

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie autostrad morskich w łańcuchu logistycznym (opinia rozpoznawcza)

(2008/C 151/07)

Pismem z 4 lipca 2007 r. portugalska prezydencja Unii Europejskiej, działając na podstawie art. 262 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, zwróciła się do Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego o opracowanie opinii rozpoznawczej w sprawie

autostrad morskich w łańcuchu logistycznym opinia rozpoznawcza.

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 18 grudnia 2007 r. Sprawozdawcą był Jan SIMONS.

Na 441. sesji plenarnej w dniach 16–17 stycznia 2008 r. (posiedzenie z 16 stycznia 2008 r.) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny jednomyślnie przyjął następującą opinię:

1. Wnioski

1.1 Żegluga bliskiego zasięgu może odgrywać wiodącą rolę w dalszym rozwoju współmodalności i łańcuchów logistycznych. W tym zakresie należy uwzględnić wszystkie gałęzie transportu. Żegluga bliskiego zasięgu mogłaby być wykorzystywana w ramach współmodalności głównie na dłuższych dystansach.

1.2 Komitet potwierdza swoje pełne poparcie dla środków zmierzających do dalszego rozwoju i propagowania żeglugi morskiej bliskiego zasięgu. Komitet ma jednak pytania i komentarze dotyczące faktycznego wdrażania tych środków.

1.3 W związku z tym należałoby doprecyzować definicję autostrad morskich. Komitet uważa, że nazwą tą należy objąć nie tylko nowe subsydiowane usługi żeglugowe, ale także wszystkie wydajne usługi żeglugi bliskiego zasięgu. Komitet wyraża zadowolenie, że Komisja zaproponowała doprecyzowanie definicji autostrady morskiej w dokumencie roboczym w sprawie autostrad morskich dołączonym do komunikatu z 18 października 2007 r. zatytułowanego „Agenda UE w sprawie transportu towarowego”. Szczególnie pozytywne jest to, że definicja obejmuje również istniejące już usługi ⁽¹⁾.

1.4 Koncentracja załadunków w ograniczonej liczbie wybranych portów będzie miała negatywny wpływ na wydajność świadczenia usług i niewątpliwie doprowadzi do zatorów w tych portach i ich otoczeniu ⁽²⁾. Nie sprzyja to zrównoważonemu rozwojowi transportu.

1.5 W koncepcji autostrad morskich priorytetem powinien być rozwój dodatkowej przepustowości portów i poprawa połączeń z lądem za pomocą innych gałęzi transportu. Na tym powinny koncentrować się środki wsparcia. Będzie to jednocześnie wsparciem polityki współmodalności.

1.6 Środki wsparcia dla autostrad morskich powinny być kierowane także na infrastrukturę, a zwłaszcza na rozbudowę portów i połączeń z lądem, bez uszczerbku dla istniejących środków wsparcia na usługi, koszty operacyjne i promocję.

1.7 Unikanie zakłócenia konkurencji jest czułym punktem, do którego ze względu na specyficzną strukturę rynku usług

żeglugi bliskiego zasięgu należy podchodzić z największą ostrożnością. Celem powinno być przesunięcie towarów przewożonych transportem drogowym do transportu morskiego. Celem nie może być przesunięcie towarów przewożonych transportem morskim do innego przewoźnika morskiego.

1.8 Komisja chce zastosować normy jakości jako jedno z kryteriów oceny projektów autostrad morskich. W zależności od specyfiki usług kryteria te mogą obejmować: częstotliwość, zgodność dostaw z procesem produkcji, niezawodność, współmodalność usług zgodnie z definicją Komisji, a zatem także usług poszczególnych rodzajów danej gałęzi transportu w stosunku do siebie, połączenia z lądem, wydajne porty i węzły przeładunkowe, logistykę elektroniczną, optymalne procedury administracyjne itp.

1.9 W śródkresowym przeglądzie programu promocji żeglugi bliskiego zasięgu Komisja stwierdza, że rozpatrywana będzie możliwość przyznawania „znaków jakości” autostradom morskim. Jak już stwierdzono w opinii w sprawie logistyki, zdaniem Komitetu nie może to przysparzać sektorowi dodatkowych nakładów pracy administracyjnej ani niepotrzebnych kosztów.

