Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji w sprawie promocji żeglugi śródlądowej NAIADES — Zintegrowany Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej

COM(2006) 6 końcowy

(2006/C 318/35)

Dnia 3 lutego 2006 r. Komisja, działając na podstawie art. 262 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej.

Sekcja ds. Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 4 września 2006 r. Sprawozdawcą był Jan SIMONS.

Na 429. sesji plenarnej w dniach 13 — 14 września 2006 r. (posiedzenie z 14 września 2006 r.) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 64 do 2 — 2 osoby wstrzymały się od głosu — przyjął następującą opinię:

1. **Wnioski i zalecenia**

1.1 Konieczne jest zwiększenie roli żeglugi śródlądowej poprzez opracowanie europejskiej polityki w dziedzinie żeglugi śródlądowej w ramach zrewidowanej białej księgi. Warunkiem przyszłego rozwoju tego rodzaju transportu jest zapewnienie równych warunków, likwidacja istniejących wąskich gardeł infrastrukturalnych i instytucjonalnych, jak również niezbędne wsparcie polityczne.

1.2 Proponowany Zintegrowany europejski program działań na rzecz żeglugi śródlądowej można uznać za solidny fundament rozwoju żeglugi śródlądowej. Proponowane działania powinny zostać niezwłocznie zrealizowane — z uwzględnieniem uwag EKES-u dotyczących wniosku — w celu pełnego wykorzystania potencjału tego sektora.

1.3 Komitet czyni wyrzuty Komisji z powodu nieuwzględnienia zaleceń Komitetu wyrażonych w opinii w sprawie polityki społecznej ([1]). Przy stosowaniu się do tych zaleceń potrzebna jest ścisła, wzajemna koordynacja między dyrekcjami generalnymi, których to dotyczy, aby wszystkie aspekty zostały odpowiednio wyważone i uwzględnione.

1.4 Ramy prawne żeglugi śródlądowej w Europie zostały w znacznym stopniu utworzone przez Centralną Komisję ds. Żeglugi na Renie (CCNR). Mając na celu usprawnienie ram administracyjnych i regulacyjnych, komisje rzeczne dla rzek Dunaj i Ren, w szczególności CCNR, podjęły już próby zharmonizowania prawa dotyczącego wymagań związanych z załogą, statkami, dokumentowaniem kwalifikacji i odpowiedzialnością kapitana. Te komisje należałoby więc także zaliczyć do grona podmiotów odpowiedzialnych i wpisać na listę instrumentów zawartą w komunikacie.

1.5 Komitet wzywa Komisję Europejską, aby nie włączała odpowiedzialności przewoźników pasażerów na wodach śródlądowych do nowego systemu, jak proponuje się we wniosku dotyczącym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morzu i wodach śródlądowych z tytułu wypadków (COM(2005) 592). Komitet odsyła tutaj do swojej opinii z inicjatywy własnej „W stronę ogólnoeuropejskiego systemu transportu drogą śródlądową" i zaleca promowanie zaproponowanych przez komisje rzeczne nowych negocjacji w sprawie zawartych w tej dziedzinie umów międzynarodowych ([2]).

1.6 Przesunięcie (*modal shift*) w kierunku żeglugi śródlądowej powoduje nie tylko poprawę aspektów ekologicznych łańcucha transportowego, ale także przyczynia się do osiągnięcia równowagi w transporcie w ogólności. Z tego względu należy udostępnić odpowiednie środki finansowe i podatkowe w celu promowania inwestycji w tym sektorze transportu i umożliwić wykorzystanie jego potencjału.

1.7 Należy włączyć się w konstruktywny dialog społeczny na szczeblu europejskim, co będzie środkiem do opracowania strategii pozwalającej na zidentyfikowanie ludzi chcących pracować w żegludze śródlądowej. Pozwoliłoby to również na ustanowienie porównywalnych warunków socjalnych i warunków pracy we wszystkich państwach członkowskich UE. Jest również potrzeba inwestowania w szkolenia i staże w dziedzinie nawigacji śródlądowej w celu zaoferowania perspektyw zawodowych osobom przechodzącym szkolenia.

