



Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2005/44/WE w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie

(COM(2024)33 final – COM(2024)59 final – 2024/0011 (COD))

(C/2024/4064)

Sprawozdawca: **Mateusz SZYMAŃSKI**

Doradczynie i doradcy	Krystyna WOJEWÓDZKA-KRÓL
Wniosek o konsultację	Parlament Europejski, 29.2.2024 Rada, 15/3/2024
Podstawa prawna	Art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE)
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	4.4.2024
Data przyjęcia na sesji plenarnej	24.4.2024
Sesja plenarna nr	587
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	192/0/1

1. Wnioski i zalecenia

1.1. Systemy informacji rzecznej (RIS) w Europie powinny nie tylko obecnie, ale także w przyszłości zapewniać realizację trzech celów:

- bezpieczeństwo,
- zrównoważony rozwój oraz
- umożliwianie integracji z różnymi rodzajami transportu.

1.2. Powinny zatem być w stanie dostosowywać się do zmieniających się wyzwań i możliwości, a jednocześnie zachowywać kompatybilność z odpowiednimi systemami w różnych rodzajach transportu i być przyjazne dla użytkownika.

1.3. System, który ma zostać utworzony, powinien być otwarty na wszelkie inicjatywy promujące rozwój żeglugi na lokalnych drogach wodnych, obejmujących żeglugę w miastach, które nie są częścią transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), aby zapobiegać powstawaniu lokalnych systemów niekompatybilnych z systemami RIS.

1.4. Przedłożony wniosek zasadniczo pomija kwestię przygotowania załóg do korzystania z nowych narzędzi cyfrowych. W przekonaniu Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego zasadnicze znaczenie ma budowanie świadomości na temat nowych technologii cyfrowych w żegludze śródlądowej oraz edukowanie załóg i personelu w zakresie korzystania z nich. Należy zadbać o to, by pracownicy zostali włączeni w dyskusje nad sposobami wdrożenia systemów informacji rzecznej.

2. Poprawki do wniosku legislacyjnego

2.1. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2005/44/WE ⁽¹⁾

Poprawka 1

W art. 1 ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka
Niniejsza dyrektywa ustanawia ramy dla rozmieszczenia i korzystania ze zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) w Unii w celu wsparcia transportu śródlądowego mając na względzie zwiększenie jego bezpieczeństwa, wydajności i zrównoważonego charakteru oraz usprawnienia współdziałania z innymi rodzajami transportu.	Niniejsza dyrektywa ustanawia ramy dla rozmieszczenia i korzystania ze zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) w Unii w celu wsparcia transportu śródlądowego mając na względzie zwiększenie jego bezpieczeństwa i nasiłenie jego zrównoważonego rozwoju oraz w celu usprawnienia współdziałania z innymi rodzajami transportu.

Uzasadnienie

Wydajność stanowi integralną część zrównoważonego rozwoju transportu. To oznacza, że niezbędna jest równowaga między ochroną środowiska, potrzebami przedsiębiorstw i potrzebami społecznymi.

Poprawka 2

W art. 1 ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka
W niniejszej dyrektywie określono ramy ustanowienia i dalszego rozwoju wymagań, specyfikacji i warunków technicznych koniecznych do zapewnienia zharmonizowanych, interoperacyjnych i otwartych RIS na unijnych śródlądowych drogach wodnych i zapewnienia ciągłości z innymi usługami zarządzania ruchem modalnym, w szczególności z zarządzaniem ruchem statków morskich i z usługami informacyjnymi.”;	W niniejszej dyrektywie określono ramy ustanowienia i dalszego rozwoju wymagań, specyfikacji i warunków technicznych koniecznych do zapewnienia zharmonizowanych, interoperacyjnych i otwartych RIS na unijnych śródlądowych drogach wodnych i zapewnienia ciągłości z innymi usługami zarządzania ruchem modalnym i z usługami informacyjnymi.”;

Uzasadnienie

Współpraca śródlądowego transportu wodnego z innymi rodzajami transportu jest też istotna. Zob. pkt 1.1, 1.2, 4.1.

