

2016. november 22., kedd

P8_TA(2016)0436

A vízi személyszállításban rejlő lehetőségek kiaknázása**Az Európai Parlament 2016. november 22-i állásfoglalása a vízi személyszállításban rejlő lehetőségek kiaknázásáról (2015/2350(INI))**

(2018/C 224/04)

Az Európai Parlament,

- tekintettel az 1974. évi „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezményre (SOLAS), annak módosított formájában,
- tekintettel a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló, 1973. évi egyezményhez kapcsolódó 1978. évi jegyzőkönyvére,
- tekintettel a fogyatékkal élő személyek jogairól szóló 2006. évi ENSZ-egyezményre,
- tekintettel az ENSZ Éghajlat-változási Keretegyezménye Feleinek huszonegyedik konferenciájára (COP 21) és a Kiotói Jegyzőkönyv feleinek találkozójaként szolgáló, a felek 2015. november 30. és december 11. között Párizsban, Franciaországban megrendezett tizenegyedik konferenciájára (CMP 11),
- tekintettel az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforráshatékony közlekedési rendszer felé” című, 2011. március 28-i bizottsági fehér könyvre (COM(2011)0144),
- tekintettel a „Javaslatok és stratégiai célkitűzések az Európai Unió tengeri közlekedési politikájának vonatkozásában a 2018-ig terjedő időszakra” című, 2009. január 21-i bizottsági közleményre (COM(2009)0008),
- tekintettel a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről szóló, 2013. december 11-i 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾,
- tekintettel az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról, a 913/2010/EU rendelet módosításáról és a 680/2007/EK és 67/2010/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2013. december 11-i 1316/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽²⁾,
- tekintettel az Európai Unió 2018-ig terjedő időszakra szóló tengeri szállítási politikájára vonatkozó javaslatokról és stratégiai célkitűzésekről szóló, 2010. május 5-i állásfoglalására ⁽³⁾,
- tekintettel „A közlekedésről szóló 2011-es fehér könyv végrehajtása: számvetés és a fenntartható mobilitás felé vezető út” című, 2015. szeptember 9-i állásfoglalására ⁽⁴⁾,
- tekintettel a tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok jogairól, valamint a 2006/2004/EK rendelet módosításáról szóló, 2010. november 24-i 1177/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽⁵⁾,
- tekintettel a Bizottság 2016. május 24-i jelentésére a tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok jogairól, valamint a 2006/2004/EK rendelet módosításáról szóló 1177/2010/EU rendelet alkalmazásáról (COM(2016)0274),

⁽¹⁾ HL L 348., 2013.12.20., 1. o.⁽²⁾ HL L 348., 2013.12.20., 129. o.⁽³⁾ HL C 81. E, 2011.3.15., 10. o.⁽⁴⁾ Elfogadott szövegek, P8_TA(2015)0310.⁽⁵⁾ HL L 334., 2010.12.17., 1. o.

2016. november 22., kedd

- tekintettel „A minőségi belvízi hajózás megvalósítása – NADIES II” című, 2013. szeptember 10-i bizottsági közleményre (COM(2013)0623),
 - tekintettel a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról szóló, 2006. december 12-i 2006/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽¹⁾,
 - tekintettel a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló, 2009. május 6-i 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽²⁾;
 - tekintettel a tengeri áru- és személyszállításban használt statisztikai adatszolgáltatásról szóló 2009/42/EK irányelv módosításáról szóló, 2010. november 24-i 1090/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽³⁾,
 - tekintettel a Közösség tagállamainak kikötőibe érkező vagy onnan induló személyhajókon utazó személyek nyilvántartásáról szóló, 1998. június 18-i 98/41/EK tanácsi irányelvre ⁽⁴⁾,
 - a roll-on/roll-off személyhajók (ro-ro komphajók) biztonságos üzemeltetéséről szóló, 1995. december 8-i 3051/95/EK tanácsi rendelete ⁽⁵⁾,
 - tekintettel az 1999/32/EK tanácsi irányelvnek a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok kéntartalma tekintetében történő módosításáról szóló, 2012. november 21-i 2012/33/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽⁶⁾,
 - tekintettel a Bizottság „REFIT iránykorrekció: a személyhajók biztonságára vonatkozó uniós jogszabályok célravezetőségi vizsgálata” című, 2015. október 16-i jelentésére (COM(2015)0508),
 - tekintettel a Bizottság „A hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására alkalmas kikötői létesítményekről szóló 2000/59/EK irányelv REFIT-értékelése” című, 2016. március 31-i jelentésére (COM(2016)0168),
 - tekintettel eljárási szabályzata 52. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A8-0306/2016),
- A. mivel Európa földrajzi helyzete, hosszú partvonala, valamint számos szigete és folyója rendkívüli lehetőségeket kínál a fenntartható vízi személyszállításra;
- B. mivel a vízi személyszállítás a part menti (rövid távú tengeri) fuvarozás, a belvízi és tengeri kompok, a városi és város környéki mobilitás, az üdülési célú hajóutak és a turizmus komoly lehetőségeket rejt magában a rendelkezésre álló többletkapacitások kihasználása terén mind az infrastruktúra, mind pedig a hajók tekintetében, és alapvető szerepet játszik az Európai Unió különböző régióinak összekapcsolásában, a kohézió fokozásának fontos tényezőjévé téve azt; mivel a körutazást végző hajók és kompok tevékenysége ezenkívül ösztönzi a part menti turizmust, amely az egyik legfontosabb tengeri tevékenység Európában;
- C. mivel az elmúlt években tendencia lett a hajózás különböző területein alkalmazható hajók – például a folyam-tengeri hajók – intenzív fejlesztése, amelyek megfelelnek a tengerjáró hajókra vonatkozó követelményeknek és sekély vizeken is tudnak közlekedni;
- D. mivel a technológiai fejlődés révén a túlsúfolt utak helyett ismét alternatív lehetőséggé vált a vízi közlekedés;

