

Úterý, 22. listopadu 2016

P8_TA(2016)0436

Využití potenciálu vodní přepravy cestujících**Usnesení Evropského parlamentu ze dne 22. listopadu 2016 o využití potenciálu osobní vodní dopravy (2015/2350(INI))**

(2018/C 224/04)

Evropský parlament,

- s ohledem na Mezinárodní úmluvu o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS) z roku 1974 v pozměněném znění,
- s ohledem na protokol Mezinárodní námořní organizace z roku 1978 k Mezinárodní úmluvě o zabránění znečišťování z lodí z roku 1973,
- s ohledem na Úmluvu Organizace spojených národů o právech osob se zdravotním postižením z roku 2006,
- s ohledem na 21. zasedání konference smluvních stran Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu (COP 21) a na 11. konferenci smluvních stran sloužící jako zasedání smluvních stran Kjótského protokolu (CMP 11), která se konala v Paříži ve dnech 30. listopadu až 11. prosince 2015,
- s ohledem na bílou knihu Komise ze dne 28. března 2011 nazvanou „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (COM(2011)0144),
- s ohledem na sdělení Komise ze dne 21. ledna 2009 nazvané „Strategické cíle a doporučení pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018“ (COM(2009)0008),
- s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU ⁽¹⁾,
- s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění zařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 ⁽²⁾,
- s ohledem na své usnesení ze dne 5. května 2010 o strategických cílech a doporučeních pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018 ⁽³⁾,
- s ohledem na své usnesení ze dne 9. září 2015 o provádění bílé knihy o dopravě z roku 2011: hodnocení a cesta k udržitelné mobilitě ⁽⁴⁾,
- s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1177/2010 ze dne 24. listopadu 2010 o právech cestujících při cestování po moři a na vnitrozemských vodních cestách a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 ⁽⁵⁾,
- s ohledem na zprávu Komise ze dne 24. května 2016 o uplatňování nařízení (EU) č. 1177/2010 o právech cestujících při cestování po moři a na vnitrozemských vodních cestách a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 (COM(2016)0274),

⁽¹⁾ Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1.⁽²⁾ Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 129.⁽³⁾ Úř. věst. C 81 E, 15.3.2011, s. 10.⁽⁴⁾ Přijaté texty, P8_TA(2015)0310.⁽⁵⁾ Úř. věst. L 334, 17.12.2010, s. 1.

Úterý, 22. listopadu 2016

- s ohledem na sdělení Komise ze dne 10. září 2013 s názvem „Směrem ke kvalitní vnitrozemské vodní dopravě – NAIADES II“ (COM(2013)0623),
 - s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES ze dne 12. prosince 2006, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby ⁽¹⁾,
 - s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2009/45/ES ze dne 6. května 2009 o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě ⁽²⁾,
 - s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1090/2010 ze dne 24. listopadu 2010, kterým se mění směrnice 2009/42/ES o statistickém vykazování přepravy zboží a cestujících po moři ⁽³⁾,
 - s ohledem na směrnici Rady 98/41/ES ze dne 18. června 1998 o registraci osob na palubách osobních lodí provozujících dopravu do přístavů členských států Společenství nebo z nich ⁽⁴⁾,
 - s ohledem na nařízení Rady (ES) č. 3051/95 ze dne 8. prosince 1995 o řízení bezpečnosti osobních lodí typu ro-ro ⁽⁵⁾,
 - s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2012/33/EU ze dne 21. listopadu 2012, kterou se mění směrnice Rady 1999/32/ES, pokud jde o obsah síry v lodních palivech ⁽⁶⁾,
 - s ohledem na zprávu Komise ze dne 16. října 2015 s názvem „REFIT Úprava kursu: kontrola účelnosti právních předpisů EU o bezpečnosti osobních lodí“ (COM(2015)0508),
 - s ohledem na zprávu Komise ze dne 31. března 2016 nazvanou „Hodnocení směrnice 2000/59/ES o přístavních zařízeních pro příjem lodního odpadu a zbytků lodního nákladu v rámci programu REFIT“ (COM(2016)0168),
 - s ohledem na článek 52 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A8-0306/2016),
- A. vzhledem k tomu, že zeměpisný charakter Evropy vyznačující se dlouhými pobřežími a četnými ostrovy a řekami nabízí vynikající příležitosti pro udržitelnou osobní vodní dopravu;
- B. vzhledem k tomu, že osobní vodní doprava v oblasti pobřežní plavby (na krátké vzdálenosti), vnitrozemských a námořních trajektů, městské mobility a mobility v okrajových oblastech, výletních plaveb a cestovního ruchu skýtá významný potenciál k využití dostupné nadbytečné kapacity infrastruktury i lodí a hraje stěžejní úlohu v propojování jednotlivých regionů Evropské unie, a je tedy významným činitelem pro zvýšení soudržnosti; vzhledem k tomu, že činnosti související s výletními plavbami a trajekty kromě toho podporují cestovní ruch v pobřežních oblastech a patří k nejdůležitějším aktivitám na moři v Evropě;
- C. vzhledem k tomu, že v posledních letech probíhá intenzivní vývoj plavidel pro různé druhy plavby, např. kombinovaných plavidel pro říční a námořní plavbu, která splňují požadavky pro námořní lodě a rovněž dokážou plout v mělkých vodách;
- D. vzhledem k tomu, že technologický vývoj znovu učinil vodní dopravu alternativou k přetíženým příjezdovým silnicím do městských center;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 389, 30.12.2006, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 163, 25.6.2009, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. L 325, 9.12.2010, s. 1.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 188, 2.7.1998, s. 35.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 320, 30.12.1995, s. 14.

