

Tiistai 22. marraskuuta 2016

P8_TA(2016)0436

Vesiliikenteen henkilöliikennepalvelujen mahdollisuuksien hyödyntäminen**Euroopan parlamentin päätöslauselma 22. marraskuuta 2016 vesiliikenteen henkilöliikennepalvelujen mahdollisuuksien hyödyntämisestä (2015/2350(INI))**

(2018/C 224/04)

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen ihmishengen turvallisuudesta merellä (SOLAS-yleissopimus) sellaisena kuin se on muutettuna,
- ottaa huomioon Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) vuoden 1978 pöytäkirjan, joka liittyy alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen,
- ottaa huomioon vuonna 2006 tehdyn Yhdistyneiden kansakuntien yleissopimuksen vammaisten henkilöiden oikeuksista,
- ottaa huomioon ilmastopöytäkirjan osapuolten 21. kokouksen (COP 21) ja Pariisissa 30. marraskuuta–11. joulukuuta 2015 pidetyn Kioton pöytäkirjan osapuolten kokouksena toimineen osapuolten 11. konferenssin (CMP 11),
- ottaa huomioon 28. maaliskuuta 2011 annetun komission valkoisen kirjan ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” (COM(2011)0144),
- ottaa huomioon 21. tammikuuta 2009 annetun komission tiedonannon ”EU:n meriliikennepolitiikka vuoteen 2018 saakka: strategiset tavoitteet ja suositukset” (COM(2009)0008),
- ottaa huomioon 11. joulukuuta 2013 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1315/2013 unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta ⁽¹⁾,
- ottaa huomioon 11. joulukuuta 2013 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1316/2013 Verkkojen Eurooppa -välineen perustamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta ja asetusten (EY) N:o 680/2007 ja (EY) N:o 67/2010 kumoamisesta ⁽²⁾,
- ottaa huomioon 5. toukokuuta 2010 antamansa päätöslauselman EU:n meriliikennepolitiikasta vuoteen 2018 saakka: strategiset tavoitteet ja suositukset ⁽³⁾,
- ottaa huomioon 9. syyskuuta 2015 antamansa päätöslauselman aiheesta ”Liikennepolitiikan vuoden 2011 valkoisen kirjan täytäntöönpano: tilannekatsaus ja kohti kestävästä liikkuvuudesta” ⁽⁴⁾,
- ottaa huomioon 24. marraskuuta 2010 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1177/2010 matkustajien oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta meri- ja sisävesiliikenteen osalta ⁽⁵⁾,
- ottaa huomioon 24. toukokuuta 2016 annetun komission kertomuksen matkustajien oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta annetun asetuksen (EU) N:o 1177/2010 soveltamisesta (COM(2016)0274),

⁽¹⁾ EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1.⁽²⁾ EUVL L 348, 20.12.2013, s. 129.⁽³⁾ EUVL C 81 E, 15.3.2011, s. 10.⁽⁴⁾ Hyväksytyt tekstit, P8_TA(2015)0310.⁽⁵⁾ EUVL L 334, 17.12.2010, s. 1.

