

Kolmapäev, 5. mai 2010

19. nõuab, et esmajärjekorras tuleb kohandada ELi õigustikku poliitikavaldkondades, kus enne Lissaboni lepingu jõustumist ei rakendatud kaasotsustamismenetlust; nõuab siinkohal üksikjuhtumipõhist kontrolli selle tagamiseks, et kõiki sobivaid üldkohaldatavaid meetmeid, mida seni võeti vastu nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsuse 1999/468/EÜ (millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused) ⁽¹⁾ artiklite 4 ja 5 raames, on võimalik määratleda delegeeritud õigusaktidena;

20. on seisukohal, et seadusandja volituste säilitamiseks tuleb nii eespool mainitud kohandamise kui ettepanekute käsitlemise käigus seadusandliku tavamenetluse kohaselt erilist tähelepanu pöörata Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 290 ja 291 suhtelisele kasutamisele ning praktilistele tagajärgedele, mis on seotud tuginemisega ühele või teisele artiklile; nõuab tungivald, et kaasseadusandjatel oleks õigus otsustada, kas varem kontrolliga regulatiivmenetluse kohaselt lahendatud küsimusi käsitleda Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 290 raames või seadusandlikus tavamenetluses;

*

* *

21. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile.

⁽¹⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

Strateegilised eesmärgid ja soovitused seoses ELi meretranspordipoliitikaga kuni 2018. aastani

P7_TA(2010)0128

Euroopa Parlamendi 5. mai 2010. aasta resolutsioon strateegiliste eesmärkide ja soovituste kohta seoses ELi meretranspordipoliitikaga kuni 2018. aastani (2009/2095(INI))

(2011/C 81 E/03)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni 21. jaanuari 2009. aasta teatist strateegiliste eesmärkide ja soovituste kohta seoses ELi meretranspordipoliitikaga kuni 2018. aastani (KOM(2009)0008) (teatis ELi meretranspordipoliitika kohta kuni 2018. aastani);
 - võttes arvesse komisjoni 10. oktoobri 2007. aasta teatist Euroopa Liidu integreeritud merenduspoliitika kohta (KOM(2007)0575);
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 48;
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit (A7-0114/2010),
- A. arvestades, et Euroopa laevaomanikud annavad olulise panuse Euroopa majandusse, kuid peavad osalema ülemaailmses konkurentsis;
- B. arvestades, et Euroopa merendussektori elujõulisuse säilitamiseks ja arendamiseks mõeldud struktuuri- lised ja integreeritud meetmed on olulised ja peaksid tugevdama meretranspordi ja sellega seotud sektori konkurentsivõimet, integreerides säästva arengu ja ausa konkurentsi nõudeid;

Kolmapäev, 5. mai 2010

- C. arvestades, et on vältimatult vajalik meelitada noori meremehekarjääri tegema ja hoida neid selle elukutse juures ning et Euroopa mereõppe taset tuleb parandada meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni (STCW konventsiooni) läbivaatamisega;
- D. arvestades, et kliimamuutus kujutab endast Euroopa poliitika kõikide valdkondade jaoks 21. sajandi suurimat proovikivi;
- E. arvestades, et meretransport on suhteliselt keskkonnahoidlik transpordiliik, mida on siiski võimalik muuta veelgi puhtamaks kui see praegu on; arvestades, et see tuleb kaasata laevade ja sadamainfrastruktuuride CO₂-jalajälje järkjärgulise vähendamise kaudu kliimamuutuse vastu võitlemiseks tehtavatesse jõupingutustes;
- F. arvestades, et ohutus on sadamate, laevaomanike ning merel ja maismaal töötava personali jaoks ülioluline; arvestades, et ohutusmeetmete puhul tuleb arvesse võtta ranniku- ja merekeskkonna kaitset ning töötingimusi sadamates ja laevade pardal;
- G. arvestades, et Adeni lahes, Somaalia ranniku lähedal ja rahvusvahelistes vetes toimuvad jätkuvalt Euroopa kala-, kauba- ja reisilaevade vastu suunatud kuritegelikud rünnakud;
- H. arvestades, et Euroopa meretööstus on maailmas juhtpositsioonil ning et selle juhtpositsiooni tuleb pikas perspektiivis kaitsta ja et see on saavutatav ainult innovatsiooni abil;
- I. arvestades, et otsused tuleb teha õigel haldustasandil, see tähendab võimaluse korral ülemaailmsel tasandil ja vajaduse korral Euroopa tasandil,

