która obecnie jest rozproszona, co prowadzi do nieskuteczności działań i zmniejszenia ich politycznej wagi. Takie przekształcenie istniejących narzędzi powinno wszakże respektować będące obecnie w mocy zobowiązania i umowy międzynarodowe. Należy zatem stosować się do aktualnego „acquis”.

4.10 Komisja wskazuje, że proces ten już się rozpoczął, i odwołuje się przy tym do zalecenia Komisji dla Rady z dnia 1 sierpnia 2003 r., dotyczącego upoważnienia jej przez tę drugą do przystąpienia do obu komisji rzecznych i do programu wynikającego z raportu grupy EFIN. Zdaniem Komisji, obecnie dyskutowane są cztery opcje, takie jak: a) ściślejsza współpraca między istniejącymi komisjami rzeczными a Komisją Europejską, b) przystąpienie UE do obu komisji rzecznych, c) utworzenie ogólnoeuropejskiej organizacji żeglugi śródlądowej, d) powierzenie Wspólnocie strategicznego

rozwoju żeglugi śródlądowej w Europie, z uwzględnieniem interesów krajów trzecich.

5. Ogólnoeuropejska żegluga śródlądowa

5.1 Koncepcja wprowadzenia ogólnoeuropejskiego systemu prawnego dla żeglugi śródlądowej, a tym samym pobudzenia rozwoju tego rodzaju transportu na całym kontynencie europejskim nie jest nowa, należy jednak do koncepcji cieszących się szerokim poparciem. Podobna koncepcja została już wysunięta w 1991 r. na konferencji ministerialnej w Budapeszcie. Na *Ogólnoeuropejskiej konferencji w sprawie żeglugi śródlądowej* w Rotterdamie w dniach 5 — 6 września 2001 r. przyjęto deklarację, w której zwrócono uwagę na potrzebę przyspieszenia ogólnoeuropejskiej współpracy w celu budowy silnego sektora wolnej żeglugi śródlądowej. W deklaracji wymieniono szereg niezbędnych warunków, celów i działań. Jednym z koniecznych warunków jest to, że harmonizacja nie może odbyć się kosztem obniżenia obowiązujących norm bezpieczeństwa i jakości. Należy również zapewnić korzystne warunki socjalne — a w każdym przypadku te, które obowiązują już obecnie. W deklaracji wezwano do stworzenia „przejrzystego i zintegrowanego ogólnoeuropejskiego rynku żeglugi śródlądowej, opartego na zasadach wzajemności, wolności żeglugi, uczciwej konkurencji oraz równego traktowania użytkowników śródlądowych szlaków wodnych”.

5.2 Oprócz działań w takich dziedzinach jak infrastruktura, która, jak powszechnie wiadomo, w UE pozostaje w kompetencji państw członkowskich, w deklaracji wezwano do wzmocnienia współpracy między Komisją Europejską, UNECE oraz obiema komisjami rzeczными w dziedzinie ogólnoeuropejskiej harmonizacji wymogów technicznych, bezpieczeństwa i dotyczących załogi oraz współdziałania na rzecz poprawy edukacji i szkoleń zawodowych, w celu propagowania tych wymogów. Uczestnicy konferencji wezwali także UNECE, Komisję Europejską, obie komisje rzeczne oraz Europejską Konferencję Ministrów Transportu (ECMT), aby w ściślejszej współpracy określili do końca 2002 r. bariery prawne, które stoją na przeszkodzie ustanowieniu zharmonizowanego i konkurencyjnego ogólnoeuropejskiego rynku transportu śródlądowego oraz rozważenia sposobów zniesienia tych barier.

5.3 Można stwierdzić, że od czasu przeprowadzenia ww. konferencji w Rotterdamie w 2001 r. proces refleksji nad ramami instytucjonalnymi dla żeglugi śródlądowej osiągnął już zaawansowane stadium. W tym kontekście należałoby także zwrócić uwagę na warsztaty zorganizowane we wrześniu 2005 r. w Paryżu przez ECMT, UNECE i komisje rzeczne pod bardzo wymownym tytułem „*On the Move*” (W drodze).

5.4 W roku 2006 w Rumunii zwołana zostanie kolejna konferencja ministerialna mająca stanowić kontynuację ogólnoeuropejskiej konferencji zorganizowanej w Rotterdamie w 2001 r.

6. Uwagi

6.1 EKES jest zdania, że raport grupy EFIN stanowi cenny wkład w dyskusję nad kwestiami instytucjonalnymi. Przede wszystkim przyczyniają się do tego analizy zawarte w raporcie, które zasługują na poparcie. Jednakże nie wyciągnięto z nich wszystkich logicznych wniosków, gdyż proponowane rozwiązanie wydaje się nie mieć wystarczającej mocy wiążącej. Ponadto, podobnie jak w przypadku istniejących umów i przepisów, trzeba wskazać, że słabym punktem raportu grupy EFIN jest polityka społeczna.

^(?) COM(2006) 6 końcowy.

6.2 Należy być zadowolonym, że Komisja, inaczej niż w przeszłości, pozwala na całkowicie otwartą dyskusję nad reformami instytucjonalnymi. Przyczynia się do tego z pewnością fakt, że oddziela ona tę kwestię od pięciu strategicznych dziedzin. Co się tyczy zaproponowanych opcji, EKES zauważa, że w oczywisty sposób narzuca się zacieśnienie współpracy na krótką metę, jak to Komisja zaleca w pierwszej z nich. Przystąpienie Komisji do CCNR, o którym Rada postanowiła już dwa lata temu, może być także tego zacieśnienia etapem. Jednakże w celu osiągnięcia zamierzonej skuteczności i wzbudzenia większego zainteresowania omawianą kwestią na płaszczyźnie politycznej, należy poczynić dalej idące kroki.

