

2016 m. lapkričio 22 d., antradienis

P8\_TA(2016)0436

**Keleivinio vandens transporto galimybių naudojimas****2016 m. lapkričio 22 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl keleivinio vandens transporto potencialo išnaudojimo (2015/2350(INI))**

(2018/C 224/04)

*Europos Parlamentas,*

- atsižvelgdamas į 1974 m. Tarptautinę konvenciją dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS) su pakeitimais,
- atsižvelgdamas į Tarptautinės jūrų organizacijos 1978 m. Protokolą dėl 1973 m. Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos,
- atsižvelgdamas į 2006 m. Jungtinių Tautų neįgaliųjų teisių konvenciją,
- atsižvelgdamas į 2015 m. lapkričio 30 d. – gruodžio 11 d. Paryžiuje vykusias 21-ąją JTBBKKK šalių konferenciją (COP 21) ir vienuoliktąją šalių konferenciją, kuri traktuojama kaip Kioto protokolo šalių susitikimas (CMP 11),
- atsižvelgdamas į 2011 m. kovo 28 d. Komisijos baltąją knygą „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (COM(2011)0144),
- atsižvelgdamas į 2009 m. sausio 21 d. Komisijos komunikatą „Europos Sąjungos jūrų transporto politikos strateginiai tikslai ir rekomendacijos iki 2018 m.“ (COM(2009)0008),
- atsižvelgdamas į 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtos gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES <sup>(1)</sup>,
- atsižvelgdamas į 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 1316/2013, kuriuo sukuriamas Europos infrastruktūros tinklų priemonė ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 bei panaikinami reglamentai (EB) Nr. 680/2007 ir (EB) Nr. 67/2010 <sup>(2)</sup>,
- atsižvelgdamas į savo 2010 m. gegužės 5 d. rezoliuciją dėl Europos Sąjungos jūrų transporto politikos strateginių tikslų ir rekomendacijų iki 2018 m. <sup>(3)</sup>,
- atsižvelgdamas į savo 2015 m. rugsėjo 9 d. rezoliuciją „2011 m. Baltosios knygos dėl transporto politikos įgyvendinimas. Rezultatų apžvalga ir tolesni veiksmai tvaraus judumo link“ <sup>(4)</sup>,
- atsižvelgdamas į 2010 m. lapkričio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 1177/2010 dėl jūrų ir vidaus vandenų keliais vykstančių keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 <sup>(5)</sup>,
- atsižvelgdamas į 2016 m. gegužės 24 d. Komisijos ataskaitą „Ataskaita dėl Reglamento (ES) Nr. 1177/2010 dėl jūrų ir vidaus vandenų keliais vykstančių keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004, taikymo“ (COM(2016)0274),

<sup>(1)</sup> OL L 348, 2013 12 20, p. 1.<sup>(2)</sup> OL L 348, 2013 12 20, p. 129.<sup>(3)</sup> OL C 81 E, 2011 3 15, p. 10.<sup>(4)</sup> Priimti tekstai, P8\_TA(2015)0310.<sup>(5)</sup> OL L 334, 2010 12 17, p. 1.