Üldine taust

1. tunneb heameelt teatise üle, milles käsitletakse ELi meretranspordipoliitikat kuni 2018. aastani;
2. rõhutab meretranspordisektori tähtsust Euroopa majandusele mitte üksnes reisijate, toorme, kaupade ja energiatoodete transpordi seisukohast, vaid ka laevatööstust, logistikat, teadusuuringuid, turismi, kalandust ja vesiviljelust ning haridust hõlmava laiemal merendustegevuse tuumana;
3. rõhutab, et ELi merenduspoliitikas tuleks arvesse võtta asjaolu, et meretranspordisektor peab toime tulema mitte üksnes liidusisese, vaid ka ülemaailmse konkurentsi tingimustes; rõhutab ka seda, kui oluline on meretranspordi osakaalu suurenemine üldisemas transporditegevuses nii ELis kui ka väljaspool ELi;
4. loodab, et ELi merenduspoliitika kohandatakse nüüdsest peale raamistikuga „ühtne Euroopa meri”, ja palub sellest tulenevalt komisjonil töötada välja Euroopa meretranspordipoliitika ühise mereruumi raames;

Turg

5. nõuab tungival, et komisjon jätkaks võitlust mugavuslippude kuritarvitamise vastu;
6. nõuab seetõttu tungival, et liikmesriigid ergutaksid oma lippude kasutamist ja toetaksid oma maismaal tegutsevaid merendusklastreid, pakkudes näiteks laevadele maksundusalaseid võimalusi, nagu tonnaaži maksustamise süsteem, ning maksusoodustusi meremeestele ja laevaomanikele;

Kolmapäev, 5. mai 2010

7. on seisukohal, et nagu iga majandussektor, peab merendussektor põhimõtteliselt jääma riigiabi eeskirjade kohaldamisalasse, kuigi riigiabi võib konkreetsel juhtudel erandkorras lubada, tingimusel, et see on ajutine ning seda antakse läbipaistval ja selgel moel;

8. on seisukohal, et suunised meretranspordi riigiabi kohta (mis kaotavad kehtivuse 2011. aastal) tuleb säilitada ja neid tuleb pikendada, kuna need on aidanud oluliselt säilitada Euroopa meretranspordi rahvusvahelist konkurentsivõimet, suutlikkust tulla edukalt toime kolmandate riikide sageli ebaausa konkurentsiga ja säilitada selle ülemaailmset juhtpositsiooni ning seeläbi aidanud toetada liikmesriikide majandust;

9. palub komisjonil esitada lubatud uued meretranspordi riigiabi eeskirjad 2010. aastal ning on lisaks seisukohal, et komisjon peaks võimalikult kiiresti esitama ka meresadamate riigiabi suunised;

10. rõhutab sellega seoses, et riigiabi tuleb anda eranditult niisuguste Euroopa merendussektorite toetuseks, mis on pühendunud sotsiaalsetele standarditele, tööhõive edendamisele ja töötajate väljaõppele Euroopas, ning Euroopa laevanduse konkurentsivõime tagamiseks maailmas;

11. kutsub liikmesriike üles kiiresti allkirjastama, ratifitseerima ja rakendama ÜRO konventsiooni kaupade rahvusvahelise osalise või täieliku meretranspordi lepingute kohta, nn Rotterdami eeskirja, millega luuakse uus merendusvaldkonna vastutuse süsteem;

12. kutsub komisjoni üles võtma üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste eelseisva läbivaatamise käigus senisest enam arvesse meretransporti ja selle maismaal paiknevaid struktuure, eriti Euroopa meresadamate mitmeliigilist ühendamist sisemaaga;

13. tunneb heameelt komisjoni ettepaneku üle võtta vastu direktiiv, milles käsitletakse ühenduse liikmesriikide sadamatesse sisenevate ja neist väljuvate laevade teavituse formaalsusi (KOM(2009)0011), et muuta praegused Euroopa merelühisõitude haldusmenetlused lihtsamaks, neid vähendada või need kaotada; kutsub komisjoni üles toetama ka tulevikus merelühisõidusid, et liidusese meretranspordi tulemuslikkust tunduvalt suurendada;

