



PRIJATÉ TEXTY

P8_TA(2016)0436

Uvoľnenie potenciálu osobnej vodnej dopravy

Uznesenie Európskeho parlamentu z 22. novembra 2016 o uvoľnení potenciálu osobnej vodnej dopravy (2015/2350(INI))

Európsky parlament

- so zreteľom na Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS) z roku 1974 v znení zmien,
- so zreteľom na Protokol Medzinárodnej námornej organizácie z roku 1978 k Medzinárodnému dohovoru o zabránení znečisťovaniu z lodí z roku 1973,
- so zreteľom na Dohovor OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím z roku 2006,
- so zreteľom na 21. konferenciu zmluvných strán UNFCCC (COP 21) a 11. konferenciu zmluvných strán, na ktorých sa v dňoch 30. novembra až 11. decembra 2015 v Paríži stretli zmluvné strany Kjótskeho protokolu (CMP 11),
- so zreteľom na bielu knihu Komisie z 28. marca 2011 s názvom Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje (COM(2011)0144),
- so zreteľom na oznámenie Komisie z 21. januára 2009 s názvom Strategické ciele a odporúčania pre politiku EÚ v oblasti námornej dopravy do roku 2018 (COM(2009)0008),
- so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ¹,
- so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1316/2013 z 11. decembra 2013 o zriadení Nástroja na prepájanie Európy, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a zrušujú sa nariadenia (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010²,
- so zreteľom na svoje uznesenie z 5. mája 2010 o strategických cieľoch a odporúčaniach

¹ Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1.

² Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 129.

pre politiku EÚ v oblasti námornej dopravy do roku 2018¹,

- so zreteľom na svoje uznesenie z 9. septembra 2015 o vykonávaní bielej knihy o doprave z roku 2011: hodnotenie a ďalší postup na ceste k udržateľnej mobilite²,
- so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1177/2010 z 24. novembra 2010 o právach cestujúcich v námornej a vnútrozemskej vodnej doprave, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 2006/2004³,
- so zreteľom na správu Komisie z 24. mája 2016 o uplatňovaní nariadenia (EÚ) č. 1177/2010 o právach cestujúcich v námornej a vnútrozemskej vodnej doprave, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 2006/2004 (COM(2016)0274),
- so zreteľom na oznámenie Komisie z 10. septembra 2013 s názvom Smerom ku kvalitnej vnútrozemskej vodnej doprave – NAIADES II (COM(2013)0623),
- so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2006/87/ES z 12. decembra 2006, ktorou sa stanovujú technické požiadavky na plavidlá vnútrozemskej plavby⁴,
- so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2009/45/ES zo 6. mája 2009 o bezpečnostných pravidlách a normách pre osobné lode⁵,
- so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1090/2010 z 24. novembra 2010, ktorým sa mení a dopĺňa smernica 2009/42/ES o štatistických údajoch o námornej nákladnej a osobnej doprave⁶,
- so zreteľom na smernicu Rady 98/41/ES z 18. júna 1998 o registrácii osôb na palubách osobných lodí plávajúcich do prístavov alebo z prístavov členských štátov Spoločenstva⁷,
- zo zreteľom na nariadenie Rady (ES) č. 3051/95 z 8. decembra 1995 o bezpečnom riadení osobných prevozných lodí roll-on/roll-off (prevozné lode ro-ro)⁸,
- so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2012/33/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 1999/32/ES, pokiaľ ide o obsah síry v lodných palivách⁹,
- so zreteľom na správu Komisie zo 16. októbra 2015 s názvom REFIT Úprava kurzu: Kontrola vhodnosti právnych predpisov EÚ v oblasti bezpečnosti osobných lodí (COM(2015)0508),

¹ Ú. v. EÚ C 81 E, 15.3.2011, s. 10.

² Prijaté texty, P8_TA(2015)0310.

³ Ú. v. EÚ L 334, 17.12.2010, s. 1.

⁴ Ú. v. EÚ L 389, 30.12.2006, s. 1.

⁵ Ú. v. EÚ L 163, 25.6.2009, s. 1.

⁶ Ú. v. EÚ L 325, 9.12.2010, s. 1.

⁷ Ú. v. ES L 188, 2.7.1998, s. 35.

⁸ Ú. v. ES L 320, 30.12.1995, s. 14.

⁹ Ú. v. EÚ L 327, 27.11.2012, s. 1.