Tiistai 22. marraskuuta 2016

- ottaa huomioon 10. syyskuuta 2013 annetun komission tiedonannon ”Tavoitteena laadukas sisävesiliikenne – NAIADES II” (COM(2013)0623),
 - ottaa huomioon 12. joulukuuta 2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/87/EY sisävesialusten teknisistä vaatimuksista ⁽¹⁾,
 - ottaa huomioon 6. toukokuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/45/EY matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä ⁽²⁾,
 - ottaa huomioon 24. marraskuuta 2010 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1090/2010 tavaroiden ja matkustajien merikuljetuksia koskevista tilastoista annetun direktiivin 2009/42/EY muuttamisesta ⁽³⁾,
 - ottaa huomioon 18. kesäkuuta 1998 annetun neuvoston direktiivin 98/41/EY yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista liikennöivillä matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröinnistä ⁽⁴⁾,
 - ottaa huomioon 8. joulukuuta 1995 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 3051/95 ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuusjohtamisesta ⁽⁵⁾,
 - ottaa huomioon 21. marraskuuta 2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/33/EU neuvoston direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta ⁽⁶⁾,
 - ottaa huomioon 16. lokakuuta 2015 annetun komission kertomuksen ”REFIT Suunnan muutos: EU:n matkustaja-alusten turvallisuutta koskevan lainsäädännön toimivuustarkastus” (COM(2015)0508),
 - ottaa huomioon 31. maaliskuuta 2016 annetun komission kertomuksen aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa annetun direktiivin 2000/59/EY REFIT-arvioinnista (COM(2016)0168),
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 52 artiklan,
 - ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön (A8-0306/2016),
- A. toteaa, että Euroopan maantiede tarjoaa pitkine rantaviivoineen ja lukuisine saarineen ja jokineen erinomaisia tilaisuuksia kestävään vesiliikenteen henkilöliikenteeseen;
- B. toteaa, että kabotaasiliikenteessä (lähimerenkulussa), sisämaan ja meren lauttaliikenteessä, kaupunki- ja syrjäisten alueiden liikenteessä, risteilyillä ja matkailun alalla harjoitettava matkustajien kuljettaminen vesitse tarjoaa oivan tilaisuuden saatavilla olevan ylimääräisen infrastruktuuri- ja aluskapasiteetin hyödyntämiseen ja se on erittäin tärkeässä asemassa Euroopan unionin eri alueiden yhteyksien kannalta ja siksi merkittävä yhteenkuuluvuutta lisäävä tekijä; toteaa, että lisäksi risteilyt ja lauttaliikenne edistävät rannikkoalueiden matkailua, joka on yksi Euroopan tärkeimmistä mereen liittyvistä toiminnoista;
- C. toteaa, että viime vuosina on ollut vallalla voimakas suuntaus, että on kehitetty erilaisilla alueilla kulkemiseen tarkoitettuja aluksia, esimerkiksi joki- ja merialuksia, jotka täyttävät merialuksille asetetut vaatimukset ja pystyvät kulkemaan myös matalissa vesissä;
- D. toteaa, että teknisen kehityksen ansiosta vesiliikenteestä on taas tullut vaihtoehto ruuhkaisille sisääntuloteille kaupunkien keskustoihin;

⁽¹⁾ EUVL L 389, 30.12.2006, s. 1.

⁽²⁾ EUVL L 163, 25.6.2009, s. 1.

⁽³⁾ EUVL L 325, 9.12.2010, s. 1.

⁽⁴⁾ EYVL L 188, 2.7.1998, s. 35.

⁽⁵⁾ EYVL L 320, 30.12.1995, s. 14.

⁽⁶⁾ EUVL L 327, 27.11.2012, s. 1.