1.10 Uproszczenie i ograniczenie procedur administracyjnych również stanowi priorytet dla żeglugi bliskiego zasięgu. Formalności celne w wypadku morskiego transportu towarów wewnątrzunijnych nie powinny być bardziej skomplikowane niż w transporcie drogowym. Uproszczona procedura celna musi zostać gruntownie dostosowana, a za podstawowe jej elementy należy przyjąć towar i przewoźnika.

1.11 Należy usprawnić inne „wąskie gardła” w łańcuchach logistycznych. Komitet w pełni popiera prace dotyczące likwidacji „wąskich gardeł” rozpoczęte przez Komisję w związku z komunikatem w sprawie logistyki transportu towarowego.

1.12 Zarówno w żegludzie bliskiego zasięgu, jak i w usługach logistycznych potrzebny jest wysoko wykwalifikowany personel. W związku z tym należy zwrócić większą uwagę na rekrutację, kształcenie i szkolenia.

⁽¹⁾ Agenda UE w sprawie transportu towarowego [COM(2007) 606], dokument roboczy Komisji w sprawie autostrad morskich z 18 października 2007 r.

⁽²⁾ TEN/258 w sprawie wspólnej polityki portowej w UE, Dz.U. C 168 z 20.7.2007, s. 57–62

1.13 Z przesunięciem transportu z dróg na morze wiąże się znacząca korzyść zarówno dla środowiska, jak i dla społeczeństwa. Należy zachęcać do dalszej poprawy emisji spalin przez statki. Komitet wyraża nadzieję, że przyjęte zostaną w tym zakresie umowy międzynarodowe.

2. Wprowadzenie

2.1 W 2004 r. rozwój autostrad morskich w Europie uznano za jeden z 30 priorytetowych projektów w zakresie rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Art. 12 a) decyzji nr 884/2004/WE⁽³⁾ w sprawie wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej zawiera podstawowe informacje dotyczące autostrad morskich. Konkretnie, ustalono, że transeuropejska sieć autostrad morskich ma na celu skoncentrowanie przepływu przewozów towarowych na trasach morskich o odpowiedniej logistyce, w taki sposób, aby poprawić istniejące połączenia morskie, które są niezawodne, regularne i częste w transporcie towarów, lub stworzyć nowe połączenia, aby ograniczyć zatory lub poprawić obsługę państw i regionów peryferyjnych i wyspiarskich. Autostrady morskie nie powinny wykluczać możliwości kombinowanych przewozów osób i towarów, pod warunkiem, że dominować będzie transport towarów.

2.2 Można zwrócić się o fundusze TEN, jeżeli koszty autostrad morskich dotyczą wyposażenia i infrastruktury. Koszty operacyjne i koszty usług mogą otrzymywać wsparcie w ramach programu Marco Polo⁽⁴⁾.

2.3 Projekty europejskiej sieci autostrad morskich będące przedmiotem wspólnego zainteresowania są przedstawiane przez co najmniej dwa państwa członkowskie. Obejmują wyposażenie i infrastrukturę w przynajmniej dwóch portach położonych w dwóch różnych państwach członkowskich. Zgłoszone projekty będą, ogólnie rzecz biorąc, realizowane w formie partnerstw publiczno-prywatnych na podstawie przetargów publicznych organizowanych wspólnie przez zainteresowane państwa członkowskie i skierowanych do konsorcjów, w skład których wchodzi co najmniej towarzystwa żeglugowe i porty.

