



Sesijas dokuments

A8-0306/2016

19.10.2016

ZIŅOJUMS

par potenciāla atraiššanu pasažieru pārvadājumiem pa ūdensceļiem
(2015/2350(INI))

Transporta un tūrisma komiteja

Referente: *Keith Taylor*

SATURA RĀDĪTĀJS

	Lpp.
EIROPAS PARLAMENTA REZOLŪCIJAS PRIEKŠLIKUMS	3
PASKAIDROJUMS	11
ATBILDĪGĀS KOMITEJAS GALĪGAIS BALSOJUMS	13

EIROPAS PARLAMENTA REZOLŪCIJAS PRIEKŠLIKUMS

par potenciāla atraisīšanu pasažieru pārvadājumiem pa ūdensceļiem (2015/2350(INI))

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā 1974. gada Starptautisko konvenciju par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS*) ar grozījumiem,
- ņemot vērā Starptautiskās Jūrniecības organizācijas 1978. gada protokolu, kas attiecas uz 1973. gada Starptautisko konvenciju par kuģu izraisīta piesārņojuma novēršanu,
- ņemot vērā ANO 2006. gada Konvenciju par personu ar invaliditāti tiesībām,
- ņemot vērā *UNFCCC* 21. Pušu konferenci (*COP 21*) un kā Kioto protokola pušu sanākumi rīkoto 11. Pušu konferenci (*CMP 11*), kas notika no 2015. gada 30. novembra līdz 11. decembrim Parīzē,
- ņemot vērā Komisijas 2011. gada 28. marta Balto grāmatu „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” (COM(2011)0144),
- ņemot vērā Komisijas 2009. gada 21. janvāra paziņojumu „Stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā” (COM(2009)0008),
- ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regulu (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES¹,
- ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regulu (ES) Nr. 1316/2013, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, groza Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010²,
- ņemot vērā 2010. gada 5. maija rezolūciju par stratēģiskiem mērķiem un rekomendācijām ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā³,
- ņemot vērā 2015. gada 9. septembra rezolūciju par 2011. gada Baltās grāmatas par transportu īstenošanu — novērtējums un virzība uz ilgtspējīgu mobilitāti⁴,
- ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 24. novembra Regulu (ES) Nr. 1177/2010 par pasažieru tiesībām, ceļojot pa jūru un iekšzemes ūdensceļiem, un ar

¹ OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.

² OV L 348, 20.12.2013., 129. lpp.

³ OV C 81 E, 15.3.2011., 10. lpp.

⁴ Pieņemtie teksti, P8_TA(2015)0310.

ko groza Regulu (EK) Nr. 2006/2004¹,

- ņemot vērā Komisijas 2016. gada 24. maija ziņojumu par Regulas (ES) Nr. 1177/2010 par pasažieru tiesībām, ceļojot pa jūru un iekšzemes ūdensceļiem, un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2006/2004, piemērošanu (COM(2016)0274),
 - ņemot vērā Komisijas 2013. gada 10. septembra paziņojumu „Virzoties uz kvalitatīvu iekšējo ūdensceļu transportu — NAIADES II” (COM(2013)0623),
 - ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 12. decembra Direktīvu 2006/87/EK, ar ko nosaka tehniskās prasības attiecībā uz iekšējo ūdensceļu kuģiem,
 - ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 6. maija Direktīvu 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem²,
 - ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 24. novembra Regulu (ES) Nr. 1090/2010, ar ko groza Direktīvu 2009/42/EK par statistikas pārskatiem attiecībā uz kravu un pasažieru pārvadājumiem pa jūru³,
 - ņemot vērā Padomes 1998. gada 18. jūnija Direktīvu 98/41/EK par to personu reģistrāciju, kas atrodas uz pasažieru kuģiem, kuri kursē uz Kopienas dalībvalstu ostām vai no tām⁴,
 - ņemot vērā Padomes 1995. gada 8. decembra Regulu (EK) Nr. 3051/95 par iebraucamo pasažieru prāmju (ro-ro prāmju) drošības vadību⁵,
 - ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīvu 2012/33/ES, ar ko groza Padomes Direktīvu 1999/32/EK attiecībā uz sēra saturu flotes degvielā⁶,
 - ņemot vērā Komisijas 2015. gada 16. oktobra ziņojumu „REFIT. Kurša korekcija: ES pasažieru kuģu drošības jomā pieņemto tiesību aktu atbilstības pārbaudes” (COM(2015)0508),
 - ņemot vērā Komisijas 2016. gada 31. marta ziņojumu „Direktīvas 2000/59/EK par ostas iekārtām, kas paredzētas kuģu atkritumu un kravu atlieku uzņemšanai, REFIT novērtējums” (COM(2016)0168),
 - ņemot vērā Reglamenta 52. pantu,
 - ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu (A8-0306/2016),
- A. tā kā Eiropas ģeogrāfija ar tās garajām krasta līnijām un daudzām salām un upēm sniedz lieliskas iespējas attīstīt ilgtspējīgus pasažieru pārvadājumus pa ūdensceļiem;

