



Plenarinio posėdžio dokumentas

A8-0306/2016

19.10.2016

PRANEŠIMAS

dėl keleivinio vandens transporto potencialo išnaudojimo
(2015/2350(INI))

Transporto ir turizmo komitetas

Pranešėjas: Keith Taylor

TURINYS

	Psl.
PASIŪLYMAS DĖL EUROPOS PARLAMENTO REZOLIUCIJOS	3
AIŠKINAMOJI DALIS	11
GALUTINIO BALSAVIMO ATSAKINGAME KOMITETE REZULTATAI	13

PASIŪLYMAS DĖL EUROPOS PARLAMENTO REZOLIUCIJOS

dėl keleivinio vandens transporto potencialo išnaudojimo (2015/2350(INI))

Europos Parlamentas,

- atsižvelgdamas į 1974 m. Tarptautinę konvenciją dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS) su pakeitimais,
- atsižvelgdamas į Tarptautinės jūrų organizacijos 1978 m. Protokolą dėl 1973 m. Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos,
- atsižvelgdamas į 2006 m. Jungtinių Tautų neįgaliųjų teisių konvenciją,
- atsižvelgdamas į 2015 m. lapkričio 30 d. – gruodžio 11 d. Paryžiuje vykusias 21-ąją JT BKKK šalių konferenciją (COP 21) ir vienuoliktąją šalių konferenciją, kuri traktuojama kaip Kioto protokolo šalių susitikimas (CMP 11),
- atsižvelgdamas į 2011 m. kovo 28 d. Komisijos baltąją knygą „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (COM(2011) 0144),
- atsižvelgdamas į 2009 m. sausio 21 d. Komisijos komunikatą „Europos Sąjungos jūrų transporto politikos strateginiai tikslai ir rekomendacijos iki 2018 m.“ (COM(2009) 0008),
- atsižvelgdamas į 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES¹,
- atsižvelgdamas į 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 316/2013, kuriuo sukuriama Europos infrastruktūros tinklų priemonė ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 bei panaikinami reglamentai (EB) Nr. 680/2007 ir (EB) Nr. 67/2010²,
- atsižvelgdamas į savo 2010 m. gegužės 5 d. rezoliuciją dėl Europos Sąjungos jūrų transporto politikos strateginių tikslų ir rekomendacijų iki 2018 m.³,
- atsižvelgdamas į savo 2015 m. rugsėjo 9 d. rezoliuciją „2011 m. Baltosios knygos dėl transporto politikos įgyvendinimas. Rezultatų apžvalga ir tolesni veiksmai tvaraus judumo link“⁴,
- atsižvelgdamas į 2010 m. lapkričio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 1177/2010 dėl jūrų ir vidaus vandenų keliais vykstančių keleivių teisių, kuriuo

¹ OL L 348, 2013 12 20, p. 1.

² OL L 348, 2013 12 20, p. 129.

³ OL C 81 E, 2011 3 15, p. 10.

⁴ Priimti tekstai, P8_TA(2015)0310.

iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004¹,

- atsižvelgdamas į 2016 m. gegužės 24 d. Komisijos ataskaitą „Ataskaita dėl Reglamento (ES) Nr. 1177/2010 dėl jūrų ir vidaus vandenų keliais vykstančių keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004, taikymo“ (COM(2016) 0274),
 - atsižvelgdamas į 2013 m. rugsėjo 10 d. Komisijos komunikatą „Kokybiško vidaus vandenų kelių transporto kūrimas – NAIADES II“ (COM(2013) 0623),
 - atsižvelgdamas į 2006 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2006/87/EB, nustatančią techninius reikalavimus vidaus vandenų laivams,
 - atsižvelgdamas į 2009 m. gegužės 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų²,
 - atsižvelgdamas į 2010 m. lapkričio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 1090/2010, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/42/EB dėl krovinių ir keleivių vežimo jūra statistinių ataskaitų³,
 - atsižvelgdamas į 1998 m. birželio 18 d. Tarybos direktyvą 98/41/EB dėl įplaukiančiuose ir išplaukiančiuose iš Bendrijos valstybių narių uostų keleiviniuose laivuose esančių asmenų registracijos⁴,
 - atsižvelgdamas į 1995 m. gruodžio 8 d. Tarybos reglamentą (EB) Nr. 3051/95 dėl ro-ro tipo keleivinių keltų (ro-ro keltų) saugaus valdymo⁵,
 - atsižvelgdamas į 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2012/33/ES, kuria dėl sieros kiekio jūriniame kure iš dalies keičiama Tarybos direktyva 1999/32/EB⁶,
 - atsižvelgdamas į 2015 m. spalio 16 d. Komisijos komunikatą „REFIT. Reikia tikslinti kursą. ES keleivinių laivų saugos teisės aktų tinkamumo patikra“ (COM(2015) 0508),
 - atsižvelgdamas į 2016 m. kovo 31 d. Komisijos ataskaitą „Direktyvos 2000/59/EB dėl uosto priėmimo įrenginių, skirtų laivuose susidarančioms atliekoms ir krovinių likučiams, REFIT vertinimas“ (COM(2016) 0168),
 - atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 52 straipsnį,
 - atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto pranešimą (A8-0306/2016),
- A. kadangi dėl Europos geografinių ypatumų – ilgų pakrančių ir daugelio salų bei upių – atsiveria nepaprastos galimybės darniam keleiviniam vandens transportui;
- B. kadangi keleivinis vandens transportas pakrantės (trumpųjų nuotolių) laivybos, vidaus ir

¹ OL L 334, 2010 12 17, p. 1.

² OL L 163, 2009 6 25, p. 1.

³ OL L 325, 2010 12 9, p. 1.

⁴ OL L 188, 1998 7 2, p. 35.

⁵ OL L 320, 1995 12 30, p. 14.

⁶ OL L 327, 2012 11 27, p. 1.

jūrų keltų, judumo mieste ir periferijoje, kruizų ir turizmo srityse turi didelį turimų perteklinių pajėgumų – tiek infrastruktūros, tiek laivų – naudojimo potencialą ir jam tenka labai svarbus vaidmuo sujungiant skirtingus Europos Sąjungos regionus, todėl jis yra svarbus sanglaudą didinantis veiksnys; kadangi kruizų ir keltų veikla, be kita ko, skatina pakrančių turizmą ir yra viena iš svarbiausių jūrinių veiklų Europoje;

