

Streda 5. mája 2010

19. nalieha, aby sa ako hlavná priorita prispôbilo *acquis* v oblastiach politík, ktoré si pred vstupom Lisabonskej zmluvy do platnosti nevyžadovali spolurozhodovanie Parlamentu; vyzýva, aby sa k nim pristupovalo od prípadu k prípadu tak, aby sa zabezpečilo, že sa ako delegované akty vymedzia najmä všetky vhodné opatrenia so všeobecnou platnosťou, ktoré sa doposiaľ prijímali na základe článkov 4 a 5 rozhodnutia Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu ⁽¹⁾;

20. domnieva sa, že v záujme plného zachovania právomocí zákonodarcu sa má počas uvedeného zosúlaďovania a pri práci s návrhmi v rámci riadneho legislatívneho postupu osobitná pozornosť venovať pomernému využívaniu článkov 290 a 291 ZFEÚ a praktickým dôsledkom použitia jedného alebo druhého článku; trvá na tom, aby spoluzákonodarcovia mali právomoc rozhodnúť, že záležitosti, ktoré boli v minulosti prijaté v rámci regulačného postupu s kontrolou, môžu byť prijaté buď podľa článku 290 ZFEÚ, alebo podľa riadneho legislatívneho postupu;

*

* *

21. poveruje svojho predsedu, aby toto uznesenie postúpil Rade a Komisii.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

Strategické ciele a odporúčania pre politiku EÚ v oblasti námornej dopravy do roku 2018

P7_TA(2010)0128

Uznesenie Európskeho parlamentu z 5. mája 2010 o strategických cieľoch a odporúčaníach pre politiku EÚ v oblasti námornej dopravy do roku 2018 (2009/2095(INI))

(2011/C 81 E/03)

Európsky parlament,

— so zreteľom na oznámenie Komisie z 21. januára 2009 o strategických cieľoch a odporúčaníach pre politiku EÚ v oblasti námornej dopravy do roku 2018 (KOM(2009)0008) („oznámenie o politike EÚ v oblasti námornej dopravy do roku 2018“),

— so zreteľom na oznámenie Komisie z 10. októbra 2007 o integrovanej námornej politike Európskej únie (KOM(2007)0575),

— so zreteľom na článok 48 rokovacieho poriadku,

— so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch (A7-0114/2010),

A. keďže európski majitelia lodí významnou mierou prispievajú k európskemu hospodárstvu, zároveň sú však vystavení konkurencii v globálnom prostredí,

B. keďže štrukturálne a integrované opatrenia na zachovanie a rozvoj prosperujúceho námorného sektora v Európe sú dôležité a mali by posilniť konkurencieschopnosť námornej dopravy a súvisiacich odvetví, pričom sa začatia požiadavky trvalo udržateľného rozvoja a spravodlivej hospodárskej súťaže,

Streda 5. mája 2010

- C. keďže je bezpodmienečne potrebné pritiahnúť do profesií v námornom sektore mladých ľudí a udržať ich v ňom a keďže úroveň odbornej prípravy pre námornícke povolania v Európe sa musí zlepšiť prostredníctvom nadchádzajúcej revízie Medzinárodného dohovoru o normách výcviku, vydávani osvedčení a strážnej služby námorníkov z roku 1978 (dohovor STCW),
- D. keďže zmena klímy predstavuje najväčšiu výzvu pre všetky oblasti európskej politiky v 21. storočí,
- E. keďže námorná doprava predstavuje relatívne ekologický druh dopravy, ktorý má však výrazný potenciál na to, aby sa stal ešte čistejším, než už je v súčasnosti; keďže sa musí prostredníctvom postupného zníženia tzv. uhlíkovej stopy plavidiel a infraštruktúry prístavov zapojiť do úsilia v boji proti zmene klímy,
- F. keďže bezpečnosť na lodiach a na pobreží je pre prístavy, majiteľov lodí a námorníkov najdôležitejšia; keďže bezpečnostné opatrenia musia brať do úvahy ochranu pobrežného a morského životného prostredia, ako aj pracovné podmienky v prístavoch a na plavidlách,
- G. keďže v Adenskom zálive, pri brehoch Somálska a v medzinárodných vodách naďalej dochádza k zločinným útokom na európske rybárske a obchodné plavidlá i osobné lode,
- H. keďže európsky námorný priemysel je svetovým lídrom a treba zabezpečiť, aby si toto vedúce postavenie dlhodobo zachoval, a to možno dosiahnuť len inováciami,
- I. keďže rozhodnutia sa musia prijímať na príslušnej administratívnej úrovni, t. j. na celosvetovej úrovni, ak je to možné, a na európskej úrovni, ak je to nutné,