¹ OV L 334, 17.12.2010., 17. lpp.

² OV L 163, 25.6.2009., 1. lpp.

³ OV L 325, 9.12.2010., 1. lpp.

⁴ OV L 188, 2.7.1998., 35. lpp.

⁵ OV L 320, 30.12.1995., 14. lpp.

⁶ OV L 327, 27.11.2012., 1. lpp.

- B. tā kā pasažieru pārvadājumi pa ūdensceļiem sniedz plašas iespējas izmantot pieejamo infrastruktūras un kuģu jaudas pārpalikumu tādās jomās kā piekrastes (tuvsatiksmes) pārvadājumi, iekšzemes ūdensceļu un jūras prāmji, mobilitāte pilsētās un perifērijā, kruīzi un tūrisms un ka tiem ir svarīga nozīme, savienojot dažādos Eiropas Savienības reģionus, un līdz ar to tie ir svarīgs faktors, lai pastiprinātu kohēziju; tā kā turklāt kruīzu un prāmju satiksme veicina piekrastes tūrisma, kas ir viens no galvenajiem jūrniecības darbības veidiem Eiropā;
- C. tā kā pēdējos gados ir bijusi tendence uz intensīvu kuģu attīstību dažādās navigācijas jomās, piemēram, ir izveidoti upju un jūras kuģi, kas atbilst jūras kuģu prasībām un arī spēj kuģot seklos ūdeņos;
- D. tā kā tehnoloģiju attīstība ir atkal padarījusi pārvadājumus pa ūdensceļiem par alternatīvu pārslogotajiem autoceļiem uz pilsētu centriem;
- E. tā kā pasažieru un kravu pārvadājumi pa ūdensceļiem saskaras ar dažādām grūtībām un tiem ir atšķirīgas vajadzības attiecībā uz infrastruktūru, vides uzdevumiem, operatīviem jautājumiem, drošību un ostu un pilsētu attiecībām, lai gan abus šos tirgus segmentus pārvalda viena ostas pārvalde;
- F. tā kā pasažieru ūdens transporta centru integrācija Eiropas infrastruktūras savstarpējās savienošanas politikā, kas jau tiek īstenota, piemērojot Regulu (ES) Nr. 1315/2013 par Eiropas transporta tīklu (TEN-T) un Regulu (ES) Nr. 1316/2013 par Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu (EISI), arī turpmāk sniegs Eiropas līmeņa pievienoto vērtību;
- G. tā kā aizdevumu un garantiju iespējas pārvadājumu pa ūdensceļiem projektiem ir pieejamas arī no Eiropas Stratēģisko investīciju fonda (ESIF) kā papildu instruments, kas papildina tradicionālās dotācijas;
- H. tā kā iekšzemes ūdensceļu transports ir atzīts par videi nekaitīgu transporta veidu, kam ir vajadzīga īpaša uzmanība un atbalsts, un tā kā Baltajā grāmatā ir ieteikts veicināt jūras un iekšzemes ūdensceļu transportu, palielinot piekrastes un iekšzemes kuģniecības īpatsvaru un uzlabojot transporta drošību;
- I. tā kā ANO Konvencijā par personu ar invaliditāti tiesībām un priekšlikumā Eiropas tiesību aktam par pieejamību ir nodrošinātas pienācīgas nostādnes ne vien Regulas (ES) Nr. 1177/2010 īstenošanai un attiecīgā gadījumā turpmākai pārskatīšanai, bet arī pasažieru tiesību akta pieņemšanai intermodālo pārvadājumu kontekstā, ar nosacījumu, ka šāds tiesību akts ietver arī no šķēršļiem brīvas pieejamības nodrošināšanu pasažieriem ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām;
- J. tā kā, lai gan pasažieru pārvadājumi pa ūdensceļiem tiek uzskatīti par drošu transporta veidu, iepriekš saistībā ar pasažieru pārvadājumiem pa ūdensceļiem ir notikuši vairāki traģiski nelaimes gadījumi, tostarp *Estonia*, *Herald of Free Enterprise*, *Costa Concordia*, *Norman Atlantic* un *UND Adryatik* katastrofas;
- K. tā kā ES jūras transporta politikā 2018. gada perspektīvā ir noteikts mērķis, ka ES ir jākļūst par pasaules līderi jūras izpētes un inovāciju, kā arī kuģubūves jomā nolūkā uzlabot kuģu energoefektivitāti un "viedumu", samazinot to ietekmi uz vidi un līdz