Sotsiaalsed aspektid

14. tunneb heameelt liikmesriikide ja komisjoni algatuse üle noorte ELi kodanike huvi suurendamiseks merendusvaldkonna elukutsete vastu; rõhutab vajadust pakkuda võimalusi meremeeste elukestvaks õppeks ja ümberõppeks kõikidel tasanditel, nii maal kui merel töötavate meremeeste puhul, et suurendada tööjõu ametioskusi ja pädevust; soovib ühtlasi anda koolides kõnealuse sektori kohta rohkem teavet ja pakkuda rohkem praktikakohti;

15. kutsub liikmesriike üles rahvusvaheliste konventsioonide raames, nagu STCW konventsioon ja ILO 2006. aasta meretöönormide konventsioon, parandama ja ajakohastama olemasolevaid koolitusprogramme, et parandada veelgi mereõppeasutuste kvaliteeti;

16. rõhutab, et kolmandatest riikidest pärit meremehed peavad täitma rahuldavad väljaõppenõuded vastavalt STCW konventsioonile, ning kutsub laevaomanikke ja riiklikke inspektore üles nende nõuete täitmist tagama ning neid nõudeid jõustama, vajaduse korral Euroopa Meresõiduohutuse Ameti (EMSA) abiga; kordab oma palvet, et liikmesriigid ratifitseeriksid kiiresti ILO 2006. aasta meretöönormide konventsiooni ja et esimesel võimalusel võetaks vastu kõnealuse tööstusharu kokkuleppel põhinev komisjoni ettepanek integreerida konventsiooni põhielemendid ELi õigusesse;

Kolmapäev, 5. mai 2010

17. palub liikmesriikidel julgustada ELi meremeeste kasutamist oma laevastikes ja luua piisavalt võimalusi, et takistada meremeeste väljarännet liidust;
18. tunneb heameelt komisjoni soovitusel, et liikmesriigid peaksid tõhustama koostööd merendusega seotud Euroopa asutuste vahel, ja õhutab liikmesriike ühtlustama oma vastavaid õppekavasid ja koolitusplaane, et soodustada ja edendada ELi meremeeste kvalifikatsiooni kõrget taset ja laialdasi oskusi;
19. rõhutab, et sotsiaalne mõõde ja ELi meremeeste töötingimused on tihedalt seotud Euroopa laevastiku konkurentsivõimega, ja et on vaja hõlbustada merendusala tööjõu liikuvust kogu Euroopas ning tagada täielikult toimiv siseturg, kus puuduksid tõkkes ja põhjendamatud teenuste osutamise piirangud;
20. toetab heade tavade vahetust töötingimuste ja sotsiaalsete standardite osas, samuti elamistingimuste parandamist laevade pardal, eriti info- ja kommunikatsioonitehnoloogia arendamise, tervishoiule juurdepääsu parandamise, ohutusstandardite ja koolituse tugevdamisega, et tulla toime meremeeste ametitele omaste ohtudega;
21. rõhutab, et kontroll peab olema konkreetne ja riskipõhine ega tohi merendussektorile liigset regulatiivset survet avaldada;
22. loodab, et uuritakse võimet korvata aina vähenevat meremeeste hulka tehnoloogiliste uuenduste abil, kuid hoiatab katsetamata tehnika liiga kiire kasutuselevõtu eest;
23. palub meresadamate valdajatel parandada meremeeste tingimusi reidil ankrus ootavatel laevadel, sealhulgas lihtsamad transpordivõimalused laevalt kaldale ja vastupidi;