⁽¹⁾ HL L 389., 2006.12.30., 1. o.

⁽²⁾ HL L 163., 2009.6.25., 1. o.

⁽³⁾ HL L 325., 2010.12.9., 1. o.

⁽⁴⁾ HL L 188., 1998.7.2., 35. o.

⁽⁵⁾ HL L 320., 1995.12.30., 14. o.

⁽⁶⁾ HL L 327., 2012.11.27., 1. o.

2016. november 22., kedd

- E. mivel a vízi személyszállítás és a vízi teherszállítás különböző kihívásokkal néz szembe, és eltérőek a szükségleteik az infrastruktúra, a környezeti kihívások, a működési kérdések, a biztonság és a kikötő és a város közötti kapcsolatok tekintetében, miközben mindkét piaci szegmensen egyetlen kikötői hatóság foglalkozik;
- F. mivel további hozzáadott értéket fog biztosítani a vízi személyszállítási csomópontok integrálása az összekötő infrastruktúrára irányuló európai politika révén, ahogy azt a transeurópai közlekedési hálózatról (TEN – T) szóló 1315/2013/EU és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközzel (CEF) szóló 1316/2013/EU rendelet révén már végrehajtották;
- G. mivel a kölcsönökre és garanciákra vonatkozó lehetőségek a vízi projektek esetében is rendelkezésre állnak az Európai Stratégiai Beruházási Alap (ESBA) keretében, a hagyományos támogatások kiegészítő eszközeként;
- H. mivel a belvízi hajózást környezetbarát közlekedési módként ismerik el, amely különleges figyelmet és támogatást igényel, és mivel a fehér könyv javasolja a tengeri és belvízi szállítás előmozdítását, a part menti és a belvízi hajózás részarányának növelését és a közlekedésbiztonság javítását;
- I. mivel a fogyatékossgal élő személyek jogairól szóló ENSZ-egyezmény és az európai akadálymentesítési intézkedéscsomagra vonatkozó javaslat szilárd iránymutatást biztosít nem csak az 1177/2010/EU rendelet végrehajtásához és adott esetben jövőbeli felülvizsgálatához, hanem az intermodális kontextusban az utasjogokról szóló jogszabályok elfogadásához, tekintve, hogy az ilyen jogszabályoknak magukban kell foglalniuk a fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű utasok akadálymentes hozzáférését is;
- J. mivel – bár a vízi közlekedés biztonságos közlekedési módnak tekinthető – több tragikus baleset történt a múltban a vízi személyszállítási ágazatban, beleértve az *Estonia*, a *Herald of Free Enterprise*, a *Costa Concordia*, a *Norman Atlantic* és az *UND Adriatik* hajók baleseteit is;
- K. mivel a 2018-ig tartó tengeri szállítási politikában az EU stratégiai célként határozza meg, hogy globális szinten vezető szerepre tegyen szert a tengeri kutatás és innováció, valamint a hajógyártás terén azzal a céllal, hogy javuljon a hajók energiahatékonysága és energiainelligenciája, mérséklődjön környezeti hatásuk, minimálisra csökkenjen a baleseti kockázat és javuljon az életminőség a fedélzeten;
- L. mivel a folyami hajós turizmus és a vízi személyszállítás a folyókon, csatornákon és egyéb belvizeken egyre jelentősebbé válik egyes európai folyószakaszokon és az azok mentén található városi csomópontokban;
- M. mivel az EU már több makroszintű stratégiát is elfogadott a vízi utak használatáról, beleértve a dunai, az adriai- és jón-tengeri, valamint a balti-tengeri stratégiát;
1. úgy véli, hogy nagyobb hangsúlyt kell helyezni a vízi személyszállításra az EU és tagállamai közlekedéspolitikájának ütemtervében; ezért úgy véli, hogy létre kell hozni a vízi személyszállítás egységes terét, például azáltal, hogy egyszerűsítik a határokon átnyúló személyszállításból eredő adminisztratív terheket;