Tiistai 22. marraskuuta 2016

- E. toteaa, että vesiliikenteen henkilöliikenteellä ja tavaraliikenteellä on erilaisia haasteita ja tarpeita infrastruktuurin, ympäristöhaasteiden, toiminnallisten seikkojen, turvallisuuden sekä satamien ja kaupunkien välisten yhteyksien suhteen, vaikka molempia markkinasegmenttejä hoitaa yksi satamaviranomainen;
- F. toteaa, että vesiliikenteen henkilöliikenteen solmukohtien sisällyttäminen infrastruktuurien keskinäisiä yhteyksiä koskevaan politiikkaan, jota on jo pantu täytäntöön Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevalla asetuksella (EU) N:o 1315/2013 ja Verkkojen Eurooppa -välinettä koskevalla asetuksella (EU) N:o 1316/2013, tuottaa lisää eurooppalaista lisäarvoa;
- G. toteaa, että lainoja ja takuita vesiliikenteen hankkeisiin on mahdollista saada myös Euroopan strategisten investointien rahastosta (ESIR), joka on perinteisiä avustuksia täydentävä väline;
- H. toteaa, että sisävesiliikenne on tunnustettu ympäristöystävälliseksi liikennemuodoksi, joka edellyttää erityistä huolenpitoa ja tukea, ja valkoisessa kirjassa suositellaan meri- ja sisävesiliikenteen edistämistä, rannikkomerenkulun ja sisävesiliikenteen osuuden lisäämistä ja liikenneturvallisuuden parantamista;
- I. toteaa, että vammaisten henkilöiden oikeuksia koskeva YK:n yleissopimus ja ehdotus esteettömyyttä koskevaksi eurooppalaiseksi säädökseksi tarjoavat luotettavia ohjeita paitsi asetuksen (EU) N:o 1177/2010 täytäntöönpanolle ja tarvittaessa sen välitarkastelulle myös matkustajien oikeuksia koskevan lainsäädännön antamiselle intermodaalisuuden yhteydessä, koska tällaiseen lainsäädäntöön olisi sisällyttävä esteettömyys vammaisten tai liikuntarajoitteisten matkustajien kannalta;
- J. toteaa, että vaikka vesiliikenteen henkilöliikennettä pidetään turvallisena liikennemuotona, vesiliikenteen henkilöliikenteen alalla on tapahtunut useita traagisia onnettomuuksia, kuten Estonia, Herald of Free Enterprise ja Costa Concordia, Norman Atlantic ja UND Adryatik -alusten tapaukset;
- K. toteaa unionin asettaneen vuoteen 2018 ulottuvan meriliikennepolitiikan strategiassaan tavoitteeksi sen, että unionilla on johtava asema merenkulun tutkimuksessa ja innovoinnissa sekä laivanrakennusalalla, kun tavoitteena on parantaa alusten energiatehokkuutta ja älykkyyttä, vähentää niiden ympäristövaikutuksia, minimoida onnettomuuksien riski sekä parantaa elämänlaatua merillä;
- L. toteaa, että jokiristeilymatkailu ja vesiliikenteen matkustajaliikenne joissa, kanavissa ja muissa sisävesistöissä kasvaa monilla eurooppalaisten jokien osuuksilla ja niiden varsilla olevissa kaupunkisolmukohtissa;
- M. toteaa, että EU on hyväksynyt monia makrostrategioita, jotka perustuvat vesiväylien hyödyntämiseen, kuten Tonavan alueen, Adrian- ja Joonianmeren sekä Itämeren alueen strategiat;
1. katsoo, että vesiliikenteen henkilöliikenne on asetettava korkeammalle unionin ja sen jäsenvaltioiden liikennepoliittisella asialistalla; katsoo siksi, että niiden olisi pyrittävä luomaan yhtenäinen vesiliikenteen henkilöliikenteen alue esimerkiksi vähentämällä rajat ylittävän matkustajalaivaliikenteen hallinnollista raskautta;

Kilpailukyky

2. kannustaa jäsenvaltioita, alue- ja paikallisviranomaisia ja komissiota käsittelemään vesiliikenteen henkilöliikennettä ja erityisesti parantamaan siihen liittyvää ydinverkon ja kattavien verkkojen infrastruktuuria Euroopan laajuisessa liikenneverkossa ja Verkkojen Eurooppa -välineessä parantamalla sen liittämistä muun muassa sisämaan raideliikenteen infrastruktuuriin, mukaan lukien infrastruktuurin tarjoaminen ja tiedotus kaikkien matkustajien liikkuvuustarpeisiin vastaamiseksi;
3. kannustaa kehittämään myös kolmansia maita kattavia merten moottoriteitä, joilla edistetään tehokasta multimodaali liikennettä, helpotetaan tämän liikennemuodon integrointia muihin liikenneverkkoihin ja -muotoihin, poistetaan keskeisten verkkoinfrastruktuurien pullonkauloja ja varmistetaan alueellinen jatkuvuus ja yhdyntyminen;