- C. kadangi pastaruosius keletą metų pastebima spartaus laivų, skirtų įvairioms laivybos sritims, pvz., upių ir jūros laivų, kurie atitinka jūrų laivams taikomus reikalavimus, bet taip pat yra pritaikyti ir sekliems upių vandenims, vystymo tendencija;
- D. kadangi dėl technikos vystymosi vandens transportas vėl tapo alternatyvia transporto šaka, skirta pasiekti miestų centrus, aplenkiant apkrautus prieigos prie centrų kelius;
- E. kadangi keleivinis vandens transportas ir krovininis vandens transportas susiduria su skirtingais iššūkiais ir turi skirtingų poreikių, susijusių su infrastruktūra, aplinkosaugos uždaviniais, veiklos klausimais, saugumu ir uosto ir miesto ryšiais, tuo tarpu abu šie rinkos segmentai valdomi vienos uostą valdančios įstaigos;
- F. kadangi integravus keleivinio vandens transporto centrus į Europos infrastruktūros sujungimo politiką, jau įgyvendinamą pagal reglamentus (ES) Nr. 1315/2013 ir (ES) Nr. 1316/2013 atitinkamai dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo ir dėl Europos infrastruktūros tinklų priemonės (EITP), būtų sukurta dar didesnė Europos pridėtinė vertė;
- G. kadangi Europos strateginių investicijų fondas (ESIF), kaip įprastas dotacijas papildanti priemonė, taip pat gali teikti paskolas ir garantijas vandens transporto projektams;
- H. kadangi vidaus vandenų laivyba buvo pripažinta aplinką tausojančia transporto šaka, kuria būtina ypač rūpintis ir ją remti ir kadangi baltojoje knygoje siūloma skatinti jūrų ir vidaus vandenų transportą, didinti pakrantės ir vidaus vandenų laivybos dalį ir taip pat gerinti pervežimų saugumą;
- I. kadangi JT neįgaliųjų teisių konvencija ir pasiūlymas dėl Europos akto dėl prieinamumo yra ne tik Reglamento (ES) Nr. 1177/2010 įgyvendinimo ir, jei reikės, jo peržiūros, bet ir teisės aktų dėl keleivių teisių atsižvelgiant į įvairiarūšį vežimą (tokie teisės aktai turėtų apimti prieinamumą be kliūčių neįgaliems ir riboto judumo keleiviams) priėmimo patikimos gairės;
- J. kadangi, nors keleivinis vandens transportas laikomas saugia transporto rūšimi, praeityje keleivinio vandens transporto sektoriuje įvyko keletas tragiškų avarijų, įskaitant laivų „Estonia“, „Herald of Free Enterprise“, „Costa Concordia“, „Norman Atlantic“ ir „UND Adryatik“ avarijas;
- K. kadangi savo jūrų transporto politikos strategijoje iki 2018 m. ES nustatė tikslą tapti jūros srities mokslinių tyrimų ir naujovių, taip pat laivų statybos lydere pasaulyje, kad būtų padidintas energijos suvartojimo jos protingo vartojimo laivuose efektyvumas, sumažintas jų poveikis aplinkai, kuo labiau sumažinta avarių rizika ir užtikrinta geresnė gyvenimo jūroje kokybė;
- L. kadangi daugelyje Europos upių atkarpu ir šalia jų esančių miestų mazgų auga kruizinių

upių laivų ir keleivinio vandens transporto upėse, kanaluose ir kituose vidaus vandenyse mastai;

M. kadangi ES patvirtino nemažai makrostrategijų, grindžiamų vandens kelių naudojimu, įskaitant Dunojaus, Adrijos ir Jonijos jūrų ir Baltijos jūros strategijas;

1. mano, kad keleivinis vandens transportas (KVT) ES ir jos valstybių narių transporto politikos darbotvarkėje turėtų užimti svarbesnę vietą; todėl mano, kad jos turėtų veikti siekdamos sukurti bendrą keleivinio vandens transporto erdvę, pvz., supaprastindami administracinę našta, atsirandančią dėl tarpvalstybinio keleivių vežimo laivais;

