

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie propozycji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zharmonizowanych usług informacyjnych dla żeglugi śródlądowej na śródlądowych drogach wodnych Wspólnoty**

COM(2004) 392 końcowy — 2004/0123 (COD)

(2005/C 157/08)

Dnia 8 czerwca 2004 r. Rada, działając na podstawie art. 71 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w następującej sprawie wspomnianej powyżej.

Sekcja ds. Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię dnia 24 listopada 2004 r. Sprawozdawcą był **Jan Simons**.

Na 413 sesji plenarnej w dn. 15 i 16 grudnia 2004 r. (posiedzenie z dnia 15 grudnia) Komitet 144 głosami za, przy 1 głosie wstrzymującym się, przyjął następującą opinię:

## 1. Wstęp

1.1 25.05.2004 r. Komisja Europejska przedłożyła projekt dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zharmonizowanych usług informacyjnych dla żeglugi śródlądowej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych Wspólnoty. Zamiarem Komisji jest wspieranie przyszłego rozwoju żeglugi śródlądowej w oparciu o integrację i harmonizację istniejących narodowych systemów telematycznych, które zostały wzgl. będą oddane do użytku w poszczególnych państwach członkowskich.

1.2 Polityczne tło przedmiotowej propozycji stanowi chęć wspierania innych rodzajów komunikacji jako alternatywy dla ruchu drogowego w celu rozwiązania problemów niespójnej polityki komunikacyjnej ostatnich lat, która uważana jest za przyczynę obecnych poważnych problemów europejskiego systemu komunikacji.

Żegluga śródlądowa posiada wystarczające zaplecze infrastrukturalne oraz techniczno-okrętowe, by przejąć o wiele większy udział globalnego transportu europejskiego i odciążyć tym samym drogi kołowe. Dzięki transgranicznym szlakom wodnym oraz licznym krajowym drogom wodnym w Europie żegluga śródlądowa jest w stanie obsłużyć pod względem komunikacyjnym większość terytorium Wspólnoty. Sektor żeglugi śródlądowej cechuje się pod wieloma względami innowacyjnością. Dzięki swojej popularności jako alternatywa dla transportu drogowego sektor ten zdołał już dotychczas zdobyć nowe rynki.

1.3 EKES wielokrotnie podkreślał znaczenie żeglugi śródlądowej na rynku unijnym w swoich opiniach względnie w

ramach obrad komisji czy też w formie wydawanych przez siebie wniosków<sup>(1)</sup>. Szczególnej uwagi wymaga kwestia eliminacji istniejących w tym zakresie deficytów infrastrukturalnych, i to zarówno na szczeblu narodowym jak i międzynarodowym — dlatego też EKES ponownie apeluje do państw członkowskich szczególnie o przeprowadzenie niezbędnych prac zapewniających utrzymanie dróg wodnych w stanie używalności. Odpowiednia konserwacja tych dróg jest zdaniem Komitetu warunkiem *sine qua non* dla wprowadzenia zaawansowanych systemów usług informacyjnych dla żeglugi śródlądowej. Niespełnienie tego warunku prowadzi już dziś do zakłóceń, które w przyszłości mogą zagrozić dalszemu rozwojowi pozycji żeglugi śródlądowej<sup>(2)</sup>.

1.4 Komisja zobowiązuje się w ramach strategii Białej Księgi do dalszego wspierania sektora w zakresie przystosowywania go do nowych wymogów rynkowych. Komisja naciska w tym kontekście na wprowadzenie nowoczesnych technologii informatycznych i komunikacyjnych (ICT), przede wszystkim w celu optymalizacji zarządzania ruchem i transportem na śródlądowych drogach wodnych.

