

Onsdag, den 5. maj 2010

19. kræver, at første prioritet må være at tilpasse gældende EU-ret inden for politikområder, der før Lissabontraktatens ikrafttræden ikke var underlagt den fælles beslutningsprocedure; opfordrer i den forbindelse til en vurdering i hvert enkelt tilfælde for at sikre, at især alle egnede generelle foranstaltninger, der hidtil blev vedtaget i overensstemmelse med artikel 4 og 5 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽¹⁾, defineres som delegerede retsakter;

20. mener, at der med henblik på at opretholde lovgiverens beføjelser fuldt ud bør lægges særlig vægt på en relativ anvendelse af artikel 290 og 291 i TEUF og på de praktiske konsekvenser af, at der er adgang til både den ene og den anden artikel, det være sig i forbindelse med den ovennævnte tilpasning eller i forbindelse med andre forslag i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure; insisterer på, at medlovgiverne har beføjelser til at beslutte, at tidligere vedtagne sager i henhold til forskriftsproceduren med kontrol kan vedtages i henhold til enten artikel 290 TEUF eller den almindelige lovgivningsprocedure;

*

* *

21. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet og Kommissionen.

⁽¹⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

EU's søtransportpolitik frem til 2018 - strategiske mål og anbefalinger

P7_TA(2010)0128

Europa-Parlamentets beslutning af 5. maj 2010 om EU's søtransportpolitik frem til 2018 - strategiske mål og anbefalinger (2009/2095(INI))

(2011/C 81 E/03)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens meddelelse af 21. januar 2009 om strategiske mål og anbefalinger for EU's søtransportpolitik frem til 2018 (KOM(2009)0008) (meddelelse om EU's søtransportpolitik frem til 2018 - strategiske mål og anbefalinger),
- der henviser til Kommissionens meddelelse af 10. oktober 2007 om en integreret EU-havpolitik (KOM(2007)0575),
- der henviser til forretningsordenens artikel 48,
- der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget (A7-0114/2010),
- A. der henviser til, at de europæiske rederier yder et vigtigt bidrag til Europas økonomi, men skal konkurrere i et globalt miljø,
- B. der henviser til, at strukturelle og integrerede foranstaltninger med sigte på at opretholde og udvikle den vitale søtransportsektor i Europa er vigtige og bør styrke søtransportsektorens og de tilknyttede sektorets konkurrenceevne ved at integrere kravene om bæredygtig udvikling og fair konkurrence,

Onsdag, den 5. maj 2010

- C. der henviser til, at det er absolut nødvendigt at få de unge til at påbegynde og gennemføre en karriere til søs, og at uddannelsesniveaut for en karriere til søs i Europa bør forbedres i forbindelse med den kommende revision af den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW-konventionen),
- D. der henviser til, at klimaforandringerne er den største udfordring i det 21. århundrede på alle europæiske politikområder,
- E. der henviser til, at søfarten er en relativt miljøvenlig transportform, der dog rummer et stort potentiale til at blive endnu renere, end det i øjeblikket er tilfældet, og at den bør deltage i indsatsen for at bekæmpe klimaforandringerne ved gradvist at reducere skibes og havneinfrastrukturers CO₂-fodaftryk,
- F. der henviser til, at sikkerheden er en væsentlig forudsætning for havnevirksomhederne, rederierne og personalet til lands og til søs, og at der i sikkerhedsforanstaltningerne skal tages hensyn til beskyttelsen af kystmiljøet og havmiljøet og arbejdsforholdene i havnene og om bord på skibene,
- G. der henviser til de vedvarende ulovlige angreb mod europæiske fiskeri-, handels- og passagerskibe i Adenbugten, ud for den somaliske kyst og i de internationale farvande,
- H. der henviser til, at den europæiske søfartsindustri spiller en vigtig rolle internationalt, og at denne stilling kun kan bevares på lang sigt ved hjælp af innovation,
- I. der henviser til, at afgørelser bør træffes på det korrekte administrative niveau, dvs. på internationalt plan, hvor det er muligt, og på europæisk plan, hvor det er nødvendigt,

Generelt

1. glæder sig over Kommissionens meddelelse om søtransportpolitikken frem til 2018;
2. understreger søtransportsektorens betydning for den europæiske økonomi, idet den ikke alene transporterer passagerer, råstoffer, varer og energiprodukter, men også udgør et center for et bredere spektrum af maritime aktiviteter som skibsbygningsindustri, logistik, forskning, turisme, fiskeri og akvakultur samt uddannelse;
3. understreger, at EU's søtransportpolitik bør tage hensyn til, at søtransportindustrien ikke blot står over for intern konkurrence i Unionen, men navnlig over for global konkurrence; understreger endvidere søtransportens centrale rolle i den bredere transportsektor både internt i EU og uden for EU;
4. ønsker, at EU's havpolitikker i fremtiden bliver udformet på grundlag af et fælles europæisk havområde; opfordrer følgelig Kommissionen til at udvikle en europæisk søtransportpolitik inden for et fælles havområde;

