

Marți, 22 noiembrie 2016

P8\_TA(2016)0436

**Valorificarea potențialului transportului naval de pasageri****Rezoluția Parlamentului European din 22 noiembrie 2016 referitoare la valorificarea potențialului prezentat de transportul naval de pasageri (2015/2350(INI))**

(2018/C 224/04)

*Parlamentul European,*

- având în vedere Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1974, astfel cum a fost modificată,
- având în vedere Protocolul din 1978 al Organizației Maritime Internaționale referitor la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave,
- având în vedere Convenția Organizației Națiunilor Unite din 2006 privind drepturile persoanelor cu handicap,
- având în vedere cea de a 21-a Conferință a părților (COP 21) la CCONUSC și cea de a 11-a Conferință a părților servind drept Reuniune a părților la Protocolul de la Kyoto (CMP 11), organizată la Paris între 30 noiembrie și 11 decembrie 2015,
- având în vedere Cartea albă a Comisiei din 28 martie 2011, intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punctul de vedere al resurselor” (COM(2011)0144),
- având în vedere Comunicarea Comisiei din 21 ianuarie 2009 intitulată „Obiective strategice și recomandări pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018” (COM(2009)0008),
- având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE <sup>(1)</sup>,
- având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1316/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 de instituire a Mecanismului pentru Interconectarea Europei, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 680/2007 și (CE) nr. 67/2010 <sup>(2)</sup>,
- având în vedere Rezoluția sa din 5 mai 2010 privind obiectivele strategice și recomandările pentru politica UE în domeniul transporturilor maritime până în 2018 <sup>(3)</sup>,
- având în vedere Rezoluția sa din 9 septembrie 2015 referitoare la implementarea Cărții albe privind transporturile 2011: evaluarea situației actuale și calea de urmat pentru realizarea unei mobilități sustenabile <sup>(4)</sup>,
- având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1177/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind drepturile pasagerilor care călătoresc pe mare și pe căi navigabile interioare și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 <sup>(5)</sup>,
- având în vedere Raportul Comisiei din 24 mai 2016 privind aplicarea Regulamentului (UE) nr. 1177/2010 privind drepturile pasagerilor care călătoresc pe mare și pe căi navigabile interioare și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 (COM(2016)0274),

<sup>(1)</sup> JO L 348, 20.12.2013, p. 1.<sup>(2)</sup> JO L 348, 20.12.2013, p. 129.<sup>(3)</sup> JO C 81 E, 15.3.2011, p. 10.<sup>(4)</sup> Texte adoptate, P8\_TA(2015)0310.<sup>(5)</sup> JO L 334, 17.12.2010, p. 1.