Konkurencingumas

2. ragina valstybes nares, regionų ir vietos valdžios institucijas ir Komisiją skirti dėmesį KVT ir, visų pirma, pagerinti atitinkamą infrastruktūrą jo pagrindiniuose ir visa apimančiuose susisiekimo tinkluose, TEN-T tinkle ir pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę (EITP) stiprinant jo jungtis su, *inter alia*, geležinkelių sausumos infrastruktūra, be kita ko, užtikrinant infrastruktūrą ir teikiant informaciją, kad būtų patenkinti visų keliautojų judumo poreikiai;
3. ragina plėtoti, be kita ko, ir trečiosiose šalyse jūrų greitkelius, kurie skatina veiksmingą daugiarūšį vežimą, sudaro palankias sąlygas šios transporto rūšies integracijai į kitus transporto tinklus ir rūšis, padeda šalinti kliūtis pagrindinėje tinklo infrastruktūroje ir užtikrina teritorinį tęstinumą ir integraciją;
4. pabrėžia, kad būtina panaikinti Vakarų Europos išvystytos vidaus vandenių sistemos jungties su esamais Rytų Europos vidaus vandenių keliais, kurie yra apleisti, o kai kur visai sunykę, silpnąsias vietas;
5. ragina Komisiją skelbti metinę KVT projektų, kuriuos iš sanglaudos, struktūrinių, regioninių, iniciatyvų INTERREG, „Horizontas 2020“, EITP ir TEN-T fondų ir bendrai finansavo ES, apžvalgą;
6. ragina Komisiją skelbti suvestinę ES strategijų KVT srityje įgyvendinimo ataskaitą;
7. pabrėžia itin didelę Europos statistinių duomenų svarbą rengiant keleivinio vandens transporto planus ir politiką, ypač susijusius su tarpvalstybinio jūrų ir vidaus vandenių kelių paslaugų, kurias teikia keltai ir kruiziniai laivai, skaičiumi, kadangi esama vietų, kur vykdyti vežimo paslaugas tarp dviejų vietovių galima tik vandenių; prašo Eurostatą į savo jūrų kruizinių laivų keleivių statistinius duomenis įtraukti keleivių apsilankymus įplaukimo uostuose, t. y. kiekviename tranzitiniame uoste į laivus įlipančių ir iš jų išlipančių keleivių skaičius, o ne tik kruizinių laivų keleivių, kasmet per atostogas įlipančių į laivus skaičių (apyvartą); įtraukus šiuos skaičius, būtų sudaromas tikresnis kruizinių kelionių sektoriaus ir apskritai KVT sukuriama pridėtinės vertės vaizdas;
8. ragina Komisiją sukurti suderinto vidaus vandenių laivų, įskaitant tarpvalstybinį eismą, avarijų ir incidentų statistinių duomenų rinkimo sistemą;
9. mano, kad integravus KVT į miesto ir regioninio viešojo transporto tinklus būtų galima gerokai padidinti judumo veiksmingumą, aplinkosauginį veiksmingumą, gyvenimo

kokybę ir įperkamumą, labiau sumažinti spūstis sausumos transporto tinkluose ir užtikrinti didesnį patogumą miestuose; ragina Komisiją visapusiškai remti investicijas į kokybišką sausumos infrastruktūrą, kuri gali padėti sumažinti vietos eismo spūstis ir užtikrinti, kad vietos žmonės nepatirtų neigiamų padarinių; ragina Komisiją parengti geriausios praktikos šioje srityje pavyzdžių sąrašus;

10. ragina valstybes nares skatinti ir remti vietos iniciatyvas, kuriomis siekiama suaktyvinti vidaus vandenių laivybą, aptarnaujant aglomeracijas, įskaitant skirstymo centrų, esančių upių uostuose, vystymą, keleivinio transporto, ypač kaip vietovių turizmo patrauklumo didinimo priemonės, plėtrą;
11. pabrėžia, kad siekiant pagerinti viešųjų paslaugų kokybę ir toliau plėtoti turizmo sektorių KVT turėtų būti geriau integruotas į informacijos, bilietų rezervavimo ir pardavimo sistemas, ypač atokiaose ir izoliuotose vietovėse; pabrėžia, kad būtina atsižvelgti į KVT veiklos vykdytojus, kuriant Europos integruotą bilietų sistemą;
12. ragina Komisiją finansuoti geriau organizuotus ir veiksmingesnius integruotų transporto paslaugų projektus sudarant galimybę: laipsniškai sumažinti energijos vartojimą; pertvarkyti įvairių viešųjų ir privačių vežimo oru, jūra ir sausuma paslaugų teikėjų tvarkaraščius siekiant užtikrinti įvairiarūšį ir veiksmingą keleivinio transporto valdymą; sujungti viešųjų ir privačių veiklos vykdytojų išduotus bilietus į bendrą pasą naudojant skaitmeninę programėlę;
13. atkreipia dėmesį į tai, kad tokia praktika, kai krovininiai laivai teikia keleivių vežimo paslaugas, o keleiviniai laivai veža krovinius, pvz., keltų atveju, jei įmanoma, turėtų būti skatinama, nes ji sudaro galimybes laivams pasiekti geresnius užimtumo rodiklius ir didesnį finansinį efektyvumą, taip pat sumažinti spūstis keliuose;
14. palankiai vertina KVT sektoriaus pastangas pereiti prie mažiau taršių ir energiją taupančių laivų, išmetančių mažiau teršalų, naudojimo, šios pastangos yra Europos programos, kuria siekiama, kad vandens transportas taptų žalesnis, dalis; mano, kad dėl to bus rasta pigesnių sprendimų, kurie yra tvarūs, patrauklesni, taigi ir konkurencingesni ekonominiu požiūriu, dėl kurių sektorius apskritai taps pigesnis, švaresnis, žalesnis;
15. pažymi, kad svarbioms ES pakrančių zonoms susiduriant su skirtingais iššūkiais būtina imtis įvairių veiksmų (užtikrinti daugiau keltų paslaugų Šiaurės jūroje, modernizuoti ir techniškai patobulinti keltus Viduržemio jūroje ir pan.);
16. yra įsitikinęs, kad ES keleivinių laivų statybos pramonė turi išlikti pagrindinė konkurencinga veikėja, kuri turėtų būti aktyviau skatinama, ir drauge sumažinti savo aplinkosauginį pėdsaką, didinant mokslinių tyrimų veiklą ir inovacijas šiame pramonės sektoriuje;