1.8 Żegluga śródlądowa jest wiarygodnym, bezpiecznym, przyjaznym dla środowiska i niedrogim środkiem transportu. Aby zmienić tradycyjne wzorce, należy zwiększyć świadomość i wiedzę na temat prawdziwego potencjału tego sektora, jeśli chodzi o jakość i wiarygodność.

1.9 Należy zagwarantować odpowiednią konserwację infrastruktury przez państwa członkowskie, jak również niezbędne wsparcie finansowe wraz z pilną realizacją priorytetowych projektów w zakresie żeglugi śródlądowej, określonych w

([1]) DzU C 24 z 31.1.2006

([2]) Konwencja strasburska o ograniczeniu odpowiedzialności w żegludze śródlądowej (CLNI)

wykazie priorytetów TEN-T, oraz maksymalne współfinansowanie przeznaczone na projekty przewidziane w zrewidowanych wytycznych TEN-T. Mianowanie europejskiego koordynatora ds. projektów w dziedzinie żeglugi śródlądowej określonych w wykazie priorytetowych osi i projektów TEN-T (18. oś rzeczna Ren/Moza — Men — Dunaj oraz 30. kanał Sekwana — Skalda) musi służyć likwidacji wąskich gardeł.

1.10 EKES uważa, że stworzenie odpowiednich ram instytucjonalnych stanowi właściwy instrument realizacji proponowanego zintegrowanego europejskiego programu działań na rzecz żeglugi śródlądowej oraz wzmocnienia jej roli. W swojej niedawnej opinii z inicjatywy własnej Komitet zalecał podjęcie wysiłków w celu osiągnięcia ostatecznego celu, jakim jest ustanowienie niezależnej organizacji, opartej na traktacie, która miałaby objąć przynajmniej organizacje międzynarodowe, takie jak sama UE, państwa członkowskie UE zaangażowane w transport drogą śródlądową i państwa nienależące do UE, takie jak Szwajcaria oraz państwa naddunajskie nienależące do Unii.

2. **Wprowadzenie**

2.1 Unia Europejska dąży do opracowania zintegrowanej polityki transportowej w celu wspierania szybkiego, wydajnego, taniego i zrównoważonego przepływu osób i towarów. Ma to zasadnicze znaczenie dla zrealizowania przez UE celu, jakim jest zbudowanie dynamicznej i konkurencyjnej gospodarki, zgodnie ze strategią lizbońską i strategią zrównoważonego rozwoju, określoną na szczycie w Göteborgu z 2001 r. W tym kontekście aspekt ekonomiczny, ekologiczny i społeczny muszą być traktowane równoważnie.

2.2 Żegluga śródlądowa — tam, gdzie jest możliwa — zapewnia duże możliwości, jeżeli chodzi o innowacje, wzrost i wydajność, małe zanieczyszczenie środowiska, i bezpieczeństwo. Poza tym ten rodzaj transportu ma wystarczający potencjał, by przejąć zwiększony przepływ towarów oraz pomóc w uwalnianiu Europy od zjawiska stałych zatorów drogowych.

2.3 W swoich opiniach z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie **przyszłości transeuropejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych** oraz z dnia 24 września 2003 r., zatytułowanej **„W kierunku ogólnoeuropejskiego systemu żeglugi śródlądowej”** Europejski Komitet-Ekonomiczno społeczny ocenił stan żeglugi śródlądowej w Europie ([3]). W drugiej wymienionej opinii zbadał wąskie gardła w żegludze śródlądowej, podjął także kwestię potrzeby harmonizacji przepisów prawa publicznego i cywilnego obowiązujących w tej dziedzinie. Opinia ta 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 socjalna w ramach ogólnoeuropejskiego systemu regulacji żeglugi śródlądowej**” ([4]).