(<sup>1</sup>) Należą do nich: DI CESE 48/2002 rev.: Wspólne wnioski na temat „Optymalizacja Dunaju jako transeuropejskiego korytarza komunikacyjnego” przyjęte na 5 posiedzeniu Wspólnego Komitetu Konsultacyjnego EU/Rumunia w dniach 23-24 maja 2002 r., Sprawozdawca: dr Bredima-Savopoulou; opinia EKES w sprawie „Realizacji zorganizowanego dialogu społecznego w paneuropejskich korytarzach komunikacyjnych” Dz.U. C 85 z 8.4.2002, Sprawozdawca: Karin Alleweldt; opinia EKES w sprawie „Przyszłości transeuropejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych”, Dz.U. C 80 z 3 marca 2002, sprawozdawca: Philippe Levaux oraz opinia EKES w sprawie „Dążenia do ogólnoeuropejskiej regulacji dotyczącej żeglugi śródlądowej”, Dz.U. C 10 z 4.1.2004, Sprawozdawca: Jan Simons.

(<sup>2</sup>) I tak na przykład w Holandii w roku 2004 zablokowano inwestycje na utrzymanie dróg wodnych, chociaż w celu wyjścia z istniejącej stagnacji oraz unikania dalszej stagnacji konieczne są inwestycje rzędu minimum 35 milionów €; konieczne środki zostaną udostępnione dopiero w roku 2007.

W Niemczech potrzebę inwestycji na lata 2000-2020 szacuje się na ponad 11 miliardów euro, co odpowiada rocznym inwestycjom rzędu ponad 500 mln euro. Tymczasem federalny plan dotyczący szlaków komunikacyjnych na lata 2001-2015 przewiduje, że potrzeby w tym zakresie będą wynosić przeciętnie 440 mln euro (ekspertyza Planco „Potencjał i przyszłość niemieckiej żeglugi śródlądowej”, listopad 2003)

1.5 Komisja Europejska jest zdania, że wprowadzenie koncepcji RIS doprowadzi do kompatybilności i interoperacyjności między dotychczasowymi a nowymi systemami RIS na szczeblu europejskim, co zachęciłoby producentów europejskich do wytwarzania sprzętu i oprogramowania RIS po rozsądnych i przystępnych cenach.

1.6 Międzynarodowe komisje rzeczne, Centralna Komisja Żeglugi na Renie i Komisja Dunaju popierają rozwój i wprowadzenie RIS. Centralna Komisja Żeglugi na Renie przyjęła już nawet w tym celu przewidziane dyrektywą wytyczne i specyfikacje techniczne, opracowane przez Międzynarodowe Stowarzyszenie Żeglugowe (PIANC).

## 2. Klienci systemów usług informacyjnych (RIS) i znaczenie RIS dla żeglugi śródlądowej.

2.1 W myśl dyrektywy koncepcja systemów usług informacyjnych dla żeglugi śródlądowej ma być największym novum w tym sektorze od dziesięcioleci. Celem koncepcji jest stworzenie systemów usług informacyjnych wspierających planowanie i zarządzanie procesami związanymi z komunikacją i transportem. W tym celu planuje się wdrażanie zastosowań telematycznych opracowanych samodzielnie na szczeblu narodowym w ramach koncepcji interoperacyjnej.

2.2 Wprowadzenie RIS ma — w myśl propozycji — przynieść korzyści całemu europejskiemu sektorowi żeglugi śródlądowej, przy czym ponowne ożywienie żeglugi śródlądowej nabiera poprzez wprowadzenie RIS szczególnego znaczenia w aspekcie przyjęcia do Unii państw Europy Środkowo-Wschodniej.

Jednocześnie RIS ma ułatwić wykonywanie zadań przez odpowiedzialne władze, w szczególności w zakresie administrowania i nadzorowania transportu niebezpiecznych dóbr. Dzięki systemowi ma się również zwiększyć bezpieczeństwo i przyczynić się do poprawy warunków środowiska naturalnego, ponieważ zainteresowane podmioty będą dysponowały lepszą informacją oraz skrócą się czasy reagowania w przypadku sytuacji awaryjnych.