Aplinkos tvarumas

17. ragina Komisiją įtraukti KVT į savo strategiją ir imtis veiksmų siekiant sumažinti išmetamą CO₂ kiekį laikantis COP 21 susitarimų ir tokiu būdu sumažinti išorės sąnaudas;
18. ragina Komisiją ir valstybes nares pagerinti aplinkos kokybės standartus siekiant

sumažinti oro taršą laikantis Baltijos jūros standartų, taikomų išmetamų sieros teršalų ribinėms vertėms, kuro kokybei ir kurą efektyviau naudojantiems varikliams;

19. pabrėžia, kad siekiant sumažinti transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro reikia didelių pastangų ir pažangos mokslinių tyrimų ir inovacijų srityje; remia Komisijos siekį propaguoti SGD, alternatyvų ne iškastinį kurą, elektrines ir hibridines sistemas, grindžiamas atsinaujinančiais ištekliais, saulės ir vėjo energijos naudojimą jūrų laivams ir ragina ją atitinkamai pritaikyti mokslinius tyrimus ir inovacijas ypatingą dėmesį skiriant galimybei praktiškai panaudoti juos KVT sektoriuje;
20. primena, kad, atsižvelgiant į Direktyvą 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, TEN-T pagrindinio tinklo jūrų uostai iki 2025 m. turi užtikrinti laivams ir jūriniams laivams SGD bunkeravimo galimybes, o vidaus vandenų uostai turi tai padaryti iki 2030 m.;
21. ragina Komisiją skatinti energetinės nepriklausomybės politiką, kuria ant uostų terminalų stogų siekiama naudoti fotovoltines plokštes, ir per dieną sukauptą energiją panaudoti nakties metu;
22. pabrėžia, kad keltų sektorius yra svarbi trumpųjų nuotolių laivybos rinkos dalis ir todėl itin svarbus užtikrinant jos dinamiškumą ir konkurencingumą, tuo pat metu didinant jos aplinkosauginį veiksmingumą ir energijos vartojimo efektyvumą;
23. palankiai vertina Komisijos REFIT iniciatyvą, skirtą uosto priėmimo įrenginiams, nes tai galimybė pritaikyti dabartinę direktyvą prie tarptautinių pokyčių, ir remia bei ragina vykdyti jos planus dėl naujų teisės aktų pagal įprastą teisėkūros procedūrą; atkreipia dėmesį į tai, kad tai neturėtų trukdyti valstybėms narėms imtis tvaresnių iniciatyvų, įskaitant gerą informacijos apie atliekų laivuose ir uostuose tvarkymą skirtingose valstybėse narėse ir jo stebėsenos sistemą;