([3]) DzU C 80 z 3.4. 2002 oraz DzU C 10 z 14.1.2004
([4]) DzU C 24 z 31.1.2006

EKES przyjął ostatnio opinię z inicjatywy własnej w sprawie **ram instytucjonalnych w zakresie żeglugi śródlądowej w Europie** ([5]). W opinii tej poruszone jest zagadnienie publicznej struktury organizacyjnej, które pozostaje otwarte w omawianym komunikacie.

2.4 Komisja w omawianym komunikacie przedstawiła ambitny plan działań na rzecz promowania żeglugi śródlądowej. W oparciu o rozległe badania proponuje działania w pięciu obszarach; podjęte razem powinny one poprawić położenie żeglugi śródlądowej jako takiej i jej pozycję w łańcuchu logistycznym.

2.5 Proponowane działania obejmują następujące pola:

— rynki,

— flota,

— miejsca pracy i umiejętności,

— wizerunek,

— infrastruktura.

W osobnej części komunikatu Komisji poruszone zostało zagadnienie modernizacji struktury organizacyjnej — omawia się cztery opcje bez faworyzowania żadnej z nich.

W poniższych akapitach osobno omówiony zostanie każdy z wymienionych wyżej pięciu punktów, wraz z zagadnieniem modernizacji struktury organizacyjnej.

2.6 Program działań obejmuje szeroki wachlarz środków, dla których realizacji sama Unia Europejska, państwa członkowskie oraz przedstawiciele sektora biznesu ([6]) powinni przedsięwziąć konkretne i — w razie potrzeby — wspólne działania. Ta spójna i otwarta strategia ma przyczynić się do rozwoju żeglugi śródlądowej, co z kolei przyczyni się do trwałego rozwoju europejskiej polityki transportowej.

3. **Uwagi ogólne**

3.1 Zapewnienie i utrzymanie równych możliwości dla poszczególnych rodzajów transportu i państw członkowskich jest warunkiem prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego. Celem jest zapewnienie, by żegluga śródlądowa funkcjonowała w warunkach zliberalizowanego rynku i konkurencyjnego otoczenia.

3.2 Żegluga śródlądowa ma się przyczynić do zapewnienia bardziej zrównoważonego rynku transportowego. Aby umożliwić pełne wykorzystanie potencjału, jaki kryje w sobie ten rodzaj transportu, niezbędna będzie likwidacja licznych barier utrudniających obecnie pełny rozwój sektora żeglugi śródlądowej. Dotyczą one w szczególności infrastruktury oraz rozwoju sieci transeuropejskich, jak również braku prawnej i instytucjonalnej harmonizacji i unifikacji w żegludze śródlądowej.

([5]) DzU C 185 z 8.8.2006
([6]) W tej opinii pod tym pojęciem rozumie się m.in. pracodawców, pracowników i osoby samozatrudnione działające w danym sektorze.

3.3 W omawianym komunikacie Komisja uznała potrzebę promowania żeglugi śródlądowej i z tego względu sporządziła zintegrowany plan działań, kładąc szczególny nacisk na konkretne środki, które są niezbędne do optymalnego wykorzystania potencjału rynkowego tego rodzaju transportu i zwiększenia jego atrakcyjności. Propozycje Komisji są przyjmowane z aprobatą przez Komitet, który uważa, że stanowią one pozytywny wkład w rozwiązywanie problemów związanych z transportem i odpowiednie pozycjonowanie żeglugi śródlądowej.

3.4 Komitet wyraża rozczarowanie, że nie zaproponowano żadnych środków polityki socjalnej. W swojej opinii z inicjatywy własnej z 2005 r. Komitet przedstawił w tej sprawie konkretne zalecenia. Wzywa z naciskiem do uzupełnienia tej luki w sposób określony we wspomnianej opinii z inicjatywy własnej.