Poprawka 3

W art. 1 ust. 3 lit. hg) wprowadza się następujące zmiany:

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka
„inteligentny system infrastruktury śródlądowych dróg wodnych” oznacza elektroniczną platformę wspierającą częściowo i w pełni zautomatyzowane zarządzanie infrastrukturą żeglugi śródlądowej w służach i na ruchomych mostach w TEN-T , obsługiwaną przez instytucje zarządzające publicznymi drogami wodnymi;	„inteligentny system infrastruktury śródlądowych dróg wodnych” oznacza elektroniczną platformę wspierającą częściowo i w pełni zautomatyzowane zarządzanie infrastrukturą żeglugi śródlądowej w służach i na ruchomych mostach na śródlądowych drogach wodnych w rozumieniu artykułu 2 , obsługiwaną przez instytucje zarządzające publicznymi drogami wodnymi;

⁽¹⁾ Dyrektywa 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, p. 152).

Uzasadnienie

System wdrożony na wszystkich drogach wodnych powinien być taki sam. Zob. pkt 1.3 i 4.9.

Poprawka 4

W art. 1 ust. 3 lit. hi) wprowadza się następujące zmiany:

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka
„porty śródlądowe” oznaczają porty śródlądowe w sieci bazowej TEN-T lub sieci kompleksowej TEN-T , wymienione i sklasyfikowane w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013.”;	„porty śródlądowe” oznaczają porty śródlądowe w sieci bazowej śródlądowych dróg wodnych w rozumieniu artykułu 2 lub sieci kompleksowej śródlądowych dróg wodnych w rozumieniu artykułu 2 , wymienione i sklasyfikowane w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013.”;

Uzasadnienie

Takie samo jak uzasadnienie do poprawki 3.

Poprawka 5

Artykuł 1 ust. 4 pkt 3 Lit. b) otrzymuje następujące brzmienie:

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka
zapewniają, aby obok danych, o których mowa w lit. a), użytkownicy RIS mieli dostęp do elektronicznych map nawigacyjnych, odpowiednich do celów żeglugi, dla ich śródlądowych dróg wodnych TEN-T ;	zapewniają, aby obok danych, o których mowa w lit. a), użytkownicy RIS mieli dostęp do elektronicznych map nawigacyjnych, odpowiednich do celów żeglugi, dla ich śródlądowych dróg wodnych należących do śródlądowych dróg wodnych w rozumieniu artykułu 2 ;

Uzasadnienie

Takie samo jak uzasadnienie do poprawki 3.

Poprawka 6

Artykuł 1, załącznik 2, punkt 6. Otrzymuje brzmienie:

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka
b) zharmonizowany pojedynczy punkt dostępu w odniesieniu do aktualnych informacji, w miarę możliwości w czasie rzeczywistym, dotyczących warunków na drogach wodnych do celów bezpiecznej i zrównoważonej żeglugi, planowania i eksploatacji portów wzdłuż TEN-T ;	b) zharmonizowany pojedynczy punkt dostępu w odniesieniu do aktualnych informacji, w miarę możliwości w czasie rzeczywistym, dotyczących warunków na drogach wodnych do celów bezpiecznej i zrównoważonej żeglugi, planowania i eksploatacji portów wzdłuż śródlądowych dróg wodnych w rozumieniu artykułu 2 ;
[...]	[...]
d) wysoki poziom dokładności danych w celu sprawnej wymiany danych między odpowiednimi użytkownikami RIS wzdłuż TEN-T (w Unii i poza nią);	d) wysoki poziom dokładności danych w celu sprawnej wymiany danych między odpowiednimi użytkownikami RIS na śródlądowych drogach wodnych w rozumieniu artykułu 2 (w Unii i poza nią);
[...]	[...]

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka
g) powiązanie z innymi systemami wykorzystującymi technologie informacyjne, komunikacyjne, nawigacyjne lub technologie pozycjonowania/lokalizowania w celu skutecznego zarządzania infrastrukturą, mobilnością i ruchem w TEN-T oraz zapewniania usług o wartości dodanej dla obywateli i operatorów, w tym systemami w zakresie wykorzystywania sieci w sposób bezpieczny, chroniony, ekologiczny i wydajny pod względem przepustowości;	g) powiązanie z innymi systemami wykorzystującymi technologie informacyjne, komunikacyjne, nawigacyjne lub technologie pozycjonowania/lokalizowania w celu skutecznego zarządzania infrastrukturą, mobilnością i ruchem na śródlądowych drogach wodnych w rozumieniu artykułu 2 oraz zapewniania usług o wartości dodanej dla obywateli i operatorów, w tym systemami w zakresie wykorzystywania sieci w sposób bezpieczny, chroniony, ekologiczny i wydajny pod względem przepustowości;

Uzasadnienie

Takie samo jak uzasadnienie do poprawki 3.

