

Trešdiena, 2010. gada 5. maijs

19. uzstāj, lai *acquis* pirmām kārtām tiktu pielāgots tajās politikas jomās, uz kurām pirms Lisabonas līguma spēkā stāšanās neattiecās koplēmuma procedūra; prasa izvērtēt katru no minētajām jomām atsevišķi tā, lai nodrošinātu, ka jo īpaši visi atbilstošie vispārpiemērojamie pasākumi, kas līdz šim pieņemti saskaņā ar 4. un 5. pantu Padomes 1999. gada 28. jūnija Lēmumā 1999/468/EK, ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ⁽¹⁾, tiek definēti kā deleģētie akti;

20. uzskata — lai pilnībā saglabātu likumdevējas iestādes prerogatīvas, gan iepriekšminētās saskaņošanas laikā, gan izskatot priekšlikumus atbilstoši parastajai likumdošanas procedūrai, īpaša uzmanība jāpievērš attiecīgai LESD 290. un 291. panta piemērošanai un praktiskajām sekām, kas rodas, piemērojot kādu no minētajiem pantiem; uzstāj, ka likumdevējām iestādēm jābūt pilnvarotām izlemt, vai jautājumus, kas iepriekš pieņemti saskaņā ar regulatīvās kontroles procedūru, var pieņemt saskaņā ar LESD 290. pantu vai arī parastās likumdošanas procedūras kārtībā;

*

* *

21. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt šo rezolūciju Padomei un Komisijai.

⁽¹⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

Stratēģiskie mērķi un ieteikumi ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā

P7_TA(2010)0128

Eiropas Parlamenta 2010. gada 5. maija rezolūcija par stratēģiskiem mērķiem un rekomendācijām ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā (2009/2095(INI))

(2011/C 81 E/03)

Eiropas Parlaments,

— ņemot vērā Komisijas 2009. gada 21. janvāra paziņojumu par stratēģiskajiem mērķiem un rekomendācijām ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā (COM(2009)0008),

— ņemot vērā Komisijas 2007. gada 10. oktobra paziņojumu par integrētu Eiropas Savienības jūrniecības politiku (COM(2007)0575),

— ņemot vērā Reglamenta 48. pantu,

— ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu (A7-0114/2010),

A. tā kā Eiropas kuģu īpašnieki sniedz nozīmīgu ieguldījumu Eiropas ekonomikā, bet viņiem nākas saskarīties ar konkurenci globālā mērogā;

B. tā kā ir svarīgi īstenot strukturālus un integrētus pasākumus jūrniecības nozares uzplaukuma saglabāšanai un attīstībai Eiropā un ar šiem pasākumiem būtu jānodrošina jūras transporta un ar to saistīto nozaru konkurētspējas nostiprināšana, ietverot ilgtspējīgas attīstības un godīgas konkurences prasības;

Trešdiena, 2010. gada 5. maijs

- C. tā kā ir absolūti nepieciešams mudināt jauniešus veidot un turpināt karjeru jūrniecības jomā un Eiropā ir jāuzlabo apmācības līmenis jūrniecības jomā, tuvākajā nākotnē pārskatot Starptautisko konvenciju par jūrnieku sagatavošanu, diplomēšanu un sardzes pildīšanu (STCW konvencija);
- D. tā kā klimata pārmaiņas ir visnopietnākā 21. gadsimta problēma visās Eiropas politikas jomās;
- E. tā kā jūras transports ir videi relatīvi nekaitīgs transporta veids, kam tomēr ir liels piesārņojuma samazināšanas potenciāls; tā kā jūras transports ir jāiesaista vispārējā cīņā pret klimata pārmaiņām, pakāpeniski samazinot kuģu un ostu infrastruktūru radīto oglekļa emisiju;
- F. tā kā drošība ir būtisks priekšnosacījums ostām, kuģu īpašniekiem un sauszemes un jūras personālam; tā kā drošības pasākumos jāņem vērā piekrastes un jūras vides aizsardzība, kā arī darba nosacījumi ostās un uz kuģiem;
- G. tā kā Eiropas zvejas, tirdzniecības un pasažieru kuģi joprojām cieš no noziedzīgiem uzbrukumiem Adenas līcī, Somālijas piekrastē un starptautiskajos ūdeņos;
- H. tā kā Eiropas jūrniecības nozarei ir vadošā loma pasaules līmenī un šī pozīcija ilgtermiņā ir jāsiglabā, ko var panākt, tikai ieviešot jauninājumus;
- I. tā kā lēmumi ir jāpieņem pareizā administratīvā līmenī — ja iespējams, pasaules līmenī un vajadzības gadījumā Eiropas līmenī,