4. **Uwagi szczegółowe**

4.1 *Rynki*

4.1.1 W celu wspierania przedsiębiorczości w sektorze żeglugi śródlądowej należy zapewnić odpowiednie otoczenie i korzystne warunki, umożliwiające sektorowi dobre funkcjonowanie oraz gwarantujące równe możliwości, jeśli chodzi o aspekty ekonomiczne, ekologiczne i społeczne, w porównaniu z innymi sektorami transportu. W związku z tym należy zracjonalizować niezbędne formalności poprzez lepszą koordynację wszystkich właściwych służb i polityk publicznych.

4.1.2 W celu uatrakcyjnienia rynku dla nowych podmiotów, a równocześnie zapewnienia możliwości rozwoju przedsiębiorstw już działających, należy wykorzystać zachęty podatkowe pobudzające inwestycje (lub reinwestycje). Te zachęty powinny objąć w szczególności proponowane działania i instrumenty, przede wszystkim w zakresie wytycznych na temat pomocy państwa oraz B+R w UE, nakierowane specjalnie na żeglugę śródlądową. Czynnikiem utrudniającym rozwój i odnowienie sektora mogą być wysokie koszty inwestycji.

4.1.3 Prawne ramy żeglugi śródlądowej w Europie zostały zasadniczo opracowane przez Centralną Komisję ds. Żeglugi na Renie (CCNR). W celu udoskonalenia ram administracyjnych i regulacyjnych komisje rzeczne dla Renu i Dunaju, a głównie CCNR, podjęły już działania na rzecz harmonizacji przepisów dotyczących załogi, statków, dokumentowania kwalifikacji kapitanów statków oraz ich odpowiedzialności. Komisje te należałoby więc zaliczyć do grona podmiotów odpowiedzialnych i wpisać na listę instrumentów uwzględnioną w Komunikacie ([7]).

4.1.4 W tym kontekście trzeba zwrócić uwagę również na wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morzu i wodach śródlądowych z tytułu wypadków (COM (2005) 592 wersja ostateczna). Składając wniosek w tej sprawie, Komisja Europejska chce wprowadzić ten sam system odpowiedzialności w odniesieniu do przewoźników pasażerskich zarówno w żegludze śródlądowej, jak i morskiej.

4.1.5 Te dwa rodzaje transportu różnią się od siebie w takim stopniu, że niezbędne są osobne przepisy uwzględniające różne warunki stosujące się do tych dwóch rodzajów transportu. Aby ustalić na wyższym poziomie światowe ograniczenia odpowiedzialności w żegludze śródlądowej, które teraz reguluje porozumienie międzynarodowe ([8]), prowadzone są obecnie negocjacje pod kierownictwem komisji rzecznych, zmierzające do zmiany tej konwencji. Dzięki tym zmianom konwencja ma obowiązywać nie tylko we wszystkich krajach leżących nad Renem, ale również w pozostałych krajach europejskich, gdzie występuje żegluga śródlądowa.

4.1.6 Z tego względu Komitet, odsyłając do swojej opinii z inicjatywy własnej „W kierunku ogólnoeuropejskiego systemu żeglugi śródlądowej", zaleca, aby kontynuować rozpoczęte w tej sprawie negocjacje.

4.2 *Flota*

4.2.1 Statki wykorzystywane w żegludze śródlądowej mogą być eksploatowane przez bardzo długi okres. Dlatego niezbędne jest wspieranie wprowadzania we flocie innowacyjnych rozwiązań oraz jej modernizacji poprzez programy ułatwiające dostosowanie do nowych norm technicznych, oparte na wytycznych dotyczących pomocy państwa. Należy ustanowić programy badań i rozwoju technologicznego oraz programy pomocowe przeznaczone specjalnie dla sektora żeglugi śródlądowej, ułatwiające zaspokojenie najważniejszych potrzeb w dziedzinie innowacji, jak również dostosowanie dostępnej floty do nowych norm w dziedzinie ochrony środowiska naturalnego i bezpieczeństwa.