minimumam samazinot nelaimes gadījumu risku, kā arī nodrošināt labāku dzīves jūrā kvalitāti,

- L. tā kā upju kruīza kuģu tūrisms un pasažieru pārvadājumi pa upēm, kanāliem un citiem iekšzemes ūdensceļiem pieaug daudzās Eiropas upēs un pilsētu mezglos ap tām;
- M. tā kā ES ir pieņēmusi vairākas makroekonomikas stratēģijas, kas paredz ūdensceļu izmantošanu, tostarp Donavas, Adrijas un Jonijas jūras un Baltijas jūras reģionu stratēģijas,
 - 1. uzskata, ka ES un tās dalībvalstu transporta politikas darba kārtībā pasažieru pārvadājumiem pa ūdensceļiem ir jāpiešķir lielāka prioritāte; tāpēc uzskata, ka tām ir jāsadarbojas, lai izveidotu „vienotu telpu pasažieru pārvadājumiem pa ūdensceļiem”, piemēram, mazinot administratīvo slogu, kas saistīts ar pārrobežu pasažieru pārvadājumiem;

Konkurētspēja

- 2. mudina dalībvalstis, reģionālās un vietējās iestādes un Komisiju apsvērt ar pasažieru pārvadājumiem pa ūdensceļiem saistītos jautājumus gan pamata, gan visaptverošajos tīklos un jo īpaši uzlabot attiecīgo TEN-T un EISI ietilpstošo infrastruktūru, uzlabojot tās savstarpējos savienojumus, cita starpā ar iekšzemes dzelzceļa infrastruktūru, tostarp nodrošinot infrastruktūru un informāciju, lai apmierinātu visu ceļotāju mobilitātes vajadzības;
- 3. aicina, tostarp ar trešām valstīm, attīstīt jūras maģistrāles, kuras veicina efektīvu multimodālu transportu, atvieglo šā transporta veida integrāciju ar citiem transporta tīkliem un veidiem, novērš trūkumus galvenajās tīkla infrastruktūrās un nodrošina teritoriālo nepārtrauktību un integrāciju;
- 4. uzsver nepieciešamību novērst trūkumus savienojumos starp paplašināto Rietumeiropas iekšzemes ūdensceļu sistēmu un esošo Austrumeiropas sistēmu, kas ir būtiski bojāta un vietām pilnībā iznīcināta;
- 5. aicina Komisiju publicēt gada pārskatu par projektiem, kas īstenoti pasažieru pārvadājumu pa ūdensceļiem jomā un kurus ES līdzfinansējusi no kohēzijas, struktūrfondu, reģionālajiem, iniciatīvas *Interreg*, programmas „Apvārsnis 2020”, *EISI*, TEN-T un Eiropas Stratēģisko investīciju fonda līdzekļiem;
- 6. aicina Komisiju publicēt kopsavilkuma ziņojumu par ES stratēģiju īstenošanu pasažieru pārvadājumu pa ūdensceļiem segmentā;
- 7. uzsver Eiropas statistikas datu būtisko nozīmi ūdens transporta nozares plānu un politikas noteikšanā, jo īpaši attiecībā uz to pārrobežu jūras un iekšzemes ūdensceļu pārvadājumu pakalpojumu skaitu, ko piedāvā gan prāmji, gan kruīza kuģi, ņemot vērā to, ka pastāv teritorijas, kurās pārvadājumi starp dažādām teritorijām var notikt tikai pa ūdeni; prasa *Eurostat* iekļaut statistikas datus par jūras kruīza pasažieru piestāšanas ostas apmeklējumiem, proti, pasažieru skaitu, kuri iekāpj un izkāpj katrā tranzīta ostā, turklāt ietverot ne tikai tranzīta kruīza pasažierus, kas katru gadu dodas atvaļinājumā (kopējais skaits); tostarp šie skaitļi sniegtu reālistiskāku priekšstatu par kruīza