Všeobecné

1. víta oznámenie Komisie o politike v oblasti námornej dopravy do roku 2018;
2. zdôrazňuje dôležitosť námorného dopravného sektora pre európske hospodárstvo nielen ako prepravcu cestujúcich, surovín, tovaru a energetických výrobkov, ale aj ako jadra širšieho súboru námorných aktivít, ako sú lodiarstvo, logistika, výskum, cestovný ruch, rybolov a akvakultúra a vzdelávanie;
3. zdôrazňuje, že námorná politika EÚ by mala počítať s tým, že námorná doprava je konfrontovaná nielen s konkurenciou v rámci Únie, ale predovšetkým aj s celosvetovou konkurenciou; zdôrazňuje aj význam rastu námornej dopravy ako súčasti širšieho odvetvia dopravy v rámci EÚ i mimo nej;
4. dúfa, že námorná politika EÚ sa bude odteraz formovať v rámci „jednotného európskeho mora“, a preto vyzýva Komisiu, aby koncipovala európsku politiku námornej dopravy ako súčasť spoločného námorného priestoru;

Trh

5. naliehavo žiada Komisiu, aby pokračovala v boji proti zneužívaniu výhodných vlajok;
6. vyzýva preto členské štáty, aby nabádali k používaniu vlastných vlajok a aby podporovali svoje pobrežné námorné zoskupenia napríklad prostredníctvom daňových opatrení pre lode, ako je zdanenie tonáže, a daňových opatrení pre námorníkov a majiteľov lodí;

Streda 5. mája 2010

7. zastáva názor, že námorný sektor sa ako každý iný sektor hospodárstva musí v zásade riadiť právnymi predpismi o štátnej pomoci, hoci štátnu pomoc možno výnimočne povoliť v osobitných prípadoch za predpokladu, že sa poskytuje dočasne a transparentne;
8. zastáva názor, že usmernenia o štátnej pomoci pre námornú dopravu, ktorých platnosť sa skončí v roku 2011, treba zachovať a predĺžiť, pretože podstatne prispeli k udržaniu medzinárodnej konkurencieschopnosti európskej lodnej dopravy, k jej schopnosti úspešne čeliť často nečestnej konkurencii tretích krajín a k udržaniu jej vedúceho postavenia vo svete, čím pomohli podporovať hospodárstvo členských štátov;
9. vyzýva Komisiu, aby v roku 2010 predložila ohlásené nové pravidlá poskytovania štátnej pomoci, a domnieva sa, že Komisia by mala čo najskôr predložiť usmernenia o štátnej pomoci námorným prístavom;
10. v tejto súvislosti zdôrazňuje, že štátna pomoc by sa mala používať výlučne na podporu európskych námorných sektorov, ktoré dodržiavajú sociálne normy, podporujú pracovné miesta a odbornú prípravu zamestnancov v Európe, ako aj na zabezpečenie svetovej konkurencieschopnosti európskej lodnej dopravy;
11. vyzýva členské štáty, aby urýchlene podpísali, ratifikovali a začali vykonávať Dohovor OSN o zmluvách pre medzinárodnú prepravu tovaru po mori, známy ako Rotterdamské pravidlá, ktorými sa stanovuje nový systém námornej zodpovednosti;
12. vyzýva Komisiu, aby v nadchádzajúcej revízii usmernení Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete venovala väčšiu pozornosť námornej doprave a jej pozemným štruktúram, najmä multimodálnemu prepojeniu európskych námorných prístavov s vnútrozemím;
13. víta návrh Komisie na smernicu o ohlasovacích formalitách lodí plávajúcich do prístavov a/alebo z prístavov Spoločenstva (KOM(2009)0011), ktorej cieľom je zjednodušiť, znížiť a odstrániť administratívne postupy v európskej pobrežnej námornej doprave; vyzýva Komisiu, aby naďalej podporovala pobrežnú námornú dopravu s cieľom výrazne zvýšiť výkonnosť námornej dopravy v rámci Unie;