- so zreteľom na správu Komisie z 31. marca 2016 s názvom Hodnotenie smernice 2000/59/ES o prístavných zberných zariadeniach na lodný odpad a zvyšky nákladu v rámci programu REFIT (COM(2016)0168),
 - so zreteľom na článok 52 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na odporúčanie Výboru pre dopravu a cestovný ruch (A8-0306/2016),
- A. keďže geografické podmienky Európy s jej dlhými pobrežiami, mnohými ostrovmi a riekami ponúkajú mimoriadne možnosti pre udržateľnú osobnú vodnú dopravu;
 - B. keďže osobná vodná doprava v oblasti pobrežnej dopravy (príbrežná námorná doprava), vnútrozemských a námorných trajektov, mestskej a prímestskej mobility, výletných plavieb a cestovného ruchu predstavuje veľký potenciál na využitie dostupnej nadbytočnej kapacity v podobe infraštruktúry aj plavidiel, a zohráva kľúčovú úlohu pri spájaní rôznych regiónov Európskej únie, čím sa stáva dôležitým faktorom zvyšovania súdržnosti; keďže výletné plavby a prevádzka trajektov navyše stimulujú pobrežný cestovný ruch, ktorý je jednou z hlavných námorných činností v Európe;
 - C. keďže v posledných rokoch došlo k intenzívnemu rozvoju plavidiel určených na rôzne druhy plavby, napríklad riečno-námorných plavidiel, ktoré spĺňajú požiadavky námorných plavidiel a sú schopné aj plavby v plytkých vodách;
 - D. keďže technologický pokrok opäť spravil z vodnej dopravy alternatívu k preťaženým prístupovým cestám do centier miest;
 - E. keďže osobná vodná doprava a lodná nákladná doprava čelia rozdielnym výzvam a majú rozdielne potreby, pokiaľ ide o infraštruktúru, environmentálne výzvy, operačné otázky, bezpečnosť a vzťahy medzi prístavmi a mestami, pričom oba segmenty trhu spravuje jeden prístavný orgán;
 - F. keďže začlenenie uzlov osobnej vodnej dopravy do európskej politiky v oblasti prepájania infraštruktúry, ktoré sa už vykonalo nariadením (EÚ) č. 1315/2013 o transeurópskej dopravnej sieti (TEN-T) a nariadením (EÚ) č. 1316/2013 o Nástroji na prepájanie Európy (NPE), poskytne ďalšiu pridanú hodnotu pre Európu;
 - G. keďže úvery a záruky na projekty v oblasti vodnej dopravy sú dostupné aj v rámci Európskeho fondu pre strategické investície (EFSI) ako doplnkového nástroja tradičných grantov;
 - H. keďže vnútrozemská vodná doprava sa považuje za ekologický druh dopravy, ktorý si vyžaduje osobitnú pozornosť a podporu, a keďže v bielej knihe sa odporúča podporovať námornú a vnútrozemskú vodnú dopravu, zvýšiť podiel pobrežnej a vnútrozemskej lodnej dopravy a zlepšiť bezpečnosť dopravy;
 - I. keďže Dohovor OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím a návrh Európskeho aktu o prípustnosti nepredstavujú náležité usmernenie len pre vykonávanie a prípadnú budúcu revíziu nariadenia (EÚ) č. 1177/2010, ale aj pre prijatie právnych predpisov v oblasti práv cestujúcich z pohľadu intermodality, pretože tieto právne predpisy by mali upravovať bezbariérový prístup pre cestujúcich s telesným postihnutím alebo zníženou pohyblivosťou;

- J. keďže aj napriek tomu, že osobná vodná doprava sa považuje za bezpečný druh dopravy, v minulosti došlo v odvetvi osobnej vodnej dopravy k niekoľkým tragickým nehodám vrátane nehôd lodí *Estonia*, *Herald of Free Enterprise*, *Costa Concordia*, *Norman Atlantic* a *UND Adryatik*;
 - K. keďže EÚ si vo svojej stratégii politiky námornej dopravy do roku 2018 stanovuje cieľ stať sa svetovým lídrom v oblasti námorného výskumu, inovácií aj výstavby lodí, a to so zámerom zvýšiť energetickú účinnosť a inteligenciu lodí, znížiť ich vplyv na životné prostredie, minimalizovať riziko vzniku nehôd a zabezpečiť lepšiu kvalitu života na mori;
 - L. keďže cestovný ruch v oblasti riečnych výletných plavieb a osobná vodná doprava na riekach, kanáloch a iných vnútrozemských vodných cestách zaznamenávajú nárast v mnohých úsekoch európskych riek a mestských uzloch, ktoré sa pri nich nachádzajú;
 - M. keďže EÚ prijala celý rad makroregionálnych stratégií zameraných na využitie vodných ciest, medzi ktoré patrí stratégia pre podunajskú oblasť, stratégia pre región Jadranského a Iónskeho mora a stratégia pre región Baltského mora;
1. domnieva sa, že osobnú vodnú dopravu treba v rámci agendy dopravnej politiky EÚ a jej členských štátov zaradiť na poprednejšie miesto; domnieva sa preto, že EÚ a členské štáty by sa mali usilovať o vytvorenie „jednotného priestoru pre osobnú vodnú dopravu“, napríklad zjednodušením administratívneho zaťaženia vyplývajúceho z cezhraničnej prepravy cestujúcich;

