

## Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie Paneuropejskich Korytarzy Transportowych

(2005/C 120/04)

Dnia 23 stycznia 2003 r. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny postanowił, działając na podstawie art. 29 ust. 2 swojego regulaminu, opracować opinię w sprawie: Paneuropejskich Korytarzy Transportowych

Sekcja ds. Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac na ten temat, wydała swoją opinię w dniu 5 października 2004 r. Sprawozdawcą była **Karin Alleweldt**.

Na 412 sesji plenarnej w dniach 27-28 października 2004 r. (posiedzenie z dnia 27 października 2004 r.) Komitet Ekonomiczno-Społeczny, stosunkiem głosów 164 do 2 przy 9 głosach wstrzymujących się, przyjął następującą opinię:

### 1. Wstęp

1.1 Stała grupa analityczna podjęła ponownie prace w styczniu 2003 r., po rozszerzeniu zakresu tematycznego<sup>(1)</sup> na wszystkie sprawy związane z paneuropejskimi korytarzami transportowymi. W grudniu 2002 r., Zgromadzenie Plenarne zostało poinformowane o działaniach prowadzonych w trakcie poprzedniej kadencji i wyraziło dla nich zdecydowane poparcie. Równoległe z kontynuowaniem i rozwojem zadań związanych z korytarzami, w latach 2003-2004 Komisja Europejska podjęła nowe, istotne decyzje w zakresie budowy transeuropejskich sieci infrastruktury transportowej (TEN-T), które dotyczą również 10 korytarzy ustanowionych w Helsinkach (1997). Rozszerzenie Unii Europejskiej w maju 2004 r. oraz perspektywa przystąpienia państw Europy Południowo-Wschodniej zmieniają także ogólne ramy wspólnej polityki infrastrukturalnej i współpracy w odniesieniu do korytarzy.

1.2 Celem tej opinii z własnej inicjatywy jest nie tylko sporządzanie informacji dotyczących działalności i stanowiska Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie paneuropejskich korytarzy transportowych w ciągu ostatnich dwóch lat, lecz również ustalanie, jakie dalsze kroki powinny podjąć zainteresowane strony i w jaki sposób Komitet może służyć pomocą.

### 2. Nowe ogólne ramy w paneuropejskiej polityce infrastruktury transportowej

2.1 Komisja rozpoczęła przegląd TEN-T w połowie 2003 r., od sprawozdania **grupy ekspertów pod kierownictwem Karela van Mierta**. W jej wyniku poszerzono listę projektów priorytetowych z 1996 r. oraz zaproponowano nowe możliwości finansowania przez UE i nową formę lepszej koordynacji<sup>(2)</sup>. Przedstawiono także plany włączenia koncepcji korytarzy transportowych do polityki wspólnotowej w zakresie infrastruktury, z zamiarem skoncentrowania się w

przyszłości na priorytetach dotyczących pewnych głównych linii komunikacyjnych, zamiast na ogólnej, wspólnotowej polityce w zakresie infrastruktury. To podejście grupy van Mierta nie zyskało poparcia.

2.2 EKES omówił szczegółowo kwestię **Przyszłości TEN-T**, w czasie spotkania sekcji w Rzymie we wrześniu 2003 r. z Komisją V ds. dużych projektów i sieci infrastrukturalnych przy włoskiej Radzie ds. Gospodarki i Pracy (CNEL). Wydano wspólne oświadczenie<sup>(3)</sup>, w którym wezwano do wzmocnienia zaangażowania w realizację zintegrowanej sieci transportowej, obejmującej nowe Państwa Członkowskie, ale jednocześnie wychodzącej poza ich zasięg. Na pierwszym planie powinny znaleźć się takie aspekty, jak intermodalność i zachowanie długookresowej trwałości (*sustainability*); należałoby także wspólnie zwiększyć finansowanie i ewentualnie wesprzeć je, przy pomocy europejskiego funduszu na rzecz transeuropejskich sieci transportowych.