Sociálne hľadiská

14. víta iniciatívy členských štátov a Komisie zamerané na zvýšenie atraktivity povolání v námornom sektore pre mladých občanov EÚ; zdôrazňuje potrebu zabezpečovať celoživotné vzdelávanie a rekvalifikáciu zamestnancov námornej dopravy na všetkých úrovniach na pevnine i na mori s cieľom posilňovať odbornú kvalifikovanosť a zručnosti pracovníkov; takisto sa zasadzuje za zvýšenie informovanosti o tomto sektore na školách a väčšie možnosti stáží;
15. vyzýva členské štáty, aby v rámci medzinárodných dohovorov, ako sú dohovor STCW a Dohovor o pracovných normách v námornej doprave MOP z roku 2006, zlepšili a modernizovali súčasné programy odbornej prípravy s cieľom kvalitatívne ďalej rozvíjať námornícke školy;
16. zdôrazňuje, že námorníci z tretích krajín musia dostatočne spĺňať požiadavky na vzdelanie v súlade s dohovorom STCW, a vyzýva majiteľov lodí a vnútroštátne kontrolné úrady, aby tieto požiadavky zaručovali a presadzovali, v prípade potreby aj s pomocou Európskej námornej bezpečnostnej agentúry (EMSA); opakuje svoju požiadavku, aby členské štáty urýchlene ratifikovali Dohovor o pracovných normách v námornej doprave MOP z roku 2006 a aby bol čím skôr prijatý návrh Komisie, založený na dohode odvetvia, o začlenení kľúčových prvkov tohto dohovoru do právnych predpisov EÚ;

Streda 5. mája 2010

17. vyzýva členské štáty, aby podporovali využívanie námorníkov EÚ vo svojich loďstvách a aby im poskytovali postačujúce zázemie s cieľom zabrániť migrácii námorníkov mimo Únie;
18. víta návrh Komisie, aby členské štáty podporovali spoluprácu európskych námorných inštitúcií, a vyzýva členské štáty, aby zosúlادili svoje príslušné učebné osnovy a vzdelávacie programy s cieľom podporovať a rozvíjať vysokú úroveň kvalifikácie a pokročilých zručností námorníkov EÚ;
19. zdôrazňuje, že sociálny rozmer a pracovné podmienky námorníkov EÚ sú úzko späté s konkurencieschopnosťou európskeho loďstva a že je potrebné uľahčiť mobilitu pracovnej sily v námorných odvetviach v celej Európe a zabezpečiť plne fungujúci vnútorný trh, bez bariér a bez neodôvodnených obmedzení v poskytovaní služieb;
20. podporuje výmenu osvedčených postupov v súvislosti s podmienkami zamestnávania a sociálnymi normami, ako aj zlepšenie životných podmienok na lodiach – najmä prostredníctvom rozvoja informačných a komunikačných technológií, lepšiu dostupnosť zdravotnej starostlivosti, lepšie bezpečnostné normy a odbornú prípravu, čo námorníkom umožní zvládnuť riziká spojené s ich prácou;
21. zdôrazňuje, že kontroly musia byť konkrétne, zamerané na riziko a nesmú vyvíjať na sektor nadmerný regulačný tlak;
22. dúfa, že sa preskúma, do akej miery môže technologický rozvoj kompenzovať narastajúci nedostatok námorného personálu, varuje však pred unáhľeným zavádzaním neoverených technológií;
23. vyzýva námorné prístavné orgány, aby zlepšili podmienky pre námorníkov, ktorí čakajú v zakotvených lodiach, vrátane zariadení na ľahšiu dopravu z lode na breh a späť;