Tiistai 22. marraskuuta 2016

4. korostaa välttämättömyyttä poistaa ”pullonkaulat” yhdistettäessä länsieurooppalaista kehittynyttä sisämaan vesireittien järjestelmää olemassa olevaan itäeurooppalaiseen järjestelmään, joka on huomattavasti vaurioitunut ja paikoittain kokonaan rappeutunut;
5. kehottaa komissiota julkaisemaan vuosittain katsauksen vesiliikenteen henkilöliikenteen hankkeisiin, joiden rahoittamiseen unioni osallistuu koheesio- ja rakennerahastoilla, alueellisilla rahastoilla, Interreg-ohjelmalla, Horisontti 2020 -puiteohjelmalla, Verkkojen Eurooppa -välineellä, Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevilla varoilla ja Euroopan strategisten investointien rahastolla (ESIR);
6. kehottaa komissiota julkaisemaan yhtenäisen raportin EU-strategioiden täytäntöönpanosta vesiliikenteen henkilöliikenteeseen liittyvässä segmentissä;
7. tähdentää eurooppalaisten tilastotietojen olennaista merkitystä vesiliikenteen alan suunnitelmien ja politiikan laatimiselle, etenkin kun otetaan huomioon lauttojen ja risteilyalusten merillä ja sisävesillä tarjoamien rajatylittävien palvelujen määrä, sillä on olemassa alueita, joissa eri paikkakuntien välinen liikenne voidaan hoitaa vain vesitse; kehottaa Eurostatia sisällyttämään meriliikenteen risteilymatkustajia koskeviin tilastotietoihinsa myös ”matkustajien vierailut käyntisatamassa” eli kussakin välisatamassa alukseen nousevien ja siitä poistuvien matkustajien määrän eikä vain kunakin vuonna alukseen nousevien risteilymatkustajien määrää (liikevaihto); katsoo, että näiden lukujen mukaan ottaminen antaisi realistisemmän kuvan risteilyalan ja yleensä vesiliikenteen henkilöliikenteen tuottamasta lisäarvosta;
8. kehottaa komissiota laatimaan yhdenmukaistetun järjestelmän tilastotietojen keräämiselle sisävesialusten, rajatylittävä liikenne mukaan lukien, onnettomuuksista ja vaaratilanteista;
9. katsoo, että vesiliikenteen henkilöliikenteen sisällyttäminen julkisen kaupunki- ja alue liikenteen verkostoihin saattaa tehostaa merkittävästi liikkuvuutta ja parantaa ympäristönsuojelun tasoa, elämänlaatua, kohtuuhintaisuutta, maaliikenneverkostojen ruuhkien purkamista ja mukavuutta kaupungeissa; kehottaa komissiota tukemaan täysipainoisesti investointeja laadukkaisiin sisämaan infrastruktuureihin, jotka voivat osaltaan vähentää paikallisia liikenne ruuhkia ja varmistaa, että paikallisille asukkaille ei aiheudu haittavaikutuksia; kehottaa komissiota laatimaan esimerkkiluetteloita tämän alan parhaista käytänteistä;
10. kehottaa jäsenvaltioita edistämään ja tukemaan paikallisia aloitteita, joilla pyritään aktivoimaan kaupunkialuetta palvelevan sisävesiliikenteen tarjontaa, mukaan lukien jokisatamissa sijaitsevien jakelukeskusten kehittäminen ja matkustajaliikenteen kehittäminen erityisesti alueen matkailun vetovoimaisuuden kannalta;
11. korostaa, että vesiliikenteen henkilöliikenne olisi otettava paremmin mukaan tiedotus-, varaus- ja lipunmyyntijärjestelmiin, jotta voidaan kohentaa julkisten palvelujen laatua ja kehittää edelleen matkailualaa erityisesti syrjäisillä ja eristyksissä olevilla alueilla; korostaa tarvetta ottaa huomioon vesiliikenteen henkilöliikenteen toimijat rakennettaessa integroitua eurooppalaista lippujärjestelmää;
12. kannustaa komissiota rahoittamaan paremmin organisoituja ja tehokkaampia hankkeita yhdennettyjen liikennepalvelujen edistämiseksi, jotta tuloksena on energiankulutuksen asteittainen väheneminen, erilaisten julkisten ja yksityisten lento-, meri- ja maaliikenteen harjoittajien aikataulujen uudelleen järjestäminen matkustajaliikenteen intermodaaliseksi ja tehokkaaksi hallinnoimiseksi ja julkisten ja yksityisten toimijoiden kirjoittamien matkalippujen yhdistäminen yhdeksi matkalipuksi, joka on saatavilla digitaalisen sovelluksen avulla;
13. korostaa, että olisi mahdollisuuksien mukaan edistettävä käytänteitä, joissa rahtialukset tarjoavat myös matkustajapalveluja ja päinvastoin, esimerkiksi kun on kyse lautoista, koska ne saavat auttaa parantamaan laivojen käyttöastetta ja taloudellista tehokkuutta sekä helpottamaan teiden ruuhkia;
14. pitää myönteisenä, että vesiliikenteen henkilöliikenteessä pyritään siirtymään ympäristöystävällisempiin ja energiatehokkaisiin aluksiin, joiden päästöt ovat vähäisempiä ja joita kehitetään osana vesiliikenteen ympäristöystävällisemmäksi muuttamiseen tähtävästä eurooppalaista kehystä; katsoo tämän johtavan taloudellisempiin ratkaisuihin, jotka ovat kestäviä ja houkuttelevampia ja siten taloudellisesti kilpailukyisempiä, mikä tekee koko alasta edullisemmän, vähemmän saastuttavan ja ympäristöystävällisemmän;