Konkurencieschopnosť

2. nabáda členské štáty, regionálne a miestne orgány a Komisiu, aby uvažovali o vodnej osobnej doprave, a najmä o zlepšení súvisiacej infraštruktúry, a to tak v jej základných, ako aj komplexných sieťach, v rámci TEN-T a Nástroja na prepájanie Európy posilnením ich prepojenia o. i. so železničnou vnútrozemskou infraštruktúrou vrátane zabezpečenia infraštruktúry a informácií s cieľom uspokojiť potreby všetkých cestujúcich v oblasti mobility;
3. nabáda k rozvoju námorných diaľnic, a to aj v tretích krajinách, ktoré podporujú efektívnu multimodálnu dopravu, uľahčujú spájanie tohto druhu dopravy s ostatnými druhmi dopravy a dopravnými sieťami, odstraňujú prekážky v kľúčových sieťových infraštruktúrach a zabezpečujú územnú kontinuitu a integráciu;
4. zdôrazňuje, že treba odstrániť prekážky v prepojeniach medzi predĺženým západoeurópskym systémom vnútrozemských vodných ciest a existujúcim východoeurópskym systémom, ktorý bol do značnej miery znehodnotený, pričom niektoré jeho časti boli znehodnotené úplne;
5. vyzýva Komisiu, aby každoročne zverejňovala prehľad projektov vodnej osobnej dopravy spolufinancovaných EÚ v rámci Kohézneho fondu, štrukturálnych a regionálnych fondov, fondov týkajúcich sa iniciatívy Interreg, programu Horizont 2020, Nástroja na prepájanie Európy a TEN-T a Európskeho fondu pre strategické investície;
6. vyzýva Komisiu, aby uverejnila súhrnnú správu o vykonávaní stratégií EÚ v oblasti osobnej vodnej dopravy;