Versenyképesség

2. ösztönzi a tagállamokat, a regionális és a helyi hatóságokat, valamint a Bizottságot, hogy fontolják meg a vízi személyszállítást, és különösen a kapcsolódó infrastruktúra javítását mind törzshálózatában, mind átfogó hálózatában, a TEN-T hálózaton és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközön belül, azáltal, hogy megerősítik a szárazföldi infrastruktúrával való összekapcsolását, beleértve az infrastruktúra és a tájékoztatás biztosítását, az összes utas mobilitási szükségleteinek kielégítése érdekében;
3. ösztönzi a tengeri gyorsforgalmi utak fejlesztését, beleértve a harmadik országokat is, amelyek elősegítik a hatékony multimodális szállítást, elősegítik e módok integrálását a további közlekedési hálózatokkal és módokkal, felszámolják a szűk keresztmetszeteket a fő hálózati infrastruktúrákon és biztosítják a területi folytonosságot és integrációt;

2016. november 22., kedd

4. hangsúlyozza, hogy meg kell szüntetni a szűk keresztmetszeteket a kiterjesztett nyugat-európai belvízi rendszer és a meglévő kelet-európai rendszer között, amely jelentős károkat szenvedett, és egyes területeken teljesen leépült;
5. felhívja a Bizottságot, hogy tegyen közzé éves áttekintést az EU által társfinanszírozott vízi személyszállítási projektekről a strukturális, a kohéziós, a regionális alapok, továbbá az Interreg, a Horizont 2020, az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz és a TEN-T alapok, valamint az Európai Stratégiai Beruházási Alap keretében;
6. felhívja a Bizottságot, hogy tegyen közzé összefoglaló jelentést az uniós stratégiák végrehajtásáról a vízi személyszállítási ágazatban;
7. hangsúlyozza az európai statisztikai adatok központi jelentőségét a vízi közlekedési ágazatra vonatkozó tervek és politikák kialakítása során, különös tekintettel a kompok és utasszállító hajók által biztosított, több tagállamot érintő tengeri és belvízi szolgáltatásokra, tekintettel arra, hogy léteznek olyan területek, ahol az egyes területek közötti közlekedés csak vízi úton valósítható meg; kéri az Eurostatot, hogy a tengeri körutazáson részt vevő utasok számára vonatkozó statisztikáiban vegye számításba a kikötőben tartózkodás során a hajóra látogató utasokat, vagyis az egyes tranzitkikötőkben fel- és leszálló utasok számát is, és ne csak a tengeri körutazáson részt vevő, üdülő utasokat (forgalom); e számok figyelembevétele realisabb képet adna a hajós körutazások ágazata és általában a vízi személyszállítási ágazat által előállított hozzáadott értékről;
8. felhívja a Bizottságot, hogy dolgozza ki a harmonizált statisztikák gyűjtésére vonatkozó rendszert a belvízi hajókhoz kapcsolódó balesetekre és rendkívüli eseményekre vonatkozóan, a határokon átnyúló forgalmat is beleértve;
9. úgy véli, hogy a vízi személyszállítás tömegközlekedési hálózatokba való integrálása jelentősen javíthatja a városi és regionális mobilitás hatékonyságát, a környezeti teljesítményt, az életminőséget, a megfizethetőséget és a városi élet kényelmét, továbbá segítheti a torlódások csökkentését a szárazföldi közlekedési hálózatokon; felhívja a Bizottságot, hogy teljes mértékben támogassa a szárazföldi infrastruktúrára irányuló minőségi befektetéseket, amelyek hozzájárulhatnak a helyi közlekedési torlódások csökkentéséhez és annak biztosításához, hogy a helyi lakosságot nem éri negatív hatás; felhívja a Bizottságot, hogy e téren hozza létre a bevált gyakorlatok példáit tartalmazó listát;