**Marti, 22 noiembrie 2016**

- având în vedere comunicarea Comisiei din 10 septembrie 2013 intitulată „Către transportul pe căi navigabile interioare – NAIADES II” (COM(2013)0623),
  - având în vedere Directiva 2006/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară <sup>(1)</sup>,
  - având în vedere Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri <sup>(2)</sup>;
  - având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1090/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 noiembrie 2010 de modificare a Directivei 2009/42/CE privind raportările statistice cu privire la transportul maritim de mărfuri și pasageri <sup>(3)</sup>,
  - având în vedere Directiva 98/41/CE a Consiliului din 18 iunie 1998 privind înregistrarea persoanelor care călătoresc la bordul navelor de pasageri care operează în porturile de destinație sau de plecare din statele membre ale Comunității <sup>(4)</sup>,
  - având în vedere Regulamentul (CE) nr. 3051/95 al Consiliului din 8 decembrie 1995 privind managementul siguranței feriboturilor de pasageri de tip ro-ro <sup>(5)</sup>,
  - având în vedere Directiva 2012/33/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 de modificare a Directivei 1999/32/CE a Consiliului privind reducerea conținutului de sulf din combustibilii marini <sup>(6)</sup>,
  - având în vedere Raportul Comisiei din 16 octombrie 2015 intitulat „Adaptarea cursului: verificarea adecvării legislației UE privind siguranța navelor de pasageri” (COM(2015)0508),
  - având în vedere raportul Comisiei din 31 martie 2016 intitulat „Evaluarea REFIT a Directivei 2000/59/CE privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură” (COM(2016)0168),
  - având în vedere articolul 52 din Regulamentul său de procedură,
  - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism (A8-0306/2016),
- A. întrucât geografia Europei, cu țărmurile sale lungi și multele sale insule și râuri, oferă oportunități extraordinare pentru transportul naval sustenabil de pasageri;
- B. întrucât transportul de pasageri în contextul transportului de coastă (transportul maritim pe distanțe scurte), feriboturile ce circulă pe căi navigabile interioare și cele maritime, mobilitatea urbană și periferică, croazierele și turismul, prezintă un mare potențial de a folosi capacitatea excedentară disponibilă, atât în ceea ce privește infrastructura, cât și în ceea ce privește navele și joacă un rol esențial în conectarea diferitelor regiuni ale Uniunii Europene, constituind, astfel, un factor important pentru îmbunătățirea coeziunii; întrucât activitățile de croazieră și feriboturile stimulează turismul costier, una dintre principalele activități maritime în Europa;
- C. întrucât în ultimii ani s-a observat o tendință către dezvoltarea intensivă de nave pentru diferite tipuri de navigație, cum ar fi navele fluviale-maritime, care îndeplinesc cerințele pentru navele maritime, dar pot naviga și în ape mai puțin adânci;
- D. întrucât dezvoltările tehnologice au făcut din nou din transportul pe apă o alternativă la drumurile de acces aglomerate către centrele orașelor;

<sup>(1)</sup> JO L 389, 30.12.2006, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 163, 25.6.2009, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO L 325, 09.12.2010, p. 1.

<sup>(4)</sup> JO L 188, 2.7.1998, p. 35.

<sup>(5)</sup> JO L 320, 30.12.1995, p. 14.

<sup>(6)</sup> JO L 327, 27.11.2012, p. 1.

Marți, 22 noiembrie 2016