Tiistai 22. marraskuuta 2016

15. huomauttaa, että unionin tärkeimpien rannikkoalueiden erilaiset haasteet edellyttävät erilaisia toimia (esimerkiksi lauttaliikennepalvelujen lisääminen Pohjanmerellä ja lauttojen parantaminen ja tekninen hyödyntäminen Välimerellä);

16. katsoo, että unionin matkustaja-alusrakennusteollisuuden on pysyttävä tärkeänä ja kilpailukykyisenä toimijana, jolle mahdollistetaan enemmän kannustimia, samalla kun pienennetään sen ympäristöjalanjälkeä edistämällä alan tutkimusta ja innovointia;

Ympäristön kestävyys

17. kehottaa komissiota sisällyttämään vesiliikenteen henkilöliikenteen strategiaansa, toteuttamaan toimenpiteitä hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi 21. ilmastokokouksessa (COP 21) tehtyjen sopimusten mukaisesti sekä näin ollen minimoimaan ulkoiset kustannukset;

18. kannustaa komissiota ja jäsenvaltioita kohentamaan ympäristönormeja, jotta voidaan vähentää ilman pilaantumista, ja käyttämään esikuvana Itämeren normeja, jotka koskevat rikkipäästöjen rajoja, polttoaineen laatua ja polttoainetaloudellisempia moottoreita;

19. korostaa, että liikenteen hiilipäästöjen vähentäminen edellyttää huomattavia ponnistuksia ja edistystä tutkimuksen ja innovoinnin alalla; kannattaa komissiota sen edistäessä nesteytettyä maakaasua, muita kuin fossiilisia vaihtoehtoisia polttoaineita, uusiutuviin energialähteisiin pohjautuvia sähkö- ja hybridijärjestelmiä sekä aurinko- ja tuulienergian hyödyntämistä meriliikenteen aluksissa; kannustaa komissiota mukauttamaan tutkimusta ja innovointia ja keskittymään erityisesti käytännöllisyyteen vesiliikenteen henkilöliikenteen näkökulmasta;

20. muistuttaa, että vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun direktiivin 2014/94/EU ohella TEN-T-ydinverkon merisatamien on tarjottava nesteytetyn maakaasun tankkausasemia aluksille ja merialuksille vuoteen 2025 mennessä ja sisävesisatamien on tehtävä sama vuoteen 2030 mennessä;

21. kehottaa komissiota edistämään energiaomavaraisuuteen tähtääviä toimia hyödyntämällä satamaterminaalirakennuksiin sijoitettavia aurinkosähköjärjestelmiä ja varastoimalla päivällä tuotettua energiaa niin, että sitä voidaan käyttää yöaikaan;

22. korostaa, että lauttaliikenne on merkittävä lähimerenkulun markkinoiden osa ja että tästä syytä on tärkeää säilyttää sen dynamiikka ja kilpailukyky samalla kun parannetaan sen ympäristö- ja energiatehokkuutta;