Markedet

5. opfordrer Kommissionen til at fortsætte bekæmpelsen af misbrug af bekvemhedsflag;
6. opfordrer følgelig medlemsstaterne til at stimulere anvendelsen af deres egne flag og støtte deres maritime klynger på land, f.eks. gennem afgiftsnedsettelse for tonnagebeskatning for skibe og skattenedsettelse for søfolk og rederier;

Onsdag, den 5. maj 2010

7. mener, at søfartssektoren, som enhver økonomisk sektor, i princippet skal være omfattet af bestemmelserne om statsstøtte; statsstøtte kan undtagelsesvis tillades i særtilfælde, hvis den ydes midlertidigt og på gennemskuelig og acceptabel vis;

8. mener, at retningslinjerne for statsstøtte til søtransport, der udløber i 2011, skal bibeholdes og forlænges, da de har bidraget væsentligt til at fastholde den europæiske søtransports internationale konkurrenceevne og dens evne til med held at imødegå den ofte uretfærdige konkurrence fra tredjelande samt til at fastholde dens stilling som verdens førende og derfor har medvirket til at støtte medlemsstaternes økonomi;

9. opfordrer Kommissionen til at fremlægge nye regler for statsstøtte for søtransport i 2010 og mener desuden, at Kommissionen snarest muligt bør fremlægge retningslinjer for statsstøtte til havne;

10. understreger i denne forbindelse, at statsstøtte udelukkende bør tildeles de europæiske søfartssektorer, der påtager sig den forpligtelse at opfylde sociale kriterier, at fremme beskæftigelsen, at uddanne personalet i Europa og at sikre den europæiske søtransports globale konkurrenceevne;

11. opfordrer medlemsstaterne til hurtig undertegning, ratifikation og implementering af FN-konventionen om kontrakter for international transport af gods til søs, kendt som Rotterdamreglerne, der fastlægger nye regler for ansvar til søs;

12. opfordrer Kommissionen til i højere grad end tidligere at tage hensyn til søtransporten og dens landstrukturer i forbindelse med den kommende revision af fællesskabsretningslinjerne for udviklingen af det transeuropæiske transportnet, særlig til de europæiske havnes multimodale forbindelse til deres bagland;

13. glæder sig over forslaget fra Kommissionen om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i Fællesskabets medlemsstater (KOM(2009)0011), som har til formål at forenkle de gældende administrative procedurer for den europæiske nærskibs fart; opfordrer Kommissionen til fortsat at fremme nærskibsfarten med henblik på at øge søtransporten internt i Unionen væsentligt;

Socialt

14. glæder sig over medlemsstaternes og Kommissionens initiativer til at gøre de maritime erhverv mere tiltrækkende for unge EU-borgere; understreger behovet for at tilbyde livslang uddannelse samt foranstaltninger til omskoling på alle niveauer af personer til søs og til lands for at styrke arbejdskraftens faglige kvalifikationer og kompetencer; ønsker desuden mere information om sektoren i skolerne og tilrådgivningsstillelse af flere praktikpladser;

15. opfordrer medlemsstaterne til inden for rammerne af internationale konventioner såsom STCW-konventionen og ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold fra 2006 at forbedre og modernisere de eksisterende uddannelsesprogrammer med henblik på at forbedre søfartsskolernes kvalitet yderligere;

16. understreger, at søfolk fra tredjelande skal opfylde uddannelseskravene i henhold til STCW-konventionen og opfordrer rederier og nationale inspektionsmyndigheder til at garantere og kontrollere dette, om nødvendigt assisteret af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA); gentager sin opfordring til medlemsstaterne om hurtigt at ratificere ILO's konvention om søfarendes arbejdsforhold fra 2006 og til at vedtage Kommissionens forslag, som er baseret på brancheoverenskomsten, således at dens nøgleelementer kan integreres i EU's lovgivning;