2.4 W decyzji 884/2004/WE (Załącznik II) wymienia się następujące autostrady morskie jako projekty o znaczeniu wspólnotowym, ustalone zgodnie z artykułem 12 a):

- autostrada Morza Bałtyckiego (łączy państwa członkowskie rejonu Morza Bałtyckiego z państwami członkowskimi Europy Środkowej i Zachodniej, włącznie z trasą łączącą Morze Północne z Morzem Bałtyckim (kanał Kiloński)) (2010),
- autostrada morska Europy Zachodniej (łączy Portugalię i Hiszpanię, łukiem atlantyckim, z Morzem Północnym i Morzem Irlandzkim) (2010),
- autostrada morska Europy Południowo-Wschodniej (łączy Morze Adriatyckie z Morzem Jońskim i wschodnią częścią Morza Śródziemnego z Cyprzem) (2010)⁽⁵⁾,

⁽³⁾ Decyzja nr 884/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca decyzję nr 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie nr 1382/2003 (Program Marco Polo) Dz.U. L nr 196 z 2.8.2003 i COM(2004) 478 końcowy z dn. 14 lipca 2004 r. (Marco Polo II).

⁽⁵⁾ Należy zauważyć, że prywatne podmioty rynkowe utworzyły już krótkie dwukierunkowe połączenia morskie, jak między Turcją a Włochami i między Włochami a Hiszpanią.

— autostrada morska Europy Południowo-Zachodniej (zachodnia część Morza Śródziemnego), łącząca Hiszpanię, Francję, Włochy i Maltę oraz łącząca się z autostradą morską Europy Południowo-Wschodniej⁽⁶⁾ (2010).

— Komitet, uwzględniając rozszerzenie Unii, wskazuje na konieczność rozwinięcia autostrad morskich także na samym Morzu Czarnym, przy czym nie należy wykluczać z tego kompatybilnej żeglugi morsko-rzecznej na Dunaju.

2.5 Komisja będzie oceniać projekty w oparciu o kryteria wymienione w art. 12 a wytycznych dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej, których punkty kluczowe to:

— wkład w przesunięcie intermodalne i spójność: pewien odsetek towarów transportowanych drogami w danym korytarzu powinien zostać przesunięty do transportu autostradami morskimi, a przesunięcie to powinno przyczynić się do poprawy spójności społecznej i gospodarczej danego państwa;

— aspekty jakościowe: projekt powinien wyznaczać wyraźnie standardy jakości w pięciu dziedzinach — usługach portowych, połączeniach z lądem, systemach informacji i śledzenia, usługach transportu morskiego jako takich i integracji z siecią TEN;

— wykonalność i wiarygodność projektu: należy okazać wykonalność zarówno samej usługi jak i połączeń z lądem. Należy jasno określić wkład kapitału ryzyka i pomocy publicznej (krajowej, regionalnej, unijnej);

— wpływ na konkurencję: należy unikać zakłócania konkurencji poprzez pomoc publiczną. Dlatego też należy zbadać wpływ projektu na istniejące porty i świadczone już usługi.

2.6 Przepisy wykonawcze dotyczące zaproszenia do składania projektów dotyczących utworzenia autostrad morskich zostały ustalone w *vademecum* Komisji z 28 lutego 2005 r.

2.7 Dotychczas ogłoszono przetarg na następujące projekty autostrad morskich:

- projekty autostrad morskich w rejonie Morza Bałtyckiego: Niemcy/Finlandia i Morze Bałtyckie,
- autostrady morskie pomiędzy Hiszpanią a Francją w rejonie Atlantyku — Kanału La Manche — Morza Północnego,
- autostrady morskie w rejonie Morza Północnego.

Inne projekty omawia się i analizuje w różnych specjalnych grupach zadaniowych — „task forces”.

2.8 W połowie 2006 r. ukazał się również śródkokresowy przegląd programu promocji żeglugi bliskiego zasięgu⁽⁷⁾.

2.9 We wrześniu 2007 r. Komisja Europejska mianowała także Luisa Valente de Oliveirę z Portugalii na stanowisko koordynatora ds. autostrad morskich.

⁽⁶⁾ Włącznie z połączeniem z Morzem Czarnym.

⁽⁷⁾ COM(2006) 380 wersja ostateczna z 13 lipca 2006 r.

2.10 W październiku 2007 r. w ramach agendy transportu towarowego Komisja Europejska opublikowała dokument roboczy „Autostrady Morskie”⁽⁸⁾.