pārvadājumu nozares un pasažieru pārvadājumu pa ūdensceļiem pievienoto vērtību kopumā;

8. aicina Komisiju izstrādāt sistēmu saskaņotai statistikas datu vākšanai par negadījumiem un starpgadījumiem, kuros iesaistīti iekšējo ūdensceļu kuģi, ietverot arī pārrobežu satiksmi;
9. uzskata, ka pasažieru pārvadājumu pa ūdensceļiem integrēšana pilsētu un reģionālā sabiedriskā transporta tīklos ievērojami uzlabotu mobilitātes efektivitāti, vides rādītājus, dzīves kvalitāti, izdevīgumu cenu ziņā, sauszemes transporta tīklu noslodzes mazināšanu un komfortu pilsētās; aicina Komisiju pilnībā atbalstīt ieguldījumus kvalitatīvā iekšzemes infrastruktūrā, kas var veicināt vietējo satiksmes sastrēgumu mazināšanu un negatīvas ietekmes nepieļaušanu uz vietējiem iedzīvotājiem; aicina Komisiju izveidot sarakstus ar paraugprakses piemēriem šajā jomā;
10. aicina dalībvalstis veicināt un atbalstīt vietējās iniciatīvas, kuru mērķis ir aktivizēt iekšējo ūdensceļu transportu kā aglomerāciju apgādes līdzekli, tostarp izveidojot izplatīšanas centrus upju ostās un attīstot pasažieru pārvadājumus, galvenokārt, lai padarītu attiecīgās teritorijas pievilcīgākas tūristiem;
11. uzsver, ka pasažieru pārvadājumi pa ūdensceļiem būtu labāk jāintegrē informācijas, biļešu rezervācijas un biļešu tirdzniecības sistēmās, lai uzlabotu sabiedrisko pakalpojumu kvalitāti un vēl vairāk attīstītu tūrisma nozari, jo īpaši attālās un izolētās teritorijās; uzsver, ka Eiropas integrētas biļešu pārdošanas sistēmu darbībā ir jāņem vērā pasažieru pārvadājumu pa ūdensceļiem operatori;
12. mudina Komisiju finansēt labāk organizētus un efektīvākus projektus integrētu transporta pakalpojumu jomā, kas ļautu pakāpeniski samazināt enerģijas patēriņu; reorganizēt dažādu publisko un privāto gaisa, jūras un sauszemes pārvadātāju grafiku, lai intermodāli un efektīvi pārvaldītu pasažieru pārvadājumus; apvienot publiskā un privātā sektora operatoru izsniegtās biļetes vienotā ceļošanas apliecībā, kas pieejama ar digitālas lietojumprogrammas starpniecību;
13. norāda, ka vajadzības gadījumā būtu jāveicina prakse, saskaņā ar kuru kravas kuģi sniedz arī pasažieru pārvadājumu pakalpojumus un otrādi — piemēram, prāmju gadījumā —, jo šāda prakse kuģiem sniedz iespējas panākt labākus noslodzes rādītājus un lielāku ekonomisko lietderību, kā arī mazināt sastrēgumus uz ceļiem;
14. atzinīgi vērtē centienus pasažieru pārvadājumos pa ūdensceļiem izmantot videi nekaitīgākus un energoefektīvākus kuģus ar zemāku emisiju līmeni, kas paredzēti Eiropas sistēmā, kuras mērķis ir padarīt ūdens transportu zaļāku; uzskata, ka tādējādi tiks rasti lētāki risinājumi, kas turklāt būs arī ilgtspējīgi, pievilcīgāki un tādējādi arī ekonomiskā ziņā konkurētspējīgāki, padarot šo nozari kopumā „lētāku, tīrāku un zaļāku”;
15. norāda, ka dažādās problēmas lielās piekrastes zonās ES prasa veikt dažādas darbības (nodrošināt vairāk prāmju pārvadājumu Ziemeļjūrā, modernizēt un tehniski uzlabot Vidusjūrā izmantotos prāmjus utt.);
16. pauž pārliecību, ka ir aktīvāk jāveicina, lai ES pasažieru kuģu būves nozare arī turpmāk