4.2.2 Żegluga śródlądowa należy do rodzajów transportu, które w sytuacji rosnącego rynku transportowego są w stanie zaoferować rozwiązanie problemu zatłoczenia dróg i może, dzięki swemu bezpieczeństwu i ekologicznemu charakterowi, pomóc w znalezieniu trwałego rozwiązania problemu transportu. Takie kwestie jak normy emisji, jakość paliwa, ograniczenie hałasu oraz oczyszczanie odpadów pochodzących ze statków były zawsze przedmiotem troski przedstawicieli sektora biznesu. Obecnie armatorzy statków, producenci silników i władze omawiają nowe metody umożliwiające dalsze ograniczenie emisji, już w następnej dekadzie. Sektor żeglugi śródlądowej wypada korzystnie na tle innych rodzajów transportu pod względem wpływu na środowisko naturalne i zamierza utrzymać tę pozycję. Przedstawiciele sektora są zaangażowani w realizację rozwiązań zapewniających ograniczenie emisji i należy ich do tego dodatkowo zachęcać. Pozwoli to zachować wizerunek żeglugi śródlądowej jako sektora sprzyjającego ochronie środowiska naturalnego.

([7]) W tym kontekście warto przypomnieć zalecenie Komitetu, wyrażone w opinii z inicjatywy własnej w sprawie środków polityki socjalnej, dotyczące odpowiednich konsultacji, które objęłyby również komisje rzeczne.

([8]) Konwencja strasburska o ograniczeniu odpowiedzialności w żegludze śródlądowej

4.2.3 Korzyści związane z żeglugą śródlądową wynikają z ogólnych założeń i przewag tego sektora nad innymi rodzajami transportu w zakresie zatorów komunikacyjnych, konserwacji i wykorzystania infrastruktury, wypadkowości i innych istotnych elementów. Dlatego przejście na żeglugę śródlądową przyczynia się nie tylko do zwiększenia wydajności ekologicznej łańcucha transportu, lecz także do wypracowania systemu transportowego zorganizowanego z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju w ogólności.

4.2.4 Żegluga śródlądowa odgrywa istotną rolę w łańcuchu transportu intermodalnego. Dalszy rozwój rozwiązań intermodalnych, jako alternatywy dla transportu drogowego, zasługuje na pełne poparcie. Mając na uwadze, że w ubiegłych latach rozwiązania takie udało się już opracować w dziedzinie transportu kontenerowego, należy przedsięwziąć dodatkowe środki, aby w pełni wykorzystać możliwości oferowane przez transport intermodalny obejmujący m.in. żeglugę śródlądową.

4.2.5 Konkretnie, wzdłuż rzek należy wybudować ośrodki załadunku i wyładunku. Istniejące i nowo powstające porty muszą zostać dostosowane do potrzeb transportu intermodalnego. Wydajność intermodalnego systemu transportu zależy w dużej mierze od wydajności infrastruktury portowej oraz zapewnienia doskonałych warunków żeglugi, np. dostatecznie wysokich mostów na rzekach i kanałach.

4.3 *Zatrudnienie i podnoszenie kwalifikacji*

4.3.1 Żegluga śródlądowa należy do sektorów wysokospecjalistycznych. Wymaga ona podnoszenia kwalifikacji zawodowych w dziedzinie żeglugi i techniki, jak również w zakresie bezpieczeństwa, technologii informacyjnych i komunikacyjnych (ICT) oraz logistyki. Proces kształcenia należy dostosować do zwiększonych wymagań, tak by umożliwiał uzyskanie przyszłościowego zawodu i zachęcał do tego. Standaryzacja programów edukacyjnych i szkoleniowych, porównywalna z uzyskaną w transporcie morskim, może przyczynić się do dalszej specjalizacji, głównie w dziedzinie transportu towarów niebezpiecznych. Należy opracować programy rekrutacyjne, edukacyjne i szkoleniowe w celu przyciągnięcia młodych ludzi do sektora i zachowania niezbędnych umiejętności.