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 327, 27.11.2012, s. 1.

Úterý, 22. listopadu 2016

- E. vzhledem k tomu, že osobní vodní doprava a nákladní vodní doprava se potýkají s odlišnými problémy a mají odlišné potřeby, pokud jde o infrastrukturu, otázky životního prostředí, provozní záležitosti, bezpečnost a vztahy mezi přístavy a městy, avšak oba segmenty trhu spravuje jeden přístavní orgán;
- F. vzhledem k tomu, že integrace dopravních uzlů osobní vodní dopravy do evropské politiky propojování infrastruktury, která je již uskutečněna nařízením (EU) č. 1315/2013 o transevropské dopravní síti (TEN-T) a nařízením (EU) č. 1316/2013 o Nástroji pro propojení Evropy (CEF), přinese další evropskou přidanou hodnotu;
- G. vzhledem k tomu, že v rámci Evropského fondu pro strategické investice (EFSI) jsou nyní k dispozici také možnosti úvěrů a záruk pro projekty vodní dopravy jakožto nástroj doplňující tradiční granty;
- H. vzhledem k tomu, že vnitrozemská vodní doprava je uznávána jako druh dopravy šetrný k životnímu prostředí, který vyžaduje zvláštní pozornost a podporu, a vzhledem k tomu, že bílá kniha doporučuje podporovat námořní a vnitrozemskou vodní dopravu, zvýšit podíl pobřežní a vnitrozemské plavby a zlepšit bezpečnost dopravy;
- I. vzhledem k tomu, že Úmluva OSN o právech osob se zdravotním postižením a návrh Evropského aktu o přístupnosti poskytují dobré vodítko nejen pro provedení a v případě potřeby budoucí revizi nařízení (EU) č. 1177/2010, ale také pro přijetí právních předpisů v oblasti práv cestujících z pohledu intermodality, neboť tyto právní předpisy by měly zahrnovat ustanovení týkající se bezbariérové přístupnosti pro cestující se zdravotním postižením či se sníženou pohyblivostí;
- J. vzhledem k tomu, že osobní vodní doprava je sice pokládána za bezpečný způsob dopravy, v minulosti však došlo v tomto sektoru k několika tragickým nehodám, jako byly případy lodí *Estonia*, *Herald of Free Enterprise*, *Costa Concordia*, *Norman Atlantic* a *UND Adriyatik*;
- K. vzhledem k tomu, že EU si ve své strategii pro námořní dopravu do roku 2018 stanovila za cíl stanout v čele celosvětového námořního výzkumu a inovací a rovněž v odvětví stavby lodí, a to v zájmu zlepšení energetické účinnosti a inteligence lodí, omezení jejich dopadu na životní prostředí, snížení rizika nehod na minimum a zajištění lepší kvality života na moři;
- L. vzhledem k tomu, že odvětví říčních výletních plaveb a lodní přeprava cestujících po řekách, kanálech a jiných vnitrozemských vodních cestách je na mnoha úsecích evropských řek a v přilehlých městských uzlech na vzestupu;
- M. vzhledem k tomu, že EU přijala několik makrostrategií založených na využívání vodních cest, mj. strategii pro Podunají, pro jadransko-jónský region a Baltské moře;
1. zastává názor, že osobní vodní doprava musí být v agendě dopravní politiky EU a jejích členských států zařazena na přednější místo; domnívá se proto, že by EU a členské státy měly usilovat o vytvoření „jednotného prostoru pro osobní vodní dopravu“, například snížením administrativní zátěže plynoucí z přeshraniční přepravy cestujících;