**2016 m. lapkričio 22 d., antradienis**

- atsižvelgdamas į 2013 m. rugsėjo 10 d. Komisijos komunikatą „Kokybiško vidaus vandenų kelių transporto kūrimas – NAIADES II“ (COM(2013)0623),
  - atsižvelgdamas į 2006 m. gruodžio 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2006/87/EB, nustatančią techninius reikalavimus vidaus vandenų laivams <sup>(1)</sup>,
  - atsižvelgdamas į 2009 m. gegužės 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/45/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų <sup>(2)</sup>,
  - atsižvelgdamas į 2010 m. lapkričio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 1090/2010, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/42/EB dėl krovinių ir keleivių vežimo jūra statistinių ataskaitų <sup>(3)</sup>,
  - atsižvelgdamas į 1998 m. birželio 18 d. Tarybos direktyvą 98/41/EB dėl įplaukiančiuose ir išplaukiančiuose iš Bendrijos valstybių narių uostų keleiviniuose laivuose esančių asmenų registracijos <sup>(4)</sup>,
  - atsižvelgdamas į 1995 m. gruodžio 8 d. Tarybos reglamentą (EB) Nr. 3051/95 dėl ro-ro tipo keleivinių keltų (ro-ro keltų) saugaus valdymo <sup>(5)</sup>,
  - atsižvelgdamas į 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2012/33/ES, kuria dėl sieros kiekio jūriniame kure iš dalies keičiama Tarybos direktyva 1999/32/EB <sup>(6)</sup>,
  - atsižvelgdamas į 2015 m. spalio 16 d. Komisijos komunikatą „REFIT. Reikia tikslinti kursą. ES keleivinių laivų saugos teisės aktų tinkamumo patikra“ (COM(2015)0508),
  - atsižvelgdamas į 2016 m. kovo 31 d. Komisijos ataskaitą „Direktyvos 2000/59/EB dėl uosto priėmimo įrenginių, skirtų laivuose susidarantioms atliekoms ir krovinių likučiams, REFIT vertinimas“ (COM(2016)0168),
  - atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 52 straipsnį,
  - atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto pranešimą (A8-0306/2016),
- A. kadangi dėl Europos geografinių ypatumų – ilgų pakrančių ir daugelio salų bei upių – atsiveria nepaprastos galimybės darniam keleiviniam vandens transportui;
- B. kadangi keleivinis vandens transportas pakrantės (trumpųjų nuotolių) laivybos, vidaus ir jūrų keltų, judumo mieste ir periferijoje, kruizų ir turizmo srityse turi didelį turimų perteklinių pajėgumų – tiek infrastruktūros, tiek laivų – naudojimo potencialą ir jam tenka labai svarbus vaidmuo sujungiant skirtingus Europos Sąjungos regionus, todėl jis yra svarbus sanglaudą didinantis veiksnys; kadangi kruizų ir keltų veikla, be kita ko, skatina pakrančių turizmą ir yra viena iš svarbiausių jūrinių veiklų Europoje;
- C. kadangi pastaruosius keletą metų pastebima spartaus laivų, skirtų įvairioms laivybos sritims, pvz., upių ir jūros laivų, kurie atitinka jūrų laivams taikomus reikalavimus, bet taip pat yra pritaikyti ir sekliems upių vandenims, vystymo tendencija;
- D. kadangi dėl technikos vystymosi vandens transportas vėl tapo alternatyvia transporto šaka, skirta pasiekti miestų centrus, aplenkiant apkrautus prieigos prie centrų kelius;

<sup>(1)</sup> OL L 389, 2006 12 30, p. 1.

<sup>(2)</sup> OL L 163, 2009 6 25, p. 1.

<sup>(3)</sup> OL L 325, 2010 12 9, p. 1.

<sup>(4)</sup> OL L 188, 1998 7 2, p. 35.

<sup>(5)</sup> OL L 320, 1995 12 30, p. 14.

<sup>(6)</sup> OL L 327, 2012 11 27, p. 1.