Vispārēji apsvērumi

1. atzinīgi vērtē paziņojumu par ES jūras transporta politiku 2018. gada perspektīvā;
2. uzsver, ka jūras transporta nozarei ir svarīga nozīme Eiropas ekonomikā saistībā ne tikai ar pasažieru, izejvielu, preču un enerģijas produktu pārvadāšanu, bet arī ar plaša spektra darbībām jūrniecības jomā, piemēram, kuģniecības nozari, loģistiku, izpēti, tūrismu, zvejniecību un akvakultūru, kā arī izglītību;
3. uzsver, ka ES jūrniecības politikā būtu jāņem vērā, ka jūras transporta nozare saskaras ar konkurenci ne tikai Savienības, bet arī un galvenokārt starptautiskā mērogā; uzsver arī, ka jūras transporta kā plašākas transporta nozares daļas izaugsmei ir svarīga nozīme gan Eiropas Savienībā, gan ārpus tās;
4. cer, ka ES jūrniecības politika tiks izstrādāta "vienotas Eiropas jūras telpas" līmenī, un tādēļ aicina Komisiju izstrādāt Eiropas jūras transporta politiku tā, lai tā būtu daļa no kopējās jūras telpas;

Tirgus

5. aicina Komisiju turpināt cīņu pret izdevīguma karogu ļaunprātīgu izmantošanu;
6. tādēļ mudina ES dalībvalstis veicināt savu karogu izmantošanu un atbalstīt savas jūrniecības kopas uz sauszemes, ieviešot, piemēram, tādus nodokļu atvieglojumus kā tonnāžas nodokļu sistēmu kuģiem, kā arī nodokļu atvieglojumus jūrniekiem un kuģu īpašniekiem;

Trešdiena, 2010. gada 5. maijs

7. uzskata, ka tāpat kā jebkurai ekonomikas nozarei jūrniecības nozarei principā ir piemērojami tiesību akti par valsts atbalstu, lai gan izņēmuma kārtā valsts atbalstu var atļaut īpašos gadījumos ar nosacījumu, ka to piešķir uz laiku un šis process ir skaidrs un pārredzams;

8. uzskata, ka ir jāsauglabā un jāpaplašina pamatnostādnes par valsts atbalstu jūrniecības transportam (to darbība beidzas 2011. gadā), jo, pateicoties tām, ir būtiski veicināta Eiropas jūras transporta konkurētspēja starptautiskā līmenī un uzlabota Eiropas jūras transporta spēja sekmīgi cīnīties pret trešo valstu bieži vien neģodīgo konkurenci, šādi saglabājot savu vadošo pozīciju starptautiskā mērogā, un tādēļ ar šīm pamatnostādnēm ir veicināta dalībvalstu tautsaimniecība;

9. aicina Komisiju 2010. gadā iesniegt solītos jaunus noteikumus par valsts atbalstu jūras transportam un uzskata arī, ka Komisijai pēc iespējas ātrāk ir jāizstrādā pamatnostādnes par valsts atbalstu jūras ostām;

10. šajā sakarībā uzsver, ka valsts atbalsts ir piešķirams tikai tām Eiropas jūrniecības nozarēm, kuras ir apņēmušās ievērot sociālās prasības, garantēt darba vietas un apmācīt personālu Eiropā, kā arī nodrošināt Eiropas kuģniecības konkurētspēju;