7. zdôrazňuje kľúčový význam európskych štatistických údajov pre vypracovanie plánov a politík v odvetví vodnej dopravy, najmä pokiaľ ide o počet služieb cezhraničnej námornej a vnútrozemskej vodnej dopravy poskytovanej trajektami a výletnými loďami, keďže existujú oblasti, v ktorých možno dopravu medzi jednotlivými lokalitami zabezpečiť len vodnou cestou; vyzýva Eurostat, aby do svojich štatistických údajov o cestujúcich zúčastňujúcich sa výletných plavieb zahrnul údaje o „návštevách cestujúcich v prístavoch, v ktorých loď zakotvila“, konkrétne počet cestujúcich, ktorí nastúpili a vystúpili v každom tranzitnom prístave, a nielen údaje o cestujúcich, ktorí každý rok nastúpia na dovolenku (obrat); zahrnutie týchto číselných údajov by poskytlo realistickejší pohľad na pridanú hodnotu odvetvia výletných plavieb a na osobnú vodnú dopravu vo všeobecnosti;
8. vyzýva Komisiu, aby vypracovala systém pre harmonizovaný zber štatistických údajov o nehodách a incidentoch týkajúcich sa plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy vrátane cezhraničnej dopravy;
9. domnieva sa, že začlenenie vodnej osobnej dopravy do sietí mestskej a regionálnej hromadnej dopravy by mohlo vo výraznej miere posilniť účinnosť mobility, environmentálne vlastnosti, kvalitu života, cenovú dostupnosť, zníženie preťaženia pozemných dopravných sietí a pohodlie v mestách; vyzýva Komisiu, aby v plnej miere podporovala investície do kvalitnej vnútrozemskej infraštruktúry, ktorá môže prispieť k zníženiu miestneho dopravného preťaženia a k zabezpečeniu toho, aby miestni obyvatelia neboli nepriaznivo ovplyvnení; vyzýva Komisiu, aby vytvorila zoznam príkladov najlepších postupov v tejto oblasti;
10. vyzýva členské štáty, aby propagovali a podporovali miestne iniciatívy zamerané na aktiváciu vnútrozemskej vodnej dopravy ako prostriedku na podporu aglomerácií, a to aj zriaďovaním distribučných centier v riečnych prístavoch a rozvojom osobnej dopravy, najmä s cieľom zatriktívniť príslušné oblasti pre turistov;
11. zdôrazňuje, že osobná vodná doprava by sa mala lepšie začleniť do informačných systémov a systémov rezervácie a predaja cestovných lístkov s cieľom zlepšiť kvalitu verejných služieb a ďalej rozvíjať odvetvie cestovného ruchu, najmä v odľahlých a izolovaných oblastiach; zdôrazňuje, že v rámci prípravy európskeho integrovaného systému predaja cestovných lístkov treba zohľadniť prevádzkovateľov osobnej vodnej dopravy;
12. nabáda Komisiu, aby financovala lepšie organizované a efektívnejšie projekty integrovaných dopravných služieb, čo bude viesť k postupnému zníženiu spotreby energie; reorganizácii cestovných poriadkov rôznych verejných a súkromných leteckých, námorných a pozemných dopravcov s cieľom dosiahnuť intermodálne a efektívne riadenie osobnej dopravy a zlúčeniu cestovných lístkov vydávaných verejnými a súkromnými prevádzkovateľmi do jediného cestovného dokladu dostupného prostredníctvom digitálnej aplikácie;
13. poukazuje na to, že v rámci možností by sa mali podporovať postupy, keď nákladné plavidlá poskytujú zároveň služby osobnej dopravy a naopak, napríklad v prípade trajektov, keďže tieto postupy ponúkajú plavidlám potenciál dosiahnuť lepšiu mieru obsadenosti a väčšiu finančnú efektívnosť, a zároveň odľahčujú preťaženie na cestách;
14. víta úsilie odvetvia osobnej vodnej dopravy o prechod na používanie menej

znečisťujúcich, energeticky účinných lodí s menšími emisiami, ktoré bolo vynaložené ako súčasť európskeho rámca pre ekologickejšiu vodnú dopravu; domnieva sa, že to povedie k lacnejším riešeniam, ktoré budú udržateľné, prítlačivejšie, a teda ekonomicky konkurencieschopnejšie, čím sa dosiahne celkovo „lacnejšie, čistejšie a ekologickejšie“ odvetvie osobnej vodnej dopravy;

15. konštatuje, že rôzne výzvy hlavných pobrežných oblastí v EÚ si vyžadujú rôzne opatrenia (viac trajektov v Severnom mori, modernizácia a technické využívanie trajektov v Stredozemnom mori atď.);
16. je presvedčený, že odvetvie stavby osobných lodí v EÚ musí zostať kľúčovým konkurencieschopným hráčom, ktorého treba aktívnejšie podporovať, zároveň však musí znížiť svoj vplyv na životné prostredie, čo sa dosiahne podporou výskumných aktivít a inovácií v tomto odvetví;