Keskkond

24. tunnustab, et vääveloksiidide ja lämmastikoksiidide, osakeste (PM10) ja CO₂ heitkoguste vähendamisel on vaja teha olulisi edusamme ja et see on vajalik ELi kliimakaitselise eesmärkide raames; rõhutab asjaolu, et sektor saab aidata kaasa võitlusele kahjulike heidete ja kliimamuutuse vastu ning et teadus- ja arendustegevusse tehtavad avaliku ja erasektori investeeringud on selles osas eriti olulised;
25. rõhutab, et heitkoguste vähendamine tuleb kiiresti kokku leppida ja rakendada siduvalt Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) kaudu, et piirata konkurentsitingimuste ebavõrdsust, kuid et see ei tohi takistada liidul teha oma liikmesriikide laevastike suhtes kohaldatavaid täiendava vähendamise algatusi, julgustades seega ka muid mandreid saama selles valdkonnas konkurentsivõimeliseks; juhib sellega seoses tähelepanu merelühisõitide ja mere pikamaasõitide suurtele erinevustele, mida tuleb IMO sõlmitavate kokkulepete puhul arvesse võtta;
26. kutsub liikmesriike üles rohkem kasutama (võimaluse korral koostöös naaberriikidega) merenduse heite kontrollipiirkondade kehtestamise võimalust eelkõige lämmastikoksiidide kohta; rõhutab, et täiendavate merenduse heite kontrollipiirkondade kehtestamine ei tohi kaasa tuua Euroopa-siseseid konkurentsimoontusi;
27. toetab meetmeid, mis võimaldavad transpordi ümbersuunamist meretranspordile, et põhimaanteid ummikutest vabastada; kutsub liitu ja liikmesriike üles looma sadamates logistilised platvormid, mis on hädavajalikud transpordiliikide kokkusobivuse arendamiseks ja territoriaalse ühtekuuluvuse tugevdamiseks; rõhutab asjaolu, et rahvusvahelised ja ELi eeskirjad ei tohi takistada riigiasutuste poolt selles suunas tehtud jõupingutusi; loodab, et Vahemere Liidu raames võetakse kiirelt ja ulatuslikult kasutusele meremagistraalid, mis võimaldavad vähendada maismaa transpordi võrkude saastet ja ummikuid;

Kolmapäev, 5. mai 2010

28. pooldab põhimõtteliselt 2008. aasta oktoobris IMO poolt seoses laevadelt pärinevate väävel- ja lämmastikoksiidide heitkoguste vähendamiseks MARPOLi konventsiooni VI lisas tehtud muudatusi; väljendab siiski muret transpordi võimaliku tagasisuunamise üle merelühisõitudel maanteeveole alates 2015. aastast Põhja- ja Läänemere väävliheite kontrollpiirkondades kehtestatava 0,1 % suuruse väävli piirväärtuse tagajärjel; palub komisjonil seetõttu esitada Euroopa Parlamendile võimalikult kiiresti, hiljemalt 2010. aasta lõpuks, asjakohase mõjuhinnangu;
29. on seisukohal, et kõik transpordiliigid, sealhulgas meretransport, peavad oma väliskulusid järk-järgult arvesse võtma; on arvamisel, et selle põhimõtte kasutuselevõtt tekitab rahalisi vahendeid, mida on võimalik eelisjärjekorras koondada, et viia ellu innovatsiooni heaks tehtavaid jõupingutusi;
30. palub komisjonil ja liikmesriikidel tegelda ka alternatiivsete vahenditega, nagu laevamasuudi maksu kehtestamine, mis peaks eelistatavalt sõltuma kütuse kvaliteedist ja keskkonnasäästlikkusest, või nn roheliste sadamate kontseptsioon, kus puhaste laevadega tegeletakse eelisjärjekorras ja/või võetakse neilt vähendatud sadamatasu;
31. palub liikmesriikidel töötada IMO raames selle nimel, et määrata kindlaks ja rakendada asjakohased ja ülemaailmselt kohaldatavad keskkonnanõuded;
32. võtab sellega seoses teadmiseks läbimurde siveveetranspordi tehnoloogias, mis on võimaldanud kasutuses olevate laevade mootorite heitkoguseid oluliselt vähendada, ja veeldatud maagaasi võimalikku kasutamist kütusena; palub komisjonil uurida, kas kõnealust tehnoloogiat saaks kasutada ka merelaevanduses ja kuidas saaks kiirendada selle tehnoloogia kasutuselevõttu;
33. kahetseb asjaolu, et kliimamuutuse tippkohtumisel Kopenhaagenis ei õnnestunud jõuda kokkuleppele merelaevade heitkoguste vähendamise kohta, kuid rõhutab, et tuleb jätkata tugevaid jõupingutusi nii Kyotojärgse protsessi kui IMO raames, et kooskõlastada ülemaailmsed meetmed nimetatud vähendamise saavutamiseks; kutsub liikmesriike üles tegutsema selle nimel, et IMO saaks järgmisteks ülemaailmseteks kliimaa- lasteks läbirääkimisteks volitused, mis hõlmavad mõõdetavaid vähendamiseesmärke meretranspordis;
34. kutsub liitu üles juhtima seda protsessi ülemaailmsel tasandil, eelkõige IMO, et vähendada heiteid merendussektoris;
35. rõhutab, kui oluline on Euroopa sadamates niisugune koostalitlusvõimeline tehnika elektrienergia edastamiseks kaldalt laevadele, mille abil oleks võimalik saastamist oluliselt vähendada; kutsub komisjoni üles kontrollima, millistes meresadamates on selliseid tehnilisi vahendeid võimalik tõhusalt kasutada;
36. rõhutab, et komisjon peab oma teadus- ja arendustegevuse poliitilises raamistikus pidama esmatähtsaks innovatsiooni taastuvate tehnoloogiate merenduses kasutamise valdkonnas, näiteks laevade päikese- ja tuuleenergiaseadmed;
37. palub komisjonil uurida arukate tehnoloogiate ja eelkõige Galileo kogu potentsiaali saaste vähendamiseks ja seireks transpordisektoris;
38. rõhutab vajadust edendada paberivabasid sadama- ja tollitoiminguid ning hõlbustada sadamates koostööd erinevate teenuseosutajate ja tarbijate vahel niisuguste arukate transpordisüsteemide ja -võrgustike kasutamise abil nagu SafeSeaNet ja e-toll, et kiirendada sadamatoiminguid ja vähendada saastet;