11. aicina dalībvalstis ātri parakstīt, ratificēt un ieviest ANO Konvenciju par līgumiem starptautiskajos pārvadājumos daļēji vai pilnībā pa jūru, ko pazīst kā Roterdamas noteikumus un ar ko nosaka jaunu saistību sistēmu jūrniecībā;

12. aicina Komisiju, nākamreiz pārskatot Kopienas pamatnostādnes Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) attīstībai, pievērst lielāku uzmanību jūras transportam un tā sauszemes struktūrām, jo īpaši Eiropas ostu vairākveidu savienojumiem ar iekšzemi;

13. atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikumu direktīvai par ziņošanas formalitātēm kuģiem, kuri pienāk Kopienas dalībvalstu ostās vai atiet no tām (COM(2009)0011), lai vienkāršotu, mazinātu un likvidētu pašreizējās administratīvās procedūras Eiropas tuvsatiksmes jūras transportam; aicina Komisiju turpināt atbalstīt tuvsatiksmes jūras transportu, lai ievērojami palielinātu jūras transporta veiktspēju Savienībā;

Sociālie aspekti

14. atzinīgi vērtē dalībvalstu un Komisijas iniciatīvas, ar kurām veicina jūrnieku profesijas pievilcību ES jauno iedzīvotāju vidū; uzsver nepieciešamību sniegt mūžizglītību un veikt pārkvalificēšanās pasākumus jūras un sauszemes darbiniekiem visos līmeņos, lai uzlabotu darbaspēka profesionālo kvalifikāciju, kompetenci un mobilitāti; atbalsta arī to, ka skolās tiek sniegta plašāka informācija par šo nozari un tiek piedāvāts lielāks prakses vietu skaits;

15. aicina dalībvalstis atbilstīgi starptautiskajām konvencijām, piemēram, *STCW* konvencijai un Starptautiskās Darba organizācijas (*ILO*) 2006. gada Konvencijai par darbu jūrniecībā, uzlabot un modernizēt pašreizējās mācību programmas, lai palielinātu jūrniecības mācību iestāžu darba kvalitāti;

16. uzsver, ka jūrniekiem no trešām valstīm ir jāpilda prasības par pietiekamu apmācību saskaņā ar *STCW* konvenciju un aicina kuģu īpašniekus un valsts kontroles iestādes garantēt un panākt šo prasību izpildi, vajadzības gadījumā iesaistot Eiropas Jūras drošības aģentūru (*EMSA*); atgādina par savu prasību, ka dalībvalstīm ir steidzami jāratificē *ILO* 2006. gada Konvencija par darbu jūrniecībā un ir savlaicīgi jāpieņem Komisijas priekšlikums, kura pamatā ir nozares nolīgums, lai ES tiesību aktos iekļautu Konvencijas galvenos elementus;