2.3 Włoska prezydencja zwróciła się do EKES z wnioskiem o przygotowanie opinii z własnej inicjatywy celem pogłębienia dyskusji zainicjowanej w Rzymie. Komitet przedstawił w zarysie swoje aktualne, zasadnicze poglądy na temat europejskiej polityki infrastruktury transportowej w dokumencie zatytułowanym *Przygotowanie infrastruktury transportowej do przyszłych potrzeb: planowanie i kraje sąsiednie – trwała mobilność – finansowanie*<sup>(4)</sup>. EKES zaproponował wypróbowanie w przyszłości nowych form i środków finansowania, przyznanie większego priorytetu kwestiom ochrony środowiska naturalnego, długookresowej równowagi ekologicznej i trwałości społecznej oraz w zakresie planowania i realizacji paneuropejskiej sieci transportowej, a także kontynuowanie prac przynoszących pozytywne wyniki w odniesieniu do korytarzy helsińskich i zastosowanie innowacyjnych metod w odpowiedzi na nowe wyzwania.

2.4 Jako główny priorytet, Unia Europejska wyznaczyła sobie pokojową odbudowę **regionu Europy Południowo-Wschodniej**, stale kładąc nacisk na przywrócenie sprawnej infrastruktury transportowej. W uzupełnieniu do istniejących już korytarzy o znaczeniu regionalnym (X, V, VII, IV i VIII) oraz w oparciu o Deklarację Helsińską z 1997 r.

<sup>(1)</sup> Uchwała Prezydium z dn. 23 października 2002 r.

<sup>(2)</sup> Więcej szczegółów – w opinii EKES, Dz.U. C 10 z 14.01.2004, str. 70.

<sup>(3)</sup> CESE 1043/2003 fin – znajduje się w sekretariacie sekcji TEN.

<sup>(4)</sup> Dz. U. C 108 z 30.4.2004, str. 35.

i doświadczenia związane z procesem TINA<sup>(5)</sup>, opracowano koncepcję w zakresie transportu dla Europy Południowo-Wschodniej. Obejmuje ona intermodalną sieć infrastruktury, tak zwaną Sieć Transportową Regionów Centralnych Europy Południowo-Wschodniej (*South East Europe Core Regional Transport Network*), która powinna zostać zrealizowana w drodze wspólnych, skoordynowanych działań. Zainteresowane państwa<sup>(6)</sup> przygotowały Protokół Ustaleń, który między innymi wyraźnie odnosi się do współpracy między grupami interesów społeczno-gospodarczych w tym regionie i stałą grupą analityczną EKES.

**2.5 Koordynacja prac komitetów sterujących** w zakresie 10 korytarzy helsińskich<sup>(7)</sup> i 4 obszarów transportowych (PETRA)s<sup>(8)</sup> przybrała nowy kształt. Mniej więcej raz do roku Komisja zaprasza przewodniczących i kierowników sekretariatów ds. korytarzy transportowych oraz innych przedstawicieli instytucji europejskich lub instytucji UE, w celu omówienia dokonanego postępu prowadzonych prac i ich przyszłych perspektyw. Była grupa robocza ds. transportu G-24 powinna zostać zastąpiona przez mniejszą i bardziej efektywną strukturę. Jednocześnie osoby odpowiedzialne w Komisji rozumieją, że tylko sama Komisja jest w stanie zapewnić pewne aspekty koordynacji i wsparcia na płaszczyźnie techniczno-organizacyjnej. Ostatnie spotkania miały miejsce w czerwcu 2003 r. i 15 marca 2004 r. Najważniejsze wnioski wynikające z tych spotkań zostały uwzględnione w punktach 3 i 4 poniżej.

