

Wyniki Rady ds. Transportu

Europejscy ministrowie transportu, zebrani 9 grudnia br. po raz drugi pod przewodnictwem Dominique'a Bussereau – francuskiego Sekretarza Stanu ds. transportu, potwierdzili swoje zaangażowanie w rozwój bezpiecznego i zrównoważonego transportu, zwłaszcza w sektorze morskim. Prezydencja dokonała dwóch znaczących postępów przyjmując trzeci pakiet o bezpieczeństwie morskim („Erika 3”) oraz uchwałę określającą reguły funkcjonowania Centrum Danych Identyfikacyjnych i Monitorowania Statków Unii Europejskiej (LRIT), jak i tryby przyjęcia do niego krajów trzecich, co umożliwi lepszą ochronę statków w skali światowej.

Ministrowie osiągnęli polityczne porozumienie w zakresie bezpieczeństwa morskiego („Erika 3”), które dotyczy odpowiedzialności armatorów (zobowiązanie właścicieli statków do posiadania ubezpieczenia) oraz zobowiązań państw bandery, co posłuży polepszeniu jakości floty państw członkowskich i zobligowaniu administracji do ciągłego monitorowania i kontrolowania ich floty. Ministrowie przyjęli również uchwałę określającą reguły funkcjonowania, jak i tryby przyjęcia dla krajów trzecich do Centrum Unii Europejskiej Danych Identyfikacyjnych i Monitorowania Statków (LRIT). System ten, opracowany w zgodzie z postanowieniami Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu (SOLAS), ma na celu zapewnienie identyfikacji i monitorowania statków w skali światowej. Zagwarantuje on monitorowanie wszystkich statków europejskich bander, poprawi ochronę szlaków przy wybrzeżach Unii Europejskiej, a także umożliwi państwom trzecim korzystanie z niego na warunkach współdziałania finansowego.

Ministrowie zapewnili o swojej wspólnej woli uwzględniania w większym zakresie wpływu transportu na środowisko, a także przyjęli konkluzję do pakietu „ekologizacja transportu”.

Dzięki swojej ciągłej pracy prezydencja mogła przedstawić raport na temat postępów w pracach nad projektem rewizji dyrektywy o eurowinietach. Dynamiczna dyskusja, która wyniknęła po prezentacji, pozwoliła sformułować pytania, na które należy znaleźć odpowiedź przed uzyskaniem zgody co do tego dossier. Projekt ten, zaproponowany przez Komisję przed sześcioma miesiącami 8 lipca br., ma na celu w szczególności umożliwienie uwzględnienia w procesie taryfikacji negatywnych wpływów transportu kołowego tj. zanieczyszczenia lokalnego, hałasu i korków.

W zakresie bezpieczeństwa drogowego ministrowie potwierdzili swoją wolę umożliwienia sankcjonowania niebezpiecznych zachowań europejskich kierowców, takich jak prowadzenie po spożyciu alkoholu czy przekraczanie szybkości, niezależnie od państwa, w którym popełniono wykroczenie, jednak jednocześnie podkreślili konieczność współpracy sądowniczej w pracach nad ustanowieniem skutecznego systemu wymiany informacji między państwami członkowskimi.

Kontynuując dyskusję październikowej Rady poświęconej aspektom technicznym inicjatywy Jednolitego Nieba Europejskiego ministrowie osiągnęli porozumienie co do wytycznych technicznych aspektu regulacyjnego. Chodzi o zwiększenie efektywności zarządzania europejską przestrzenią powietrzną, aby móc stawić czoła przewidywanemu do 2020 r, podwojeniu ruchu lotniczego, a jednocześnie umożliwienie zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych pochodzących z sektora lotniczego. Dzień przed posiedzeniem Rady Deominique Bussereau uczestniczył w podpisaniu porozumień przystąpienia największych europejskich spółek sektora aeronautycznego do wspólnego przedsięwzięcia SESAR, które

umożliwi rozwój nowej generacji systemów zarządzania żegluga powietrzną. Odnośnie rozszerzenia kompetencji Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego (EASA) ministrowie przyjęli wytyczne dotyczące nawigacji powietrznej oraz odnotowali postęp w pracach nad rolą lotnisk.

Na zakończenie ministrowie przyjęli mandat, który umożliwi Komisji podjęcie negocjacji porozumienia powietrznego z Algierią i Tunezją.