Konkurenceschopnost

2. vybízí členské státy, regionální a místní orgány a Komisi, aby na osobní vodní dopravu braly zřetel a zejména aby zlepšily s ní související infrastrukturu v hlavních i globálních sítích v rámci TEN-T a Nástroje pro propojení Evropy, a to tak, že posílí její propojení mj. s pozemní železniční infrastrukturou, včetně zajištění infrastruktury a poskytování informací s cílem uspokojit potřeby všech cestujících v oblasti mobility;
3. vybízí k rozvoji mořských dálnic, a to i ve třetích zemích, neboť mořské dálnice podporují účinnou multimodální dopravu, usnadňují propojení tohoto druhu dopravy s jinými dopravními sítěmi a druhy dopravy, odstraňují překážky v klíčových síťových infrastrukturách a zajišťují územní kontinuitu a integraci;

Úterý, 22. listopadu 2016

4. zdůrazňuje, že je třeba odstranit překážky v propojeních mezi rozšířeným západoevropským systémem vnitrozemských vodních cest a stávajícím východoevropským systémem, který byl značně – a na některých místech zcela – znehodnocen;
5. vybízí Komisi, aby každoročně zveřejňovala přehled projektů osobní vodní dopavy spolufinancovaných EU v rámci Fondu soudržnosti, strukturálních a regionálních fondů, iniciativy Interreg, programu Horizont 2020, Nástroje pro propojení Evropy, sítě TEN-T a Evropského fondu pro strategické investice;
6. vyzývá Komisi, aby zveřejnila souhrnnou zprávu o provádění strategií EU v segmentu osobní vodní dopavy;
7. zdůrazňuje klíčový význam evropských statistických údajů pro vypracování plánů a politik pro odvětví osobní vodní dopavy, zejména co se týče objemu přeshraniční námořní a vnitrozemské vodní dopavy zajišťované trajekty a výletními loděmi, vzhledem k tomu, že existují oblasti, kde je doprava mezi různými místy možná pouze po vodě; vyzývá Eurostat, aby do svých statistických údajů o cestujících účastnících se námořních výletních plaveb zahrnul údaje o „nalodění a vylození cestujících v jednotlivých přístavech“, tzn. počet cestujících, kteří se nalodí nebo vylozí v jednotlivých tranzitních přístavech, a nikoli pouze počet cestujících, kteří se každoročně nalodí za účelem dovolené na výletní lodi (obrat); zahrnutí těchto číselných údajů by poskytlo realističtější představu o přidané hodnotě odvětví výletních plaveb a lodní přepravy cestujících obecně;
8. vyzývá Komisi, aby vytvořila systém pro harmonizované shromažďování statistických údajů o nehodách a nahodilých událostech plavidel vnitrozemské plavby, včetně přeshraniční dopavy;
9. je přesvědčen, že integrace osobní vodní dopavy do městských a regionálních sítí veřejné dopavy by mohla významně posílit účinnost mobility, environmentální výkonnost, kvalitu života a cenovou dostupnost, omezit přetížení pozemních dopravních sítí a zvýšit pohodlí ve městech; vyzývá Komisi, aby plně podporovala investice do kvalitní pozemní infrastruktury, která může přispět ke snížení místního dopravního přetížení a zajistit, aby místní obyvatelé nebyli nepříznivě zasaženi; vyzývá Komisi, aby vytvořila seznamy příkladů osvědčených postupů v této oblasti;