Poprawka 7

W artykule 1 ust. 4 pkt 2 wprowadza się następujące zmiany:

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka
Państwa członkowskie opracowują RIS w taki sposób, by zastosowanie RIS było wydajne, elastyczne i interoperacyjne, by mogło współpracować z innymi zastosowaniami RIS oraz z systemami stosowanymi w innych rodzajach transportu przy jednoczesnym zapewnianiu współdziałania z systemami zarządzania transportem i działaniami komercyjnymi.	Państwa członkowskie opracowują RIS w taki sposób, by zastosowanie RIS było wydajne, elastyczne i interoperacyjne, by mogło współpracować z innymi zastosowaniami RIS oraz z systemami stosowanymi w innych rodzajach transportu, z systemami zarządzania transportem i działaniami komercyjnymi.

Uzasadnienie

Chodzi o współdziałanie, a nie o sposób jego zapewnienia.

Poprawka 8

W art. 1 ust. 4 pkt 3 wprowadza się następujące zmiany:

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka
b) zapewniają, aby obok danych, o których mowa w lit. a) , użytkownicy RIS mieli dostęp do elektronicznych map nawigacyjnych, odpowiednich do celów żeglugi, dla ich śródlądowych dróg wodnych TEN-T ;	b) zapewniają, aby użytkownicy RIS mieli dostęp do elektronicznych map nawigacyjnych, odpowiednich do celów żeglugi, dla ich śródlądowych dróg wodnych;
c) umożliwiają właściwym organom, w zakresie wymaganym przepisami krajowymi lub międzynarodowymi dotyczącymi raportowania statków, otrzymywanie elektronicznych raportów ze statków zawierających wymagane dane ze statków. W przypadku transportu transgranicznego informacje te są przekazywane właściwym władzom sąsiedniego kraju i takie całkowite przekazanie następuje przed dotarciem statków do granicy;	c) umożliwiają właściwym organom, w zakresie wymaganym przepisami krajowymi lub międzynarodowymi dotyczącymi raportowania statków, otrzymywanie elektronicznych raportów ze statków zawierających wymagane dane ze statków. W przypadku transportu transgranicznego informacje te są przekazywane właściwym władzom sąsiedniego kraju i są dostarczane przed dotarciem statków do granicy;

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka
d) zapewniają dostarczanie kierownikom statków komunikatów, zawierających informacje o stanie wody (lub maksymalnym dopuszczalnym zanurzeniu) i sytuacji lodowej na śródlądowych drogach wodnych, w formie znormalizowanych, zakodowanych i gotowych do pobrania wiadomości. Znormalizowana wiadomość zawiera co najmniej informacje konieczne do bezpiecznej żeglugi. Komunikaty dla kierowników statków są aktualne i dostarczane przynajmniej w dostępnej wspólnej formie elektronicznej;	d) zapewniać, aby komunikaty dla kapitanów, w tym raporty o poziomie wody (lub maksymalnym dopuszczalnym zanurzeniu) i oblodzeniu na ich śródlądowych drogach wodnych, były dostarczane w postaci standardowych, zakodowanych i możliwych do pobrania wiadomości. Znormalizowana wiadomość zawiera co najmniej informacje konieczne do bezpiecznej żeglugi. Komunikaty dla kierowników statków są aktualne i dostarczane w dostępnej wspólnej formie elektronicznej;
f) zapewniają co najmniej wymianę informacji dotyczących ruchu między RIS a środowiskami elektronicznej wymiany informacji ustanowionymi na podstawie prawa Unii i wykorzystywanymi w przypadku innych rodzajów transportu, w tym za pośrednictwem morskich krajowych pojedynczych punktów kontaktowych w ramach EMSWe;	f) zapewniają wymianę informacji dotyczących ruchu między RIS a środowiskami elektronicznej wymiany informacji ustanowionymi na podstawie prawa Unii i wykorzystywanymi w przypadku innych rodzajów transportu, w tym za pośrednictwem morskich krajowych pojedynczych punktów kontaktowych w ramach EMSWe;

Uzasadnienie

Lit. b) – takie samo jak uzasadnienie do poprawki 3.