10. felhívja a tagállamokat, hogy mozdítsák elő és támogassák a helyi kezdeményezéseket, amelyek célja a belvízi szállítási ágazat aktiválása az agglomerációk ellátásának eszközeként, beleértve az elosztóközpontok kialakítását a folyami kikötőkben, valamint a személyszállítás fejlesztését, elsősorban azért, hogy növeljék az érintett területek vonzerejét a turisták számára;
11. hangsúlyozza, hogy a vízi személyszállítást jobban integrálni kell az információs, a foglalási és a jegyárutási rendszerekbe annak érdekében, hogy javítsák a közszolgáltatások minőségét és továbbfejlessék az idegenforgalmi ágazatot, különösen a távoli és elszigetelt térségekben; hangsúlyozza annak szükségességét, hogy a vízi személyszállítást végzőket vegyék figyelembe az európai integrált jegyárutási rendszerekkel kapcsolatos munka során;
12. arra ösztönzi a Bizottságot, hogy finanszírozzon jobban szervezett és hatékonyabb projekteket az integrált szállítási szolgáltatások területén, amelyek az energiafogyasztás fokozatos csökkentéséhez, a légi, tengeri és szárazföldi szállítással foglalkozó különböző állami és a magántársaságok menetrendjének a személyszállítás intermodális és hatékony irányítását célzó átszervezéséhez, valamint az állami és magántársaságok által kibocsátott jegyek egy digitális alkalmazás révén egyetlen jeggyé való összevonásához vezetnek;
13. rámutat arra, hogy lehetőség szerint támogatni kell azon gyakorlatot, hogy teherszállító hajók személyszállítási szolgáltatásokat is biztosítsanak és fordítva, például kompok esetében, mivel lehetőséget teremtenek a hajók jobb kihasználására és a nagyobb pénzügyi hatékonyságra, valamint csökkentik a közúti torlódásokat;
14. üdvözli a vízi személyszállítási ágazat arra irányuló erőfeszítéseit, hogy a vízi közlekedés zöldebbé tételét célzó európai keret részeként környezetkímélőbb és magasabb energiahatékonyságú hajókra váltsanak; úgy véli, hogy ez olcsóbb, fenntartható és ezáltal gazdaságilag versenyképesebb megoldásokat eredményez majd, általánosságban véle olcsóbbá, tisztábbá és „zöldebbé” téve az ágazatot;

2016. november 22., kedd

15. megjegyzi, hogy az EU-ban a jelentősebb partvidéki övezeteket érő különböző kihívások különféle fellépést igényelnek (több kompjárat az Északi-tengeren, korszerűsítés és bizonyos műszaki megoldások elterjesztése a mediterrán térségben stb.);

16. meg van győződve arról, hogy a személyhajógyártás uniós iparának kulcsfontosságú versenyképes szereplőnek kell maradnia, aktívabban kell azt ösztönözni, ugyanakkor csökkenteni kell környezeti lábnyomát az ágazaton belüli kutatás és innováció fellendítése révén;

Környezeti fenntarthatóság

17. felhívja a Bizottságot, hogy integrálja stratégiájába a vízi személyszállítást és a COP 21 megállapodásokkal összhangban tegyen lépéseket a CO₂-kibocsátás visszaszorítása, és ezáltal a külső költségek minimálisra csökkentése érdekében;

18. arra ösztönzi a Bizottságot és a tagállamokat, hogy javítsák a környezetvédelmi normákat azzal a céllal, hogy csökkentsék a levegőszennyezést a kén-oxidokra vonatkozó határértékekre, az üzemanyag minőségére és hatékonyabb üzemanyag-felhasználású motorokra vonatkozó balti-tengeri szabványoknak megfelelően;

19. hangsúlyozza, hogy a közlekedés szén-dioxid-mentesítéséhez jelentős erőfeszítésekre és előrelépésekre van szükség a kutatás és az innováció terén; támogatja a Bizottságot abban, hogy szorgalmazza a cseppfolyósított földgázt, a nem fosszilis alternatív üzemanyagokat, az elektromos és hibrid rendszereken alapuló megújuló energiaforrásokat, valamint a nap- és szélenergiát a tengeri hajók vonatkozásában, és arra ösztönzi, hogy a kutatás és az innováció során fordítsanak fokozott figyelmet a vízi személyszállítási ágazatra;