2.3 Zalety wprowadzenia zharmonizowanych systemów usług informacyjnych dla żeglugi śródlądowej powinny objąć zarówno sektor komunikacji jak i sektor transportu. Oznacza to, że korzyści wynikające z dyrektywy będą odnosić będą zarówno władze narodowe jak i żegluga śródlądowa. Tym samym dyrektywa odnosi się i do celów publiczno-prawnych i do celów prywatno-prawnych.

2.4 Różne cele oraz punkty wyjściowe dotyczące wykorzystywania systemu do celów publiczno- i prywatno-prawnych powodują konieczność specjalnego nadzorowania informacji i służb oraz unikania wykorzystywania ich do innych celów. Należy jednoznacznie zapewnić ochronę sfery prywatnej przy

wykorzystywaniu danych do celów publicznych w ramach komunikacji elektronicznej.

## 3. Zalety RIS dla przyszłego rozwoju żeglugi śródlądowej

3.1 W świetle propozycji dyrektywy systemy usług informacyjnych dla żeglugi śródlądowej mogą przyczynić się do potencjalnego przeniesienia transportów na statki oraz do lepszej integracji żeglugi śródlądowej w ramach koncepcji transportu intermodalnego, co przyniosłoby korzyści społeczne. W myśl propozycji od RIS oczekuje się następujących korzyści strategicznych:

- zwiększenia konkurencyjności,
- bardziej optymalnego wykorzystania infrastruktury,
- zwiększenia bezpieczeństwa/lepszego zapobiegania ryzykom,
- wzmocnienia ochrony środowiska.

3.2 W odniesieniu do pierwszego aspektu EKES podkreśla, że zwiększenie konkurencyjności ma za zadanie wzmocnienie pozycji tego sektora wobec innych nośników komunikacji. Planowane systemy nie mogą dopuścić do dalszego osłabienia konkurencyjności żeglugi śródlądowej z nowych względnie przyszłych państw członkowskich, bowiem ta i tak nie jest mocna ze względu na sytuację gospodarczą w tych państwach. Przy przydzielaniu środków na realizację tych systemów należy nadać temu aspektowi szczególny priorytet <sup>(1)</sup>.

3.3 Zgodnie z propozycją bardziej efektywne planowanie podróży obejmujące — w razie potrzeby — redukcję prędkości ograniczy okresy oczekiwania i spadki wydajności. Poza tym systemy RIS mają się przyczynić dzięki interfejsom informacyjnym ze wszystkimi podmiotami sieci zaopatrzenia do wspierania integracji żeglugi śródlądowej z intermodalnymi sieciami transportu.

3.4 Należy dalej podkreślać takie tradycyjne zalety żeglugi śródlądowej jak bezpieczeństwo, unikanie ryzyka oraz ochrona środowiska nie zapominając przy tym o wspieraniu konkurencyjności tej żeglugi w stosunku do innych nośników komunikacji. Żegluga śródlądowa już teraz uważana jest za najbardziej bezpieczny środek komunikacji <sup>(2)</sup>.

3.5 W dziedzinie ochrony środowiska żegluga śródlądowa już obecnie jest w stanie utrzymać swoją przewagę nad innymi środkami komunikacji. Na podstawie opublikowanego niedawno opracowania na temat ekologicznych wyników żeglugi śródlądowej <sup>(3)</sup> można wysunąć wniosek, że żegluga śródlądowa może przyczynić się do polepszenia ekologicznych wyników łańcucha transportowego. A to z kolei może przyczynić się do realizacji celów Porozumienia z Kioto w zakresie redukcji spalin.

<sup>(1)</sup> Wszystkie państwa położone nad Dunajem biorą już udział w wiodących projektach RIS mających na celu harmonizację systemów informacji dla żeglugi śródlądowej (porównaj COMPRIS: Consortium, Operational Management Platform 2002-2005, w których bierze udział 44 partnerów z 11 państw, w tym Słowacja, Węgry, Rumunia i Bułgaria). Oczekuje się, że systemy informacyjne dla żeglugi śródlądowej doprowadzą do znacznej modernizacji żeglugi na Dunaju (Via Donau: „Strategy and achievements on the implementation of RIS in the Danube region”, 13.10.2004).