Lit. c), d) i f) – korekta stylistyczna.

Poprawka 9

W art. 1 ust. 4 pkt 5 wprowadza się następujące zmiany:

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka
Państwa członkowskie tworzą, obsługują, wykorzystują i utrzymują pojedynczą platformę RIS dostarczającą dane dotyczące dróg wodnych, infrastruktury, ruchu i transportu. Platforma RIS jest dostępna dla wszystkich użytkowników RIS i stanowi główną platformę służącą wymianie informacji związanych z RIS. Zawiera interfejsy umożliwiające połączenia z systemami stosowanymi w przypadku innych rodzajów transportu i portów śródlądowych. Państwa członkowskie wyznaczają co najmniej jeden właściwy organ odpowiedzialny za funkcjonowanie platformy RIS.	Państwa członkowskie tworzą, obsługują, wykorzystują i utrzymują pojedynczą platformę RIS dostarczającą dane dotyczące dróg wodnych, infrastruktury, ruchu i transportu. Platforma RIS jest dostępna dla wszystkich użytkowników RIS i stanowi główną platformę służącą wymianie informacji związanych z RIS. Zapewnia połączenia z systemami innych rodzajów transportu i portami śródlądowymi. Państwa członkowskie wyznaczają co najmniej jeden właściwy organ odpowiedzialny za funkcjonowanie platformy RIS.

Uzasadnienie

Wskazuje się na cel, a nie na sposób jego osiągnięcia.

Poprawka 10

Pkt 8 załącznika II należy skreślić.

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka
<p>Wymiana danych z innymi systemami lub platformami cyfrowymi</p> <p>Specyfikacje techniczne dla wymiany danych z innymi systemami lub platformami cyfrowymi, w tym z EMSWe, eFTI, ERDMS, systemami wspólnot portowych portów śródlądowych i inteligentnym systemem infrastruktury śródlądowych dróg wodnych, zgodne z art. 5, są opracowywane z zachowaniem następujących zasad:</p>	

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka
<p>a) <i>opierają się na funkcjach zapewnianych przez platformę RIS;</i></p> <p>b) <i>ułatwiają elektroniczną wymianę danych między technologiami RIS a bazami danych i systemami wykorzystywanymi w przypadku innych rodzajów transportu, za pośrednictwem odpowiednich łącz danych oraz interfaz;</i></p> <p>c) <i>zawierają definicję wymagań dotyczących systemów i procedur do celów automatycznej wymiany danych;</i></p> <p>d) <i>zapewniają wymianę informacji w czasie rzeczywistym, w szczególności w przypadku pilnie potrzebnych danych;</i></p> <p>e) <i>zapewniają bezpieczną wymianę informacji zgodnie z kompleksowym systemem kontroli dostępu opartym na prawach;</i></p> <p>f) <i>obejmują prognozowanie ram wymiany międzysystemowej, które umożliwią wymagane przyszłe zmiany i powiązania z dodatkowymi systemami, w tym wymiany z przyszłą europejską przestrzenią danych dotyczących mobilności i każdym innym systemem opracowanymi celu promowania innowacji w transporcie multimodalnym.</i></p>	

Uzasadnienie

Powtórzenie punktu 7.

Poprawka 11

W załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka
Specyfikację techniczną mającą zastosowanie do RIS określono w normie ES-RIS 2023/1.	Specyfikację techniczną mającą zastosowanie do RIS określono w normie ES-RIS 2023/1, jej dalszych aktualizacjach i w innych odpowiednich normach ^(?) .

Uzasadnienie

W normie ES-RIS 2023/1 planowane są zmiany (COM(2024) 59 final). Zob. pkt 3.8.

Artykuł 1 ust. 13 i artykuł 2:

Komisja nie uchyla artykułu 12 ust. 1, proponuje jednak artykuł 2 z nowymi terminami transpozycji. EKES zaleca dokonanie przeglądu proponowanego tekstu, aby uniknąć nieporozumień co do harmonogramu transpozycji.

