

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie stosowania zasad konkurencji do transportu kolejowego, drogowego i żeglugi śródlądowej

COM(2006)722 wersja ostateczna — 2006/0241 (COD)

(2007/C 161/25)

Dnia 12 grudnia 2006 r. Rada, działając na podstawie art. 171 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej.

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię dnia 21 lutego 2007 r. Sprawozdawcą był Jan SIMONS.

Na 434. sesji plenarnej w dniach 14-15 marca 2007 r. (posiedzenie z 15 marca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny 81 głosami za — 1 osoba wstrzymała się od głosu — przyjął następującą opinię:

1. Wstęp

1.1 W ramach koncepcji „Europy obywateli” bardzo ważne jest upraszczanie i wyjaśnianie prawa wspólnotowego, aby stało się dzięki temu bardziej dostępne dla obywateli i aby mogli oni uzyskać nowe możliwości korzystania ze szczególnych przyznanych im praw. Cel ten jednak nie będzie mógł zostać osiągnięty, dopóki liczne przepisy, które wielokrotnie — i nieraz w znacznym stopniu — były zmieniane, będą znajdować się częściowo w pierwotnych aktach prawnych, a częściowo w późniejszych zmieniających je aktach. Aby odnaleźć aktualnie obowiązujące przepisy trzeba więc podjąć znaczne poszukiwania, podczas których trzeba porównać ze sobą sporą liczbę aktów prawnych. Dlatego też kodyfikacja wielokrotnie zmienianych przepisów jest bardzo ważnym działaniem, zmierzającym do uproszczenia prawa wspólnotowego i nadania mu większej przejrzystości.

1.2 Celem omawianego wniosku jest skodyfikowanie rozporządzenia Rady (EWG) nr 1017/68 z dnia 19 lipca 1968 r. w sprawie stosowania zasad konkurencji do transportu kolejowego, drogowego i żeglugi śródlądowej. Nowe rozporządzenie zastąpi włączone do niego akty; omawiany wniosek całkowicie zachowuje treść kodyfikowanych aktów i ogranicza się do ich zgrupowania, dokonując tylko takich formalnych zmian, jakie wynikają z samego zadania kodyfikacji.

2. Uwagi

2.1 Chociaż omawiany wniosek całkowicie spełnia wyżej przedstawioną zasadę z ust. 2, Komitet stawia niecierpiącą zwłoki pytanie, czy obecne brzmienie art. 5 ust. 2 nie stało się już nieaktualne. Zaznaczony w nim okres „sześciu miesięcy od dnia przystąpienia” dla wymienionych państw (Austrii, Finlandii,

Szwecji i dziesięciu państw, które następnie jednocześnie przystąpiły do UE) dawno już upłynął. Art. 5 ust. 2 mógłby mieć jakkolwiek sens jedynie w przypadku, gdyby wymienione w nim porozumienia, decyzje czy uzgodnione praktyki były jeszcze przedmiotem analizy lub dyskusji w którejś z instytucji UE, co należałoby najpierw sprawdzić.

2.2 Ponadto należałoby tam odtworzyć dosłowny tekst art. 81 ust. 1 Traktatu, gdyż nie wszystkie porozumienia, lecz tylko porozumienia „między przedsiębiorstwami”, i nie wszystkie decyzje, lecz tylko decyzje „związków przedsiębiorstw” podlegają postanowieniom art. 81. ust. 1.

2.3 EKES pragnie tutaj skorzystać z okazji, aby przypomnieć instytucjom europejskim, że łączenie żeglugi morskiej i śródlądowej pod terminem „transportu wodnego” — jak to ujęto w Przeglądzie średniookresowym Białej księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu 2001-2010, w Programie legislacyjnym i programie prac Komisji Europejskiej na rok 2007 czy w Programie prezydencji niemieckiej w Radzie UE, włącznie z Wieloletnim programem prezydencji niemieckiej, portugalskiej i słoweńskiej czy też w trwającej w Parlamencie Europejskim debacie nad wnioskiem Komisji Europejskiej w sprawie odpowiedzialności w związku z wypadkami w żegludzie pasażerskiej — może prowadzić do znacznych nieporozumień, jeśli chodzi o założenia polityki. Szlaki wodne i statki żeglugi śródlądowej podlegają zupełnie innym ramom prawnym niż szlaki wodne i statki żeglugi morskiej, na krótkie czy długie odległości. W omawianym wniosku zaproponowano jednak odpowiednie pod kątem założeń polityki — bo skutecznie wykorzystywane już wcześniej — pojęcie transportu lądowego i śródlądowego, do którego zaliczają się transport kolejowy, drogowy, żegluga śródlądowa oraz ich intermodalność.

Bruksela, 15 marca 2007 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Dimitris DIMITRIADIS