3. Uwagi ogólne

3.1 Komitet wielokrotnie już okazywał swoje poparcie dla środków skierowanych na rozwój żeglugi bliskiego zasięgu, która dysponuje znacznym potencjałem i stanowi dobrą alternatywę dla innych, mniej przyjaznych środowisku gałęzi transportu. Żegluga bliskiego zasięgu może bowiem przyczynić się do zmniejszenia zatorów na drogach, liczby wypadków, poziomu hałasu i zanieczyszczenia powietrza⁽⁹⁾. Ponadto żegluga bliskiego zasięgu dobrze wpisuje się w ramy współmodalności i łańcuchów logistycznych i stwarza możliwość lepszego dostępu do wysp i obszarów peryferyjnych.

3.2 Inicjatywa dotycząca autostrad morskich zasługuje zatem na pełne poparcie. Niemniej, jak stwierdzono w opinii wspomnianej w przypisie 8, pojęcie autostrad morskich wciąż jeszcze wymaga sformułowania pewnych pytań i komentarzy, które rozpatrywane będą poniżej.

4. Idea autostrad morskich

4.1 Istnieje uzasadnione zamieszanie wokół idei autostrad morskich. Już obecnie świadczy się w praktyce liczne wydajne i dobrej jakości usługi transportu morskiego na krótkie odległości, oferując dobre usługi multimodalne i dzięki temu zmniejsza się zatory na drogach i obsługuje regiony peryferyjne i wyspiarskie.

4.2 Tak jak stwierdzono w śródkresowym przeglądzie programu promocji żeglugi bliskiego zasięgu, jest to gałąź transportu, która ma lepsze warunki, by nadążyć za szybkim rozwojem transportu drogowego⁽¹⁰⁾. W latach 1995–2004 w żegludzie bliskiego zasięgu UE odnotowano wzrost pracy przewozowej w tonokilometrach o 32 %, wobec wzrostu w transporcie drogowym o 35 %. Udział żeglugi bliskiego zasięgu w transporcie w UE 25 państw wynosi 39 %, wobec 44 % udziału transportu drogowego. W UE 15 państw udział żeglugi bliskiego zasięgu wynosił 42 % wobec 44 % udziału transportu drogowego.

4.3 Owe dobre wyniki żeglugi bliskiego zasięgu w dużej mierze wynikają z dużych inwestycji armatorów w statki i przez wiele podmiotów w intermodalne systemy logistyczne, z poprawy wydajności i sprzedaży usług logistycznych, pracy krajowych punktów kontaktowych ds. żeglugi bliskiego zasięgu w zakresie wąskich gardeł, praktycznego działania centrów promocji żeglugi przybrzeżnej i współpracy pomiędzy tą branżą a instytucjami europejskimi.

4.4 Nie można dążyć do podważania tego sukcesu, nie uznając istniejących usług opartych na inicjatywie sektora

⁽⁸⁾ Zob. przypis 1

⁽⁹⁾ Opinia TEN/268 Przegląd śródkresowy żeglugi bliskiego zasięgu, 25 kwietnia 2007 r., Dz.U. C 168 z 20.7.2007, s. 68

⁽¹⁰⁾ Komunikat Komisji COM(2006) 380 wersja ostateczna z dn. 13 lipca 2006 r.

prywatnego za autostrady morskie i zastrzegając tę nazwę wyłącznie dla usług subsydiowanych. Komitet wyraża zadowolenie, że Komisja doprecyzowała definicję autostrady morskiej w dokumencie roboczym z 18 października 2007 r. załączonym do komunikatu w sprawie agendy UE w sprawie transportu towarowego, wydanego tego samego dnia. Szczególnie pozytywne jest to, że definicja obejmuje również istniejące już usługi⁽¹¹⁾.

5. Wybór portów

5.1 Istnieje zasadnicza różnica pomiędzy autostradą służącą do transportu drogą a służącą do transportu morzem. Przewóz samochodem ciężarowym autostradą przebiega pomiędzy dwoma punktami po jak najprostszej drodze. W przewozie morzem jednakże, ładunki pochodzące z szerokiego obszaru wewnątrz łądu lub tam wysyłane są w praktyce przewożone poprzez różne konkurujące ze sobą porty. Najbardziej konkurencyjne i najwydajniejsze z portów w określonej specjalizacji uwzględnione zostaną w różnych planach żeglugi przedsiębiorstw żeglugowych.