būtu konkurētspējīga tirgus dalībniece, vienlaikus samazinot vides pēdas nospiedumu ar pētniecības darbību un inovāciju apjoma palielināšanu šajā nozarē;

Vides ilgtspēja

17. aicina Komisiju iekļaut pasažieru pārvadājumus pa ūdensceļiem savā stratēģijā un veikt pasākumus nolūkā samazināt CO₂ emisijas saskaņā ar *COP 21* nolīgumiem un tādējādi līdz minimumam samazināt ārējās izmaksas;
18. mudina Komisiju un dalībvalstis uzlabot vides aizsardzības standartus, lai samazinātu gaisa piesārņojumu, līdzīgi Baltijas jūras reģionā noteiktajiem standartiem attiecībā uz sēra emisiju ierobežojumiem, degvielas kvalitāti un dzinējiem ar lietderīgāku degvielas izmantojumu;
19. uzsver, ka transporta dekarbonizācija prasa būtiskus centienus un progresu pētniecības un inovāciju jomā; atbalsta Komisiju tās centienos popularizēt sašķidrināto gāzi, alternatīvus degvielas veidus, kas nav fosilā degviela, elektriskās un hibrīdpiedziņas sistēmas, kuru pamatā ir atjaunojamo energoresursu enerģija, saules un vēja enerģijas izmantošanu uz jūras kuģiem, kā arī mudina Komisiju pielāgot izpēti un inovāciju, lai īpaši pievērstos piedāvāto risinājumu praktiskajai izmantojamībai pasažieru pārvadājumos pa ūdensceļiem;
20. atgādina, ka saskaņā ar Direktīvu 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu, LNG bunkurēšanas iekārtām kuģiem un jūras kuģiem ir jābūt TEN-T pamattīkla jūras ostās līdz 2025. gadam, bet iekšējās ostās — līdz 2030. gadam;
21. aicina Komisiju veicināt enerģētisko neatkarību, izmantojot saules baterijas uz ostas termināļu ēkām, un uzkrāt dienā saražoto enerģiju tālākai izmantošanai naktī;
22. uzsver, ka prāmju satiksmes nozare ir svarīga tuvsatiksmes pārvadājumu tirgus sastāvdaļa un ka tāpēc ir ļoti svarīgi saglabāt tās dinamiku un konkurētspēju, vienlaikus uzlabojot tās rādītājus vides jomā un energoefektivitāti;
23. atzinīgi vērtē Komisijas iniciatīvu veikt *REFIT* novērtējumu attiecībā uz ostas iekārtām kā iespēju pieskaņot šo direktīvu attīstībai pasaulē un atbalsta tās plānus parastās likumdošanas procedūras ietvaros izstrādāt jaunus tiesību aktus; norāda, ka tam nevajadzētu atturēt dalībvalstis uzsākt ilgtspējīgākas iniciatīvas, tostarp ieviest labu informācijas apmaiņas un uzraudzības sistēmu attiecībā uz atkritumiem apsaimniekošanu gan uz kuģiem, gan uz ostās;

Drošība un drošums

24. uzsver, ka piesārņojuma un nelaimes gadījumu novēršanai ir īpaši būtiska nozīme Eiropas Jūras drošības aģentūras uzdevuma uzlabot pārrobežu jūras prāmju un kruīza kuģu drošību izpildē, kā arī patērētāju drošības aizsardzībā;
25. atgādina, ka prāmju un kruīza kuģu darbiniekiem ir jābūt kvalificētiem, lai efektīvi palīdzētu pasažieriem ārkārtas situācijā;
26. atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikumu direktīvai par profesionālās kvalifikācijas

atzīšanu kuģošanā iekšējos ūdeņos, kas paredz saskaņotus standartus, lai kvalificētu apkalpes locekļus un kuģu vadītājus nolūkā uzlabot darbaspēka mobilitāti kuģošanā iekšējos ūdeņos;