Trešdiena, 2010. gada 5. maijs

17. aicina dalībvalstis veicināt ES jūrnieku nodarbināšanu savās flotēs un radīt pietiekami daudz iespēju, lai novērstu jūrnieku aiziešanu strādāt uz ārpuskopienas valstu kuģiem;
18. atzinīgi vērtē Komisijas ierosinājumu dalībvalstīm veicināt Eiropas jūrniecības iestāžu sadarbību un mudina dalībvalstis saskaņot attiecīgās mācību programmas un apmācību, lai veicinātu un attīstītu ES jūrnieku augsta līmeņa kvalifikāciju un prasmes;
19. uzsver, ka sociālais aspekts un ES jūrnieku darba nosacījumi Eiropā ir cieši saistīti ar Eiropas flotes konkurētspēju un ka ir jāveicina darbaspēka mobilitāte jūrniecības nozarēs visā Eiropā un jānodrošina pilnībā funkcionējošs iekšējais tirgus bez barjerām un nepamatotiem ierobežojumiem pakalpojumu sniegšanā;
20. mudina apmainīties ar paraugpraksi nodarbinātības nosacījumu un sociālo standartu jomā, kā arī mudina uzlabot dzīvošanas apstākļus uz kuģiem, jo īpaši attīstot informācijas un komunikācijas tehnoloģiju, uzlabojot piekļuvi veselības aprūpei, drošības standartus un apmācību, lai jūrnieki labāk varētu tikt galā ar jūrniecībai raksturīgajiem riskiem;
21. uzsver, ka pārbaudēm ir jābūt konkrētām un vērstām uz riska novēršanu un tās nedrīkst radīt nozarei lieku reglamentējošo prasību nastu;
22. pauž cerību, ka tiks izpētīts, kā un cik lielā mērā tehnoloģiskā attīstība var kompensēt pieejamo jūrnieku skaita samazināšanos, bet brīdina, ka nevajadzētu pārāk steigties ar nepārbaudītu tehnoloģiju ieviešanu;
23. aicina jūras ostu iestādes uzlabot materiāli tehnisko bāzi, kas pieejama jūrniekiem, kuri atrodas uz tādiem kuģiem, kas ir noenkuroti un gaida reidos, tostarp vienkāršākas nokļūšanas iespējas no kuģa uz krastu un otrādi;

Vide

24. atzīst, ka ir jāpanāk ievērojams progress kuģniecības radīto sēra oksīdu, slāpekļa oksīdu, makrodaļiņu (PM10) un CO₂ emisijas samazināšanā un ka tas ir nepieciešams saistībā ar Eiropas Savienības klimata aizsardzības mērķiem; uzsver, ka nozare var dot savu ieguldījumu cīņā pret kaitīgajām emisijām un klimata pārmaiņām un īpaša nozīme šajā sakarībā būs valsts un privātiem ieguldījumiem pētniecībā un attīstībā;
25. uzsver, ka pēc iespējas ātrāk ir jāpanāk vienošanās par emisijas samazināšanu un tā jāīsteno, izmantojot Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) pilnvaras, lai ierobežotu konkurences apstākļu nevienlīdzību, taču tas nedrīkst traucēt ES pieņemt iniciatīvas par turpmāku emisijas samazināšanu, ko īsteno dalībvalstu flotes, šādi mudinot pārējos kontinentus būt konkurētspējīgiem šajā jomā; vērs uzmanību uz lielām atšķirībām starp tuvsatiksmes un tālsatiksmes jūras transportu, kuras ir jāņem vērā SJO sarunās;
26. aicina dalībvalstis pēc iespējas un kopā ar kaimiņvalstīm vairāk izmantot iespēju noteikt kontroles zonas jūrniecības radītajām emisijām, jo īpaši slāpekļa oksīdu emisijai; atgādina, ka jaunu kontroles zonu izveide jūrniecības radītajām emisijām nedrīkst kropļot konkurenci Eiropā;
27. atbalsta pasākumus, kas nodrošina pārvietošanās līdzekļu izvēli par labu jūras transportam, lai atslogotu galvenos maršrutus; aicina Eiropas Savienību un dalībvalstis izveidot ostu loģistikas platformas, kurām ir būtiska nozīme sadarbības attīstībā un teritoriālās kohēzijas veicināšanā; uzsver, ka starptautiskie un ES tiesību akti nedrīkst kavēt valstu iestāžu centienus šajā jomā; pauž cerību, ka saistībā ar Vidusjūras reģiona valstu savienību pēc iespējas ātrāk un plašākā mērogā tiks izveidotas jūras maģistrāles, kas ļaus vienlaikus samazināt piesārņojumu un sauszemes tīklu noslogojumu;