4.3.2 Niezbędny jest konstruktywny dialog społeczny na szczeblu europejskim w celu opracowania strategii pozwalającej na uczynienie pracy w żegludze śródlądowej atrakcyjną i przyciągnięcie pracowników do tego sektora oraz zapewnienie porównywalnych warunków pracy i warunków socjalnych w państwach członkowskich.

4.3.3 Jak już wspomniano, ramy prawne w dziedzinie żeglugi śródlądowej w Europie zostały opracowane w dużej mierze przez Centralną Komisję ds. Żeglugi na Renie (CCNR). CCNR i Komisja Dunaju zajmują się harmonizacją wymogów dotyczących członków załogi i dokumentowania kwalifikacji kapitanów statków. Komisje rzeczne powinny wraz z KE pracować nad dalszą unifikacją na tym polu.

4.3.4 Stosowanie krajowego ustawodawstwa socjalnego powinno podlegać ściślejszej kontroli. Komisja powinna wspierać koordynację wśród organów kontrolnych państw członkowskich. Co się tyczy tego zagadnienia, szczególną uwagę należy zwrócić na statki będące pływającymi hotelami.

4.3.5 Odnosząc się do swojej opinii z inicjatywy własnej „Polityka społeczna w europejskim systemie regulacji transportu drogą śródlądową", Komitet uważa, że Komisja Europejska jest najwłaściwszym organem do kierowania polityką społeczną w szerszym sensie, przy czym może korzystać z długiej tradycji, doświadczenia i wiedzy Centralnej Komisji ds. Żeglugi na Renie i Komisji Dunaju, które także poświęcały dużo uwagi zagadnieniom polityki społecznej.

4.4 *Wizerunek*

4.4.1 Żegluga śródlądowa jest niezawodnym, bezpiecznym, nieszkodliwym dla środowiska oraz tanim rodzajem transportu. W celu zmiany tradycyjnych, przeciwstawnych temu wzorców należy wspierać działania służące kształtowaniu szerszej świadomości i wiedzy na temat jej rzeczywistego potencjału w zakresie jakości i niezawodności.

4.4.2 Kluczową rolę może tutaj odegrać wprowadzony już system obserwacji rynku, dzięki śledzeniu tendencji panujących w sektorze i jego ewolucji oraz dostarczaniu informacji na ich temat najważniejszym z zainteresowanych stron. Komisja musi, przy wsparciu komisji rzecznych i sektora biznesu, dostarczać przedstawicielom sektora niezbędnych informacji.

4.4.3 Z drugiej strony ustanowienie i wspieranie ośrodków promocji może być postrzegane jako metoda rozpowszechniania informacji istotnych dla funkcjonowania środowiska biznesu wśród jego przedstawicieli, zważywszy na to, że udana realizacja jego misji zależy od wykorzystania tkwiącego w nim potencjału pod kierunkiem i nadzorem organizacji branżowych.

4.5 *Infrastruktura*

4.5.1 Niedawne powodzie w państwach leżących nad Dunajem ponownie wznieciły dyskusję na temat środków z dziedziny infrastruktury, które byłyby ekologicznie odpowiedzialne. Raport zamówiony przez władze niemieckie po powodzi na Łabie w 2003 r. wykazał, że żegluga śródlądowa w żadnym stopniu nie przyczyniła się do zaistnienia tej sytuacji i nie miała związku z powodzią ani jej konsekwencjami.

4.5.2 Dla odpowiedniego funkcjonowania transportu towarowego i pasażerskiego niezbędna jest doskonale rozwinięta infrastruktura. Odpowiednia konserwacja istniejącej na szlakach wodnych infrastruktury, usunięcie ważniejszych wąskich gardeł oraz ustanowienie brakujących połączeń są absolutnie niezbędne. Należy również rozważyć kwestię rewitalizacji starej infrastruktury.

4.5.3 Transeuropejska sieć transportowa została uznana za kluczowy element zrewidowanej strategii lizbońskiej na rzecz konkurencyjności i zatrudnienia w Europie. Jednak wśród 30 najważniejszych projektów znalazły się zaledwie dwie priorytetowe osie szlaków wodnych: nr 18, czyli oś rzeczna Ren/Moza — Men — Dunaj, oraz nr 30, czyli kanał Sekwana — Skalda.