2016 m. lapkričio 22 d., antradienis

- E. kadangi keleivinis vandens transportas ir krovinis vandens transportas susiduria su skirtingais iššūkiais ir turi skirtingų poreikių, susijusių su infrastruktūra, aplinkosaugos uždaviniais, veiklos klausimais, saugumu ir uosto ir miesto ryšiais, tuo tarpu abu šie rinkos segmentai valdomi vienos uostą valdančios įstaigos;
- F. kadangi integravus keleivinio vandens transporto centrus į Europos infrastruktūros sujungimo politiką, jau įgyvendinamą pagal reglamentus (ES) Nr. 1315/2013 ir (ES) Nr. 1316/2013 atitinkamai dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo ir dėl Europos infrastruktūros tinklų priemonės (EITP), būtų sukurta dar didesnė Europos pridėtinė vertė;
- G. kadangi Europos strateginių investicijų fondas (ESIF), kaip įprastas dotacijas papildanti priemonė, taip pat gali teikti paskolas ir garantijas vandens transporto projektams;
- H. kadangi vidaus vandenų laivyba buvo pripažinta aplinką tausojančia transporto šaka, kuria būtina ypač rūpintis ir ją remti ir kadangi baltojoje knygoje siūloma skatinti jūrų ir vidaus vandenų transportą, didinti pakrantės ir vidaus vandenų laivybos dalį ir taip pat gerinti pervežimų saugumą;
- I. kadangi JT neigaliųjų teisių konvencija ir pasiūlymas dėl Europos akto dėl prieinamumo yra ne tik Reglamento (ES) Nr. 1177/2010 įgyvendinimo ir, jei reikės, jo peržiūros, bet ir teisės aktų dėl keleivių teisių atsižvelgiant į įvairiarūšį vežimą (tokie teisės aktai turėtų apimti prieinamumą be kliūčių neigaliams ir riboto judumo keleiviams) priėmimo patikimos gairės;
- J. kadangi, nors keleivinis vandens transportas laikomas saugia transporto rūšimi, praityje keleivinio vandens transporto sektoriuje įvyko keletas tragiškų avarių, įskaitant laivų „Estonia“, „Herald of Free Enterprise“, „Costa Concordia“, „Norman Atlantic“ ir „UND Adryatik“ avarijas;
- K. kadangi savo jūrų transporto politikos strategijoje iki 2018 m. ES nustatė tikslą tapti jūros srities mokslinių tyrimų ir naujovių, taip pat laivų statybos lydere pasaulyje, kad būtų padidintas energijos suvartojimo jos protingo vartojimo laivuose efektyvumas, sumažintas jų poveikis aplinkai, kuo labiau sumažinta avarių rizika ir užtikrinta geresnė gyvenimo jūroje kokybė;
- L. kadangi daugelyje Europos upių atkarpų ir šalia jų esančių miestų mazgų auga kruizinių upių laivų ir keleivinio vandens transporto upėse, kanaluose ir kituose vidaus vandenyse mastai;
- M. kadangi ES patvirtino nemažai makrostrategijų, grindžiamų vandens kelių naudojimu, įskaitant Dunojaus, Adrijos ir Jonijos jūrų ir Baltijos jūros strategijas;
1. mano, kad keleivinis vandens transportas (KVT) ES ir jos valstybių narių transporto politikos darbotvarkėje turėtų užimti svarbesnę vietą; todėl mano, kad jos turėtų veikti siekdamas sukurti bendrą keleivinio vandens transporto erdvę, pvz., supaprastindami administracinę našą, atsirandančią dėl tarpvalstybinio keleivių vežimo laivais;

### **Konkurencingumas**

2. ragina valstybes nares, regionų ir vietos valdžios institucijas ir Komisiją skirti dėmesį KVT ir, visų pirma, pagerinti atitinkamą infrastruktūrą jo pagrindiniuose ir visa apimančiuose susisiekimo tinkluose, TEN-T tinkle ir pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę (EITP) stiprinant jo jungtis su, *inter alia*, geležinkelių sausumos infrastruktūra, be kita ko, užtikrinant infrastruktūrą ir teikiant informaciją, kad būtų patenkinti visų keliautojų judumo poreikiai;
3. ragina plėtoti, be kita ko, ir trečiosiose šalyse jūrų greitkelius, kurie skatina veiksmingą daugiarūšį vežimą, sudaro palankias sąlygas šios transporto rūšies integracijai į kitus transporto tinklus ir rūšis, padeda šalinti kliūtis pagrindinėje tinklo infrastruktūroje ir užtikrina teritorinį tęstinumą ir integraciją;