Trešdiena, 2010. gada 5. maijs

28. principā atbalsta SJO 2008. gada oktobrī pieņemtos grozījumus MARPOL konvencijas VI pielikumā, lai samazinātu kuģu radīto sēra oksīdu un slāpekļa oksīdu emisiju; tomēr pauž bažas par iespēju, ka tuvsatiksmes kuģošanas vietā atkal varētu sākt izmantot kravu autopārvadājumus, jo no 2015. gada ir paredzēts, ka sēra daudzums tā emisijas kontroles zonās Ziemeļjūrā un Baltijas jūrā nedrīkstēs pārsniegt 0,1 %; tādēļ aicina Komisiju pēc iespējas ātrāk un ne vēlāk kā līdz 2010. gada beigām iesniegt Parlamentam attiecīgu ietekmes novērtējumu;

29. uzskata, ka visiem transporta veidiem, tostarp jūras transportam, ir jāveic pakāpeniska ārējo izmaksu internalizācija; paredz, ka šā principa ieviešanas rezultātā tiks iegūti līdzekļi, kurus varēs prioritārā kārtībā piesaistīt novatorisku ideju īstenošanai;

30. aicina Komisiju un dalībvalstis strādāt arī pie alternatīviem instrumentiem, piemēram, pie nodevas ieviešanas katlu kurināmās degvielas izmantošanai, nodevas apmēru nosakot atkarībā no degvielas kvalitātes un ekoloģiskajiem raksturlielumiem, vai arī pie "zaļo ostu" projekta, kurā noteikts, ka kuģus, kas nepiesārņo vidi, apkalpo ātrāk un/vai tie maksā mazākus ostas nodokļus;

31. aicina dalībvalstis līdzdarboties SJO, lai izstrādātu un īstenotu piemērotus un vispārēji piemērojamus vides standartus;

32. šajā sakarībā norāda, ka iekšzemes pārvadājumu tehnoloģijas jomā pēdējā laikā ir notikusi strauja attīstība, kas ir ļāvusi ievērojami samazināt pašreizējo kuģu motoru radīto emisiju un iespēju izmantot sašķidrināto dabas gāzi kā degvielu; aicina Komisiju izpētīt, vai šīs metodes var izmantot arī jūras kuģiem un kā var paātrināt šo metožu pielietošanu;

33. pauž nožēlu, ka Kopenhāgenas augstākā līmeņa sanāksmē par klimata pārmaiņām netika pieņemti nekādi secinājumi attiecībā uz jūras kuģu radītās emisijas samazināšanu, taču uzsver, ka gan pēc Kioto protokola darbības beigām, gan Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā (SJO) ir jāturpina intensīvi darboties, lai starptautiskā mērogā panāktu vienošanos par šīs emisijas samazināšanu; aicina dalībvalstis veltīt visas pūles tam, lai SJO tiktu piešķirtas pilnvaras risināt nākamās starptautiskās sarunas par klimatu, nosakot skaitlisku samazinājumu jūras transporta nozarei;

34. aicina Eiropas Savienību uzņemties šā procesa vadību starptautiskā līmenī, jo īpaši saistībā ar SJO, lai mazinātu jūrniecības nozares radīto emisiju;

35. uzsver to, cik liela nozīme ir Eiropas ostās pieejamām savstarpēji savietojamām tehniskajām iekārtām elektrības piegādei no krasta uz kuģi, kas var nopietni samazināt piesārņojumu; aicina Komisiju pārbaudīt, kurās ostās ir iespējams efektīvi izmantot šo pasākumu priekšrocības;

36. uzstāj, ka Komisijai, izstrādājot pētniecības un attīstības politiku, ir jāpiešķir prioritāte inovācijām saistībā ar atjaunojamo resursu, piemēram, saules un vēja enerģijas, izmantošanu kuģu aprīkojumos;

37. aicina Komisiju izpētīt piesārņojuma samazināšanas un novēršanas iespējas, ko piedāvā inteliģentās tehnoloģijas transporta jomā, jo īpaši saistībā ar programmu "Galileo";