**2.6 Rozszerzenie i nowa polityka sąsiedztwa UE** mają także pewien wpływ na przyszłe planowanie polityki transportowej w Europie i poza nią. W czerwcu odbyło się wspólne posiedzenie strategiczne Komisji i Parlamentu Europejskiego, na które zaproszono przedstawicieli europejskiego sektora transportu, w tym z nowych państw sąsiadujących z UE. Postanowiono stworzyć grupę roboczą wysokiego szczebla, której zadaniem będzie opracowywanie umów w dziedzinie rozbudowy głównych transeuropejskich linii komunikacyjnych, przede wszystkim w kierunku krajów sąsiadujących na wschodzie, Federacji Rosyjskiej, regionu Morza Czarnego i Bałkanów. W odniesieniu do regionu Morza Śródziemnego, zainicjowano projekt mający na celu stworzenie sieci transportowej Europa – Morze Śródziemne. W przypadku Turcji, w chwili obecnej badane jest zapotrzebowanie w zakresie infrastruktury transportowej.

### 3. Ukierunkowanie prac stałej grupy analitycznej

#### 3.1 Nowe prace i kontynuowane zadania: informacje i przejrzystość

**3.1.1** Trwający już siedem lat proces wdrażania Deklaracji Helsińskiej i wzmacniania współpracy poprzez komitety sterujące, a także ogólne zaangażowanie Komisji Europejskiej, nie wpłynęły znacząco na poprawę przejrzystości i ścisłości

<sup>(5)</sup> *Transport-Infrastructure-Needs-Assessment*, czyli ocena potrzeb infrastruktury transportowej (TINA), planowanie infrastruktury w krajach kandydackich w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych.

<sup>(6)</sup> Albania, Bośnia-Hercegowina, Chorwacja, Serbia-Czarnogóra, Macedonia.

<sup>(7)</sup> Dokładna mapa korytarzy znajduje się w Sekretariacie Grupy TEN.

<sup>(8)</sup> Programy PETRA obejmują 4 obszary transportowe, zgodnie z Deklaracją Helsińską z roku 1997: Morze Barentsa-Euro-Arktyka – basen Morza Czarnego – basen Morza Śródziemnego – Morze Adriatyckie/Morze Jońskie.

powiązanie różnych procesów planowania. Nowe wytyczne TEN-T, korytarze i obszary transportowe, Sieć Transportowa Regionów Centralnych Europy Południowo-Wschodniej, prace Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (ECMT) i Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (UN-ECE) oraz różne regionalne inicjatywy na rzecz wzmocnionej współpracy nadal pozostają domeną wąskiego kręgu ekspertów.

**3.1.2** Brak przejrzystości silniej zaznacza się na poziomie zorganizowanego społeczeństwa obywatelskiego. Jednym z kluczowych zadań stałej grupy analitycznej jest i będzie pełnienie funkcji łącznika przekazującego informacje nie tylko pomiędzy organami rządowymi, ale i do zainteresowanych organizacji społeczeństwa obywatelskiego. Komisja pracuje nad systemem informacji geograficznej (*Geographical Information System - GIS*), który miałby być ogólnie dostępny w celu planowania i analiz wyników. Obecnie system ten jest przeznaczony jedynie na potrzeby wewnętrzne, ale mógłby on zostać rozbudowany o dane społeczno-gospodarcze, tym samym stając się bardziej użytecznym dla EKES. Sprawa ta powinna zostać przedyskutowana z Komisją.

#### 3.2 Wykorzystanie procesu konsultacji: „europejskie” drogi transportowe wymagają „europejskiego konsensusu”

**3.2.1** Wyniki prac grupy van Mierta wyraźnie zwróciły uwagę na trudności, powodujące lukę pomiędzy ambitnymi planami europejskimi a ich realizacją, na którą to bardzo trudno jest oddziaływać. Słusznie wskazano na potrzebę przyjęcia bardziej transgranicznego podejścia, w zakresie procedur planowania, oraz zwiększenia udziału grup interesów społeczeństwa obywatelskiego celem poprawy przyszłych wyników. Kwestie te zostały także uwzględnione w nowych wytycznych TEN.