**2016 m. lapkričio 22 d., antradienis**

4. pabrėžia, kad būtina panaikinti Vakarų Europos išvystytos vidaus vandenų sistemos jungties su esamais Rytų Europos vidaus vandenų keliais, kurie yra apleisti, o kai kur visai sunykę, silpnasias vietas;
5. ragina Komisiją skelbti metinę KVT projektų, kuriuos iš sanglaudos, struktūrinių, regioninių, iniciatyvų INTERREG, „Horizontas 2020“, EITP ir TEN-T fondų ir bendrai finansavo ES, apžvalgą;
6. ragina Komisiją skelbti suvestinę ES strategijų KVT srityje įgyvendinimo ataskaitą;
7. pabrėžia itin didelę Europos statistinių duomenų svarbą rengiant keleivinio vandens transporto planus ir politiką, ypač susijusius su tarpvalstybinio jūrų ir vidaus vandenų kelių paslaugų, kurias teikia keltai ir kruiziniai laivai, skaičiumi, kadangi esama vietų, kur vykdyti vežimo paslaugas tarp dviejų vietovių galima tik vandeniui; prašo Eurostatą į savo jūrų kruizinių laivų keleivių statistinius duomenis įtraukti keleivių apsilankymus įplaukimo uostuose, t. y. kiekviename tranzitiniame uoste į laivus įlipančių ir iš jų išlipančių keleivių skaičius, o ne tik kruizinių laivų keleivių, kasmet per atostogas įlipančių į laivus skaičių (apyvartą); įtraukus šiuos skaičius, būtų sudaromas tikresnis kruizinių kelionių sektoriaus ir apskritai KVT sukuriamos pridėtinės vertės vaizdas;
8. ragina Komisiją sukurti suderinto vidaus vandenų laivų, įskaitant tarpvalstybinį eismą, avarijų ir incidentų statistinių duomenų rinkimo sistemą;
9. mano, kad integravus KVT į miesto ir regioninio viešojo transporto tinklus būtų galima gerokai padidinti judumo veiksmingumą, aplinkosauginį veiksmingumą, gyvenimo kokybę ir įperkamumą, labiau sumažinti spūstis sausumos transporto tinkluose ir užtikrinti didesnę patogumą miestuose; ragina Komisiją visapusiškai remti investicijas į kokybišką sausumos infrastruktūrą, kuri gali padėti sumažinti vietos eismo spūstis ir užtikrinti, kad vietos žmonės nepatirtų neigiamų padarinių; ragina Komisiją parengti geriausios praktikos šioje srityje pavyzdžių sąrašus;
10. ragina valstybes nares skatinti ir remti vietos iniciatyvas, kuriomis siekiama suaktyvinti vidaus vandenų laivybą, aptarnaujant aglomeracijas, įskaitant skirstymo centrų, esančių upių uostuose, vystymą, keleivinio transporto, ypač kaip vietovių turizmo patrauklumo didinimo priemonės, plėtrą;
11. pabrėžia, kad siekiant pagerinti viešųjų paslaugų kokybę ir toliau plėtoti turizmo sektorių KVT turėtų būti geriau integruotas į informacijos, bilietų rezervavimo ir pardavimo sistemas, ypač atokiose ir izoliuotose vietovėse; pabrėžia, kad būtina atsivėlgti į KVT veiklos vykdytojus, kuriant Europos integruotą bilietų sistemą;
12. ragina Komisiją finansuoti geriau organizuotus ir veiksmingesnius integruotų transporto paslaugų projektus sudarant galimybę: laipsniškai sumažinti energijos vartojimą; pertvarkyti įvairių viešųjų ir privačių vežimo oru, jūra ir sausuma paslaugų teikėjų tvarkaraščius siekiant užtikrinti įvairiarūšį ir veiksmingą keleivinio transporto valdymą; sujungti viešųjų ir privačių veiklos vykdytojų išduotus bilietus į bendrą pasą naudojant skaitmeninę programėlę;
13. atkreipia dėmesį į tai, kad tokia praktika, kai krovininiai laivai teikia keleivių vežimo paslaugas, o keleiviniai laivai veža krovinius, pvz., keltų atveju, jei įmanoma, turėtų būti skatinama, nes ji sudaro galimybes laivams pasiekti geresnius užimtumo rodiklius ir didesnę finansinę efektyvumą, taip pat sumažinti spūstis keliuose;
14. palankiai vertina KVT sektoriaus pastangas pereiti prie mažiau taršių ir energiją taupančių laivų, išmetančių mažiau teršalų, naudojimo, šios pastangos yra Europos programos, kuria siekiama, kad vandens transportas taptų žalesnis, dalis; mano, kad dėl to bus rasta pigesnių sprendimų, kurie yra tvarūs, patrauklesni, taigi ir konkurencingesni ekonominiu požiūriu, dėl kurių sektorius apskritai taps pigesnis, švaresnis, žalesnis;