27. uzsver, ka saistībā ar tādu informācijas sistēmu turpmāko attīstīšanu kā tradicionālie radari, *SafeSeaNet*, *Galileo* un upju informācijas pakalpojumi (*RIS*) galvenā uzmanība ir jāpievērš drošības, drošuma un sadarbības uzlabošanai, un mudina dalībvalstis padarīt *RIS* obligātu;
28. aicina kompetentās iestādes ierosināt izstrādāt skaidru sistēmu atbildības un izmaksu sadalei nolūkā uzlabot drošību un risināt arī darbinieku apmācības, instruēšanas un norādījumu sniegšanas jautājumu, jo īpaši attiecībā uz mācību ar atzītiem simulatoriem apstiprināšanu mācību programmas ietvaros, saskaņā ar Starptautiskās jūrniecības organizācijas (SJO) un Starptautiskās Darba organizācijas (ILO) noteikumiem; uzskata, ka pakalpojumu kvalitāti un drošību vissekmīgāk var uzlabot kvalificēti darbinieki;
29. atzinīgi vērtē Komisijas jaunus likumdošanas priekšlikumus, lai vienkāršotu un uzlabotu kopējos noteikumus par kuģu drošību, pārveidojot pasažieru ES ūdeņos, nolūkā pastiprināt drošību un palielināt konkurenci, padarot noteikumus skaidrākus un vienkāršākus un piesaņojot tos juridiskajai un tehnoloģiskajai attīstībai;
30. atzīst — tā kā drošība rada aizvien lielākas bažas, iespējams, būs vajadzīgi papildu pasākumi, kuros tiks ņemtas vērā prāmju satiksmes un ostu darbību īpatnības, lai nodrošinātu prāmju satiksmes netraucētu ikdienas darbību;
31. norāda, ka daudzas upes faktiski ir robežupes, un mudina atbildīgās iestādes nodrošināt sadarbību un labi integrētas un efektīvas drošības, drošuma un ārkārtas reaģēšanas sistēmas, kas darbojas abās robežas pusēs;
32. norāda, ka vairākas slēgtās jūras, piemēram, Baltijas un Adrijas jūra, robežojas ar vairākām dalībvalstīm, kā arī valstīm, kas nav ES sastāvā, un tādēļ aicina atbildīgās iestādes nodrošināt efektīvu drošuma, drošības un jo īpaši ārkārtas situāciju sistēmu;
33. uzsver, ka situācijās, kad starptautiski jūras prāmji veic pārvadājumus ES teritoriālajos ūdeņos, ir jāpieņem ES un dalībvalstu tiesību akti;

Pakalpojumu kvalitāte un pieejamība

34. mudina Komisiju priekšlikumā par pasažieru tiesībām intermodālo pārvadājumu jomā integrēt Regulā (ES) Nr. 1177/2010 minētos principus, tostarp aspektus, kas saistīti ar no šķēršļiem brīvas pieejamības nodrošināšanu pasažieriem ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām, kā arī tajā ņemt vērā vecāka gadagājuma cilvēku un ģimeņu, kas ceļo kopā ar bērniem, īpašās vajadzības; mudina Komisiju iesniegt gada statistikas datus par pasažieriem ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām skaitu;
35. uzsver pasažieru pārvadājumu pa ūdensceļiem lielo nozīmi ilgtermiņā tūrisma nozares attīstībai un sezonālās pārvarēšanai, jo īpaši tādos Savienības tālajos un nomaļajos reģionos kā piekrastes, salu, ezeru un lauku reģioni; turklāt uzskata, ka tūrisma pakalpojumu veicināšanas pasākumu uzmanības centrā ir jābūt MVU; aicina Komisiju,

dalībvalstis un vietējās un reģionālās iestādes maksimāli izmantot ES finansējuma iespējas MVU, tostarp subsīdijas vietējām kopienām iepriekš minētajos attālākajos reģionos;