- E. întrucât transportul naval de pasageri și transportul naval de mărfuri se confruntă cu probleme diferite și prezintă nevoi diferite în ceea ce privește infrastructura, provocările legate de mediu, aspectele operaționale, securitatea și relațiile dintre porturi și orașe, însă ambele segmente de piață sunt administrate de o singură autoritate portuară;
- F. întrucât integrarea nodurilor navale de călători în politica europeană privind infrastructura conectată, astfel cum s-a pus deja în aplicare prin Regulamentele (UE) nr. 1315/2013 și (UE) nr. 1316/2013 privind rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) și respectiv Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE), va aduce o valoare adăugată europeană suplimentară;
- G. întrucât există posibilități legate de împrumuturi și garanții pentru proiectele desfășurate pe apă și în cadrul Fondului european pentru investiții strategice (FEIS), acest instrument venind în completarea granturilor tradiționale;
- H. întrucât transportul pe căile navigabile interioare a fost recunoscut ca un mod de transport ecologic, care necesită atenție specială și un sprijin deosebit, și întrucât în Cartea albă se recomandă promovarea transportului maritim de coastă și pe căile navigabile interioare, sporirea ponderii transportului naval de coastă și pe căile navigabile interioare și îmbunătățirea siguranței acestui mod de transport;
- I. întrucât Convenția ONU privind drepturile persoanelor cu handicap și propunerea de act european privind accesibilitatea oferă orientări clare nu doar pentru punerea în aplicare și, dacă este cazul, viitoarea revizuire a Regulamentului (UE) nr. 1177/2010, ci și pentru adoptarea unei legislații în domeniul drepturilor pasagerilor în context intermodal, dat fiind că această legislație ar trebui să includă accesul neîngrădit pentru pasagerii cu handicap sau mobilitate redusă;
- J. întrucât, cu toate că transportul naval de pasageri este considerat un mod de transport sigur, în trecut au avut loc mai multe accidente tragice în sectorul transportului naval de pasageri, inclusiv cele care au implicat vasele *Estonia*, *Herald of Free Enterprise*, *Costa Concordia*, *Norman Atlantic* și *UND Adryatik*;
- K. întrucât, în strategia sa în materie de politică din domeniul transportului maritim până în 2018, UE și-a stabilit obiectivul de a deveni liderul mondial al cercetării și inovării din domeniul maritim, precum și cel al construcțiilor navale, pentru a îmbunătăți eficiența energetică a navelor și inteligența acestora, a reduce impactul lor asupra mediului, a reduce la minimum riscul de accidente și a asigura o mai bună calitate a vieții pe mare,
- L. întrucât turismul cu nave de croazieră pe râuri și transportul naval de pasageri pe râuri, canale și alte căi navigabile interioare se intensifică în multe porțiuni ale râurilor europene și nodurile urbane de pe traseu;
- M. întrucât UE a adoptat o serie de macrostrategii bazate pe utilizarea căilor navigabile, printre acestea numărându-se strategia pentru regiunea Dunării, cea pentru regiunea Mării Adriatice și a Mării Ionice și cea pentru regiunea Mării Baltice;
1. consideră că sectorul transportului naval de pasageri (TNP) trebuie să dețină o prioritate mai înaltă în cadrul agendei UE și a statelor sale membre referitoare la politica din domeniul transporturilor; consideră, prin urmare, că ele ar trebui să colaboreze în vederea realizării unei „zone unice pentru transportul naval de pasageri”, de exemplu prin simplificarea sarcinilor administrative generate de transportul naval transfrontalier de pasageri;