2016 m. lapkričio 22 d., antradienis

15. pažymi, kad svarbioms ES pakrančių zonoms susiduriant su skirtingais iššūkiais būtina imtis įvairių veiksmų (užtikrinti daugiau keltų paslaugų Šiaurės jūroje, modernizuoti ir techniškai patobulinti keltus Viduržemio jūroje ir pan.);

16. yra įsitikinęs, kad ES keleivinių laivų statybos pramonė turi išlikti pagrindinė konkurencinga veikėja, kuri turėtų būti aktyviau skatinama, ir drauge sumažinti savo aplinkosauginį pėdsaką, didinant mokslinių tyrimų veiklą ir inovacijas šiame pramonės sektoriuje;

### **Aplinkos tvarumas**

17. ragina Komisiją įtraukti KVT į savo strategiją ir imtis veiksmų siekiant sumažinti išmetamą CO<sub>2</sub> kiekį laikantis COP 21 susitarimų ir tokiu būdu sumažinti išorės sąnaudas;

18. ragina Komisiją ir valstybes nares pagerinti aplinkos kokybės standartus siekiant sumažinti oro taršą laikantis Baltijos jūros standartų, taikomų išmetamų sieros teršalų ribinėms vertėms, kuro kokybei ir kurą efektyviau naudojantiems varikliams;

19. pabrėžia, kad siekiant sumažinti transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro reikia didelių pastangų ir pažangos mokslinių tyrimų ir inovacijų srityje; remia Komisijos siekį propaguoti SGD, alternatyvų ne iškastinį kurą, elektrines ir hibridines sistemas, grindžiamas atsinaujinančiais ištekliais, saulės ir vėjo energijos naudojimą jūrų laivams ir ragina ją atitinkamai pritaikyti mokslinius tyrimus ir inovacijas ypatingą dėmesį skiriant galimybei praktiškai panaudoti juos KVT sektoriuje;

20. primena, kad, atsižvelgiant į Direktyvą 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, TEN-T pagrindinio tinklo jūrų uostai iki 2025 m. turi užtikrinti laivams ir jūriniam laivams SGD bunkeravimo galimybes, o vidaus vandenų uostai turi tai padaryti iki 2030 m.;

21. ragina Komisiją skatinti energetinės nepriklausomybės politiką, kuria ant uostų terminalų stogų siekiama naudoti fotovoltines plokštes, ir per dieną sukauptą energiją panaudoti nakties metu;

22. pabrėžia, kad keltų sektorius yra svarbi trumpųjų nuotolių laivybos rinkos dalis ir todėl itin svarbus užtikrinant jos dinamiškumą ir konkurencingumą, tuo pat metu didinant jos aplinkosauginį veiksmingumą ir energijos vartojimo efektyvumą;