<sup>(2)</sup> EU Energy and transport in figures, statistical pocketbook 2003, Part 3: Transport, chapter 6: Safety.

<sup>(3)</sup> Royal Haskoning: „Environmental Performance of Inland Shipping”, 27<sup>th</sup> January 2004.

3.6 Decyzja unijnych ministrów ochrony środowiska z 28 czerwca 2004 r. ustalająca zawartość siarki w paliwie dla statków żeglugi śródlądowej na poziomie 0,1 procent w roku 2010 również koresponduje ze świadomością ekologiczną cechującą żeglugę śródlądową. Wysoka zawartość siarki w paliwie zagraża zdrowiu ludzkiemu oraz może prowadzić do nadmiernego zakwaszenia gleb i wód. Żegluga śródlądowa będzie wносить wkład w ograniczenie tego rodzaju negatywnych zjawisk, utrzymując tym samym swoją renomę jako najbardziej ekologiczny środek komunikacji. Europejska flota śródlądowa już teraz korzysta w większości z paliw zawierających mniej niż 0,2 procent siarki.

Oprócz montażu silników o zmniejszonej emisji spalin również używanie paliwa o zredukowanej zawartości substancji szkodliwych prowadzi do tego, że ekologiczny bilans żeglugi śródlądowej jest w porównaniu z innymi środkami komunikacji nadal pozytywny.

Wprowadzenie systemów usług informacyjnych dla żeglugi śródlądowej doprowadzi do dalszej redukcji zużycia energii przez statki śródlądowe, a związane z tym korzyści pomogą sektorowi w osiągnięciu celów ekologicznych.

#### 4. Propozycja dyrektywy oraz jej zakres zastosowania

4.1 Dyrektywa ma zobowiązać państwa członkowskie, by te ułatwiły wprowadzenie i korzystanie z systemów usług informacyjnych dla żeglugi śródlądowej (RIS) oraz zabezpieczyły ramy organizacyjne niezbędne do utworzenia i rozwoju tych systemów. Punktem wyjściowym jest bezpośrednia integracja istniejących już technologii (artykuł 1).

4.2 Komitet uważa, iż ograniczenie zakresu zastosowania dyrektywy na drogi wodne klasy IV i powyżej, jest uzasadnione. EKES z zadowoleniem przyjmuje do wiadomości fakt, że w dyrektywie zdecydowano się na dynamiczne odniesienie do Klasyfikacji Europejskich Śródlądowych Dróg Wodnych.

4.3 Dyrektywa definiuje specyficzne zobowiązania państw członkowskich w zakresie udostępniania danych niezbędnych do przeprowadzania podróży, przygotowania elektronicznych map nawigacyjnych oraz udostępniania informacji dla operatorów statków i odpowiednich władz.

Uwzględniając sieć dróg wodnych w Niemczech, Belgii, w Czechach i w Polsce EKES wyraża pewne zaniepokojenie faktem, że państwa członkowskie zobowiązały się udostępniać elektroniczne mapy nawigacyjne dla statków jedynie w odniesieniu do dróg wodnych klasy Va i powyżej w myśl Klasyfikacji Europejskich Śródlądowych Dróg Wodnych (artykuł 4).

4.4 Dyrektywa nie zobowiązuje **generalnie** użytkowników prywatnych, tj. operatorów statków, do instalowania sprzętu koniecznego do korzystania z systemu RIS. Jednakże apeluje się do państw członkowskich o podjęcie odpowiednich kroków

mających na celu zachęcanie użytkowników statków do wyposażania swoich jednostek w sprzęt kompatybilny z wymogami dyrektywy. Aby zrealizować ten cel i zachęcić użytkowników do korzystania z tych systemów, według Komitetu państwa członkowskie muszą nie tylko udostępniać konieczne dane, lecz również stwarzać bodźce sprzyjające wyposażaniu statków w sprzęt RIS.