Environmentálna udržateľnosť

17. vyzýva Komisiu, aby začlenila osobnú vodnú dopravu do svojej stratégie a podnikla kroky zamerané na zníženie emisií CO₂ v súlade s dohodami uzavretými na konferencii COP 21, a tým minimalizovala externé náklady;
18. nabáda Komisiu a členské štáty, aby zlepšili environmentálne normy s cieľom znížiť znečistenie ovzdušia, a to v súlade s normami pre emisie síry, kvalitu paliva a úspornejšie motory platnými v Baltskom mori;
19. zdôrazňuje, že dekarbonizácia dopravy si vyžaduje značné úsilie a pokrok v oblasti výskumu a inovácií; podporuje úsilie Komisie o presadzovanie skvapalneného zemného plynu (LNG), nefosílnych alternatívnych palív, elektrických a hybridných systémov založených na obnoviteľných zdrojoch a solárnej a veternej energie pre námorné plavidlá a nabáda ju, aby prispôsobila výskum a inovácie tak, aby sa zamerali najmä na praktické využitie v odvetví osobnej vodnej dopravy;
20. pripomína, že podľa smernice 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá musia námorné prístavy základnej siete TEN-T do roku 2025 zabezpečiť pre plavidlá a námorné lode zariadenia na čerpanie LNG, pričom vnútrozemské prístavy tak musieť urobiť do roku 2030;
21. vyzýva Komisiu, aby podporila energetickú sebestačnosť využívaním solárnych panelov umiestnených na budovách prístavných terminálov a uchovávanie energie, ktorá sa vyrobí počas dňa a ktorá je určená na následnú nočnú spotrebu;
22. zdôrazňuje, že odvetvie trajektov je dôležitou súčasťou trhu príbrežnej námornej dopravy, a teda je nevyhnutné na zachovanie jeho dynamiky a konkurencieschopnosti, pričom zároveň zlepšuje jeho environmentálne vlastnosti a energetickú účinnosť;
23. víta iniciatívu Komisie REFIT zameranú na prístavné zberné zariadenia, ktorá je príležitosťou na zosúladenie súčasnej smernice s medzinárodným vývojom, pričom podporuje jej plány na prijatie nového právneho predpisu v rámci riadneho legislatívneho postupu; zdôrazňuje, že to by nemalo brániť členským štátom v uskutočňovaní udržateľnejších iniciatív vrátane dobrých informačných a monitorovacích systémov v oblasti nakladania s odpadom, a to tak na lodiach, ako aj v prístavoch;

Bezpečnosť a ochrana

24. zdôrazňuje, že predchádzanie znečisteniu a nehodám je rozhodujúcou súčasťou úlohy Európskej námornej bezpečnostnej agentúry pri zlepšovaní bezpečnosti cezhraničných námorných trajektov a výletných lodí, ako aj pri zabezpečovaní ochrany spotrebiteľov;
25. pripomína, že personál trajektov a výletných lodí musí byť vyškolený na to, aby v prípade núdze dokázal účinne pomôcť cestujúcim;
26. víta návrh smernice o uznávaní odbornej kvalifikácie v oblasti vnútrozemskej plavby pripravený Komisiou, v ktorom sa stanovujú harmonizované normy upravujúce kvalifikáciu členov posádky a kapitánov s cieľom zlepšiť mobilitu pracovníkov vo vnútrozemskej plavbe;
27. zdôrazňuje, že ďalší rozvoj informačných systémov, ako sú konvenčné radary, SafeSeaNet, Galileo a riečne informačné služby (RIS), by sa mal zamerať na zlepšovanie bezpečnosti, ochrany a interoperability, pričom členské štáty nabáda k tomu, aby zvedli povinné využívanie RIS;
28. vyzýva príslušné orgány, aby s cieľom zlepšiť bezpečnosť navrhli jasný rámec, prostredníctvom ktorého sa rozdelia povinnosti a náklady, a aby riešili dodatočnú odbornú prípravu personálu, pokyny a usmernenia, najmä pokiaľ ide o otázku uznávania odbornej prípravy s využitím schválených simulátorov ako súčasť programu odbornej prípravy v rámci pravidiel Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) a Medzinárodnej organizácie práce (MOP); domnieva sa, že kvalitu a bezpečnosť služieb možno najviac zlepšiť prostredníctvom kvalifikovaného personálu;
29. víta nové legislatívne návrhy Komisie na zjednodušenie a zlepšenie spoločných pravidiel o bezpečnosti lodí prepravujúcich cestujúcich vo vodách EÚ s cieľom posilniť bezpečnosť a hospodársku súťaž, objasniť a zjednodušiť pravidlá a zosúladiť ich s pokrokom dosiahnutým v právnej a technologickej oblasti;
30. uznáva, že vzhľadom na rastúce znepokojenie v súvislosti s bezpečnosťou bude pravdepodobne treba prijať ďalšie opatrenia, ktoré zohľadnia osobitné charakteristiky trajektovej prepravy a prevádzky v prístavoch, aby sa zabezpečila hladká prevádzka každodenných trajektových spojení;
31. poukazuje na to, že veľa riek tvorí štátne hranice, a nabáda príslušné orgány, aby zabezpečili spoluprácu a dobre integrované a efektívne bezpečnostné a núdzové systémy fungujúce na oboch stranách hranice;
32. poukazuje na to, že viaceré uzatvorené moria, napríklad Baltské more a Jadranské more, hraničia s viacerými členskými štátmi, ale aj s krajinami, ktoré nie sú členmi EÚ, a preto vyzýva príslušné orgány, aby zabezpečili účinnú bezpečnosť, ochranu, a predovšetkým núdzový systém;
33. zdôrazňuje, že na medzinárodné námorné trajekty plaviace sa v teritoriálnych vodách EÚ sa musia uplatňovať právne predpisy EÚ a jej členských štátov;