10. vyzývá členské státy, aby propagovaly a podporovaly místní iniciativy zaměřené na to, aby se vnitrozemské vodní dopavy začalo využívat jako prostředku k zásobování aglomerací, a to i vytvářením distribučních středisek v říčních přístavech a rozvíjením osobní dopavy, zejména za účelem zvýšení turistické přitažlivosti dotčených oblastí;
11. zdůrazňuje, že osobní vodní doprava by měla být lépe začleněna do informačních systémů a systémů rezervací a prodeje jízdenek, aby se zlepšila kvalita veřejných služeb a dále se rozvíjelo odvětví cestovního ruchu, zvláště ve vzdálených a izolovaných oblastech; zdůrazňuje, že při vytváření evropského integrovaného systému prodeje jízdenek je třeba zohlednit provozovatele osobní vodní dopavy;
12. vybízí Komisi, aby financovala lépe organizované a účinnější projekty zaměřené na integrované dopravní služby, které umožní postupné snížení spotřeby energie, reorganizaci letových, plavebních a jízdních řádů jednotlivých veřejných a soukromých dopravců za účelem intermodálního a účinného řízení osobní dopavy, konsolidaci jízdenek vydávaných veřejnými a soukromými provozovateli do jediné jízdenky, která je k dispozici prostřednictvím digitální aplikace;
13. zdůrazňuje, že tam, kde je to možné, by se měla podporovat praxe, kdy nákladní lodě současně zajišťují přepravu cestujících a naopak (například u trajektů), což umožní zvýšit obsazenost lodí a finanční účinnost, ale i zmírnit dopravní přetížení;
14. vítá úsilí odvětví osobní vodní dopavy o využívání méně znečišťujících a energeticky účinných lodí vypouštějících méně emisí, které je vynakládáno coby součást evropského rámce pro ekologičtější vodní dopavu; je přesvědčen, že výsledkem budou levnější řešení, která budou udržitelná, atraktivnější a tudíž i z hospodářského hlediska konkurenceschopnější, čímž se docílí celkově „levnějšího, čistšího a ekologičtějšího“ odvětví vodní dopavy;

Úterý, 22. listopadu 2016

15. poznamenává, že odlišné problémy ve velkých pobřežních zónách v EU vyžadují odlišná opatření (více trajektových služeb v Severním moři, modernizace a využívání technologie trajektů ve Středomoří apod.);

16. je přesvědčen, že odvětví stavby lodí pro osobní dopravu v EU musí zůstat klíčovým konkurenceschopným hráčem a že je třeba jej aktivněji podporovat a zároveň omezit jeho dopad na životní prostředí tím, že v jeho rámci bude podporován výzkum a inovace;

Udržitelnost z hlediska životního prostředí

17. vyzývá Komisi, aby začlenila osobní vodní dopravu do své strategie a přijala opatření ke snížení emisí CO₂ v souladu s dohodami uzavřenými na konferenci COP 21, čímž minimalizuje externí náklady;

18. vyzývá Komisi a členské státy, aby zlepšily standardy v oblasti životního prostředí s cílem omezit znečištění ovzduší, a to v souladu s normami pro emise síry, kvalitu paliva a úspěšnější motory platnými pro Baltské moře;

19. zdůrazňuje, že dekarbonizace dopravy vyžaduje značné úsilí a pokrok v oblasti výzkumu a inovací; podporuje úsilí Komise o prosazování zkapalněného zemního plynu (LNG), nefosilních alternativních paliv, elektrických a hybridních systémů založených na obnovitelných zdrojích a solární a větrné energie pro námořní plavidla a vyzývá ji, aby uzpůsobila výzkum a inovace tak, aby se zaměřovaly zejména na praktické využití v odvětví osobní vodní dopravy;