Ohutus

39. kiidab heaks meresõiduohutuse kolmanda paketi vastuvõtmise ning kutsub liikmesriike üles paketti kiiresti rakendama;

Kolmapäev, 5. mai 2010

40. pooldab laevaehituse, sealhulgas kasutatava terase kvaliteedi, samuti laevade projekteerimise ning hooldamise ranget kontrolli, nagu on ette nähtud muu hulgas klassifikatsiooniühinguid käsitlevates muudetud õigusaktides;

41. toetab suunamuutust sadamariigi kontrolli käsitlevas vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumis, mille kohaselt korrapärane kontroll asendatakse riskipõhise kontrolliga, nii et kontrollitakse tulemuslikult just neid laevu, millel on ilmnenud arvukaid puudusi;

42. kutsub liikmesriike ja laevaomanikke üles püüdma saavutada kohta vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumis nn valges nimekirjas; palub eelkõige Slovakkial selleks täiendavaid jõupingutusi teha;

43. kutsub riiklikke inspeksioone ja muid riiklikke asutusi üles tegema tihedamat koostööd andmete vahetamisel laevade ja lasti kohta, et vähendada regulatiivset survet, kuid samal ajal suurendada kontrollimise tulemuslikkust; nõuab integreeritud teabehaldussüsteemi kiiret kasutuselevõttu juba kättesaadavate vahendite, eelkõige SafeSeaNeti kasutamise ja paremaks muutmise abil; palub, et komisjon rakendaks kiiresti piiriülese ja sektoriülese jälgimise süsteemi kogu ELi territooriumil;

44. on teadlik piraatluse ohust avamerel ja eriti Somaali poolsaare piirkonnas ja Somaalia rannikuvetes, ning kutsub kõiki laevaomanikke üles tegema koostööd riiklike algatuste raames, mille eesmärk on kaitsta neid piraatluse eest, nagu seda tehti ELi esimese eduka mereoperatsiooni Atalanta puhul; palub komisjonil ja liikmesriikidel tugevdada nii omavahelist kui ka Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni raames tehtavat koostööd, et kaitsta meremehi, kalureid ja reisijaid ning samuti laevastikku;

45. tuletab meelde, et üldine lähenemisviis võitlusele piraatluse vastu ei tohi piirduda ühe rahvusvahelise mereväeüksusega, vaid peab olema sätestatud üldises kavas, mille eesmärk on edendada rahu ja arengut asjaomases piirkonnas; on teadlik ka vajadusest, et laevadel kohaldaks täielikult ja täpselt meretranspordi organisatsioonide vastuvõetud enesekaitsealaseid meetmeid IMO heakskiidetud parimate haldustavade alusel;

Muud

46. rõhutab, et laevandus on ülemaailmne tegevusala ning lepingud tuleks eelistatavalt sõlmida ülemaailmses mõõtkavas; peab IMOd selleks sobivaimaks foorumiks; palub liikmesriikidel teha suuremaid pingutusi, et kiiresti ratifitseerida ja rakendada IMO konventsioonid, millele nad on alla kirjutanud;