Kvalita a dostupnosť služieb

34. vyzýva Komisiu, aby začlenila zásady nariadenia (EÚ) č. 1177/2010 do svojho návrhu

týkajúceho sa práv cestujúcich v intermodálnej doprave vrátane aspektov týkajúcich sa bezbariérového prístupu pre osoby so zdravotným postihnutím alebo osoby so zníženou pohyblivosťou, a aby v ňom zohľadnila aj osobitné potreby starších ľudí a rodín cestujúcich s deťmi; vyzýva Komisiu, aby predložila ročné štatistické údaje o vývoji, pokiaľ ide o počet cestujúcich so zdravotným postihnutím alebo zníženou pohyblivosťou;

35. zdôrazňuje význam odvetvia osobnej vodnej dopravy pre rozvoj udržateľného cestovného ruchu a prekonanie jeho sezónneho charakteru, a to najmä v odľahlých a okrajových regiónoch Únie, akými sú pobrežné a ostrovné regióny, oblasti jazier a vidiecke regióny; okrem toho sa domnieva, že podpora cestovného ruchu by sa mala sústrediť na malé a stredné podniky; vyzýva Komisiu, členské štáty, miestne a regionálne orgány, aby v najvyššej možnej miere využívali možnosti financovania MSP zo zdrojov EÚ vrátane dotácií pre miestne spoločenstvá v uvedených odľahlých regiónoch;
36. berie na vedomie obrovský potenciál, ktorý má vytváranie pohodlných prepojení medzi vnútrozemskými vodnými cestami a európskou sieťou cyklistických trás na zvýšenie atraktívnosti pre turistov v mnohých regiónoch EÚ; zdôrazňuje, že je nevyhnutné zohľadniť potreby ľudí, ktorí cestujú s bicyklami a zároveň využívajú osobnú vodnú dopravu;
37. domnieva sa, že cestovný ruch v pobrežných regiónoch a na ostrovoch nie je dostatočne rozvinutý, a to z dôvodu nedostatočnej prepojenosti; domnieva sa, že Komisia by mala vziať do úvahy, že v týchto oblastiach existuje veľký dopyt po kvalitných dopravných službách;
38. zastáva názor, že odvetvie vodnej osobnej dopravy je dôležité aj v oblastiach, v ktorých v súčasnosti nie je ekonomicky životaschopné, napríklad v oblastiach riedko osídlených vzdialených ostrovov;
39. pripomína, že niektoré trajektové spojenia sú dopravné tepny, ktoré sú životne dôležité pre územnú, sociálnu a hospodársku súdržnosť v pravom zmysle a ktoré spájajú najvzdialenejšie regióny s pevninou a oblasťami hospodárskeho a priemyselného rozvoja, čím prispievajú k európskej súdržnosti a integrácii;
40. zdôrazňuje, že treba podporiť rámec na zabezpečenie spojení s ostrovmi, ostrovnými regiónmi a odľahlými oblasťami, ako aj opatrenia, ktoré uľahčia zlepšenie kvality trajektov a príslušných terminálov;
41. zdôrazňuje potenciál a potrebu začlenenia osobnej vodnej dopravy do rámca pre multimodálnu mobilitu, zohľadňujúc verejnú dopravu vo veľkých aglomeráciách, a to tak pre osoby dochádzajúce za prácou, ako aj pre turistov; v tejto súvislosti sa domnieva, že sú potrebné ďalšie zlepšenia, aby sa vytvorila mobilita ako služba tým, že sa umožnia integrované systémy predaja lístkov v záujme zvýšenia spoľahlivosti, pohodlia, presnosti a frekvencie, odbremenenia logistických reťazcov a dosiahnutia rýchlejšieho nalodenia s cieľom prilákať cestujúcich;
42. zdôrazňuje, že rozvíjanie vedomostí a zručností v námornom odvetví EÚ je kľúčové pre zachovania vysokej úrovne kvality služieb, ako aj pre námornú bezpečnosť;

o

o o

43. poveruje svojho predsedu, aby postúpil toto uznesenie Rade a Komisii.