23. pitää komission REFIT-aloitteen sataman vastaanottolaitteita koskevaa osiota myönteisenä, koska se antaa mahdollisuuden mukauttaa nykyinen direktiivi kansainväliseen kehitykseen, ja tukee ja kannustaa komission suunnitelmia, jotka koskevat uuden lainsäädännön laatimista noudattaen tavallista lainsäätämisympäristöä; korostaa, että tämä ei saisi estää jäsenvaltioita käynnistämästä kestävämpiä aloitteita, esimerkiksi jätehuoltoa koskevia hyviä tiedotus- ja seurantajärjestelmiä, sekä aluksissa että satamissa;

Turvallisuus ja turvatoimet

24. korostaa, että pilaantumisen ja onnettomuuksien ehkäiseminen on ensisijaisen tärkeää Euroopan meriturvallisuusviraston roolin kannalta parannettaessa rajatylittävän meriliikenteen lauttojen ja risteilyalusten turvallisuutta ja varmistettaessa kuluttajien suojeleminen;

25. muistuttaa, että lauttojen ja risteilyalusten henkilöstön on oltava pätevää, jotta se voi avustaa matkustajia tehokkaasti hätätapauksissa;

26. suhtautuu myönteisesti komission ehdotukseen direktiiviksi ammattipätevyysien tunnustamisesta sisävesiliikenteen alalla, jossa asetetaan miehistön jäsenten ja päällikköjen ammattipätevyyttä koskevat yhdenmukaiset vaatimukset työvoiman liikkuvuuden helpottamiseksi sisävesiliikenteen alalla;

Tiistai 22. marraskuuta 2016

27. tähdentää, että tiedotusjärjestelmiä, kuten perinteistä tutkaa, SafeSeaNet-järjestelmää, Galileo-ohjelmaa ja jokitietopalveluja, edelleen kehitettäessä olisi keskityttävä turvallisuuden, turvatoimien ja yhteentoimivuuden parantamiseen, ja kehottaa jäsenvaltioita tekemään jokitietopalvelujen käytöstä pakollista;
28. kehottaa toimivaltaisia viranomaisia ehdottamaan selkeää järjestelmää vastuun ja kustannusten jakamiseksi, kun tavoitteena on parantaa turvallisuutta, ja käsittelemään henkilöstölle annettavaa lisäkoulutusta ja uusia ohjeita ja opastusta ja erityisesti kysymystä simulaattoreihin perustuvan koulutuksen hyväksymisestä osana IMO:n ja ILO:n sääntöjen mukaista koulutusohjelmaa; katsoo, että palvelujen laatua ja turvallisuutta voidaan parantaa parhaiten pätevän henkilöstön avulla;
29. suhtautuu myönteisesti komission uusiin lainsäädäntöehdotuksiin, joilla on tarkoitus yksinkertaistaa ja parantaa EU:n vesillä matkustajia kuljettavien alusten turvallisuutta koskevia yhteisiä sääntöjä turvallisuuden ja kilpailun edistämiseksi tekemällä säännöistä selkeämpiä, yksinkertaisempia ja lainsäädännön ja teknologian kehityksen tasalla olevia;
30. toteaa, että koska huoli turvallisuudesta kasvaa, saatetaan tarvita lisätoimenpiteitä, joissa otetaan huomioon lauttaliikenteen ja satamien toiminnan erityispiirteet, jotta varmistetaan päivittäisten lauttayhteyksien kitkaton toiminta;
31. tähdentää, että huomattavan useat joet toimivat myös rajoina, ja kannustaa asiasta vastaavia viranomaisia varmistamaan yhteistyön sekä hyvin integroidut ja tehokkaat turvallisuus-, turvatoimi- ja hätäjärjestelmät, jotka toimivat kummallakin puolen rajaa;
32. korostaa, että useaa suljettua merialuetta, kuten Itämeren ja Adrianmeren, ympäröi useampi unionin jäsenvaltio, mutta niin ikään unioniin kuulumaton maa, ja siitä syystä kannustaa viranomaisia varmistamaan tehokkaan turvallisuus-, turvatoimi- sekä etenkin hätäjärjestelmän;
33. korostaa, että kansainvälisessä meriliikenteessä olevien lauttojen purjehtiessa unionin aluevesillä on sovellettava unionin ja asianomaisten jäsenvaltioiden lainsäädäntöä;