5.2 Koncentracja ładunków w ograniczonej liczbie wybranych portów będzie miała jednak negatywny wpływ na wydajność świadczenia usług⁽¹²⁾ i niewątpliwie doprowadzi do zatorów w tych portach, i ich otoczeniu. Nie sprzyja to zrównoważonemu rozwojowi transportu.

5.3 Ponadto włączenie określonych portów do autostrad morskich i wykluczenie innych tej samej rangi doprowadziłoby do zakłócenia konkurencji w podaży usług portowych. Wybór portu musi pozostać wolny, tak aby także inne porty, dzięki stałemu poprawianiu swojej wydajności, mogły rozwinąć się do poziomu portów autostrad morskich.

6. Współmodalność

6.1 Żegluga bliskiego zasięgu może odgrywać wiodącą rolę w dalszym rozwoju współmodalności i łańcuchów logistycznych, w szczególności na dłuższe dystanse. Jak stwierdzono w opinii w sprawie logistyki transportu towarowego, Komitet uważa, że należy przy tym uwzględnić wszystkie gałęzie transportu⁽¹³⁾. Porty pełnić tu będą podstawową funkcję multimodalnych „hubów”. W związku z tym opracowywane są rozmaite projekty⁽¹⁴⁾.

6.2 Należy usprawnić „wąskie gardła” w łańcuchach logistycznych. W Komisji prowadzi się już badania w sprawie „wąskich gardeł” w logistyce towarów, w których uwagę zwraca się zarówno na przeszkody w zakresie administracji, jak i infrastruktury lub natury operacyjnej.

6.3 Zarówno w żegludzie bliskiego zasięgu, jak i w usługach logistycznych potrzebny jest wysoko wykwalifikowany personel. Komitet przypomina zalecenie zawarte w opinii w sprawie logistyki transportu towarowego, że należy zwrócić większą uwagę na rekrutację, kształcenie i szkolenia.

⁽¹¹⁾ Komunikat Komisji z 18 października 2007 r. w sprawie: „Agenda UE w sprawie transportu towarowego”/dokument roboczy Komisji w sprawie autostrad morskich

⁽¹²⁾ TEN/258 Opinia w sprawie wspólnej polityki portowej w UE, Dz.U. C 168 z 20.7.2007, s. 57–62

⁽¹³⁾ TEN/262 opinia w sprawie logistyki transportu towarowego, Dz.U. C 168 z 20.7.2007, s. 63

⁽¹⁴⁾ Projekt „Co-modalité navires rapides BGV-HSC et les Autoroutes de la mer à grande vitesse” (www.bgv.eu)

7. Inwestycje w połączenia portów z lądem

7.1 Znane są już aktualne problemy dotyczące zatorów w wielu portach europejskich. Podkreśla to tylko potrzebę udostępnienia większej liczbie portów tej samej rangi możliwości dalszego rozwoju jako portów żeglugi bliskiego zasięgu.

7.2 Rozwój i rozbudowa portów i połączeń z lądem są utrudniane i niejednokrotnie napotykać na znaczne opóźnienia lub przeszkody ze względu na ograniczenia i interpretacje istniejącego prawodawstwa i wymogów środowiskowych. W związku z tym w rocznym raporcie ESPO 2006/2007 jest mowa o okresach od dwóch do 11 lat ⁽¹⁵⁾.

7.3 Tak jak już wielokrotnie wspominali przedstawiciele branży w procesie konsultacji dotyczącym nowej europejskiej polityki portowej i zielonej księgi w sprawie przyszłej polityki morskiej, na problem ten trzeba pilnie zwrócić należytą uwagę ⁽¹⁶⁾. Komitet stwierdza, że w komunikacie w sprawie europejskiej polityki portowej z 18 października 2007 r. Komisja rozważa to zagadnienie z należytą uwagą ⁽¹⁷⁾.