### **Competitivitate**

2. încurajează statele membre, autoritățile regionale și locale și Comisia să analizeze TNP și, în special, să îmbunătățească infrastructura asociată, atât în rețelele lor centrale, cât și în cele globale, în cadrul TEN-T și al MIE prin consolidarea legăturii sale cu, printre altele, infrastructura feroviară din hinterland, inclusiv prin asigurarea de infrastructuri și furnizarea de informații pentru a îndeplini nevoile în materie de mobilitate ale tuturor călătorilor;
3. încurajează dezvoltarea autostrăzilor maritime, inclusiv de către țări terțe, care să promoveze transportul eficient multimodal, să faciliteze integrarea acestui mod cu alte rețele și moduri de transport, să elimine blocajele în infrastructurile-cheie ale rețelei și să asigure continuitatea teritorială și integrarea;

**Marti, 22 noiembrie 2016**

4. subliniază necesitatea eliminării blocajelor la nivelul legăturilor dintre sistemul extins de navigație interioară din Europa de Vest și sistemul existent din Europa de Est, care sunt degradate într-o măsură semnificativă sau, în unele locuri, sunt complet degradate;
5. invită Comisia să publice o analiză globală anuală a proiectelor din domeniul TNP care sunt cofinanțate de UE în cadrul fondurilor de coeziune, structurale, regionale, Interreg, Orizont 2020, MIE și TEN-T, precum și în cadrul Fondului european pentru investiții strategice
6. invită Comisia să publice un raport de sinteză privind punerea în aplicare a strategiilor UE în domeniul TNP;
7. subliniază relevanța deosebită a datelor statistice europene pentru a formula planuri și politici pentru sectorul transportului naval, în special în ceea ce privește numărul serviciilor transfrontaliere maritime și pe căi navigabile interioare asigurate atât de feriboturi, cât și de navele de croazieră, având în vedere că există zone unde transportul dintre diferite localități poate fi efectuat doar pe apă; solicită Eurostat să includă în datele sale statistice privind pasagerii croazierelor maritime și „vizitele pasagerilor în porturile de escală”, adică numărul pasagerilor îmbarcați și debarcați în fiecare port de tranzit, nu doar numărul pasagerilor de croazieră care călătoresc cu vaporul în vacanță în fiecare an (cifra totală); includerea acestor cifre ar oferi o imagine mai aproape de realitate a valorii adăugate a sectorului croazierelor și a TNP în general;
8. invită Comisia să dezvolte un sistem pentru colectarea armonizată a statisticilor privind accidentele și incidentele în care sunt implicate navele de navigație interioară, inclusiv pentru traficul transfrontalier;
9. consideră că integrarea TNP în rețelele urbane și regionale de transport public ar putea crește considerabil eficiența mobilității, performanțele de mediu, calitatea vieții, gradul de decongestionare a rețelelor de transport terestre și confortul din orașe și ar putea face prețurile mai abordabile; invită Comisia să sprijine în totalitate investițiile în infrastructurile de calitate în hinterland care pot contribui la o reducere a congestiei traficului local și să se asigure că localnicii nu sunt afectați negativ; invită Comisia să întocmească liste cu exemple de bune practici în acest domeniu;
10. invită statele membre să promoveze și să sprijine inițiativele locale menite să activeze transporturile pe căi navigabile interioare ca o modalitate de aprovizionare a aglomerărilor, inclusiv prin dezvoltarea unor centre de distribuție în porturile fluviale și dezvoltarea transportului de pasageri, în primul rând pentru ca zonele în cauză să devină mai atrăgătoare pentru turiști;
11. subliniază că TNP ar trebui să fie mai bine integrat în sistemele de informații, de rezervare și de emisie a biletelor pentru a îmbunătăți calitatea serviciilor publice și a dezvolta în continuare sectorul turistic, în special în zonele îndepărtate și izolate; subliniază că este necesar să se țină seama de operatorii din domeniul TNP la elaborarea sistemului integrat european de emisie a biletelor;
12. încurajează Comisia să finanțeze proiecte mai bine organizate și mai eficiente pentru serviciile de transport integrat, care să permită: o reducere treptată a consumului de energie; o reorganizare a orarelor diferiților transportatori publici și privați din sectorul aviației, cel maritim și cel terestru, vizând gestionarea intermodală și eficientă a transportului de pasageri; consolidarea biletelor emise de operatorii publici și privați într-un singur bilet, disponibil printr-o aplicație digitală;
13. subliniază că, atunci când este posibil, ar trebui promovate practicile potrivit cărora navele de transport de mărfuri pot furniza, de asemenea, servicii de transport de pasageri și invers, de exemplu în cazul feriboturilor, dat fiind că astfel ar fi posibil ca navele să obțină un grad de ocupare mai ridicat și o mai mare eficiență financiară și s-ar reduce, totodată, congestiunea șoselelor;
14. salută eforturile sectorului TNP de a face tranziția spre nave mai ecologice și mai eficiente din punct de vedere energetic, cu emisii mai scăzute, dezvoltate ca parte a unui cadru european care vizează ecologizarea transportului naval; consideră că aceasta ar conduce la soluții mai ieftine, care să fie sustenabile, mai atractive și, astfel, mai competitive din perspectivă economică, lucru care ar conduce la ieftinirea, ecologizarea și „înverzirea” sectorului;

Marți, 22 noiembrie 2016

15. ia act de faptul că provocările diferite cu care se confruntă marile zone costiere din UE presupun acțiuni diferite (mai multe servicii de feribot în Marea Nordului, modernizarea și integrarea tehnică a feriboturilor în Marea Mediterană etc.);

16. este convins că industria UE a construcției de nave de pasageri trebuie să rămână un actor competitiv cheie, care trebuie încurajat mai activ, dar care trebuie să își reducă, în același timp, amprenta de mediu prin stimularea activităților de cercetare și a inovării în domeniu;

### ***Sustenabilitatea ecologică***

17. solicită Comisiei să integreze TNP în strategia sa și să ia măsuri pentru a reduce emisiile de CO<sub>2</sub> în conformitate cu acordurile COP 21, reducând, astfel, la minimum costurile externe;

18. încurajează Comisia și statele membre să îmbunătățească normele de mediu pentru a reduce poluarea aerului, în conformitate cu normele de la Marea Baltică privind limitele emisiilor de sulf, calitatea carburanților și motoarele cu consum mai eficient de carburant;

19. subliniază că decarbonizarea transporturilor presupune eforturi semnificative și progrese în domeniul cercetării și inovării; sprijină acțiunea Comisiei de promovare a GNL, a carburanților alternativi nefosili, a sistemelor electrice și hibride bazate pe surse regenerabile și a energiei solare și eoliene pentru navele maritime; de asemenea, o încurajează să adapteze cercetarea și inovarea, acordând o atenție specială aplicațiilor practice în cadrul sectorului TNP;