Životné prostredie

24. uznáva, že treba ešte veľa urobiť na zníženie emisií oxidov sýry a dusíka, častíc (PM10) a CO₂ a že to treba dosiahnuť v rámci cieľov EÚ v oblasti ochrany klímy; zdôrazňuje, že sektor môže prispieť k boju proti škodlivým emisiám a zmene klímy a že v tejto súvislosti budú zvlášť dôležité verejné a súkromné investície do výskumu a vývoja;
25. zdôrazňuje, že je nutné rýchlo dospieť k dohode o znížení emisií a implementovať ju so záväznou platnosťou prostredníctvom Medzinárodnej námornej organizácie (IMO), aby sa obmedzili disproporcie v podmienkach hospodárskej súťaže; to však Únii nesmie brániť, aby prevzala iniciatívu zameranú na ďalšie znížovanie emisií loďstvami členských štátov, čím by nabádala iné kontinenty, aby sa stali v tejto oblasti konkurencieschopnými; upozorňuje tu na veľké rozdiely v lodnej doprave na malé a veľké vzdialenosti, čo treba brať v dohodách IMO do úvahy;
26. vyzýva členské štáty, aby vo väčšej miere – v prípade možnosti aj spoločne s okolitými krajinami – využívali možnosť stanoviť námorné oblasti kontroly emisií, najmä oxidov dusíka; zdôrazňuje, že vytváranie ďalších oblastí kontroly emisií nesmie viesť k narušeniu hospodárskej súťaže v Európe;
27. podporuje opatrenia, ktoré podporujú presúvanie dopravy na more a ktorých cieľom je zníženie preťaženia významných cestných komunikácií; vyzýva Úniu a členské štáty, aby v prístavoch vytvorili logistické platformy potrebné na rozvoj intermodality a na posilnenie územnej súdržnosti; zdôrazňuje, že medzinárodné pravidlá a pravidlá EÚ nesmú brániť úsiliu, ktoré v tomto smere vyvíjajú vnútroštátne orgány; dúfa, že v rámci Únie pre Stredozemie sa čoskoro vytvorí „morské diaľnice“, ktoré pomôžu znížiť znečisťovanie životného prostredia i preťaženosť pozemných sietí;

Streda 5. mája 2010

28. v zásade súhlasí so zmenami a doplneniami prílohy VI dohovoru MARPOL prijatými v rámci IMO v októbri 2008 s cieľom znížiť emisie oxidov sýry a dusíka z lodí; vyjadruje však obavy v súvislosti s možnosťou presunu príbrežnej námornej dopravy späť na cestnú dopravu v dôsledku 0,1-percentného limitu na síru, ktorý sa má zaviesť od roku 2015 v oblastiach kontroly emisií sýry v Severnom mori a Baltskom mori; vyzýva preto Komisiu, aby Parlamentu čo najskôr predložila príslušné hodnotenie vplyvu, najneskôr do konca roku 2010;

29. domnieva sa, že všetky druhy dopravy vrátane námornej musia postupne internalizovať svoje externé náklady; je presvedčený, že zavedením tejto zásady sa vytvoria finančné prostriedky, ktoré sa potom môžu využiť predovšetkým na podporu inovácií;

30. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby vypracovali aj alternatívne nástroje, ako je zavedenie poplatku za palivo v zásobníkoch, ktorý by bolo najvhodnejšie odvodiť od kvality paliva a jeho vplyvu na životné prostredie, alebo koncepcia tzv. zelených prístavov, v ktorých sú ekologické lode vybavované rýchlejšie a/alebo platia nižší prístavný poplatok;

31. vyzýva členské štáty, aby v rámci IMO stanovili a zaviedli vhodné a globálne uplatniteľné environmentálne normy;

32. v tejto súvislosti poukazuje na pokrok v technológii vnútrozemskej lodnej dopravy, ktorý umožnil výrazné zníženie emisií motorov súčasných lodí, a na možnosť využitia tekutého zemného plynu ako paliva; vyzýva Komisiu, aby preskúmala, či tieto technológie možno použiť v morských plavidlách a ako možno ich zavedenie urýchliť;

33. vyjadruje poľutovanie nad tým, že na kodanskom samite o klíme sa nepodarilo dospieť k záverom o znížení emisií z námornej dopravy, ale zdôrazňuje, že v procese nadväzujúcom na Kjótsky protokol i v Medzinárodnej námornej organizácii je potrebné naďalej sa intenzívne snažiť o prijatie globálnych opatrení na dosiahnutie takéhoto zníženia; vyzýva členské štáty, aby sa všemožne snažili zabezpečiť pre IMO mandát na budúce medzinárodné rokovania o klíme s cieľom dosiahnuť merateľné zníženie emisií v námornej doprave;

34. vyzýva EÚ, aby v záujme zníženia emisií v námornom sektore viedla tento proces na medzinárodnej úrovni, predovšetkým v IMO;