7.4 Dlatego też oczywistym jest w tym kontekście, że środki wsparcia dla autostrad morskich powinny być także kierowane na infrastrukturę, a zwłaszcza na rozbudowę portów i połączeń z lądem. Podejście to jest również w pełni zgodne z koncepcją „współmodalności” przedstawioną przez Komisję w przeglądzie białej księgi w sprawie europejskiej polityki transportowej ⁽¹⁸⁾ i w komunikacie Komisji w sprawie logistyki transportu towarowego ⁽¹⁹⁾.

7.5 Oczywiście nie może to stanąć na przeszkodzie dalszemu kierowaniu istniejących środków wsparcia na usługi, koszty operacyjne i promocję.

8. Zakłócenia konkurencji

8.1 Jak stwierdzono w ostatnim podpunkcie punktu 2.5, sama Komisja twierdzi, że pomoc publiczna nie może zakłócać konkurencji z istniejącymi usługami. Należy w związku z tym uważnie przeanalizować wpływ subsydiowanych autostrad morskich, m.in. biorąc pod uwagę interes ogólny, pod kątem tego, czy mogą tam wystąpić zakłócenia konkurencji.

8.2 Nie jest to jednak proste. Żegluga bliskiego zasięgu obsługuje obszary lądu otaczające porty, do których zawijają jej statki. Jak wspomniano w punkcie 5.1, obszary te mogą być na tyle rozległe, że obsługiwać je mogą także inne porty.

⁽¹⁵⁾ Dz.U. C 168 z 20.7.2007, s. 57–62, Raport roczny ESPO 2006/2007 — ITMMA/Universiteit Antwerpen

⁽¹⁶⁾ Zielona księga: „W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej” COM (2006) 275 wersja ostateczna z dn. 7 czerwca 2006 r.

⁽¹⁷⁾ Komunikat w sprawie europejskiej polityki portowej, 18 października 2007 r.

⁽¹⁸⁾ Utrzymać Europę w ruchu — zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu, COM(2006) 314 wersja ostateczna z dn. 22 czerwca 2006 r.

⁽¹⁹⁾ Logistyka transportu towarowego w Europie — klucz do zrównoważonej mobilności, COM(2006) 336 wersja ostateczna z dn. 28 czerwca 2006 r.

8.3 Co za tym idzie, analizując rynek, którego to dotyczy, nie można koncentrować się na konkretnym porcie, ale należy rozpatrywać cały rynek ładunków po to, aby zapobiegać przesunięciu ładunków od jednej firmy żeglugowej bliskiego zasięgu do drugiej, czy też do innego portu.

8.4 Tak jak wspomniano w trzecim podpunkcie punktu 2.5, w nowych projektach dotyczących autostrad morskich należy wykazać ich wykonalność i wiarygodność. Także tutaj należy zatroszczyć się o to, aby uniknąć zakłócenia konkurencji.

8.5 Dlatego też zasadnicze znaczenie ma przejrzystość w przyznawaniu projektom wsparcia. Jednocześnie trzeba będzie podejmować natychmiastowe działania korygujące, jeśli okaże się, że ładunki są sztucznie przesuwane pomiędzy operatorami żeglugi przybrzeżnej lub portami.

8.6 Celem wsparcia dla autostrad morskich jest doprowadzenie do przejścia od transportu drogowego do transportu morskiego. Premia ECO zaproponowana we Włoszech ⁽²⁰⁾, zgodnie z którą przewoźnicy drogowi otrzymują dotacje o ile wprowadzą w życie ten pomysł, stanowi pozytywny przykład dobrze ukierunkowanej pomocy niezakłócającej konkurencji.

9. Normy jakości

9.1 Jak wspomniano w punkcie 2.5, Komisja będzie stosować normy jakości jako jedno z kryteriów oceny projektów autostrad morskich. W zależności od specyfiki usług kryteria te mogą obejmować: częstotliwość, zgodność dostaw z procesem produkcji, niezawodność, współmodalność usług zgodnie z definicją Komisji, a zatem także usług poszczególnych rodzajów danej gałęzi transportu w stosunku do siebie, połączenia z lądem, wydajne porty i węzły przeładunkowe, logistykę elektroniczną, optymalne procedury administracyjne itp.