20. emlékeztet arra, hogy az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló 2014/94/EU irányelv alapján a TEN-T törzshálózat részét képező tengeri kikötőben 2025-ig, a belvízi kikötőkben pedig 2030-ig biztosítani kell LNG-vételező berendezéseket a tengerjáró és egyéb hajók számára;

21. felhívja a Bizottságot, hogy ösztönözze az energetikai önellátást a kikötői terminálok épületein elhelyezett napelemek alkalmazása, valamint a nappal előállított energia éjszakai felhasználás céljából való tárolása révén;

22. hangsúlyozza, hogy a komp ágazat fontos összetevője a rövid távú tengeri fuvarozás piacának, és ennél fogva létfontosságú dinamizmusának és versenyképességének fenntartása érdekében, ugyanakkor javítja környezeti teljesítményét, valamint az energiahatékonyságot;

23. üdvözli a Bizottság REFIT-kezdményezését a kikötői fogadó létesítményekre vonatkozóan, mint a jelenlegi irányelv nemzetközi fejleményekhez való hozzáigazításának lehetősége, valamint támogatja és ösztönzi a rendes jogalkotási eljárás keretében új jogszabályok alkotására vonatkozó terveit; rámutat arra, hogy ez nem tarthatja vissza a tagállamokat attól, hogy fenntarthatóbb kezdeményezéseket indítsanak, beleértve a hulladékok mind a hajókon, mind pedig a kikötőkben való kezelésére vonatkozó megfelelő információs és nyomonkövetési rendszert;

Védelem és biztonság

24. hangsúlyozza, hogy a határokon átnyúló tengeri kompok és üdülési célú hajóutak biztonságának javítása, valamint a fogyasztóvédelem biztosítása terén az Európai Tengerészeti Biztonsági Hatóság egyik alapvető fontosságú szerepe a szennyezés és a balesetek megelőzése;

25. emlékeztet arra, hogy a kompok és körutazást végző hajók személyzetét ki kell képezni arra, hogy hatékony segítséget tudjanak nyújtani az utasoknak vészhelyzet esetén;

26. üdvözli a Bizottságnak a szakmai képesítések elismeréséről szóló irányelvre vonatkozó javaslatát, amely a belvízi hajózás tekintetében meghatározza a személyzet tagjai és a hajóvezetők képesítésére vonatkozó feltételeket a belvízi közlekedésen belüli munkavállalói mobilitás javítása érdekében;

2016. november 22., kedd

27. hangsúlyozza, hogy az olyan információs rendszerek továbbfejlesztése során, mint a hagyományos radar, a SafeSeaNet, a Galileo és a folyami információs szolgáltatások (RIS), összpontosítani kell a védelem, a biztonság és az interoperabilitás javítására, és arra ösztönzi a tagállamokat, hogy tegyék kötelezővé a RIS alkalmazását;
28. felkéri az illetékes hatóságokat, hogy a biztonság javítása érdekében tegyenek javaslatot egy világos felelősség- és költségmegosztási keretre, és foglalkozzanak a kiegészítő személyzet képzésével, oktatásával és pályorientációjával, különösen a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) és a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (ILO) szabályainak keretében a képzési program részeként jóváhagyott szimulátorokon végrehajtott képzés elfogadásának kérdésével; úgy véli, hogy a szolgáltatások minősége és biztonságossága csak képzett személyzet segítségével javítható;
29. üdvözli a Bizottság új jogalkotási javaslatait, amelyek egyszerűsíteni és javítani kívánják az uniós vizeken személyszállítást végző hajók biztonságára vonatkozó közös szabályokat a biztonság és a verseny fokozása érdekében azáltal, hogy a szabályokat egyértelműbbé, egyszerűbbé és a legújabb jogi és technológiai fejleményeknek jobban megfelelővé teszik;
30. elismeri, hogy mivel a biztonság tekintetében egyre komolyabb aggodalmak merülnek fel, ezért további intézkedésekre lehet szükség, amelyek figyelembe veszik a kompforgalom és a kikötői műveletek sajátos jellemzőit a napi kompjáratok zökkenőmentes közlekedésének biztosítása érdekében;
31. rámutat arra, hogy számos határt folyók alkotnak, és arra ösztönzi az illetékes hatóságokat, hogy biztosítsák az együttműködést és a jól integrált és hatékony védelmi, biztonsági és vészhelyzeti rendszereket a határ mindkét oldalán;
32. rámutat arra, hogy számos zárt tenger, például a Balti-tenger és az Adria több tagállammal és olyan országokkal is határos, amelyek nem tartoznak az EU-hoz, és ezért felhívja az illetékes hatóságokat, hogy biztosítsanak hatékony védelmi, biztonsági és különösen vészhelyzeti rendszert;
33. hangsúlyozza, hogy a nemzetközi tengeri kompok uniós vizeken való tevékenysége során az uniós és tagállami jogszabályok rendelkezéseit kell alkalmazni;