Onsdag, den 5. maj 2010

17. opfordrer medlemsstaterne til at tilskynde til at ansætte søfolk fra EU i deres egne flåder og til at skabe tilstrækkelige faciliteter til at forhindre, at søfolk udvander til lande uden for Unionen;
18. glæder sig over Kommissionens forslag om, at medlemsstaterne bør fremme samarbejdet mellem de europæiske maritime institutioner og opfordrer medlemsstaterne til at harmonisere deres respektive kursus- og uddannelsesprogrammer for at fremme og udvikle et højt kvalifikationsniveau og højtudviklede kompetencer for søfolk i EU;
19. understreger, at den sociale dimension og arbejdsforholdene for søfolk i EU hænger tæt sammen med den europæiske flådes konkurrenceevne, og at det er nødvendigt at lette arbejdskraftens bevægelighed inden for de maritime erhverv i hele Europa og sikre, at det indre marked fungerer fuldt ud, uden hindringer og urimelige begrænsninger for levering af tjenesteydelser;
20. understreger udvekslingen af god praksis for beskæftigelsesvilkår og sociale standarder; opfordrer til at forbedre levevilkårene om bord på skibe, navnlig ved at udvikle informations- og kommunikationsteknologier, ved at give bedre adgang til sundhedspleje og forbedre sikkerhedsstandarderne og undervisningen heri for at imødegå de risici, der er forbundet med søfolkernes erhverv;
21. understreger, at inspektioner skal være konkrete og baseret på en risikovurdering og ikke må øge den administrative byrde for sektoren;
22. ønsker, at det bliver undersøgt, i hvilken udstrækning teknologiske udviklinger kan kompensere for det faldende antal søfolk, men advarer mod forhastet indførelse af ikke-gennemprøvede teknologier;
23. opfordrer myndighederne i søhavne til at forbedre faciliteterne for søfolk, hvis skib ligger for anker ved en red, særlig ved at stille transportfaciliteter til rådighed, som gør turen fra skibet til kysten og omvendt lettere for dem;

Miljø

24. mener, at der inden for søfarten skal gøres store fremskridt for at reducere udledningen af svovl- og kvælstofoxider, finpartikler (PM10) og CO₂, hvilket er nødvendigt af hensyn til EU's mål for klimabelastning; understreger, at denne sektor kan bidrage til bekæmpelsen af skadelige udledninger og klimaforandringerne, og at offentlige og private investeringer i forskning og udvikling er særlig vigtige i denne henseende;
25. understreger, at der hurtigst muligt bør opnås enighed om emissionsreduktioner, og at disse må gennemføres gennem bindende aftaler inden for Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) for at begrænse konkurrenceforskellene, men at dette ikke må forhindre Unionen i at tage yderligere reduktionsinitiativer, der er relevante for medlemsstaternes flåder, og dermed tilskynde de andre kontinenter til at følge efter og gøre dem konkurrencedygtige på dette område; gør i denne forbindelse opmærksom på de store forskelle mellem kort- og langdistancesøtransport, som der bør tages højde for i forhandlingerne i IMO;
26. opfordrer medlemsstaterne til i højere grad at gøre brug af muligheden for, hvor det er muligt sammen med nabolande, at fastlægge maritime emissionskontrolområder, navnlig for kvælstofoxider; erindrer om, at fastlæggelsen af nye maritime emissionskontrolområder kan medføre en fordrejning af konkurrencen internt i Europa;
27. støtter foranstaltninger, der tilskynder til betinget overførsel til søtransporten for at aflaste vejforbindelserne; opfordrer Unionen og medlemsstaterne til at skabe logistiske havneplatforme, som er nødvendige for at udvikle intermodaliteten og styrke den territoriale samhørighed; understreger, at EU's og de internationale bestemmelser ikke må forhindre de nationale myndigheders indsats på dette område; håber, at der snarest og i vid udstrækning bliver oprettet motorveje til søs inden for rammerne af Middelhavsunionen, som vil gøre det muligt at reducere både forureningen og den trafikale belastning på land;

Onsdag, den 5. maj 2010

28. støtter principielt den ændring, som IMO foretog i oktober 2008 af bilag VI til Marpolkonventionen om nedbringelse af udledningen af svovloxider og kvælstofoxider fra skibsfarten; er imidlertid bekymret over en mulig forlæggelse af transport over korte afstande fra søtransport til landevejstransport som følge af grænseværdien på 0,1 % for svovl i emissionskontrolområderne i Nordsøen og Østersøen, som træder i kraft i 2015; opfordrer derfor Kommissionen til snarest muligt og senest ved udgangen af 2010 at forelægge Europa-Parlamentet en konsekvensanalyse af dette spørgsmål;

29. er af den opfattelse, at alle transportformer, herunder søtransport, gradvis skal internalisere deres eksterne udgifter; mener, at indførelsen af dette princip vil genere midler, som primært vil kunne anvendes til at føre innovationsbestrebelse ud i livet;

30. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at se på alternative instrumenter, som f.eks. indførelse af en afgift på brændselsolie til skibe, fortrinsvis baseret på oliens kvalitet og miljøegenskaber, samt konceptet med grønne havne, hvor rene skibe bliver lastet/losset hurtigere og/eller betaler lavere havneafgifter;

31. opfordrer medlemsstaterne til inden for IMO at udarbejde og iværksætte passende miljøstandarder, der gælder internationalt;

32. henviser i denne forbindelse til det tekniske gennembrud inden for indlandsskibsfarten, hvor der med de eksisterende skibsmotorer opnås betragtelige reduktioner af emissionerne, og til muligheden for anvendelse af flydende naturgas som brændstof; opfordrer Kommissionen til at undersøge, om disse teknikker også kan anvendes til søgående skibe, og hvorledes anvendelsen heraf kan fremskyndes;

33. beklager, at klimatopmødet i København ikke førte til konklusioner om emissionsreduktioner for søfarten, men understreger, at der såvel i post-Kyoto-processen som i IMO intensivt må søges videre efter globale foranstaltninger med sigte på at opnå disse reduktioner; opfordrer medlemsstaterne til at gøre en indsats, for at IMO får et mandat med kvantificerede reduktionsmål for søtransporten under de kommende internationale klimaforhandlinger;

34. opfordrer Unionen til at gå i spidsen for denne proces på internationalt plan, særligt i IMO, med henblik på at reducere udledningerne fra søfarten;

35. understreger vigtigheden af interoperabelt teknisk udstyr i de europæiske havne til elforsyning til skibe fra land, hvilket vil kunne reducere miljøbelastningen betragteligt; opfordrer Kommissionen til at undersøge, hvilke havne der rent faktisk kan drage fordel af dette udstyr;

36. opfordrer Kommissionen til inden for rammerne af sin forsknings- og udviklingspolitik at prioritere innovation på området for vedvarende energiteknologier såsom sol- og vindenergi for udstyr til skibe;

37. opfordrer Kommissionen til at undersøge de muligheder for at begrænse og forebygge forurening, som intelligente teknologier giver på transportområdet, særlig inden for Galileoprogrammet;

38. understreger behovet for at udvikle papirløse havne- og toldprocedurer og fremme samarbejdet mellem de forskellige tjenesteydere og forbrugere i havnen ved at anvende forskellige intelligente transportsystemer og -net, som f.eks. SafeSeaNet og e-Custom, med henblik på at fremskynde havneoperationerne og begrænse forureningen;

Sikkerhed

39. glæder sig over vedtagelsen af den tredje lovgivningspakke om sikkerhed til søs, og opfordrer medlemsstaterne til hurtigt at gennemføre denne pakke;

Onsdag, den 5. maj 2010

40. ønsker streng kontrol med skibsbygning, herunder kontrol af kvaliteten af det anvendte stål og udformningen og vedligeholdelsen af skibe, således som det bl.a. er fastlagt i den ændrede lovgivning om klassifikationsselskaber;
41. støtter den kursændring, der er foretaget med Parisaftalememorandummet om havnestatskontrol, hvormed den ordinære kontrol erstattes med en risikobaseret kontrol, således at skibe med flere sikkerhedsmangler undersøges grundigt;
42. opfordrer medlemsstaterne og rederierne til at bestræbe sig på at blive optaget på den hvide liste under Parisaftalememorandummet om havnestatskontrol; opfordrer navnlig Slovakiet til at bestræbe sig herpå;
43. opfordrer de nationale kontrolmyndigheder og andre nationale myndigheder til at arbejde tættere sammen om udveksling af data om skibe og ladninger, således at den administrative byrde mindskes, mens inspektionernes effektivitet øges; opfordrer til snarest at indføre et integreret system til forvaltning af oplysninger ved at anvende og øge de tilgængelige ressourcer, særlig SafeSeaNet; anmoder Kommissionen om snarest at oprette et grænseoverskridende og tværsektorielt overvågningssystem, der dækker hele EU;
44. er opmærksom på faren for piratvirksomhed på verdenshavene, særlig i området omkring Afrikas Horn og i farvandene ud for Somalia, og opfordrer alle rederier til at samarbejde med myndighederne i forbindelse med initiativer, der kan beskytte dem mod denne piratvirksomhed, som f.eks. EU's første vellykkede flådeoperation, Atalanta; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at styrke deres samarbejde og samarbejdet inden for FN med henblik på at beskytte søfolk, fiskere og passagerer samt flåden;
45. erindrer om, at den globale strategi for bekæmpelse af piratvirksomhed ikke kan begrænses til en international flådestyrke, men at den bør indgå i en samlet plan, der har til formål at fremme freden og udviklingen i det berørte område; erkender ligeledes behovet for at skibene til fulde og på korrekt vis anvender de selvbeskyttelsesforanstaltninger, som søtransportorganisationerne har vedtaget i form af god forvaltningspraksis, og som er godkendt af IMO;