**3.2.2** Udział organizacji społeczeństwa obywatelskiego stanowi klucz do zrównoważonego rozwoju, biorącego pod uwagę interesy lokalne i regionalne i warunkującego efektywność funkcjonowania i eksploatacji dróg transportowych. Projekty infrastrukturalne o oddziaływaniu ogólnoeuropejskim spełniają swoją funkcję tylko wtedy, gdy są w interesie trwałości. Dla osiągnięcia tego celu konieczne jest zapewnienie udziału stowarzyszeń gospodarczych, przedsiębiorstw transportowych, związków zawodowych, organizacji ochrony środowiska i konsumentów, działających ponad granicami na poziomie europejskim. Warunkiem utrzymania impulsu do wdrożenia inicjatywy „europejskich” dróg transportowych jest ukształtowanie w społeczeństwie świadomości „europejskiej” i osiągnięcie konsensusu, uwzględniającego rzeczywistość społeczno-gospodarczą. EKES wielokrotnie proponował swoje wsparcie celem osiągnięcia tego konsensusu, co wymaga systematycznego organizowania przesłuchań, czy też debat informacyjnych, na szczeblu europejskim. EKES zaleca jednak, by przesłuchania nie były traktowane jako działanie o charakterze obowiązkowym bez późniejszego wzięcia pod uwagę ich wyników. Przesłuchanie na temat procesu TINA, przeprowadzone w 1998 r. we współpracy z Komisją UE, nie zostało uwzględnione w raporcie końcowym, mimo dużego zainteresowania i sformułowania jasnych wniosków.

### 3.3 Od konsultacji do współpracy koncepcyjnej i praktycznej

3.3.1 W ciągu wielu lat prowadzenia prac przez Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny nad paneuropejską polityką transportową, przez długi okres czasu w formułowanych przez siebie wnioskach nawoływał on do uczestnictwa i konsultacji. Aktualnie problematyka ta w dużym stopniu została podjęta przez różne strony w całej Europie, a EKES w tym obszarze nawiązał dobre kontakty robocze. Komitet może słusznie domagać się udziału w pracach komitetów sterujących i innych organów, przedstawiając swoje koncepcje oraz poprzez praktyczne formy współpracy.

3.3.2 Podstawę merytoryczną współpracy koncepcyjnej stanowi najnowsza opinia z własnej inicjatywy *Przygotowanie infrastruktury transportowej do przyszłych potrzeb*, która wyraźnie definiuje zasady europejskiej polityki transportowej z punktu widzenia Komitetu. Trzy podstawowe kwestie to: cel trwałości, koncepcje usprawnienia finansowania i ukierunkowanie infrastruktury transportowej na potrzeby ogólnoeuropejskie. Opinia formułuje także priorytety działania w odniesieniu do rozbudowy korytarzy transportowych. Z uwagi na ich znaczenie jako wytycznych dla prac stałej grupy analitycznej, zostały one pokrótce przedstawione poniżej<sup>(?)</sup>:

- Należy dokonać oceny lepszych powiązań pomiędzy obszarami gospodarczymi.
- Należy zwiększyć intermodalność w oparciu o jasne kryteria.
- Należy usprawnić połączenia z śródlądowymi drogami wodnymi.
- Należy zintegrować transport morski na krótkie odległości.
- Odnotowano już pewne osiągnięcia w zakresie współpracy w dziedzinie transportu kolejowego, która powinna być dalej wzmacniana.
- Należy poświęcić więcej uwagi połączeniom pomiędzy regionalnymi i lokalnymi sieciami transportowymi a głównymi szlakami transportowymi.
- W pracach nad korytarzami transportowymi należy systematycznie uwzględniać cele w odniesieniu do rozwoju w aspekcie jakościowym i w zakresie eksploatacji (bezpieczeństwo, interesy konsumentów, kwestie społeczne, przede wszystkim w międzynarodowym transporcie drogowym, jakość usług, oddziaływanie na środowisko).
- Należy w dużym stopniu utrzymać koncepcję korytarza i rozszerzyć ją na większy obszar.