A szolgáltatás minősége és hozzáférhetősége

34. arra ösztönzi a Bizottságot, hogy foglalja bele a 1177/2010/EU rendelet elveit az intermodális utasok jogaira vonatkozó javaslatába, beleértve az akadálymentes hozzáférhetőség szempontjait is a fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek számára, valamint hogy vegye figyelembe az idősek és a gyermekekkel utazó családok sajátos szükségleteit is; arra ösztönzi a Bizottságot, hogy évente nyújtson be statisztikai adatokat a fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű utasok számának alakulására vonatkozóan;
35. hangsúlyozza a vízi személyszállítás jelentőségét a fenntartható turizmus kialakítása és a szezonális jelleg leküzdése szempontjából, különösen az Unió elszigetelt és legkülső régióiban, például a part menti, szigeti, tóvidéki és vidéki régiókban; ezenkívül úgy véli, hogy a kkv-knak központi jelentőséggel kell bírniuk a turisztikai szolgáltatások előmozdítása terén; felhívja a Bizottságot, a tagállamokat, valamint a helyi és regionális hatóságokat, hogy a lehető legjobban használják ki az uniós finanszírozási lehetőségeket a kkv-k számára, többek között az előzőekben említett távoli régiók helyi közösségei számára nyújtott támogatásokat;
36. megjegyzi, hogy nagy lehetőség rejlik a belvízi útvonalak és az európai kerékpárút-hálózat közötti megfelelő összeköttetések kialakításában, ami növelné számos uniós régió vonzerjét a turisták számára; hangsúlyozza, hogy figyelembe kell venni a vízi személyszállítást igénybe vevő, kerékpárral utazó személyek szükségleteit;
37. úgy véli, hogy a turizmus a part menti régiókban és a szigeteken nem kellően fejlett a megfelelő összekapcsolódás hiánya miatt; úgy véli, hogy a Bizottságnak figyelembe kell vennie, hogy ezeken a területeken egyre nagyobb a kereslet a minőségi közlekedési szolgáltatásokra;
38. véleménye szerint a vízi személyszállítás ágazata fontos még azokon a területeken is, ahol az jelenleg még gazdaságilag nem életképes, mint például a gyéribben lakott távoli szigeteken;

2016. november 22., kedd

39. emlékeztet arra, hogy a kompjáratok létfontosságú vonalak, melyek a legkülső régiókat kötik össze a kontinenssel és a gazdaságilag és iparilag fejlett területekkel – ami valóban alapvető fontosságú a területi, társadalmi és gazdasági kohézióhoz –, hozzájárulva ezáltal az európai kohézióhoz és integrációhoz;

40. hangsúlyozza, hogy elő kell segíteni a szigetek, szigeti régiók és távoli területek számára összeköttetést biztosító keretet olyan intézkedésekkel, amelyek támogatják a jobb minőségű kompjáratokat és a megfelelő terminálokat;

41. kiemeli, hogy jelentős potenciállal rendelkezik és kívánatos is a vízi személyszállítás multimodális mobilitási keretbe való belefoglalása, figyelembe véve a tömegközlekedést a nagy agglomerációkban, mind az ingázók, mind pedig a turisták számára; ezzel összefüggésben úgy véli, hogy további javításokra van szükség annak érdekében, hogy integrált jegykiadó rendszerek elérhetővé tétele révén fejlesszék a mobilitást mint szolgáltatást, valamint az utasok vonzása érdekében fokozzák a megbízhatóságot, a kényelmet, a pontosságot és a járatsűrűséget, enyhítsék a logisztikai láncokra nehezedő nyomást és gyorsítsák a fel- és leszállást;

42. hangsúlyozza, hogy a magas színvonalú szolgáltatások fenntartása, valamint a tengeri közlekedés biztonsága érdekében elengedhetetlen, hogy fejlesszék az ismereteket és készségeket a tengerhajózási ágazatban az EU-n belül;

o

o o

43. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak.