20. připomíná, že podle směrnice 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva musí námořní přístavy v hlavní síti TEN-T od roku 2025 zajišťovat plnicí stanice LNG pro plavidla vnitrozemské plavby a námořní lodě, přičemž vnitrozemské přístavy mají tuto povinnost od roku 2030;

21. vyzývá Komisi, aby podporovala energetickou soběstačnost, a to prostřednictvím využívání solárních panelů umístěných na budovách přístavních terminálů a skladování energie vyrobené přes den k jejímu následnému využití během noci;

22. zdůrazňuje, že odvětví trajektové dopravy je důležitou součástí trhu v oblasti pobřežní plavby, a tudíž je stěžejní pro zachování jeho dynamiky a konkurenceschopnosti, přičemž zároveň zvyšuje jeho environmentální výkon a energetickou účinnost;

23. vítá iniciativu Komise týkající se přístavních zařízení pro příjem v rámci programu REFIT jakožto příležitost pro sladění stávající směrnice s mezinárodním vývojem a podporuje její záměr navrhnout nový právní předpis přijímaný řádným legislativním postupem; zdůrazňuje, že tento právní předpis by členskými státy neměl bránit v zahajování udržitelnějších iniciativ, včetně kvalitních informačních a monitorovacích systémů pro nakládání s odpady, a to na lodích i v přístavech;

Bezpečnost a ochrana

24. zdůrazňuje, že prevence znečištění a nehod je nezbytnou součástí úlohy Evropské agentury pro námořní bezpečnost, která spočívá ve zlepšování bezpečnosti přeshraničních námořních trajektů a výletních lodí, ale i v zajištění ochrany spotřebitelů;

25. připomíná, že zaměstnanci na trajektech a výletních lodích musí projít odborným výcvikem, aby mohli poskytovat cestujícím v případě nouze účinnou pomoc;

26. vítá návrh směrnice o uznávání odborných kvalifikací v oblasti vnitrozemské plavby předložený Komisí, který stanoví harmonizované normy pro kvalifikaci členů posádky a vůdců plavidel, v zájmu zlepšení pracovní mobility ve vnitrozemské plavbě;

Úterý, 22. listopadu 2016

27. zdůrazňuje, že další rozvoj informačních systémů, jako jsou konvenční radary, SafeSeaNet, Galileo a říční informační služby (RIS), by se měl zaměřit na zlepšení bezpečnosti, ochrany a interoperability, a vybízí členské státy, aby učinily používání služeb RIS povinným;
28. vyzývá příslušné orgány, aby za účelem zlepšení bezpečnosti navrhly jednoznačný rámec pro rozdělení povinností a nákladů a aby se zabývaly dalším vzděláváním, instruktáží a vedením zaměstnanců a zejména otázkou uznávání výcviku absolvovaného na schválených simulátorech jako součásti výcvikového programu v rámci pravidel Mezinárodní námořní organizace (IMO) a Mezinárodní organizace práce (MOP); domnívá se, že největšího zlepšení kvality a bezpečnosti služeb lze dosáhnout s kvalifikovaným personálem;
29. vítá nové legislativní návrhy Komise usilující o zjednodušení a zdokonalení společných pravidel pro bezpečnost lodí přepravujících cestující ve vodách EU v zájmu posílení bezpečnosti a hospodářské soutěže, a to vyjasněním a zjednodušením pravidel a jejich sladěním s právním a technologickým vývojem;
30. uznává, že vzhledem k rostoucímu znepokojení v souvislosti s bezpečností může být třeba přijmout další opatření, která zohlední specifické rysy trajektové dopravy a provozu v přístavech, tak aby byl zajištěn bezproblémový provoz každodenních trajektových spojení;
31. zdůrazňuje, že mnoho řek zároveň představuje státní hranici, a vyzývá příslušné orgány, aby zajistily spolupráci a dobře integrované a účinné bezpečnostní, ochranné a nouzové systémy operující z obou stran hranice;
32. upozorňuje, že řada uzavřených moří, např. Baltské a Jaderské moře, je obklopena několika členskými státy, ale i zeměmi, které členy EU nejsou, a vyzývá proto příslušné orgány, aby zajistily účinný systém pro bezpečnost, ochranu a zejména pro mimořádné situace;
33. zdůrazňuje, že na mezinárodní námořní trajekty plující v teritoriálních vodách EU se musí vztahovat právní předpisy EU a členských států;