4.5.4 Po przyjęciu budżetu UE na lata 2007 — 2013 finansowanie zaproponowane przez Komisję Europejską dla sieci TEN-T zostało znacznie zmniejszone. Aby uniknąć sytuacji, w której zostałoby odwołane planowane współfinansowanie wyznaczonych projektów w zakresie żeglugi śródlądowej, EKES wzywa zainteresowane państwa członkowskie, aby niezwłocznie przystąpiły do realizacji działań zdefiniowanych w TEN-T.

4.5.5 EKES wzywa również Komisję Europejską do naśladowania przykładów związanych z projektami z dziedziny kolei i wyznaczenia koordynatora odpowiedzialnego za te dwa projekty z zakresu żeglugi śródlądowej — wyznaczona osoba powinna odgrywać rolę koordynującą i stymulującą.

4.5.6 Komitet oczekuje na publikację procesu zapowiedzianego przez Komisję w związku z kwestią pobierania opłat z tytułu korzystania z infrastruktury.

4.6 *Modernizacja struktury organizacyjnej*

4.6.1 Jednym z najważniejszych wyników niedawnej analizy sektora, zawartym w raporcie grupy ds. europejskich ram dla żeglugi śródlądowej (EFIN) pt. „Nowe ramy instytucjonalne dla europejskiej żeglugi śródlądowej" i w raporcie „Perspektywy żeglugi śródlądowej w rozszerzonej Europie (PINE)", zamówionym przez Komisję Europejską, było ustalenie, że polityczne oddziaływanie sektora żeglugi śródlądowej jest stosunkowo niewielkie, a strategiczne zarządzanie nim — niedostateczne. Dlatego EKES wystąpił ostatnio z inicjatywą przedstawienia opinii z inicjatywy własnej na temat ram instytucjonalnych dla żeglugi śródlądowej w Europie. Dla zaoszczędzenia miejsca odsyła się do tej opinii.

Bruksela, 14 września 2006 r.

Przewodnicząca
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Anne-Marie SIGMUND

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji dla Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Niwelowanie różnic w dostępie do łączy szerokopasmowych"

COM(2006) 129 wersja ostateczna

(2006/C 318/36)

Dnia 5 kwietnia 2006 r. Komisja, działając na podstawie art. 262 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej.

Sekcja ds. Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 4 września 2006 r. Sprawozdawcą był Thomas McDONOGH.

Na 429. sesji plenarnej w dniach 13-14 września 2006 r. (posiedzenie z dnia 13 września) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 193 do 1 — 4 osoby wstrzymały się od głosu — przyjął następującą opinię:

1. **Wprowadzenie**

1.1 Komitet przyjmuje z zadowoleniem fakt przyjęcia przez komisarzy ds. społeczeństwa informacyjnego i mediów, konkurencji, polityki regionalnej oraz rolnictwa i rozwoju obszarów wiejskich skoordynowanego podejścia do zasadniczego problemu, jakim jest zwiększanie się różnic w dostępie do technologii cyfrowych pomiędzy bardziej a mniej rozwiniętymi regionami Unii Europejskiej.

1.2 Jednakże komunikat Komisji — COM(2006) 129 „Niwelowanie różnic w dostępie do łączy szerokopasmowych" — nie jest wystarczająco ambitny oraz nie zawiera wystarczająco konkretnych zaleceń, które wskazywałyby na poważne zaangażowanie Komisji na rzecz zniwelowania różnic w dostępie do łączy szerokopasmowych.

1.3 Sprawozdanie Digital Divide Forum (DDF) ([1]) zawiera analizę znacznych dysproporcji terytorialnych w dostępie do

([1]) Sprawozdanie *Digital Divide Forum: Broadband Access and Public Support in Under-served areas*, Bruksela 15 lipca 2005 r.