3. Kontekst opinii, w tym odnośny wniosek ustawodawczy

3.1. Transport wodny śródlądowy stanowi istotny element zrównoważonego rozwoju transportu, ponieważ charakteryzuje się od dwóch do czterech razy niższym zużyciem energii, czterokrotnie niższymi emisjami, ponad dwukrotnie mniejszym wykorzystaniem gruntów oraz brakiem zatorów w porównaniu z transportem drogowym. W UE ta gałąź transportu generuje zaledwie 0,3 % zewnętrznych kosztów transportu ^(?).

^(?) Np. COM(2024) 59 final.

^(?) Komisja Europejska, Podręcznik dotyczący zewnętrznych kosztów transportu.

3.2. Trzynastcie państw członkowskich UE posiada wzajemnie połączoną sieć żeglugi śródlądowej, dlatego też jej udział w zaspokajaniu potrzeb przewozowych (średnio 4 % w łącznej działalności przewozowej i 5,4 % w transporcie śródlądowym w 2021 r ⁽⁴⁾.) nie odzwierciedla jej faktycznej roli w niektórych obszarach jej zastosowania (57 % udziału w obsłudze portu North Sea Port ⁽⁵⁾), ponad 32 % – portu w Rotterdamie ⁽⁶⁾, 40 % – portu w Antwerpii ⁽⁷⁾ czy prawie 40 % w transporcie śródlądowym w Niderlandach). W niektórych regionach nadal istnieje margines rozwoju żeglugi śródlądowej, który należy wykorzystać.

3.3. Niski wpływ tego rodzaju transportu na środowisko jest przyczyną przypisanej mu roli w budowaniu transportu bardziej przyjaznego dla środowiska. Żegluga śródlądowa i żegluga morska bliskiego zasięgu powinny wzrosnąć o 25 % do 2030 r. i o 50 % do 2050 r ⁽⁸⁾.

3.4. Jednym z kluczowych warunków budowania konkurencyjności tego rodzaju transportu jest cyfryzacja. Budowa zharmonizowanego, interoperacyjnego i otwartego systemu informacyjnego wymagała wprowadzenia wspólnych standardów i specyfikacji technicznych.

3.5. Odpowiedzią na te wyzwania i jedną z najważniejszych regulacji w transporcie wodnym śródlądowym była dyrektywa w sprawie RIS, której celem było zapewnienie zaawansowanych usług i funkcji informacyjnych w tej gałęzi transportu, które przyczyniłyby się do:

- wzrostu konkurencyjności,
- optymalnego wykorzystania infrastruktury,
- lepszego bezpieczeństwa i
- poprawy ochrony środowiska naturalnego.

3.6. Analiza efektów wdrożenia RIS wykazała, że nie spełnia ono oczekiwań i, jak stwierdzono we wniosku, „dyrektywa w sprawie RIS nie uwzględnia konieczności potrzeby zwiększenia wydajności żeglugi śródlądowej i jej włączenia do multimodalnych łańcuchów dostaw [...], [że] w dyrektywie w sprawie RIS nie uwzględniono w wystarczającym stopniu nowych wyzwań technologicznych i dalszej cyfryzacji sektora” oraz „głównym problemem jest powolne i fragmentaryczne wdrażanie RIS, co ogranicza konkurencyjność i bezpieczeństwo sektora oraz wstrzymuje jego wkład w realizację celów Europejskiego Zielonego Ładu” ⁽⁹⁾.

3.7. Jest niezwykle ważne, że problem ten został dostrzeżony w komunikacie w sprawie utworzenia wspólnej europejskiej przestrzeni danych dotyczących mobilności ⁽¹⁰⁾. EKES wierzy i oczekuje, że dane RIS staną się częścią tej przestrzeni, co znacząco poprawi multimodalność transportu w UE.