3.3.3 Cele te zostały częściowo uwzględnione przez Komisję w zrewidowanych wytycznych TEN. Teraz zasadniczą sprawą

jest doprowadzenie do ich spójnej realizacji w praktyce w ramach współpracy transgranicznej. EKES ma możliwość przyczynienia się do osiągnięcia tychże celów, podejmując konkretne działania, przy uwzględnieniu praktycznych zagadnień.

### 3.4 Połączenie korytarzy w sieć i współpraca regionalna

3.4.1 Prace w ramach komitetów sterujących prowadzone są w mniej więcej tym samym tempie w odniesieniu do wszystkich korytarzy transportowych. Jednocześnie zauważa się istnienie połączeń regionalnych, co oznacza iż na dzień dzisiejszy mamy do czynienia raczej z siecią korytarzy, aniżeli pojedynczymi liniami komunikacyjnymi. W podejściu do problematyki obszarów transportowych, coraz bardziej widoczny jest regionalny aspekt współpracy, na przykład w Europie Południowo-Wschodniej w przypadku korytarzy IV, V, VII i X, lub w obszarze Morza Bałtyckiego w korytarzach I i IX. Natomiast obserwuje się niską aktywność w obrębie oficjalnie wyznaczonych obszarów transportowych (PETRAs).

3.4.2 Obydwa podejścia, a więc tworzenie głównych linii komunikacyjnych i rozbudowa na dużą skalę połączeń regionalnych, wzajemnie się uzupełniają. W przyszłości stała grupa analityczna powinna skoncentrować się bardziej na koncepcjach rozwoju regionalnego. Istotnym aspektem prac EKES w ramach jego sekcji, jest powiązanie ze sobą polityki transportowej, tematyki rozwoju regionalnego i priorytetów w zakresie jego stosunków zewnętrznych (wschodnie państwa sąsiednie, Wymiar Północny, Europa Południowo-Wschodnia).

### 3.5 Zadanie na przyszłość: tworzenie nowych połączeń

3.5.1 EKES z zadowoleniem przyjmuje fakt zorganizowania spotkania Komisji i PE w czerwcu 2004 r., jako że zawsze podkreślał, iż inicjatywa UE na rzecz realizacji europejskich dróg transportowych nie powinna ulegać osłabieniu w miarę poszerzania Wspólnoty. W liście skierowanym do EKES, Komisja zapewnia, że wspomniane spotkanie stanowi początek szerszego i bardziej otwartego procesu koordynacji, w którym mogą uczestniczyć wszystkie strony. Osiągnięcie to jest decydujące dla powodzenia i trwałości planowania w dziedzinie transportu na szczeblu europejskim.

3.5.2 Dotychczasowe doświadczenia, w szczególności zaś prace komitetów sterujących, stanowią ważną i nieodzowną podstawę nowego planowania. Wkład wniesiony przez EKES, przedstawiony w niniejszej opinii i wynikający z doświadczeń zebranych na przestrzeni wielu lat, mógłby zostać teraz wykorzystany na wczesnym etapie planowania infrastruktury. Szansą tą należy wykorzystać.