23. palankiai vertina Komisijos REFIT iniciatyvą, skirtą uosto priėmimo įrenginiams, nes tai galimybė pritaikyti dabartinę direktyvą prie tarptautinių pokyčių, ir remia bei ragina vykdyti jos planus dėl naujų teisės aktų pagal įprastą teisėkūros procedūrą; atkreipia dėmesį į tai, kad tai neturėtų trukdyti valstybėms narėms imtis tvaresnių iniciatyvų, įskaitant gerą informacijos apie atliekų laivuose ir uostuose tvarkymą skirtingose valstybėse narėse ir jo stebėsenos sistemą;

### **Sauga ir saugumas**

24. pabrėžia, kad taršos ir avarijų prevencija yra nepaprastai svarbi Europos jūrų saugumo agentūros užduotis siekiant gerinti tarpvalstybinių jūrų keltų ir kruizinių laivų saugą ir užtikrinti vartotojų apsaugą;

25. primena, kad keltų ir kruizinių laivų įgulos turi būti apmokytos veiksmingai teikti pagalbą keleiviams ekstremaliosios situacijos atveju;

26. teigiamai vertina Komisijos pasiūlymą dėl vidaus vandenų laivybos srities profesinių kvalifikacijų pripažinimo, kuriame nustatomi suderinti įgulos narių ir laivavedžių kvalifikacijos standartai siekiant pagerinti darbo jėgos judumą vidaus vandenų laivybos srityje;

**2016 m. lapkričio 22 d., antradienis**

27. pabrėžia, kad toliau plėtojant informacines sistemas, tokias kaip įprasti radarai, SafeSeaNet, GALILEO ir upių informacijos paslaugos (angl. RIS), dėmesys turėtų būti skiriamas saugos, saugumo ir sąveikumo gerinimui, ir ragina valstybes nares užtikrinti, kad upių informacijos paslaugos būtų privalomos;

28. ragina kompetentingas institucijas pateikti aiškią sistemą, pagal kurią būtų priskiriamos kompetencijos sritys ir sąnaudos, siekiant padidinti saugumą, ir imtis personalo mokymo, rengimo ir orientavimo klausimo, ypač išspręsti mokymo naudojant patvirtintus treniruoklius, kuris sudaro mokymo programų, vykdomų vadovaujantis Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO) ir Tarptautinės darbo organizacijos (TDO) taisyklėmis, dalį, pripažinimo klausimą; mano, kad paslaugų kokybę ir saugą galima labiausiai pagerinti pasitelkus kvalifikuotus darbuotojus;

29. teigiamai vertina Komisijos naujus pasiūlymus dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų siekiant supaprastinti ir patobulinti bendras laivų, gabenančių keleivius ES vandenyse, saugos taisykles, kad būtų padidinta sauga ir konkurencija užtikrinus, jog taisyklės būtų aiškesnės ir paprastesnės ir atitiktų teisinius ir technologinius pokyčius;

30. pripažįsta, kad, saugumui tampant vis aktualesniu klausimu, gali tekti imtis papildomų priemonių atsižvelgiant į specifines keltų eismo ir veiklos uostuose ypatybes ir siekiant užtikrinti sklandų kasdienį susisiekimą keltais;

31. pabrėžia, kad daug upių yra sienos, ir ragina atsakingas valdžios institucijas užtikrinti bendradarbiavimą ir gerai integruotas bei veiksmingas saugos, saugumo ir avarines sistemas, kurios veiktų abiejose sienos pusėse;

32. atkreipia dėmesį į tai, kad daugelis uždarų jūrų, pvz., Baltijos ir Adrijos jūros, ribojasi su keliomis valstybėmis narėmis ir taip pat šalimis, kurios nepriklauso ES, todėl ragina atsakingas valdžios institucijas užtikrinti veiksmingą saugos, saugumo ir, visų pirma, avarinę sistemą;

33. pabrėžia, kad kai tarptautiniai jūrų keltai veikia ES teritoriniuose vandenyse, turi būti taikomi ES ir valstybių narių teisės aktai;