3.8. W swojej rezolucji ⁽¹¹⁾ Parlament Europejski wezwał do opracowania strategii rozwoju i wdrażania technologii cyfrowych i zautomatyzowanych w sektorze żeglugi śródlądowej. Podkreślił także potrzebę aktualizacji norm technicznych w Europejskim Komitecie ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) oraz dalszej harmonizacji usług informacji rzecznej. Parlament wyraźnie wskazał także na potrzebę przygotowania wspólnych ram dla interoperacyjnej wymiany danych pomiędzy różnymi rodzajami transportu. Czyniąc to, w pełni poparł wzrost harmonizacji i interoperacyjności danych w międzynarodowej żegludze śródlądowej.

⁽⁴⁾ *EU transport in figures. Statistical pocketbook 2023*, Luksemburg 2023.

⁽⁵⁾ North Sea Port, <https://en.northseaport.com/multimodal-port>.

⁽⁶⁾ *Port of Rotterdam Container Facts & Figures 2021*, RFC Rhine Alpine Annual Report 2021.

⁽⁷⁾ *Port of Rotterdam Container Facts & Figures 2021*, RFC Rhine Alpine Annual Report 2021.

⁽⁸⁾ *Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości*, COM(2020) 789 final.

⁽⁹⁾ SWD(2024) 16 final.

⁽¹⁰⁾ COM(2023) 751 final.

⁽¹¹⁾ Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 14 września 2021 roku *ku dostosowanej do przyszłych wyzwań żegludze śródlądowej w Europie* (Dz.U. C 117 z 11.3.2022, p. 7).

3.9. W swojej opinii w sprawie planu działania NAIADES III ⁽¹²⁾ Komitet zwrócił uwagę na to, że kluczowymi zasadami, na jakich należy wzmocnić sektor żeglugi śródlądowej, są multimodalność i inteligentna nawigacja, które zakładają optymalne wykorzystanie zalet różnych rodzajów transportu dla osiągnięcia jak najlepszych wyników, przy jednoczesnym zwiększeniu bezpieczeństwa i zmniejszaniu obciążeń dla środowiska. EKES podkreślił również, że „[b]ez perspektyw poprawy warunków nawigacyjnych na drogach wodnych armatorzy nie podejmą ryzyka i nie zainwestują w nowoczesną flotę”.

4. Uwagi ogólne

4.1. W dobie cyfryzacji, kiedy poszczególne podmioty gromadzą wiele danych za pomocą różnych systemów, stworzenie multimodalnego, inteligentnego systemu zarządzania ruchem i transportem zintegrowanego z systemem RIS jest niezbędne do lepszego wykorzystania istniejących zdolności transportowych, podniesienia poziomu bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej oraz lepszej współpracy z innymi rodzajami transportu.

4.2. W tym kontekście przedstawiony projekt dyrektywy, zmieniający dyrektywę 2005/44/WE w sprawie *zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie*, należy uznać za ważny dla zrównoważonego rozwoju transportu w UE.

4.3. W UE funkcjonuje co najmniej kilkanaście systemów RIS, w tym kilka systemów wielkoskalowych. Systemy te wspierają nawigację i planowanie operacji. Umożliwiają także zwiększanie bezpieczeństwa. Jednak zakres usług poszczególnych systemów znacznie się od siebie różni.

4.4. Przez lata podejmowano próby zbudowania platformy, która łączyłaby różne systemy regionalne w jeden ogólnodostępny system. Międzynarodowe stosowanie RIS zostało wskazane jako pożądane m.in. w raporcie Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ z 2012 roku ⁽¹³⁾. Tego rodzaju wymagania znalazły odzwierciedlenie w projekcie RIS COMEX, który doprowadził do stworzenia platformy EuRIS zapewniającej łatwy dostęp do wszystkich informacji potrzebnych do nawigacji i operacji na głównych drogach wodnych Europy.

4.5. Obecnie Komitet dostrzega jedynie ograniczoną intermodalność. Koncentruje się ona głównie na połączeniach z portami morskimi, z transportem kolejowym i drogowym. Niestety, transport wodny śródlądowy w niektórych regionach Europy nie jest w takim samym stopniu uwzględniany w systemach transportowych, choć jego potencjał jest oczywisty, szczególnie w miastach. Jednak aby tak się stało, konieczne jest wykorzystywanie danych transportowych do planowania ruchu w całych konurbacjach, co wymaga interoperacyjności i wymiany danych, a także włączenia transportu śródlądowego do planowania rozwoju infrastruktury, rozwoju miast itp. (szczególnie znaczenie mają tutaj plany zrównoważonej mobilności miejskiej). Istotne znaczenie miałyby także usługi elektronicznego transportu towarowego.