35. zdôrazňuje význam interoperabilných technických zariadení na zásobovanie lodí elektrickou energiou z pevniny v európskych námorných prístavoch, čím možno do značnej miery znížiť znečisťovanie životného prostredia; vyzýva Komisiu, aby zistila, v ktorých prístavoch možno efektívne využiť takéto zariadenia;

36. zdôrazňuje, že Komisia musí v rámci svojej politiky výskumu a vývoja považovať za prioritu inováciu v oblasti obnoviteľných technológií určených pre plavidlá, ako sú napríklad solárne a veterné technológie;

37. vyzýva Komisiu, aby preskúmala možnosť znížiť a monitorovať znečisťovanie využitím inteligentných technológií v dopravnom sektore, najmä systému Galileo;

38. zdôrazňuje, že je potrebné podporovať bezpapierové prístavné a colné operácie a uľahčiť v prístavoch spoluprácu rôznych poskytovateľov služieb a spotrebiteľov využívaním inteligentných dopravných systémov a sietí, ako sú SafeSeaNet a e-Custom, s cieľom urýchliť prístavné operácie a znížiť znečisťovanie;

Bezpečnosť

39. oceňuje prijatie tretieho balíka opatrení pre námornú bezpečnosť a vyzýva členské štáty, aby tieto opatrenia urýchlene vykonávali;

Streda 5. mája 2010

40. zasadzuje sa za prísnu kontrolu návrhov, stavby (vrátane kvality použitej ocele) a údržby lodí, ako je okrem iného stanovené v zmenených právnych predpisoch o klasifikačných spoločnostiach;

41. podporuje zmenu kurzu Parížskeho memoranda o porozumení o štátnom prístavnom dozore, podľa ktorého sa pravidelné inšpekcie nahrádzajú inšpekciami zameranými na riziko, takže sa budú dôkladne kontrolovať práve tie lode, ktoré vykazujú veľa nedostatkov;

42. vyzýva členské štáty a majiteľov lodí, aby sa usilovali o zaradenie do „bieleho zoznamu“ Parížskeho memoranda o porozumení; vyzýva najmä Slovensko, aby v tomto smere vyvinulo osobitné úsilie;

43. vyzýva vnútroštátne inšpekcie a ďalšie vnútroštátne inštitúcie, aby užšie spolupracovali pri výmene údajov o plavidlách a ich nákladoch s cieľom znížiť regulačný tlak, ale zvýšiť účinnosť inšpekcii; žiada urýchléné zavedenie integrovaného systému správy informácií využitím a zdokonalením súčasných zdrojov, najmä systému SafeSeaNet; vyzýva Komisiu, aby v celej EÚ čo najskôr zaviedla cezhraničný a medzisektorový kontrolný systém;

44. uvedomuje si nebezpečenstvo pirátstva vo svetových moriach, najmä v oblasti Afrického rohu a pobrežných vôd Somálska, a vyzýva všetkých majiteľov lodí, aby sa zapojili do vládnych iniciatív na ochranu lodí pred pirátstvom, ako je napr. prvá úspešná námorná operácia Atlanta; vyzýva Komisiu a členské štáty, aby v záujme ochrany námorníkov, rybárov, cestujúcich a lodí posilnili vzájomnú spoluprácu a spoluprácu v rámci OSN;

45. pripomína, že globálny prístup k boju proti pirátstvu sa nemôže obmedzovať na medzinárodné námorné sily, ale mal by byť súčasťou celkového plánu, zameraného na podporu mieru a rozvoja v príslušnej oblasti; uvedomuje si, že je potrebné, aby lode v plnej miere a správne vykonávali opatrenia na svoju ochranu, ktoré prijali organizácie lodnej dopravy na základe najlepších postupov riadenia, ktoré schválila Medzinárodná námorná organizácia;

Rôzne

46. zdôrazňuje, že námorná doprava je globálnym odvetvím a dohody by sa mali prednostne uzatvárať na celosvetovej úrovni; konštatuje, že najvhodnejším fórom na to je Medzinárodná námorná organizácia (IMO); vyzýva členské štáty, aby sa viac snažili urýchlene ratifikovať a vykonávať zmluvy IMO, ktoré podpísali;