***Paslaugų kokybė ir prieinamumas***

34. ragina Komisiją įtraukti į savo pasiūlymą dėl įvairiarūšio vežimo keleivių teisių Reglamento (ES) Nr. 1177/2010 principus, įskaitant prieinamumo be kliūčių neįgaliams ar riboto judumo asmenų aspektus, taip pat atsižvelgti į specialiuosius pagyvenusių asmenų ir šeimų, keliaujančių su vaikais, poreikius; ragina Komisiją pateikti metinius neįgalių ir riboto judumo keleivių skaičių pokyčių statistinius duomenis;

35. pabrėžia KVT sektoriaus svarbą plėtojant darnų turizmą ir įveikiant sezoniskumo problemą, ypač atokiuose ir periferiniuose Sąjungos regionuose, tokiuose kaip pakrančių, salų, ežerų ir kaimo regionai; be to, mano, kad MVĮ turėtų tekti didžiausias vaidmuo skatinant turizmo paslaugas; ragina Komisiją, valstybes nares ir vietas ir regionų valdžios institucijas kiek galima visapusiškiau naudotis MVĮ teikiamomis ES finansavimo galimybėmis, įskaitant subsidijas vietos bendruomenėms minėtuose atokiuose regionuose;

36. atkreipia dėmesį į galimybes sukurti vidaus vandenų maršrutų ir Europos dviračių takų patogias jungtis, siekiant padidinti daugelio ES regionų turistinį patrauklumą; primena, kad būtina atsižvelgti į keleivių, vykstančių su dviračiais keleiviniu vandens transportu, poreikius;

37. mano, kad dėl tarpusavio ryšių trūkumo turizmas pakrančių regionuose ir salose nėra pakankamai išplėtotas; mano, kad Komisija turėtų atsižvelgti į tai, jog šiose vietovėse kokybiškų transporto paslaugų paklausa yra didesnė;

38. laikosi nuomonės, kad KVT sektorius yra svarbus net ir teritorijose, kurios šiuo metu nėra ekonomiškai perspektyvios, kaip antai menkia apgyvendintos atokios salos;

2016 m. lapkričio 22 d., antradienis

39. primena, kad kai kurios keltų linijos yra gyvybės linijos, jungiančios atokiausius regionus (jos tikrąją žodžio prasmę gyvybiškai svarbios užtikrinant teritorinę, socialinę ir ekonominę sanglaudą) su žemynine dalimi ir ekonominio ir pramoninio augimo vietovėmis ir tokiu būdu prisidedančios prie Europos sanglaudos ir integracijos;
40. pabrėžia, kad reikėtų plėtoti ryšių su salomis, salų regionais ir atokiais vietovėmis sistemą ir taikyti priemones, kuriomis sudaromos sąlygos kurti geresnės kokybės keltus ir tinkamus terminalus;
41. atkreipia dėmesį į KVT integracijos ir įvairiarūšio judumo sistemą potencialą, atsižvelgiant į viešąjį transportą didelėse aglomeracijose, nes to pageidauja tiek asmenys, važinėjantys į darbą, tiek turistai; atsižvelgdamas į tai, mano, kad reikia tolesnių patobulinimų siekiant plėtoti judumą kaip paslaugą, sudarant galimybes kurti integruotas bilietų pardavimo sistemas, padidinti patikimumą, komfortą, punctualumą ir dažnumą, sumažinti logistikos grandinėms tenkančią apkrovą ir pasiekti, kad įsodinimo laikas sutrumpėtų, kad būtų galima pritraukti keleivių;
42. pabrėžia, kad, siekiant išlaikyti aukštą kokybiškų paslaugų lygį bei užtikrinti saugią laivybą, itin svarbu plėtoti žinias ir gebėjimus ES jūrų sektoriuje;

o

o o

43. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją Tarybai ir Komisijai.
-