4.6. Należy zauważyć, że zwiększona wrażliwość społeczna na kwestie środowiskowe i społeczne wymaga uwzględniania nie tylko kosztów transportu (rentowność), ale także kosztów zewnętrznych (np. hałasu, zanieczyszczeń, zatorów komunikacyjnych itp.) podczas planowania działań w sektorze transportu. Uwzględnienie zewnętrznych kosztów transportu niewątpliwie przynosi korzyści żegludze śródlądowej nie tylko na głównych szlakach europejskich, ale także na lokalnych drogach wodnych.

4.7. Dla nowych sfer zastosowań żeglugi śródlądowej rozwijane są nowe technologie transportowe, takie jak statki o mniejszym zanurzeniu, wykonywane z lżejszych materiałów, i jednostki autonomiczne.

4.8. Problemem są jednak braki kadrowe, które powodują wycofywanie się operatorów z mniej uczęszczanych i dochodowych lokalnych szlaków wodnych. Wdrożenie rozwiązań cyfrowych na tych odcinkach może złagodzić ten problem, uatrakcyjniając pracę lub zmniejszając zapotrzebowanie na personel, a tym samym może zachęcić do rozwoju tego rodzaju transportu.

⁽¹²⁾ Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów »NAIADES III: Rozwój europejskiej żeglugi śródlądowej dostosowanej do przyszłych wyzwań» [COM(2021) 324 final] (Dz.U. C 194 z 12.5.2022, s. 102).

⁽¹³⁾ UNECE (Europejska Komisja Gospodarcza ONZ), *Intelligent Transport Systems (ITS) for Sustainable Mobility*, 2012.

4.9. EKES podkreśla również, że artykuł 2 dyrektywy umożliwia dokonywanie inwestycji w RIS nie tylko na drogach wodnych sieci TEN-T, ale także tam, gdzie zainteresowane strony zdecydują się na to dobrowolnie. Dlatego uważa, że wyżej wymieniona dyrektywa powinna wyznaczać standardy, a Komisja Europejska powinna wspierać wszelkie inwestycje w rozwiązania cyfrowe na śródlądowych drogach wodnych. Wdrażany system powinien docelowo stać się dostępny dla dróg wodnych znajdujących się poza TEN-T, aby można było uniknąć tworzenia na lokalnych drogach wodnych systemów niekompatybilnych z RIS.

5. Uwagi szczegółowe

5.1. W dokumencie całkowicie pominięto kwestię załóg, co należy uznać za błąd. Trudno sobie wyobrazić, aby pełne wdrożenie RIS odbyło się bez akceptacji i wiedzy o rozwiązaniach cyfrowych wśród załóg i w portach śródlądowych. Dlatego też konieczne jest, by wspomnieć o potrzebie zapewnienia szkoleń i kształcenia ustawicznego w zakresie rozwiązań cyfrowych w tego rodzaju transporcie. Warto także podkreślić, że zastosowanie RIS przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa pracy na statkach i w portach, co w konsekwencji może stać się jednym z argumentów za zwiększeniem liczby chętnych do pracy w tym mało popularnym obecnie sektorze, pomagając przy tym rozwiązać problem starzejącej się kadry.

5.2. Ponadto EKES pragnie zwrócić uwagę na potrzebę wykorzystywania RIS również do celów związanych z monitorowaniem jakości i bezpieczeństwa pracy na statkach, zwłaszcza w odniesieniu do czasu pracy. Podobne rozwiązania istnieją w innych rodzajach transportu, np. w transporcie drogowym.

5.3. EKES pragnie również podkreślić znaczenie inwestowania w infrastrukturę niezbędną do skutecznej wymiany informacji w ramach RIS. Sprzęt niezbędny do uruchomienia RIS (stacje bazowe, światłowody, linie radiowe itp.) jest drogi, dlatego konieczne jest zapewnienie zainteresowanym podmiotom preferencyjnych warunków wsparcia finansowego.

Bruksela, dnia 24 kwietnia 2024 r

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Oliver RÖPKE