Ze względów transparentności i z uwagi na dobrowolny charakter podejmowanych kroków należy unikać zobowiązań zmuszających do korzystania z przedmiotowego systemu. Oznacza to, że państwa członkowskie powinny w ramach implementacji systemu RIS zadbać o zapewnienie metod i bodźców zachęcających szypków/kapitanów do możliwie szerokiego korzystania z tego systemu, aby osiągnąć cele, jakie stawia przed sobą przedmiotowa dyrektywa.

4.5 Specyfikacje techniczne dotyczące planowania, wprowadzenia oraz eksploatacji tych systemów są określone w wytycznych technicznych (wytycznych RIS). Komitet uważa, że w celu zagwarantowania jednolitości systemu należy zapewnić jego dostosowanie do istniejących wytycznych i specyfikacji istotnych organizacji międzynarodowych.

4.6 Wykorzystywanie danych w ramach systemu usług informacyjnych dla żeglugi śródlądowej dla celów publicznych i komercyjnych musi podlegać szczególnej ochronie prywatności. Bezpieczeństwo danych zasługuje według Komitetu ze względu na delikatny charakter niektórych informacji na szczególną uwagę, poza tym należy podjąć kroki uniemożliwiające przekazywanie takich danych władzom publicznym.

4.7 W celu transpozycji i wdrożenia proponowanej dyrektywy Komisja ustanawia Komitet zgodnie z decyzją Rady z dnia 28 czerwca 1999 r. w celu zdefiniowania procedur dotyczących sprawowania rozporządzeń wykonawczych (1999/468/EG) przyznanych Komisji. Aby zapewnić wdrożenie dyrektywy zgodnie z jej zamierzeniami oraz zgodnie z planem wsparcia żeglugi śródlądowej Komitet — składający się z przedstawicieli państw członkowskich Unii Europejskiej — powinien według zdania EKES konsultować w ramach swoich prac również przedstawicieli zrzeszeń handlowych (artykuł 11).

#### 5. Transpozycja dyrektywy

##### 5.1 Akceptacja przez użytkowników

Z punktu widzenia Komitetu szczególną uwagę należy poświęcić wdrażaniu i transpozycji dyrektywy. Zharmonizowany system usług dla żeglugi śródlądowej musi oferować pożyteczne informacje przyczyniające się do promowania żeglugi. Badania opinii na temat telematyki przeprowadzone w krajach członkowskich unii wykazały, że sektor żeglugi śródlądowej nie dysponuje jeszcze wystarczającymi możliwościami do korzystania z systemu RIS.



W celu zwiększenia akceptacji wśród użytkowników oraz zachęcenia ich do wdrożenia dyrektywy w opinii Komitetu niezbędne są działania wspierające w zakresie wymogów sprzętowych. Dlatego Komitet popiera wspólną propozycję holenderskiego i austriackiego ministerstwa transportu w sprawie wypracowania wspólnej propozycji dla Komisji Europejskiej dotyczącej transpozycji systemu RIS. Komitet apeluje o wspieranie projektów wdrożeniowych w (przyszłych) państwach członkowskich ze środków odpowiednich funduszy unijnych, szczególnie w odniesieniu do wprowadzenia systemu RIS w słabszych pod względem gospodarczym regionach.

Efektywność systemów usług informacji dla żeglugi śródlądowej zależy od stopnia, w jakim korzystają z nich będą operatorzy statków. Komitet jest zdania, że przygotowywane plany generalne powinny uwzględniać te wymogi.

## 5.2 Koszty

Jak wynika to z rozważań zawartych w propozycji dyrektywy producenci europejscy powinni być zachęceni do wytwarzania hardware i software do systemu RIS po rozsądnych i przystępnych cenach. Komisja Europejska jest zdania, że wprowadzenie koncepcji RIS doprowadzi do kompatybilności i interoperacyjności na szczeblu europejskim między obecnymi a przyszłymi systemami RIS. W opinii Komitetu osiągnięcie tego celu wymagać będzie dalszych działań monitorujących i wspierających ze strony Komisji. Proces ten można przyspieszyć poprzez regularne informacje i publikacje.