38. uzsver vajadzību veicināt ostas un muitas darbības, kurās neizmanto papīru, kā arī atvieglot sadarbību starp dažādiem pakalpojumu sniedzējiem un patērētājiem ostās, izmantojot dažādas inteliģentas transporta sistēmas un tīklus, piemēram, "SafeSeaNet" un "e-Custom", lai paātrinātu ostu darbību un mazinātu vides piesārņojumu;

Drošība

39. augstu vērtē trešā kuģošanas drošības tiesību aktu kopuma pieņemšanu un aicina dalībvalstis ātri īstenot šos tiesību aktus;

Trešdiena, 2010. gada 5. maijs

40. atbalsta to, ka kuģu būve tiek pakļauta stingrām pārbaudēm, tostarp attiecībā uz izmantotā tērauda kvalitāti un kuģu projektēšanu un apkopi, kā paredzēts arī grozītajos tiesību aktos par klasificēšanas sabiedrībām;

41. atbalsta to, ka saskaņā ar Parīzes Saprašanās memorandu par ostu valsts kontroli tiek mainīta darbības virzība, aizstājot regulārās pārbaudes ar pārbaudēm, kas paredzētas riska novēršanai, lai efektīvi tiktu pārbaudīti tieši tie kuģi, kuriem konstatēti daudzi trūkumi;

42. aicina dalībvalstis un kuģu īpašniekus censties panākt, ka tos iekļauj Parīzes Saprašanās memoranda "baltajā sarakstā"; šajā sakarībā aicina īpaši Slovākiju īstenot papildu centienus;

43. aicina valsts kontroles iestādes un citas valsts iestādes ciešāk sadarboties, apmainoties ar informāciju par kuģiem un to kravām, lai mazinātu reglamentējošo prasību nastu, vienlaikus palielinot pārbaudžu efektivitāti; prasa steidzami ieviest integrēto informācijas pārvaldības sistēmu, izmantojot un pilnveidojot jau pieejamos resursus, jo īpaši "SafeSeaNet"; pieprasa Komisijai steidzami ieviest pārrobežu un starptautisku uzraudzības sistēmu visā Eiropas Savienībā;

44. ir informēts par pirātisma radītajām briesmām starptautiskajos ūdeņos, jo īpaši Āfrikas raga reģionā un Somālijas piekrastes ūdeņos, un aicina visus kuģu īpašniekus, lai pasargātu sevi no pirātisma, līdzdarboties valdības iniciatīvās, ievērojot ES veiksmīgi īstenotās pirmās jūras operācijas "Atalanta" pamatnostādnes; aicina Komisiju un dalībvalstis veicināt sadarbību savā starpā un saistībā ar ANO, lai aizsargātu jūrniekus, zvejniekus un pasažierus, kā arī floti;

45. norāda, ka vispārējā pieeja cīņai pret pirātismu nedrīkst būt saistīta tikai ar starptautiskiem jūras spēkiem, tai ir jābūt daļai no kopējā plāna, ar ko paredz veicināt mieru un attīstību attiecīgajā teritorijā; pievērš uzmanību arī tam, ka kuģiem, izmantojot SJO apstiprināto pārvaldības paraugpraksi, pilnībā un precīzi ir jāīsteno jūras transporta organizāciju pieņemtie pašaizsardzības pasākumi;

Dažādi jautājumi

46. uzsver, ka kuģniecība ir starptautiska nozare un vienošanās būtu vēlams panākt starptautiskā mērogā; uzskata, ka SJO ir tam visatbilstošākais forums; aicina dalībvalstis pielikt lielākas pūles, lai ratificētu un ātri īstenotu SJO konvencijas, ko tās ir parakstījušas;

47. turklāt pilnībā atzīst Eiropas Savienības nozīmi starptautisko normu transponēšanā ES tiesību aktos un jūrniecības politikas īstenošanā un atbalstīšanā, piemēram, izmantojot EMSA;