Diverse

46. understreger, at søfarten er en global sektor, og at aftaler så vidt muligt bør indgås på internationalt plan; konstaterer, at IMO er det mest velegnede forum herfor; opfordrer medlemsstaterne til i højere grad at bestræbe sig på hurtigt at ratificere og gennemføre de IMO-konventioner, de har undertegnet;
47. anerkender desuden fuldt ud Unionens rolle i forbindelse med overtagelse af internationale bestemmelser i EU-retten og i forbindelse med gennemførelse af og støtte til havpolitikken, f.eks. gennem EMSA;
48. understreger behovet for at fremskynde moderniseringen og forøgelsen af havneinfrastrukturernes kapacitet i forbindelse med den forventede stigende mængde af varer, der transporteres ad søvejen; gør opmærksom på, at der til dette formål er behov for store investeringer, som skal overholde gennemsigtige og rimelige finansieringsregler for at sikre lige konkurrencevilkår for de europæiske havne; opfordrer Kommissionen til at sørge for en sammenhængende lovgivningsmæssig ramme på dette område;
49. opfordrer Kommissionen til at anvende meddelelsen »EU's søtransportpolitik frem til 2018 - strategiske mål og anbefalinger« og denne beslutning som grundlag for den kommende revision af hvidbogen om transport;
50. opfordrer til at føre en politik, der fremmer havnenes forbindelse med baglandet (tørhavne og logistiske platforme) i områder med overbelastningsproblemer, og til at integrere denne politik i revisionen af TEN-T;

Onsdag, den 5. maj 2010

51. understreger skibsbygningsindustriens økonomiske og strategiske betydning, som gør det muligt at udvikle og anvende de nye teknologier, der bruges til skibe, og at bevare en vigtig europæisk knowhow, som er nødvendig for at bygge nye generationer af skibe; opfordrer til at indføre foranstaltninger, der fremmer innovation, forskning og udvikling og uddannelse, således at der kan udvikles en konkurrencedygtig og nyskabende europæisk skibsbygningsindustri;
52. opfordrer til, at det i forbindelse med projekter vedrørende modernisering og udvidelse af havne gøres obligatorisk, at færgeterminalerne og de nye færger skal have faciliteter til bevægelseshæmmede;
53. glæder sig over forslaget om at føre en kampagne for fremme af bedste praksis blandt færge- og krydstogtsoperatørerne vedrørende passagerers rettigheder;
54. opfordrer Kommissionen til i forbindelse med den aktuelle revision af TEN-T at tage hensyn til henstillingerne vedrørende EU's søtransportpolitik frem til 2018, navnlig hvad angår effektiv integration af motorveje til søs og transport ad de indre vandveje samt nettet af havne af europæisk interesse med disse som kernepunkter for integrationen;
55. opfordrer Kommissionen til at udarbejde en tilsvarende strategi for den europæiske transport ad de indre vandveje og til at koordinere den med den nuværende strategi med henblik på at fremme en optimal transportkæde mellem søgodstransporten og varetransporten ad de indre vandveje;
56. opfordrer Kommissionen til snarest at forelægge den varslede køreplan med væsentlige detaljer til supplerende af sin meddelelse;

*

* *

57. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet og Kommissionen.

Europeana - næste fase

P7_TA(2010)0129

Europa-Parlamentets beslutning af 5. maj 2010 om Europeana - næste fase (2009/2158(INI))

(2011/C 81 E/04)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens meddelelse af 28. august 2009 med titlen »Europeana - næste fase« (KOM(2009)0440),
- der henviser til Kommissionens meddelelse af 19. oktober 2009 med titlen »Ophavsret i videnøkonomien« (KOM(2009)0532),
- der henviser til konklusionerne fra Rådets møde den 20. november 2008 om det europæiske digitale bibliotek Europeana ⁽¹⁾,
- der henviser til Kommissionens meddelelse af 11. august 2008 med titlen »Adgang til Europas kulturarv med et museklik - Hvor langt er vi nået i EU med digitalisering af og onlineadgang til kulturelt materiale og digital bevaring« (KOM(2008)0513),

⁽¹⁾ EUT C 319 af 13.12.2008, s. 18.