Oprócz wysokich kosztów sprzętu i oprogramowania dla systemu RIS barierą w przekazywaniu danych i komunikacji internetowej przez GSM są z punktu widzenia użytkowników wysokie koszty telekomunikacyjne. Zdaniem Komitetu w ramach wdrażania dyrektywy należy wspierać te systemy komunikacji, które najbardziej odpowiadają wymogom żeglugi śródlądowej i których użytkowanie jest najbardziej opłacalne.

## 6. Podstawa niżej wymienionych rekomendacji

6.1 Największym wyzwaniem gospodarczym dla Unii Europejskiej jest wykorzystanie jej potencjału wzrostu. W tym celu należy rozwinąć i wesprzeć zrównoważone koncepcje wzrostu. Na rynku unijnym ważną rolę odgrywa transport towarowy. Jednakże transport ten boryka się z ogromnymi trudnościami ze względu na brak spójnej polityki komunikacyjnej i transportowej, co przejawia się przede wszystkim w korkach w ruchu drogowym, w braku współpracy między towarzystwami kolejowymi oraz w braku wolnego dostępu do rynku.

6.2 Przyszłość Europy będzie zależeć między innymi do transportu wodnego. Woda i drogi wodne odgrywają w naszym społeczeństwie ważną rolę. 50 % ludności Unii Europejskiej żyje w pobliżu wybrzeża lub nad brzegami któreś z 15 największych rzek europejskich. Po rozszerzeniu UE żegluga śródlądowa będzie odgrywać na rynku wewnętrznym jeszcze bardziej ważną rolę. Wiele z nowych państw członkowskich dysponuje spławnymi drogami wodnymi używanymi do trans-

portów towarowych. W ramach polityki ogłoszonej przez Komisję Europejską żegluga śródlądowa — zarówno jako samodzielny rodzaj transportu jak i jako część intermodalnej sieci transportu — może odegrać istotną rolę w integracji nowych państw członkowskich oraz w wykorzystaniu potencjału ich wzrostu gospodarczego.

6.3 Funkcjonowanie transportu towarowego zależy od sprawnej infrastruktury. Odpowiednie utrzymywanie i konserwacja istniejącej infrastruktury dróg wodnych oraz eliminowanie „wąskich gardeł” w systemie jest podstawowym wymogiem warunkującym rozwój intermodalnych koncepcji transportu towarowego oraz zwiększania roli żeglugi śródlądowej. Utrzymywanie dróg wodnych w odpowiednim stanie jest zdaniem Komitetu jednym z podstawowych warunków, bez spełnienia którego wprowadzanie zaawansowanych systemów informacji dla żeglugi śródlądowej nie ma praktycznie sensu. Niespełnienie tego podstawowego warunku prowadzi już dziś do powstawania „wąskich gardeł”, które mogą zagrozić przyszłemu rozwojowi roli żeglugi śródlądowej. W związku z powyższym Komitet wzywa państwa członkowskie do podjęcia koniecznych kroków oraz udostępnienia odpowiednich środków w tym zakresie.

## 7. Rekomendacje natury ogólnej

7.1 W kontekście powyższych rozważań należy poprzeć wprowadzenie ram prawnych dla zharmonizowanych systemów usług informacyjnych dla żeglugi rzecznej na śródlądowych drogach wodnych Unii. Zharmonizowane systemy usług informacyjnych na śródlądowych drogach wodnych mogą przyczynić się — pod warunkiem szerokiej ich akceptacji — do realizacji zamiaru przejścia na żeglugę śródlądową jako alternatywnego środka komunikacji charakteryzującego się potencjałem rozwoju i walorami w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