48. uzsver nepieciešamību paātrināt ostas infrastruktūru modernizāciju un kapacitātes palielināšanu, jo ir paredzams, ka palielināsies to preču daudzums, kuras pārvadā pa jūras ceļiem; atgādina, ka šim nolūkam tiks ieguldīti milzīgi līdzekļi un ir jāievēro pārredzami un taisnīgi finansējuma noteikumi, lai nodrošinātu godīgu konkurenci starp Eiropas ostām; aicina Komisiju nodrošināt šim nolūkam atbilstīgus tiesību aktus;

49. aicina Komisiju izmantot savu paziņojumu par ES jūras transporta politiku līdz 2018. gadam un šo rezolūciju kā pamatu nākamajam Transporta baltās grāmatas pārskatam;

50. prasa īstenot politiku ostu savienošanai ar iekšzemi ("sauszemes ostas" un loģistikas platformas) reģionos, kas cieš no pārblīvības, un iekļaut minēto politiku TEN-T pārskatā;

Trešdiena, 2010. gada 5. maijs

51. uzsver kuģu būvniecības ekonomisko un stratēģisko svarīgumu, kas ļauj pārvaldīt un izmantot jaunākās kuģiem piemērojamās tehnoloģijas un saglabāt nenovērtējamas Eiropas zināšanas, kas vajadzīgas jaunu kuģu būvēšanai; prasa izstrādāt pasākumus inovāciju, pētniecības un attīstības atbalstam, kā arī apmācībai, lai veicinātu konkurētspējīgas un inovatīvas Eiropas kuģu būves nozares attīstību;
52. prasa, lai ostu modernizācijas un paplašināšanas projekti būtu saistīti ar prasību aprīkot pasažieru terminālus un jaunus pasažieru kuģus ar ierīcēm, kas paredzētas personām ar kustību traucējumiem;
53. pauž atzinību par iniciatīvu īstenot kvalitātes kampaņu par pasažieru transportēšanas un kruīzu kuģu operatoru labāko praksi attiecībā uz pasažieru tiesībām;
54. aicina Komisiju, pārskatot pašreizējo *TEN-T*, ņemt vērā ieteikumus par ES jūras transporta politiku līdz 2018. gadam, jo īpaši attiecībā uz efektīvu jūras un upju ceļu integrāciju, kā arī Eiropas nozīmes ostu kā integrējošu mezglpunktu tīkla integrāciju;
55. aicina Komisiju izstrādāt līdzīgu stratēģiju Eiropas upju navigācijai un saskaņot to ar pašreizējo stratēģiju, lai radītu labvēlīgus apstākļus optimālai preču transportēšanas ķēdei, kas savieno jūras kravu pārvadājumus un preču pārvadājumus pa iekšējiem ūdensceļiem;
56. aicina Komisiju nekavējoties iesniegt solītās pamatnostādnes, papildinot savu paziņojumu ar būtisku detalizētu informāciju;

*

* * *

57. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt šo rezolūciju Padomei un Komisijai.

“Europeana — nākamie soļi”

P7_TA(2010)0129

Eiropas Parlamenta 2010. gada 5. maija rezolūcija par “Europeana — nākamie soļi” (2009/2158(INI))

(2011/C 81 E/04)

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Komisijas 2009. gada 28. augusta paziņojumu “*Europeana — nākamie soļi*” (COM(2009)0440),
- ņemot vērā Komisijas 2009. gada 19. oktobra paziņojumu “*Autortiesības uz zināšanām balstītā ekonomikā*” (COM(2009)0532),
- ņemot vērā Padomes 2008. gada 20. novembra secinājumus par Eiropas digitālo bibliotēku *EUROPEANA* ⁽¹⁾,
- ņemot vērā Komisijas 2008. gada 11. augusta paziņojumu “*Eiropas kultūras mantojums ar vienu klikšķi*”. Par sasniegto, nodrošinot kultūras materiālu pārveidošanu ciparu formātā, pieejamību tiešsaistē un saglabāšanu ciparu formātā visā ES” (COM(2008)0513),

(1) OV C 319, 13.12.2008., 18. lpp.