Sauga ir saugumas

24. pabrėžia, kad taršos ir avarijų prevencija yra nepaprastai svarbi Europos jūrų saugumo agentūros užduotis siekiant gerinti tarpvalstybinių jūrų keltų ir kruizinių laivų saugą ir užtikrinti vartotojų apsaugą;
25. primena, kad keltų ir kruizinių laivų įgulos turi būti apmokytos veiksmingai teikti pagalbą keleiviams ekstremaliosios situacijos atveju;
26. teigiamai vertina Komisijos pasiūlymą dėl vidaus vandenų laivybos srities profesinių kvalifikacijų pripažinimo, kuriame nustatomi suderinti įgulos narių ir laivavedžių kvalifikacijos standartai siekiant pagerinti darbo jėgos judumą vidaus vandenų laivybos srityje;
27. pabrėžia, kad toliau plėtojant informacines sistemas, tokias kaip įprasti radarai, SafeSeaNet, GALILEO ir upių informacijos paslaugos (angl. RIS), dėmesys turėtų būti skiriamas saugos, saugumo ir sąveikumo gerinimui, ir ragina valstybes nares užtikrinti, kad upių informacijos paslaugos būtų privalomos;
28. ragina kompetentingas institucijas pateikti aiškią sistemą, pagal kurią būtų priskiriamos

kompetencijos sritys ir sąnaudos, siekiant padidinti saugumą, ir imtis personalo mokymo, rengimo ir orientavimo klausimo, ypač išspręsti mokymo naudojant patvirtintus treniruoklius, kuris sudaro mokymo programų, vykdomų vadovaujantis Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO) ir Tarptautinės darbo organizacijos (TDO) taisyklėmis, dalį, pripažinimo klausimą; mano, kad paslaugų kokybę ir saugą galima labiausiai pagerinti pasitelkus kvalifikuotus darbuotojus;

29. teigiamai vertina Komisijos naujus pasiūlymus dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų siekiant supaprastinti ir patobulinti bendras laivų, gabenančių keleivius ES vandenyse, saugos taisykles, kad būtų padidinta sauga ir konkurencija užtikrinus, jog taisyklės būtų aiškesnės ir paprastesnės ir atitiktų teisinius ir technologinius pokyčius;
30. pripažįsta, kad, saugumui tampant vis aktualesniu klausimu, gali tekti imtis papildomų priemonių atsižvelgiant į specifines keltų eismo ir veiklos uostuose ypatybes ir siekiant užtikrinti sklandų kasdienį susisiekimą keltais;
31. pabrėžia, kad daug upių yra sienos, ir ragina atsakingas valdžios institucijas užtikrinti bendradarbiavimą ir gerai integruotas bei veiksmingas saugos, saugumo ir avarines sistemas, kurios veiktų abiejose sienos pusėse;
32. atkreipia dėmesį į tai, kad daugelis uždaru jūrų, pvz., Baltijos ir Adrijos jūros, ribojasi su keliomis valstybėmis narėmis ir taip pat šalimis, kurios nepriklauso ES, todėl ragina atsakingas valdžios institucijas užtikrinti veiksmingą saugos, saugumo ir, visų pirma, avarinę sistemą;
33. pabrėžia, kad kai tarptautiniai jūrų keltai veikia ES teritoriniuose vandenyse, turi būti taikomi ES ir valstybių narių teisės aktai;

Paslaugų kokybė ir prieinamumas

34. ragina Komisiją įtraukti į savo pasiūlymą dėl įvairiarūšio vežimo keleivių teisių Reglamento (ES) Nr. 1177/2010 principus, įskaitant prieinamumo be kliūčių neįgaliems ar riboto judumo asmenų aspektus, taip pat atsižvelgti į specialiuosius pagyvenusių asmenų ir šeimų, keliaujančių su vaikais, poreikius; ragina Komisiją pateikti metinius neįgalių ir riboto judumo keleivių skaičių pokyčių statistinius duomenis;
35. pabrėžia KVT sektoriaus svarbą plėtojant darnų turizmą ir įveikiant sezoniškumo problemą, ypač atokiuose ir periferiniuose Sąjungos regionuose, tokiuose kaip pakrančių, salų, ežerų ir kaimo regionai; be to, mano, kad MVĮ turėtų tekti didžiausias vaidmuo skatinant turizmo paslaugas; ragina Komisiją, valstybes nares ir vietas ir regionų valdžios institucijas kiek galima visapusiškiau naudotis MVĮ teikiamomis ES finansavimo galimybėmis, įskaitant subsidijas vietas bendruomenėms minėtuose atokiuose regionuose;
36. atkreipia dėmesį į galimybes sukurti vidaus vandenų maršrutų ir Europos dviračių takų patogias jungtis, siekiant padidinti daugelio ES regionų turistinį patrauklumą; primena, kad būtina atsižvelgti į keleivių, vykstančių su dviračiais keleiviniu vandens transportu, poreikius;
37. mano, kad dėl tarpusavio ryšių trūkumo turizmas pakrančių regionuose ir salose nėra