<sup>(?)</sup> Dz. U. C 108 z 30.04.2004, str. 35, ust 1.8.1 do 1.8.8

#### 4. Działania stałej grupy analitycznej w odniesieniu do poszczególnych korytarzach transportowych

4.1 W przypadku **korytarza II** <sup>(10)</sup>, została właśnie utworzona grupa robocza związków zawodowych. Jej pierwsze posiedzenie odbyło się w dn. 10-11 kwietnia 2003 r. w Moskwie. EKES wziął również udział w oficjalnym posiedzeniu komitetu sterującego w dn. 15-16 maja 2003 r. w Berlinie. Obydwa spotkania wskazują na obiecujące perspektywy dla naszych dalszych prac. Problem związany z korytarzem II spowodowany jest utrudnioną współpracą z Białorusią. W międzyczasie pojawiła się tendencja do omijania trasą północną Białorusi, a zatem także sporej i dobrze rozbudowanej części korytarza. Przyczyną tego stanu rzeczy są trudności na granicy. Aktualnie zacieśnia się współpracę ze spółkami przewozu kolejowego. Niedawno zaproponowano rozszerzenie korytarza do Jekatierinburga. Szczególnie ważne jest znalezienie sposobów rozwiązania problemów z ruchem drogowym i procedurami na przejściach granicznych oraz skorzystanie z pomocy EKES w tym względzie.

4.2 Zwiększono udział w pracach w ramach **korytarza IV** <sup>(11)</sup>. Na posiedzeniu komitetu sterującego w Sopron/Węgry w dn. 20-21 maja 2003 r. spotkali się także przedstawiciele przedsiębiorstw kolejowych i związków zawodowych kolejarzy w korytarzu IV. Przeprowadzili oni owocną dyskusję na temat wsparcia dla transportu kolejowego, która miała być kontynuowana. Stało się tak na ostatnim posiedzeniu w dn. 10-11 listopada 2003 r. w Dortmundzie. Głównym tematem dalszych rozmów były przeszkody techniczno-organizacyjne i propozycje rozwiązań dotyczące przejść granicznych. W celu zachowania ciągłości tej tematyki, w posiedzeniach komitetu sterującego będzie uczestniczyć na zasadzie obserwatora, przedstawiciel współpracy związkowej pracowników kolei. Obecnie należałoby podjąć tematy związane z aspektami gospodarczymi, społecznymi, technicznymi i organizacyjnymi w dziedzinie drogowego transportu towarowego w odniesieniu do korytarza IV.

4.3 Komitetowi szczególnie zależy na wspieraniu **korytarza X** <sup>(12)</sup>. W tym celu, zacieśniono kontakty z właściwymi komitetami sterującymi. Podjęto bardziej konkretne kroki wobec potencjalnych działań EKES, w czasie posiedzenia komitetu sterującego w dn. 18-19 lipca 2003 r. w Słowenii. 3 listopada 2003 r. EKES zorganizował bardzo udaną konferencję w Belgradzie, mającą charakter dialogu, która zakończyła się wystosowaniem wspólnego oświadczenia <sup>(13)</sup>. Spowodowało to podjęcie dalszych kroków w celu wzmocnienia współpracy, przede wszystkim w dziedzinie transportu kolejowego. Kontakty robocze w Sarajewie oraz współpraca z komitetem sterującym Sieci Transportowej Regionów Centralnych Europy Południowo-Wschodniej to kolejne zagadnienia, stanowiące przedmiot tych prac. Mając na względzie zagwarantowanie zrównoważonej polityki w zakresie portów morskich i włączenia ich do systemów dróg komunikacyjnych w głębi lądu, **korytarz V** <sup>(14)</sup> stanowi ważną linię komunikacyjną.

<sup>(10)</sup> Niemcy – Polska – Białoruś – Rosja

<sup>(11)</sup> Niemcy – Republika Czeska – Austria – Słowacja – Węgry – Rumunia – Bułgaria – Grecja – Turcja

<sup>(12)</sup> Austria – Chorwacja – Serbia – FYROM – Słowenia – Węgry – Serbia – Bułgaria

<sup>(13)</sup> Patrz załącznik.