36. norāda uz lielo potenciālu, kas piemīt ērtu savienojumu izveidei starp iekšzemes ūdensceļu maršrutiem un Eiropas velosipēdu maršrutiem, lai palielinātu to pievilcību tūristu acīs daudzos ES reģionos; uzsver nepieciešamību ņemt vērā to iedzīvotāju vajadzības, kuri ceļo ar velosipēdu, izmantojot pasažieru pārvadājumus pa ūdensceļiem;
37. uzskata, ka tūrisms piekrastes reģionos un salās ir nepietiekami attīstīts savstarpējas savienojamības trūkuma dēļ; uzskata, ka Komisijai būtu jāņem vērā tas, ka šajās jomās ir palielinājies pieprasījums pēc kvalitatīviem transporta pakalpojumiem;
38. uzskata, ka pasažieru pārvadājumu pa ūdensceļiem nozare ir vēl jo svarīgāka teritorijās, kuras pašlaik nav ekonomiski dzīvotspējīgas, piemēram, retāk apdzīvotās attālās salās;
39. atgādina, ka dažas prāmju līnijas, kas savieno tālākos reģionus ar kontinentu, nodrošina šo reģionu pastāvēšanu un patiesi ir īpaši svarīgas teritoriālās, sociālās un ekonomiskās kohēzijas un ekonomikas un rūpniecības izaugsmes jomā, tādējādi sekmējot Eiropas kohēziju un integrāciju;
40. uzsver, ka būtu jāsekmē regulējuma izveide savienojumiem ar salām, salu reģioniem un attāliem reģioniem, īstenojot pasākumus, lai nodrošinātu kvalitatīvāku prāmju satiksmi un piemērotus termināļus;
41. uzsver, cik vēlama ir pasažieru pārvadājumu pa ūdensceļiem integrēšana regulārajiem transporta pakalpojumu izmantotājiem un tūristiem paredzētā multimodālas mobilitātes sistēmā, ņemot vērā sabiedrisko transportu lielās aglomerācijās, kā arī norāda uz šādas sistēmas potenciālu; šajā sakarībā uzskata, ka ir nepieciešami turpmāki uzlabojumi, lai attīstītu mobilitāti kā pakalpojumu, ieviešot integrētas biļešu tirdzniecības sistēmas, palielinātu pārvadājumu uzticamību, komfortu, precizitāti un biežumu, samazinātu spiedienu uz loģistikas ķēdēm, kā arī panāktu ātrāku iekāpšanu nolūkā piesaistīt pasažierus;
42. uzsver — nolūkā nodrošināt augstu pakalpojumu kvalitātes līmeni un arī kuģošanas drošības interesēs ir sevišķi būtiski attīstīt zināšanas un prasmes jūrniecības nozarē ES;

o

o o

43. uzdod priekšsēdētājam šo rezolūciju nosūtīt Padomei un Komisijai.

PASKAIDROJUMS

Pasažieru pārvadājumiem pa ūdensceļiem, tostarp izmantojot jūras prāmjus, iekšzemes ūdensceļu prāmjus, baržas un kruīza kuģus, ir būtiska nozīme ilgtspējīgākas un efektīvākas Eiropas transporta nozares izveidē, kuras darbību palīdz nodrošināt politika, kurā tiek risināti drošības, vides standartu, pārrobežu sadarbības un konkurētspējas, kā arī pakalpojumu kvalitātes, pasažieru tiesību un no šķēršļiem brīvas pieejamības jautājumi.

Liels skaits Eiropas regulāro transporta pakalpojumu lietotāju izmanto sauszemes transportu, radot sastrēgumus un kavēšanos Eiropas piepilsētu transporta maršrutos. Labāk izmantojot pieejamo jaudu, ko sniedz pasažieru pārvadājumi pa ūdensceļiem, varētu ne vien samazināt sastrēgumus un CO₂ emisijas, bet arī uzlabot gaisa kvalitāti un sniegt kopumā labākus transporta pakalpojumus.