pakankamai išplėtotas; mano, kad Komisija turėtų atsižvelgti į tai, jog šiose vietovėse kokybiškų transporto paslaugų paklausa yra didesnė;

38. laikosi nuomonės, kad KVT sektorius yra svarbus net ir teritorijose, kurios šiuo metu nėra ekonomiškai perspektyvios, kaip antai menčiau apgyvendintos atokios salos;
39. primena, kad kai kurios keltų linijos yra gyvybės linijos, jungiančios atokiausius regionus (jos tikrąją žodžio prasmę gyvybiškai svarbios užtikrinant teritorinę, socialinę ir ekonominę sanglaudą) su žemynine dalimi ir ekonominio ir pramoninio augimo vietovėmis ir tokiu būdu prisidedančios prie Europos sanglaudos ir integracijos;
40. pabrėžia, kad reikėtų plėtoti ryšių su salomis, salų regionais ir atokiomis vietovėmis sistemą ir taikyti priemones, kuriomis sudaromos sąlygos kurti geresnės kokybės keltus ir tinkamus terminalus;
41. atkreipia dėmesį į KVT integracijos į įvairiarūšio judumo sistemą potencialą, atsižvelgiant į viešąjį transportą didelėse aglomeracijose, nes to pageidauja tiek asmenys, važinėjantys į darbą, tiek turistai; atsižvelgdamas į tai, mano, kad reikia tolesnių patobulinimų siekiant plėtoti judumą kaip paslaugą, sudarant galimybes kurti integruotas bilietų pardavimo sistemas, padidinti patikimumą, komfortą, punctualumą ir dažnumą, sumažinti logistikos grandinėms tenkančią apkrovą ir pasiekti, kad įsodinimo laikas sutrumpėtų, kad būtų galima pritraukti keleivių;
42. pabrėžia, kad, siekiant išlaikyti aukštą kokybiškų paslaugų lygį bei užtikrinti saugią laivybą, itin svarbu plėtoti žinias ir gebėjimus ES jūrų sektoriuje;
 - o
 - o o
43. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją Tarybai ir Komisijai.

AIŠKINAMOJI DALIS

Keleivinis vandens transportas, įskaitant jūrų keltus, vidaus vandenų keltus, baržas ir kruizinius laivus, atlieka esminį vaidmenį norint pasiekti, kad Europos transporto sektorius būtų darnesnis ir veiksmingesnis, paremtas politika, kurią vykdant sprendžiami saugos, aplinkos standartų, tarpvalstybinio bendradarbiavimo ir konkurencingumo bei paslaugų kokybės, keleivių teisių ir prieinamumo bei kliūčių klausimai.

Daug Europoje į darbą važinėjančių asmenų važiuoja keliais, taip Europos miesto maršrutuose susidaro kamščiai, spūstys ir vėluojama nuvykti į vietą. Geriau išnaudojant keleivinio vandens transporto pajėgumus būtų galima ne tik sumažinti spūstis ir išmetamą CO₂ kiekį, bet ir pagerinti oro kokybę ir apskritai teikti geresnes transporto paslaugas.