9.2 W śródkresowym przeglądzie programu promocji żeglugi bliskiego zasięgu ⁽²¹⁾ Komisja stwierdza, że rozpatrywana będzie możliwość przyznawania „znaków jakości” autostradom morskim. Jak stwierdzono w opinii w sprawie logistyki, zdaniem Komitetu nie może to przysparzać sektorowi dodatkowych nakładów pracy administracyjnej ani niepotrzebnych kosztów ⁽²²⁾.

10. Procedury administracyjne

10.1 Zarówno we wspomnianej powyżej zielonej księdze w sprawie przyszłej unijnej polityki morskiej, jak i w śródkresowym przeglądzie białej księgi w sprawie zrównoważonego transportu, Komisja odnosi się do „wspólnej europejskiej przestrzeni morskiej” tj. europejskiej przestrzeni morskiej bez granic, jak później nazwała ją Komisja. Celem jest najwidoczniej uproszczenie procedur administracyjnych stosowanych w żegludzie bliskiego zasięgu, tak by były one zgodne z procedurami stosowanymi w transporcie lądowym.

⁽²⁰⁾ Aiuto di Stato N 496/2003 — Włochy

⁽²¹⁾ Śródkresowy przegląd programu promocji żeglugi bliskiego zasięgu, COM(2006) 380 wersja ostateczna z dn. 13 lipca 2006 r.

⁽²²⁾ Opinia TEN/262 w sprawie logistyki transportu towarowego

10.2 Komitet wyraził swoje stanowisko w sprawie wspólnej europejskiej przestrzeni morskiej zarówno w opinii w sprawie wyżej wspomnianej zielonej księgi, jak i w opinii w sprawie wspólnotowej polityki portowej ⁽²³⁾:

„EKES rozumie, że idea »wspólnej europejskiej przestrzeni morskiej«, teraz także pod nową nazwą, wymienioną w punkcie 10.1, odnosi się wyłącznie do wirtualnej przestrzeni morskiej, w której nastąpi uproszczenie formalności administracyjnych i celnych dla wewnątrz-unijnych usług morskich, co zapewni im system podobny do tego, który obowiązuje dla transportu samochodowego i kolejowego oraz żeglugi śródlądowej w ramach rynku wewnętrznego. Po przedstawieniu przez Komisję wyjaśnień stwierdzających to jasno w komunikacie Komitet może poprzeć tę koncepcję pod warunkiem, że będzie się ona wiązać z poszanowaniem na wodach międzynarodowych (pełnym morzu) konwencji UNCLOS i IMO, w tym »swobody nawigacji« i »prawa nieszkodliwego przepływu« w wyłącznej strefie ekonomicznej (EEZ).”

10.3 Zarówno przedstawiciele przemysłu morskiego (FPM), jak i krajowe punkty kontaktowe promocji żeglugi bliskiego zasięgu, niejednokrotnie zwracały się o uproszczenie procedur celnych. W związku z tym Komisja już w 2002 r. opublikowała dokument roboczy, w celu zachęcenia do wykorzystywania w żegludzie bliskiego zasięgu uproszczonej procedury celnej ⁽²⁴⁾.

10.4 Wdrożenie tego dokumentu nie rozwiązało jednak wszystkich problemów. Podstawowe problemy polegają na tym, że trzeba uzyskać status żeglugi regularnej (zatwierdzone połączenie), który jest bezpośrednio związany zarówno z danym statkiem, jak i z danym przedsiębiorstwem (przewoźnikiem). Jeżeli konieczne jest korzystanie z innego statku, należy to ponownie zgłosić. Jeżeli statek z towarami pochodzącymi z UE zawinie podczas swego rejsu do nieunijnego portu, traci prawo stosowania procedury uproszczonej wobec wszystkich towarów pochodzących z UE (statek skażony).