20. reamintește că, în temeiul Directivei 2014/94/UE privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, porturile maritime din rețeaua centrală TEN-T trebuie să ofere facilități de bunkerare a GNL pentru navele și vapoarele maritime până în 2025, iar porturile interioare trebuie să se conformeze acestei cerințe până în 2030;

21. invită Comisia să încurajeze politicile de autosuficiență energetică prin intermediul utilizării de panouri solare care să fie amplasate pe acoperișurile clădirilor din terminalele porturilor și al stocării energiei produse în timpul zilei în vederea utilizării sale în timpul nopții;

22. subliniază că sectorul feriboturilor reprezintă o componentă importantă a pieței transportului maritim pe distanțe scurte și este, prin urmare, esențial să se mențină dinamismul și competitivitatea acestuia, îmbunătățindu-i totodată performanța de mediu și eficiența energetică;

23. salută inițiativa REFIT a Comisiei pentru instalațiile portuare de preluare a deșeurilor, aceasta constituind o oportunitate de aliniere a directivei actuale la evoluțiile care au loc pe plan internațional și sprijină și încurajează planurile sale de a elabora o nouă legislație în temeiul procedurii legislative ordinare; subliniază că acest lucru nu ar trebui să împiedice statele membre să lanseze inițiative mai sustenabile, care să includă un bun sistem de informare și monitorizare privind gestionarea deșeurilor, atât pe nave, cât și în porturi;

### ***Siguranța și securitatea***

24. subliniază că prevenirea poluării și a accidentelor este vitală pentru rolul Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă de a îmbunătăți siguranța feriboturilor și croazierelor maritime transfrontaliere și de a asigura protecția consumatorilor;

25. reamintește că personalul feriboturilor și vaselor de croazieră trebuie să fie format pentru a ajuta în mod eficace pasagerii în situații de urgență;

26. salută propunerea Comisiei referitoare la o directivă privind recunoașterea calificărilor profesionale în navigația interioară, care stabilește standarde armonizate în ceea ce privește calificarea membrilor echipajului și a comandanților de nave în vederea îmbunătățirii mobilității forței de muncă în domeniul navigației interioare;

**Marți, 22 noiembrie 2016**

27. subliniază că, atunci când este vorba de dezvoltarea în continuare a sistemelor de informare cum ar fi radarul convențional, SafeSeaNet, Galileo și Sistemul de informații fluviale (RIS), ar trebui să se pună accentul pe îmbunătățirea siguranței, a securității și a interoperabilității și încurajează statele membre să impună obligativitatea utilizării RIS;
28. invită autoritățile competente să propună un cadru clar de alocare a responsabilităților și a costurilor, care să urmărească îmbunătățirea securității și să reglementeze și formarea, instruirea și orientarea suplimentară a personalului, în special problematica de accepta formarea prin folosirea unor simulatoare acreditate ca parte a programului de formare în cadrul reglementărilor Organizației Maritime Internaționale (OMI) și ale Organizației Internaționale a Muncii (OIM); în opinia sa, calitatea și siguranța serviciilor pot fi îmbunătățite cel mai eficient dacă personalul este calificat;
29. salută noile propuneri legislative ale Comisiei de simplificare și îmbunătățire a normelor comune privind siguranța navelor care transportă pasageri în apele UE în vederea îmbunătățirii siguranței și concurenței și prin clarificarea, simplificarea și actualizarea normelor în funcție de evoluțiile juridice și tehnologice;
30. admite că, întrucât preocupările legate de securitate se intensifică, ar putea fi necesare măsuri suplimentare, care să țină seama de caracteristicile specifice ale traficului de feriboturi și de operațiunile portuare astfel încât să se asigure o circulație nestânjenită a feriboturilor de legătură zilnice;
31. subliniază că un număr semnificativ de râuri constituie și frontiere și încurajează autoritățile responsabile să asigure cooperarea și existența unor sisteme bine integrate și eficiente în materie de siguranță, securitate și urgență, care să opereze de ambele părți ale frontierei;
32. subliniază că unele mări închise, de exemplu Marea Baltică și Marea Adriatică, sunt delimitate de mai multe state membre, dar și de țări care nu fac parte din UE și invită, prin urmare, autoritățile responsabile să asigure un sistem eficace de siguranță, securitate și, în special, pentru situații de urgență;
33. subliniază că, atunci când feriboturile maritime internaționale operează în apele teritoriale ale UE, trebuie să se aplice legislația UE și a statelor membre;