47. on samas täiesti teadlik liidu rollist rahvusvaheliste eeskirjade ülevõtmisel ELi õigusesse ning merenduspoliitika rakendamisel ja toetamisel, näiteks EMSA kaudu;

48. rõhutab vajadust kiirendada sadamate infrastruktuuri võimekuse ajakohastamist ja laiendamist, arvestades eeldatavat meritsi veetavate kaupade koguse suurenemist; tuletab meelde, et selleks tuleb teha tohutuid investeeringuid ja et need peavad vastama läbipaistvatele ja õiglastele rahastamiseeskirjadele, et tagada Euroopa sadamate vahel aus konkurents; kutsub komisjoni üles tagama asjaolu, et reguleeriv raamistik oleks selles osas siduv;

49. palub, et komisjon võtaks oma teatise, mis käsitleb ELi meretranspordipoliitikat kuni 2018. aastani, ja käesoleva resolutsiooni transpordipoliitika valge raamatu eelseisva läbivaatamise aluseks;

50. nõuab poliitikat, mis edendaks sadamate ühendamist sisemaaga (kuivdokid ja logistilised platvormid) ummikutega seotud probleemidega piirkondades, ning et see poliitika integreeritaks TEN-T läbivaatamisse;

Kolmapäev, 5. mai 2010

51. rõhutab sellise laevaehituse majanduslikku ja strateegilist tähtsust, mis võimaldab kontrollida ja kasutada uusi laevadele kohaldatavaid tehnoloogiaid ja säilitada hädavajalikku Euroopa oskusteavet, mis on vajalik uute põlvkondade laevade ehitamiseks; nõuab meetmeid innovatsiooni, teadus- ja arendustegevuse ja koolituse toetamiseks, et arendada välja konkurentsivõimeline ja innovaatiline Euroopa laevaehitus;

52. nõuab niisuguse kohustuse kehtestamist, mille kohaselt tuleb sadamate ajakohastamise ja laiendamise projektide raames varustada reisiterminalid ja uued reisilaevad piiratud liikumisvõimega inimestele mõeldud abivahenditega;

53. tunneb heameelt algatuse üle töötada välja kampaania reisijate õiguste osas parimate tavade edendamiseks reisijateveo ja merematke-ettevõtjate seas;

54. palub komisjonil praegusel TEN-T läbivaatamisel arvesse võtta soovitusi seoses ELi meretranspordi poliitikaga kuni 2018. aastani, eelkõige neid, milles käsitletakse meremagistraalide ja siseveetranspordi ning Euroopa tähtsusega sadamate kui ühendussõlmede võrgu tõhusat integreerimist;

55. palub komisjonil töötada välja võrreldava strateegia Euroopa siseveetranspordi jaoks ja viia see kooskõlla käesoleva strateegiaga, et edendada optimeeritud transpordiahelat, mis ühendab mere- ja siseveekaubavedusid;

56. kutsub komisjoni üles viivitamata esitama lubatud tegevuskava, milles esitatakse olulised üksikasjad oma teatise täiendamiseks;

*

* *

57. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile.

Europeana – järgmised sammud

P7_TA(2010)0129

Euroopa Parlamendi 5. mai 2010. aasta resolutsioon teatise „Europeana – järgmised sammud” kohta (2009/2158(INI))

(2011/C 81 E/04)

Euroopa Parlament,

— võttes arvesse komisjoni 28. augusti 2009. aasta teatist pealkirjaga „Europeana – järgmised sammud” (KOM(2009)0440);

— võttes arvesse komisjoni 19. oktoobri 2009. aasta teatist pealkirjaga „Autoriõigus teadmistepõhises majanduses” (KOM(2009)0532);

— võttes arvesse nõukogu 20. novembri 2008. aasta järeldusi Euroopa digitaalse raamatukogu EUROPEANA kohta ⁽¹⁾;

— võttes arvesse komisjoni 11. augusti 2008. aasta teatist pealkirjaga „Euroopa kultuuripärand hiirekliki kaugusel – ELis kultuurimaterjali digiteerimisel, sellele sidusjuurdepääsu tagamisel ja selle digitaalsel säilitamisel tehtud edusammud” (KOM(2008)0513);

⁽¹⁾ ELT C 319, 13.12.2008, lk 18.