Eiropas ģeogrāfijai ir raksturīgas daudzas upes, ūdensceļi, estuāri, garas krasta līnijas un salas, kas sniedz lieliskas iespējas pasažieru pārvadājumiem pa ūdensceļiem. Eiropā ir daudz tādu reģionu, kur prāmju vai kruīza kuģu izmantošana būtu ilgtspējīgāka, vieglāka un ātrāka, tādējādi palielinot reģiona sociālo un ekonomisko labklājību un vienlaikus aizsargājot Eiropas vidi un tās iedzīvotāju veselību. Pasažieru pārvadājumi pa ūdensceļiem tiek izmantoti ne tikai iekšzemes navigācijā — tā kā sauszemes transporta savienojumos bieži vien ir vērojami sastrēgumi un tie ir sarežģītāki, joprojām palielinās tendence pasažierus pārvadāt gar jūras piekrasti un upju krastiem. Šajā saistībā būtiski svarīgi būtu apkopot statistikas datus par ūdens transportu, jo īpaši par pārrobežu prāmju, kruīza kuģu un jūras pārvadājumu pakalpojumu skaitu.

Turklāt būtu jāapsver arī pasažieru pārvadājumos pa ūdensceļiem izmantoto kuģu un infrastruktūras izmantošanas iespējas tūrisma nozarē — saistībā gan ar prāmju, gan kruīza kuģu pakalpojumiem. Piepilsētas prāmjiem, kas ir pilsētu sabiedriskā transporta tīklu daļa, ir potenciāls ievērojami uzlabot efektivitāti, vides rādītājus, dzīves kvalitāti un komfortu noslogotās pilsētu teritorijās, un tie var arī nodrošināt svarīgāko pakalpojumu sniegšanu tālākām kopienām un reģioniem, kā arī atdzīvināt šo teritoriju tūrisma potenciālu. Šajā saistībā ir nepieciešami saskaņoti noteikumi attiecībā uz savstarpējo savienojamību ar citiem transporta veidiem un integrētas biļešu tirdzniecības un informācijas sistēmas, ņemot vērā visu ceļotāju, tostarp cilvēku ar ierobežotām pārvietošanās spējām, regulāro transporta pakalpojumu izmantotāju un tūristu, vajadzības un tiesības.

Pasažieru kuģiem ir būtiska nozīme ES iedzīvotāju mobilitātes nodrošināšanā — ES ostas ik gadu apkalpo vairāk nekā 400 miljonus cilvēku un 120 miljoni pasažieru tiek pārvadāti starp vienas dalībvalsts ostām. ES tiesību akti pasažieru kuģu drošības jomā tiek ieviesti jau 15 gadu garumā — galvenokārt reaģējot uz nelaimes gadījumiem. Tādējādi ir uzlabota drošība uz pasažieru kuģiem, kas kuģo ES ūdeņos, un atvieglota meklēšanas un glābšanas operāciju veikšana. Šie tiesību akti arī nodrošina, ka vairums pasažieru, kurus pārvadā vietējie pasažieru kuģi, tiek pārvadāti ar kuģiem, kas atbilst vienotiem ES drošības standartiem. Neskatoties uz to, joprojām ir iespējams uzlabot spēkā esošo noteikumu īstenošanu un vienkāršot pastāvošo regulatīvo sistēmu nolūkā atcelt novecojušas prasības vai prasības, kas savstarpēji pārklājas.

Lai gan ūdens transports jau pašreiz ir viens no ilgtspējīgākajiem ceļošanas veidiem, joprojām

ir iespējas padarīt kuģus videi nekaitīgākus un energoefektīvākus, veicot ieguldījumus izpētē un inovatīvās tehnoloģijās, piemēram, saistībā ar saules un vēja enerģiju, sauszemes elektroenerģijas un alternatīvu degvielas veidu izmantošanu, vienlaikus piemērojot tehnoloģiju neitralitātes principu. Šajā nolūkā ir pieejams un var tikt izmantots ES finansējums no kohēzijas, struktūrfondu, reģionālajiem, iniciatīvas *Interreg*, programmas „Apvārsnis 2020”, *EISI*, TEN-T un Eiropas Stratēģisko investīciju fonda līdzekļiem.

**ATBILDĪGĀS KOMITEJAS
GALĪGAIS BALSOJUMS**

Pieņemšanas datums	11.10.2016
Galīgais balsojums	+: 42 -: 3 0: 0
Komitejas locekļi, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Knut Fleckenstein, Maria Grapini
Aizstājēji (200. panta 2. punkts), kas bija klāt galīgajā balsošanā	Olle Ludvigsson