



16.11.2017 Podczas posiedzenia plenarnego Parlamentu Europejskiego w Strasburgu w dniach 13-16 listopada 2017 r., poseł Janusz Zemke wypowiedział się w następujących debatach.

Ratowanie życia: zwiększanie bezpieczeństwa samochodowego w UE

– Pozytywnie oceniam fakt, że po raz kolejny zajmujemy się bezpieczeństwem ruchu samochodowego w Unii Europejskiej. Mamy bowiem poważny problem.

Z jednej strony, w horyzoncie 15 lat bezpieczeństwo ruchu drogowego wzrosło, co potwierdza spadek liczby ofiar śmiertelnych. Od 2001 roku w Europie liczba ofiar śmiertelnych zmalała z 54 do 25 tysięcy.

Z drugiej strony, musimy jednak odnotować, że w kilku ostatnich latach zauważalna jest wyraźna stagnacja tego procesu. Konieczne są zatem nowe jakościowo rozwiązania. W zgłoszonych propozycjach kładzie się silny nacisk na postęp techniczny. Szczególnie efektywne są te rozwiązania, które w sytuacjach awaryjnych powodują automatyczne hamowanie oraz wykrywają senność i rozproszenie uwagi kierowcy.

Moim zdaniem nie docenia się jednak roli koniecznych zmian prawnych i organizacyjnych. Także one mogą się przyczynić do zmniejszenia liczby katastrof i ofiar. Drugim problemem jest potrzeba lepszej ochrony pieszych i rowerzystów. Ze względu na wzrost skali ruchu drogowego, szczególnie ważna byłaby poprawa jego infrastruktury, w tym lepsze oświetlenie potencjalnych miejsc kolizji.

Moim zdaniem, propozycje zmian w tej sferze są zbyt pasywne.

Uznawanie kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej

– Powinniśmy być zainteresowani w rozwoju żeglugi śródlądowej ze względu na ochronę środowiska i wprowadzenie innych, niż transport drogowy i kolejowy sposobów przewożenia towarów.

Jedną z barier rozwoju tej żeglugi jest fakt małej mobilności przewoźników ze względu na nieuznawanie ich kwalifikacji w całej Unii Europejskiej. Konieczność potwierdzania własnych kwalifikacji w każdym unijnym państwie z osobną jest silną barierą w rozwoju transportu międzynarodowego. Do tej pory uznawane są tylko kwalifikacje kapitanów statków pływających na śródlądowych drogach wodnych UE.

Proponowane rozwiązania poszerzają tę grupę o innych wykwalifikowanych członków załogi przez ustalenie ogólnounijnych minimalnych wymogów opartych na kompetencjach weryfikowalnych w drodze egzaminów. To kierunek słuszny. Pozostaje jednak problem niewykwalifikowanych członków załóg, takich jak młodszy marynarze.

Moim zdaniem, także w tym przypadku, ze względu na bezpieczeństwo transportu należałoby ustalić minimalne wymogi przynajmniej w zakresie wieku, stanu zdrowia i koniecznych minimalnych kwalifikacji.

Zachęcałbym zatem, by kontynuować prace w zakresie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej. Byłoby to pozytywne dla rozwoju transportu wodnego w całej Unii Europejskiej.

Marek Tomczyk

Strasburg, 16 listopada 2017 r.