47. okrem toho plne uznáva úlohu Európskej únie pri transpozícii medzinárodných pravidiel do právnych predpisov EÚ a pri vykonávaní a podpore námornej politiky, napríklad prostredníctvom agentúry EMSA;

48. zdôrazňuje, že je potrebné urýchliť modernizáciu a rozšírenie kapacít prístavných infraštruktúr, keďže perspektívne sa očakáva zvýšenie množstva tovaru prepravovaného po mori; pripomína, že si to vyžiada veľké investície, pri ktorých sa budú musieť dodržiavať pravidlá transparentnosti a regulárneho financovania, aby sa zabezpečila spravodlivá hospodárska súťaž medzi európskymi prístavmi; vyzýva Komisiu, aby zabezpečila v tomto smere konzistentnosť právneho rámca;

49. vyzýva Komisiu, aby svoje oznámenia o politike EÚ v oblasti námornej dopravy do roku 2018 a toto uznesenie považovala za základ nadchádzajúceho preskúmania bielej knihy o doprave;

50. žiada uplatňovanie politiky, ktorá podporuje prepojenie prístavov s vnútrozemím (suché prístavy a logistické platformy) v regiónoch s dopravnými zápchami; táto politika by sa mala začleniť do preskúmania TEN-T (transeurópskej dopravnej siete);

Streda 5. mája 2010

51. zdôrazňuje hospodársky a strategický význam lodného staviteľstva, ktoré umožňuje vyvíjať a používať nové technológie uplatniteľné pri stavbe lodí a zachovať dôležité európske techniky, ktoré sú potrebné na stavbu nových generácií lodí; požaduje opatrenia na podporu inovácie, výskumu, vývoja a odbornej prípravy, ktorých cieľom bude vytvoriť konkurencieschopný a inovatívny európsky lodiarsky priemysel;

52. žiada, aby v projektoch na modernizáciu a rozšírenie prístavov bolo povinné vybaviť terminály pre cestujúcich a nové osobné lode zariadeniami pre osoby so zníženou pohyblivosťou;

53. víta iniciatívu rozvinúť medzi prevádzkovateľmi osobných a výletných lodí kampaň na podporu najlepšej praxe v súvislosti s právami cestujúcich;

54. vyzýva Komisiu, aby v súčasnom preskúmaní transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) vzala do úvahy odporúčania pre politiku EÚ v oblasti námornej dopravy do roku 2018, najmä tie, ktoré sa týkajú efektívnej integrácie morských diaľnic a vnútrozemskej vodnej dopravy, ako aj siete prístavov európskeho záujmu ako integračných uzlov;

55. vyzýva Komisiu, aby vypracovala podobnú stratégiu európskej vnútrozemskej vodnej dopravy a koordinovala ju s touto stratégiou s cieľom podporiť rozvoj optimalizovaného dopravného reťazca, ktorý by spájal nákladnú námornú dopravu s vnútrozemskou vodnou prepravou tovaru;

56. vyzýva Komisiu, aby bezodkladne predložila ohlásený plán a uviedla nevyhnutné podrobné informácie na doplnenie svojho oznámenia;

*

* *

57. poveruje predsedu, aby toto uznesenie postúpil Rade a Komisii.

Europeana – ďalšie kroky

P7_TA(2010)0129

Uznesenie Európskeho parlamentu z 5. mája 2010 o Europeane – ďalších krokoch (2009/2158(INI))

(2011/C 81 E/04)

Európsky parlament,

— so zreteľom na oznámenie Komisie z 28. augusta 2009 s názvom Europeana – ďalšie kroky (KOM(2009)0440),

— so zreteľom na oznámenie Komisie z 19. októbra 2009 s názvom Autorské práva v znalostnej ekonomike (KOM(2009)0532),

— so zreteľom na závery Rady o európskej digitálnej knižnici EUROPEANA z 20. novembra 2008 ⁽¹⁾,

— so zreteľom na oznámenie Komisie z 11. augusta 2008 s názvom Európske kultúrne dedičstvo sprístupnené jedným kliknutím myšou – pokrok pri digitalizácii kultúrneho materiálu, jeho dostupnosti online a pri uchovávaní digitálnych záznamov na celom území EÚ (KOM(2008)0513),

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 319, 13.12.2008, s. 18.