***Calitatea și accesibilitatea serviciilor***

34. încurajează Comisia să integreze principiile Regulamentului (UE) nr. 1177/2010 în propunerea sa privind drepturile pasagerilor intermodali, inclusiv accesul neîngrădit pentru pasagerii cu handicap sau mobilitate redusă, dar și să țină seama în aceasta de nevoile specifice ale persoanelor în vârstă și ale familiilor care călătoresc cu copii; încurajează Comisia să prezinte date statistice anuale privind evoluția numărului de pasageri cu handicap sau cu mobilitate redusă;
35. subliniază importanța sectorului TNP pentru dezvoltarea turismului sustenabil și pentru depășirea caracterului său sezonier, în special în regiunile îndepărtate și periferice ale Uniunii, cum ar fi regiunile de coastă, cele insulare și cele rurale; consideră, de asemenea, că IMM-urile ar trebui să fie un punct focal pentru promovarea serviciilor turistice; invită Comisia, statele membre și autoritățile locale și regionale să valorifice la maximum oportunitățile de finanțare puse la dispoziție de UE pentru IMM-uri, inclusiv subvențiile destinate comunităților locale în regiunile periferice antemenționate;
36. ia act de potențialul imens pe care îl prezintă crearea unor bune legături între traseele de navigație interioară și rețeaua europeană de piste ciclabile pentru a spori atractivitatea multor regiuni UE pentru turiști; subliniază că este necesar să se țină seama de nevoile persoanelor care călătoresc cu bicicleta folosind transportul naval de pasageri;
37. consideră că turismul în regiunile de coastă și insule nu este suficient de bine dezvoltat din cauza lipsei interconectivității; consideră că Comisia ar trebui să țină seama de faptul că în aceste zone există o cerere mai mare pentru servicii de transport de calitate;
38. consideră că sectorul TNP este important chiar și în zone unde în prezent acesta nu este viabil din punct de vedere economic, cum ar fi insulele îndepărtate slab populate;

Marți, 22 noiembrie 2016

39. reamintește că unele legături cu feribotul sunt adevărate punți indispensabile pentru supraviețuire – vitale pentru coeziunea teritorială, socială și economică în adevăratul sens al cuvântului -, legând regiunile ultraperiferice de continent și de zonele de creștere economică și industrială, contribuind prin aceasta la coeziunea și integrarea europeană;
40. subliniază că cadrul care asigură conexiunile cu insule, regiuni insulare și zone îndepărtate ar trebui promovat, cu măsuri care să faciliteze feriboturi de calitate mai bună și terminale adecvate;
41. subliniază potențialul și interesul de a integra TNP într-o rețea de mobilitate multimodală, ținând seama de transportul public în marile aglomerări, atât pentru cei care fac naveta, cât și pentru turiști; consideră, în acest context, că e nevoie de îmbunătățiri suplimentare pentru a dezvolta mobilitatea în calitate de serviciu prin introducerea unor sisteme de emisie integrată a biletelor, pentru a îmbunătăți fiabilitatea, confortul, punctualitatea și frecvența, pentru a reduce presiunea asupra lanțurilor logistice și pentru a reduce timpul de îmbarcare cu scopul de a atrage pasagerii;
42. subliniază că, pentru a menține un nivel ridicat de servicii de calitate, precum și în interesul siguranței maritime, este esențial să se dezvolte cunoștințele și competențele în sectorul maritim din UE;

o

o o

43. încredințează Președintelui sarcina de a transmite prezenta rezoluție Consiliului și Comisiei.
-