<sup>(14)</sup> Włochy – Słowenia – Węgry – Ukraina – Słowacja – Chorwacja – Bośnia-Hercegowina

4.3.1 Na początku listopada 2004 r. ma zostać zorganizowana inicjatywa celem promowania lepszych usług transportu kolejowego, wspólnie z ARGE Xline – związkiem pracowników kolei. Zaplanowany jest przejazd specjalnego pociągu pokazowego oraz imprezy w Villach (Austria), Zagrzebiu (Chorwacja) i Sarajewie (Bośnia-Hercegowina). <sup>(15)</sup>

4.4 W celu wspierania żeglugi śródlądowej i **korytarza VII** <sup>(16)</sup>, Dunaj, EKES opracował szereg propozycji. <sup>(17)</sup> Ostatnie posiedzenie komitetu sterującego odbyło się w lipcu 2004 r. Obecnie pod kierunkiem stałej grupy analitycznej prowadzone są dyskusje, przedmiot których stanowią utrudnienia w rozwoju żeglugi śródlądowej w korytarzu VII i odpowiednie regulacje zmierzające do usunięcia tych przeszkód. Omawiane są także opcje i potrzeby inwestycje celem lepszej integracji w ramach multimodalnego systemu transportowego. <sup>(18)</sup>

4.4.1 W opinii *Przygotowanie infrastruktury transportowej do przyszłych potrzeb*, uchwalonej 28 stycznia 2004 r. <sup>(19)</sup> EKES podkreślił następujące wymogi: „szczególne wspieranie korytarza żeglugi śródlądowej VII, Dunaj, powiązanie z liniami transportu kolejowego oraz odpowiednie regulacje dotyczące aspektów technicznych i społecznych transgranicznej żeglugi śródlądowej”.

4.4.2 Ponadto dla zoptymalizowania pełnionej przez Dunaj roli paneuropejskiego korytarza transportowego Wspólny Komitet Konsultacyjny UE-Rumunia (Bukareszt 23-24/5/02) zaproponował podjęcie działań na rzecz zwiększenia wsparcia finansowego dla żeglowności tej rzeki i połączenia z Morzem Czarnym.

4.5 Od konferencji dotyczącej **korytarzy III** <sup>(20)</sup> i **VI** <sup>(21)</sup> w Katowicach w 2001 r., EKES nie podejmował żadnych działań w odniesieniu do tych korytarzy. Jednakże w sierpniu 2004 r. sekretariat ds. korytarza transportowego III wystosował pismo, w którym zaprasza do uczestnictwa w dalszych pracach poprzez przygotowanie propozycji programu prac na lata 2003/2004.

4.6 W ciągu ostatnich 1-2 lat, szczególnie wsparcie EKES uzyskał ze strony tworzącej się właśnie współpracy związków zawodowych pracowników sektora transportu wzdłuż korytarzy transportowych i w całej Europie, zorganizowanych w Europejskiej Federacji Pracowników Transportu (ETF). Obejmujący wszystkie sektory transportu i zawierający istotny wkład koncepcyjny i praktyczny projekt ETF przyczynił się w znacznym stopniu do sukcesu działań EKES i będzie on wzmacniał współpracę również w przyszłości.

<sup>(15)</sup> Szczegóły tej inicjatywy są w trakcie przygotowywania i dlatego też nie zostały ujęte w niniejszej opinii; można je uzyskać z sekretariatu sekcji TEN.

<sup>(16)</sup> „W kierunku paneuropejskiego systemu żeglugi śródlądowej”, Dz. U. C 10 z 14.01.2004, str.49.

<sup>(17)</sup> Niemcy – Austria – Słowacja – Węgry – Chorwacja – Serbia – Bułgaria – Mołdawia – Ukraina – Rumunia

<sup>(18)</sup> Dalsze rozważania na ten temat, patrz dokument roboczy LEVAUX, który można otrzymać za pośrednictwem sekretariatu sekcji TEN

<sup>(19)</sup> Patrz przypis 4.