6.3 W kwestii dwóch pozostałych opcji dotyczących końcowej fazy restrukturyzacji, tj. ogólnoeuropejskiej organizacji żeglugi śródlądowej i rozwiązania „wspólnotowego”, Komisja ogranicza się do wyczenia ich plusów i minusów bez dokonywania wyboru, żeby umożliwić otwarte prowadzenie dyskusji.

6.4 EKES pragnąłby teraz — po rozpatrzeniu wszakże przedstawionych argumentów — dokonać takiego wyboru, celem wniesienia własnego wkładu w dyskusję. Komitet jest zdania, że rozwiązanie wspólnotowe, w formie przedstawionej przez Komisję, nie obejmie całości obszaru Unii. Przepisy regulujące żeglugę na Renie i (w mniejszym stopniu) na Dunaju będą istniały nadal, co wszakże tworzy dodatkowy szczebel administracyjny i potwierdza konieczność koordynacji. Opcja ta wymaga także zawierania umów z krajami trzecimi, co może przyczynić się do powstawania różnic. Współpraca z komisjami rzeczными oznacza w praktyce, że Centralna Komisja ds. Żeglugi na Renie i Komisja Dunaju powinny dostarczać wiedzę i umiejętności. Wspólnotowy sztab fachowców, który należałoby dopiero stworzyć, w istocie dublowałby pracę komisji rzecznych, a takiego nakładania się kompetencji Komisja chciałaby właśnie uniknąć.

6.5 EKES popiera natomiast przedstawione przez Komisję pozytywne argumenty, przemawiające za opcją utworzenia ogólnoeuropejskiej organizacji żeglugi śródlądowej, w której ramach współpracowałyby wszystkie zainteresowane kraje i organizacje europejskie, a zatem również Unia Europejska. Organizacja tego rodzaju może nadać żegludze śródlądowej większe znaczenie na płaszczyźnie politycznej, jak też przyczynić się do jej strategicznego wsparcia; ponadto sprzyjałaby ona harmonizacji prawodawstwa. Przedstawiony przez Komisję argument, wobec którego nie wyraziła ona żadnej opinii

wartościującej, głoszący, że organizacja ta musiałaby być finansowana ze składek uczestniczących stron, należy ocenić dodatnio, ponieważ w ramach takiej opcji obok UE także państwa niebędące jej członkami przyczyniałyby się do rozwoju żeglugi śródlądowej.

6.6 W odniesieniu do przedstawionych przez Komisję argumentów przeciwko temu rozwiązaniu należy stwierdzić, że zawarcie i ratyfikacja umowy z pewnością wymagać będą czasu, jednak w istocie proces ten już się rozpoczął i przy wystarczającej woli politycznej mógłby za kilka lat dobiec końca. Dobrym tego znakiem są poświęcone żegludze śródlądowej konferencje ministerialne z lat 1991 i 2001 oraz ta zaplanowana na bieżący rok w Rumunii. Ewentualny sprzeciw wobec funkcjonowania takiej organizacji poza wspólnotowymi ramami zostaje unieważniony przez sam fakt, że udział UE w jej strukturach zapewniałby jej związek ze Wspólnotą. Ponadto skuteczne wykonywanie decyzji organizacji można by zapewnić drogą umów, jak to już ma miejsce w przypadku Konwencji z Mannheim dotyczącej Renu.

6.6.1 Na niedawnym spotkaniu na szczycie w sprawie żeglugi śródlądowej (Inland Navigation Summit, Industry Congress) zorganizowanym w Wiedniu w dn. 13-15 lutego br., Komisja Europejska przedstawiła dodatkowy argument przeciwko opcji polegającej na zawarciu umowy, a mianowicie, że zgodnie z traktatem żegluga śródlądowa leży całkowicie w zakresie kompetencji UE, a odpowiedzialność za nią nie może być przeniesiona na mocy innej umowy międzyrządowej. W tym miejscu należy nadmienić, iż żeglugę śródlądową w Europie charakteryzuje właśnie fakt, że zgodnie ze Zweryfikowaną Konwencją z Mannheim niektóre uprawnienia, w szczególności te dotyczące żeglugi na Renie, są zarezerwowane dla państw nadbrzeżnych tej rzeki. Ponadto państwa trzecie chcą także uczestniczyć w europejskim systemie prawnym, w odniesieniu do którego Wspólnota nie posiada oczywiście żadnych kompetencji.

6.6.2 Zawarcie umowy oczywiście oznaczałoby, że nawet kraje spoza UE mogłyby zostać objęte tym samym co państwa członkowskie systemem prawnym. Ponadto można byłoby zakładać „izby rzeczne”, posiadające różne uprawnienia. Na wodach UE wspólnotowe prawo w zakresie żeglugi śródlądowej nadal stosowałoby się w całości. Główną zaletą takiego rozwiązania byłaby możliwość zajmowania się i rozwiązywania kwestii ogólnoeuropejskich, a w umowach można by ustanawiać nowe uprawnienia, np. w zakresie infrastruktury.

Bruksela, 21 kwietnia 2006 r.

Przewodnicząca
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Anne-Marie SIGMUND