Kvalita a dostupnost služeb

34. vybízí Komisi, aby do svého návrhu týkajícího se práv cestujících v intermodální dopravě začlenila zásady nařízení (EU) č. 1177/2010, včetně aspektů bezbariérové přístupnosti pro osoby se zdravotním postižením či se sníženou pohyblivostí, a aby v něm také zohlednila zvláštní potřeby starších osob a rodin cestujících s dětmi; vybízí Komisi, aby předkládala každoroční statistické údaje o vývoji, pokud jde o počet cestujících se zdravotním postižením nebo sníženou pohyblivostí;
35. zdůrazňuje význam odvětví osobní vodní dopravy pro rozvoj udržitelného cestovního ruchu a pro překonání sezónních výkyvů, zejména ve vzdálených a okrajových regionech Unie, jako jsou pobřežní, ostrovní, jezerní a venkovské regiony; dále se domnívá, že podpora služeb cestovního ruchu by se měla zaměřit na malé a střední podniky; vyzývá Komisi, členské státy a místní a regionální orgány, aby pokud možno v plné míře využívaly příležitosti k financování z EU pro malé a střední podniky, včetně dotací pro místní komunity v již uvedených vzdálených regionech;
36. konstatuje, že vytvoření vhodných spojení mezi vnitrozemskými vodními trasami a evropskou sítí cyklotras má velký potenciál zvýšit turistickou přitažlivost mnoha regionů EU; zdůrazňuje, že je třeba zohledňovat potřeby lidí, kteří cestují s jízdním kolem a využívají zároveň osobní vodní dopravu;
37. domnívá se, že cestovní ruch v pobřežních oblastech a na ostrovech je z důvodu špatné propojenosti nedostatečně rozvinut; domnívá se, že Komise by měla vzít v úvahu skutečnost, že v těchto oblastech existuje větší poptávka po kvalitních dopravních službách;
38. domnívá se, že odvětví osobní vodní dopravy je důležité dokonce i v oblastech, kde v současnosti není hospodářsky životaschopné, jako jsou vzdálené ostrovy s nižší hustotou obyvatelstva;

Úterý, 22. listopadu 2016

39. připomíná, že některá trajektová spojení jsou dopravní tepny, které jsou životně důležité pro územní, sociální a hospodářskou soudržnost v pravém slova smyslu a které spojují nejvzdálenější regiony s pevninou a oblastmi hospodářského a průmyslového růstu, čímž přispívají k evropské soudržnosti a integraci;

40. zdůrazňuje, že by měl být podporován rámec pro poskytování spojení s ostrovy, ostrovními oblastmi a vzdálenými regiony, který by obsahoval opatření na podporu lepší kvality trajektové dopravy a vhodných terminálů;

41. zdůrazňuje potenciál a potřebnost začlenění osobní vodní dopravy do rámce pro multimodální mobilitu osob dojíždějících za prací i turistů, a to s ohledem na veřejnou dopravu ve velkých aglomeracích; v této souvislosti se domnívá, že je zapotřebí dalších zlepšení, aby bylo možné rozvíjet mobilitu jako službu, a to umožněním integrovaných systémů prodeje jízdenek s cílem zvýšit spolehlivost, pohodlí, přesnost a frekvenci dopravních spojení, zmírnit tlak na logistické řetězce a dosáhnout rychlejšího naložování s cílem přilákat cestující;

42. zdůrazňuje, že v zájmu zachování vysoké úrovně kvalitních služeb a námořní bezpečnosti je nezbytné rozvíjet znalosti a dovednosti v námořním odvětví v EU;

o

o o

43. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě a Komisi.