Głównym wyzwaniem gospodarczym stojącym przed Unią Europejską jest wykorzystanie jej potencjału wzrostu. Dlatego rzeczą niezbędną jest wspieranie zrównoważonego rozwoju. Transport towarowy ogrywa ważną rolę w ramach rynku wewnętrznego. Jednakże boryka się on z ogromnymi problemami w całej Europie, gdzie korki komunikacyjne, głównie w ruchu drogowym, zagrażają rozwojowi gospodarczemu Unii. Rozwiązaniem tego problemu mogłaby być zmiana środka transportu oraz zrównoważony rozwój opierający się na zachęcaniu do korzystania z inteligentnych rozwiązań transportowych.

W związku z powyższym rozwój gospodarczy w Europie zależy od solidnej i wyważonej polityki transportowej, co powinno być odpowiednio dostrzeżone przez decydentów europejskich.

W tym celu należy stworzyć stosowne ramy oraz zapewnić, by rozwój żeglugi śródlądowej stał się jednym z priorytetów polityki.

Odnosząc się do sukcesów, jakie odniesiono w ramach przeniesienia ruchu na żeglugę kabotażową, za pomocą celowych posunięć i pod warunkiem otrzymania politycznego wsparcia podobne sukcesy można osiągnąć również w sektorze żeglugi śródlądowej.

7.2 Ekonomiczne korzyści wynikające z odciążenia dróg kołowych, włączenie żeglugi śródlądowej w intermodalne sieci transportu oraz ochrona zasobów naturalnych poprzez bardziej efektywne wykorzystywanie zdolności ładunkowych statków to argumenty przemawiające za wsparciem europejskim dla systemów telematycznych w żegludzie śródlądowej oraz za harmonizowaniem usług dla tej żeglugi. W celu efektywnego wprowadzenia posunięć zawartych w propozycji dyrektywy EKES rekomenduje podjęcie następujących kroków niezbędnych do wdrożenia systemu usług informacyjnych dla żeglugi śródlądowej:

- przejście w ramach dyrektywy RIS istniejących już wyuczonych technicznych uchwalonych przez inne odpowiednie organizacje międzynarodowe;
- zobowiązanie się państw członkowskich do udostępnienia elektronicznych map nawigacyjnych dla żeglugi w odniesieniu do dróg wodnych klasy IV i powyżej w rozumieniu klasyfikacji europejskich śródlądowych dróg wodnych;
- ochrona danych przed niewłaściwym ich wykorzystaniem;
- konsultacja sektora na forum komitetu ustanowionego przez Komisję w celu transpozycji dyrektywy.

Bruksela, dn. 15 grudnia 2004 r.

## 8. Uwagi natury szczególnej

8.1 W celu wdrożenia dyrektywy na pokładzie statków śródlądowych konieczne są odpowiednie posunięcia wspierające.

Żegluga śródlądowa nie posiada jeszcze w wystarczającym stopniu możliwości do wykorzystywania systemu RIS — efektywność tego systemu zależy jednak od korzystania z niego przez możliwie szeroką rzeszę operatorów statków. W ramach opracowywanych w tym zakresie planów generalnych trzeba będzie przewidzieć konkretne kroki uwzględniające istniejące uwarunkowania. Do takich kroków należy:

- opracowanie planu dotyczącego wdrażania systemu RIS;
- zachęcanie i wspieranie operatorów statków do wprowadzania wymaganego sprzętu na pokładzie statków, co umożliwi efektywne wykorzystanie systemu w duchu dyrektywy;
- wspieranie opłacalnych systemów komunikacji, które w najbardziej optymalny sposób uwzględniają potrzeby żeglugi śródlądowej;
- monitorowanie kosztów produkcji sprzętu i oprogramowania systemu RIS.

8.2 EKES rekomenduje zastosowanie tych środków w celu efektywnego wdrożenia projektu dyrektywy.

*Przewodnicząca*

*Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego*

Anne-Marie SIGMUND

---