<sup>(20)</sup> Niemcy – Polska – Ukraina

<sup>(21)</sup> Polska – Słowacja – Republika Czeska

4.7 Należy również wspomnieć, że przewodniczący stałej grupy analitycznej, we współpracy z sekretariatem TEN i przy wsparciu odpowiednich działów Komisji Europejskiej, sporządził zestawienie danych w sprawie każdego z korytarzy. Są one dostępne w sekretariacie sekcji TEN w siedzibie EKES. <sup>(2)</sup>

## 5. Zalecenia dotyczące przyszłych działań

5.1 Nowe, opisane wyżej cele paneuropejskiej polityki transportowej zostały przyjęte przez stałą grupę analityczną i uwzględnione w planach regionalnych, praktycznych i koncepcyjnych. Jak nigdy dotąd siła EKES polega na jego zdolności godzenia interesów i przedstawiania praktycznych propozycji. Akcentować należy organizowanie działań i obecność na miejscu.

5.2 Zainteresowane strony, zarówno wewnątrz jak i poza Komitetem, mają do swojej dyspozycji stałą grupę analityczną, która jest swego rodzaju punktem wymiany informacji i kontaktów. W zakresie kompetencji stałej grupy analitycznej przede wszystkim leży prowadzenie i koordynacja działań EKES i rozpowszechnianie informacji na temat takiej działalności. Odgrywa ona także istotną rolę w globalnej koordynacji na poziomie europejskim. Grupa ta może korzystać z doświadczeń zebranych w ciągu 13 lat aktywnego uczestnictwa EKES w tworzeniu paneuropejskiej polityki transportowej.

5.3 W ciągu kolejnych dwóch lat EKES powinien w swoich działaniach skupić się praktycznej współpracy i uczestnictwie organizacji społeczeństwa obywatelskiego na miejscu. Cel polega na umożliwieniu właściwym organizacjom zaangażowania się w realizację celów polityki transportowej, wymienionych w punkcie 3.3.2, poprzez dokonywanie ocen, przekazy-

wanie uwag i sugestii wprowadzenia usprawnień w odniesieniu do poszczególnych korytarzy, regionów czy projektów infrastrukturalnych.

5.4 Powinno wzmocnić się współpracę EKES z komitetami sterującymi korytarzy oraz Komisją Europejską. Stała grupa analityczna powinna podjąć się nowej roli, pomagając w realizacji Sieci Transportowej Regionów Centralnych Europy Południowo-Wschodniej (patrz punkt 2.4).

5.5 Stała grupa analityczna musi zastanowić się nad sposobami zagwarantowania, iż w większym zakresie uwzględnione zostaną operacyjne aspekty działalności transportowej w ramach realizacji paneuropejskich korytarzy. W szczególności możliwe powinno być zdefiniowanie konkretnych aspektów polityki w zakresie korytarzy transportowych odnoszących się do intermodalności, ochrony środowiska naturalnego, bezpieczeństwa, uwarunkowań społecznych i efektywności.

5.6 W kontekście europejskiej polityki sąsiedztwa (*European Neighbourhood Policy - ENP*), w obecnej chwili planuje się nowe korytarze. Stała grupa analityczna powinna wnieść swój wkład, odpowiadając na apel Komisji Europejskiej o otwartość w tym procesie.

5.7 Prace Komisji Europejskiej i komitetów sterujących w zakresie korytarzy i transportu powinny być ze sobą bardziej powiązane. Komisja Europejska ma do odegrania istotną rolę poprzez koordynację i udzielanie wsparcia technicznego i organizacyjnego. Pożądanym byłoby umożliwienie szerszej, wspólnej koordynacji, przez wszystkie strony, różnych działań podejmowanych na szczeblu europejskim, oraz większego uczestnictwa Parlamentu Europejskiego.

Bruksela, 27 października 2004 r.

Przewodnicząca

Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

Anne-Marie SIGMUND

<sup>(2)</sup> Patrz załącznik nr 2 – są to nieoficjalne dane, które mogą ulec zmianie.