10.5 Rozwiązaniem powinno być wydawanie pozwolenia na procedurę uproszczoną danemu przedsiębiorstwu (przewoźnikowi) na dany towar. Można by wówczas w każdej sytuacji obejmować towary/ładunki wewnątrzunijne procedurą uproszczoną, która powinna być taka sama, jak w transporcie drogowym.

10.6 Należy przywrócić odpowiedzialność w transporcie multimodalnym; omawia się to w ramach UNCITRAL. Komitet zaleca szybkie zawarcie umowy.

Bruksela, 16 stycznia 2008 r.

10.7 Komitet podkreśla, że środki bezpieczeństwa nie mogą stawiać transportu morskiego w niekorzystnym położeniu w stosunku do transportu drogowego.

11. Środowisko

11.1 Żegluga morska w dalszym ciągu pozostaje najbardziej przyjazną środowisku gałęzią transportu. Za wyjątkiem związków siarki (SO_x), wyniki żeglugi morskiej w zakresie emisji zanieczyszczeń w przeliczeniu na tonokilometr (lub tonomilę) są lepsze niż w pozostałych gałęziach transportu. Należy niemniej podjąć środki w celu stałej poprawy tych wyników. W związku z tym w Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) toczy się procedura mająca na celu zmianę konwencji MARPOL VI. Procedura ta zasługuje na pełne poparcie, o ile pragniemy znaleźć globalne rozwiązania.

11.2 Podczas prowadzonych w IMO rozmów zwrócona zostanie uwaga na możliwość rozszerzenia stref SECAS ⁽²⁵⁾, w których stosowany byłby niższy dopuszczalny poziom emisji spalin. Szczególnie dotknąć to może żeglugi bliskiego zasięgu, jako że operuje ona faktycznie w strefach przybrzeżnych, a jej statki często zawijają do portów. Należy w związku z tym zwrócić szczególną uwagę na to, aby uniknąć wylania dziecka (propagowania żeglugi bliskiego zasięgu) z kąpielą.

11.3 Także odnośnie do emisji dwutlenku węgla na tonokilometr lub tonomilę można stwierdzić, że żegluga zajmuje całkiem dobrą pozycję. Niezależne źródła ⁽²⁶⁾ szacują, że żegluga odpowiedzialna jest jedynie za 1,75 do 2 % globalnych emisji gazów cieplarnianych. Także w tym zakresie podejmowane są środki w celu stałej poprawy ekologicznych wyników żeglugi morskiej.

11.4 Komitet zaleca badania i rozwój jak również wsparcie finansowe w zakresie ograniczenia emisji spalin przez statki, w tym poprawy jakości paliw.

11.5 Poza problemami związanymi z emisją gazów należy jednak też poświęcić uwagę kontrolom w zakresie zanieczyszczenia środowiska morskiego przez coraz intensywniejszą żeglugę bliskiego zasięgu.

11.6 Głównym celem autostrad morskich jest przesunięcie przewozu towarów z dróg na morze. Przyniesie to pozytywne skutki zarówno dla środowiska naturalnego, jak i w takich bezpośrednio dotyczących społeczeństwa kwestiach, jak zatory na drogach, zanieczyszczenie hałasem czy wypadki drogowe. Podczas starań, aby utrzymać stały postęp w zakresie ograniczania emisji spalin przez statki, należy również nie zapominać o tej kwestii.

Przewodniczący

Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

Dimitris DIMITRIADIS

⁽²³⁾ Opinia w sprawie wspólnej polityki portowej w UE — Dz.U. C 168 z 20.7.2007, s. 57–62 — Opinia w sprawie przyszłej unijnej polityki morskiej — Dz.U. C 168 z 20.7.2007, s. 50–56

⁽²⁴⁾ Dokument roboczy służb Komisji — Przewodnik w sprawie procedur celnych dotyczących żeglugi bliskiego zasięgu SEC(2002) 632 z dn. 29 maja 2002 r.

⁽²⁵⁾ Sulphur Emission Control Areas — obszary kontroli emisji siarki

⁽²⁶⁾ Stern Review on the economics of climate change — Wielka Brytania, październik 2006 r.