Palvelujen laatu ja saatavuus

34. kannustaa komissiota sisällyttämään eri liikennemuotoja käyttävien matkustajien oikeuksia koskevaan ehdotukseensa asetuksen (EU) N:o 1177/2010 periaatteet, mukaan lukien näkökohdat, jotka koskevat esteettömyyttä vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden kannalta, ja ottamaan myös huomioon vanhusten sekä lasten kanssa matkustavien perheiden erityistarpeet; kannustaa komissiota julkaisemaan vuosittain tilastotietoja vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustajien määrän kehityksestä;
35. korostaa vesiliikenteen henkilöliikenteen merkitystä kestävästä matkailusta kehitettäessä ja kausiluontoisuuden ongelmia ratkaistaessa etenkin unionin syrjäisillä alueilla, kuten rannikko-, saari- ja järvi-alueilla sekä maaseutualueilla; katsoo lisäksi, että pk-yritysten olisi toimittava matkailupalvelujen edistämisen yhdyspisteinä; kehottaa komissiota, jäsenvaltioita sekä paikallis- ja alueviranomaisia hyödyntämään EU:n tarjoamat pk-yritysten rahoitusmahdollisuudet, myös edellä mainittujen syrjäisten alueiden paikallisyhteisöille myönnettäviä tukia, mahdollisimman täysimääräisesti;
36. panee merkille hyvän mahdollisuuden luoda käteviä yhteyksiä sisävesireittien ja eurooppalaisen pyörätieverkoston välille monien EU:n alueiden matkailun vetovoimaisuuden parantamiseksi; muistuttaa välttämättömyydestä ottaa huomioon vesiliikenteen henkilöliikenteessä polkupyörien kanssa matkustavien tarpeet;
37. katsoo, että rannikkoalueiden ja saarien matkailu ei ole riittävän kehittyntä puutteellisen yhteenliitettävyyden vuoksi; katsoo, että komission olisi otettava huomioon, että näillä alueilla tarvitaan enemmän laadukkaita liikennepalveluja;
38. pitää vesiliikenteen henkilöliikennettä merkittävänä myös niillä alueilla, joilla se ei tällä hetkellä ole taloudellisesti kannattavaa, kuten esimerkiksi harvaan asutuilla syrjäisillä saarilla;

Tiistai 22. marraskuuta 2016

39. muistuttaa, että eräät lauttayhteydet ovat syrjäisimpien alueiden – alueellisen, sosiaalisen ja taloudellisen yhteenkuuluvuuden kannalta sanan varsinaisessa merkityksessä elintärkeitä – elämänlankoja, koska ne yhdistävät syrjäisimmät alueet mantereeseen ja taloudellisen ja teollisen kasvun alueisiin edistäen näin Euroopan yhteenkuuluvuutta ja yhdentymistä;

40. korostaa, että kehystä, jossa tarjotaan yhteyksiä saarille, saarialueille ja syrjäisille alueille, olisi edistettävä toimenpiteillä, joilla edistetään laadukkaampia lauttoja ja asianmukaisia terminaleja;

41. korostaa, että vesiliikenteen henkilöliikenteen ottaminen osaksi multimodaalisen liikkuvuuden järjestelmää, ottaen huomioon suurten kaupunkialueiden julkinen liikenne, olisi suotavaa ja tarjoaisi mahdollisuuksia sekä työmatkalaisille että matkailijoille; katsoo tässä yhteydessä, että matkustajien houkuttelemiseksi tarvitaan lisäparannuksia, jotta voidaan kehittää liikkuvuutta palveluna mahdollistamalla integroidut lipunmyyntipalvelut, parantamalla luotettavuutta, mukavuutta, täsmällisyyttä ja tiheyttä, helpottamalla logistiikkaketjuihin kohdistuvaa painetta sekä lyhentämällä alukseen pääsyyn tarvittavaa aikaa;

42. korostaa, että palvelujen korkean laadun säilyttämiseksi ja merenkulun turvallisuuden vuoksi on tärkeää kehittää EU:n merenkulkualan tietämystä ja taitoja;

o

o o

43. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman neuvostolle ja komissiolle.