Europos geografinė sandara pasižymi upių, vandens kelių, žiočių, ilgų pakrančių ir salų gausa, todėl suteikia nepaprastai daug galimybių keleiviniam vandens transportui. Europoje yra daug vietų, kuriose keliauti keltais ar kruiziniais laivais būtų žymiai tausiau, paprasčiau ir greičiau, taip didėtų regionų socialinė ir ekonominė gerovė ir drauge būtų saugoma Europos aplinka ir piliečių sveikata. Keleivinis vandens transportas naudojamas ne tik vidaus vandenų laivybai. Dėl spūsčių ar sunkesnio susisiekimo sausuma vis labiau linkstama keleivius vežti palei pakrantes. Atsižvelgiant į tai, itin svarbu būtų teikti statistinius duomenis apie vandens transportą, ypač apie tarpvalstybinių keltų, kruizinių laivų ir jūrų sektoriaus paslaugų skaičių.

Be to, turėtų būti apsvarstyta galimybė panaudoti perteklinius keleivinio transporto pajėgumus – laivus ir infrastruktūrą – turizmo sektoriuje (tiek keltų paslaugas, tiek kruizinius laivus). Švytuoklinio maršruto keltai, be savo, kaip miestų viešojo transporto tinklų dalies, potencialo gerokai padidinti veiksmingumą, aplinkosauginį veiksmingumą, gyvenimo kokybę ir komfortą miestų rajonuose, kuriuose vyksta intensyvus eismas, taip pat galėtų teikti atokioms bendruomenėms paslaugas, skirtas gyvybiniams poreikiams patenkinti, ir atgaivinti jų turizmo potencialą. Šiuo tikslu reikia nuoseklių sujungiamumo su kitomis vežimo rūšimis nuostatų, integruotų bilietų pardavimo ir informacinių sistemų, pagal kurias būtų atsižvelgiama į visų keleivių poreikius ir teises, įskaitant riboto judumo asmenis, į darbą važinėjančius asmenis ir turistus. Keleiviniai laivai gali atlikti svarbų su ES piliečių judumu susijusį vaidmenį:

ES uostais kiekvienais metais pasinaudoja daugiau kaip 400 mln. žmonių, 120 mln. keleivių vežami į tos pačios valstybės narės uostus. ES teisės aktai dėl keleivinių laivų saugos taikomi 15 metų ir daugiausia reaguojant į avarijas. Dėl jų pagerėjo keleivių gyvybės sauga laivuose, plaukiojančiuose ES vandenyse, ir tapo lengviau vykdyti paieškų ir gelbėjimo operacijas. Jais taip pat buvo užtikrinta, kad dauguma keleivių, vežamų šalies keleiviniais laivais, keliautų laivais, atitinkančiais ES saugos standartus. Vis dėlto dar esama sričių, kuriose reikia labiau pasistengti siekiant užtikrinti esamų taisyklių laikymąsi ir supaprastinti dabartinę reglamentavimo sistemą, kad būtų panaikinti pasenę ar sutampantys reikalavimai.

Nors vandens transportas jau yra vienas iš darniausių keliavimo būdų, dar esama galimybių siekti, kad laivai būtų mažiau taršūs ir efektyviau vartotų energiją atliekant mokslinius tyrimus ir taikant inovatyvias technologijas, pvz., saulės ir vėjo energijos, sausumoje pagamintos elektros ir alternatyvaus kuro, drauge laikantis technologinio neutralumo principo. Su šiuo klausimu susijęs ES finansavimo, pvz., sanglaudos, struktūrinių, regioninių, iniciatyvų INTERREG, „Horizontas 2020“, EITP ir TEN-T fondų, prieinamumas ir

naudojimas.

GALUTINIO BALSAVIMO ATSAKINGAME KOMITETE REZULTATAI

Priėmimo data	11.10.2016
Galutinio balsavimo rezultatai	+: 42 -: 3 0: 0
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę nariai	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 Ţapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę pavaduojantys nariai	Knut Fleckenstein, Maria Grapini
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę pavaduojantys nariai (200 straipsnio 2 dalis)	Olle Ludvigsson