

Wtorek, 22 listopada 2016 r.

P8_TA(2016)0436

Uwolnienie potencjału pasażerskiego transportu wodnego**Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 22 listopada 2016 r. w sprawie uwolnienia potencjału pasażerskiego transportu wodnego (2015/2350(INI))**

(2018/C 224/04)

Parlament Europejski,

- uwzględniając Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) z 1974 r., ze zmianami,
- uwzględniając Protokół Międzynarodowej Organizacji Morskiej z 1978 r. dotyczący Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r.,
- uwzględniając Konwencję ONZ o prawach osób niepełnosprawnych z 2006 r.,
- uwzględniając 21. konferencję stron (COP 21) konwencji UNFCCC oraz 11. konferencję stron służącą jako spotkanie stron protokołu z Kioto (CMP 11), które odbyły się w Paryżu w dniach 30 listopada – 11 grudnia 2015 r.,
- uwzględniając białą księgę Komisji z dnia 28 marca 2011 r. pt. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM(2011)0144),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 21 stycznia 2009 r. pt. „Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r.” (COM(2009)0008),
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE ⁽¹⁾,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 ⁽²⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 5 maja 2010 r. w sprawie strategicznych celów i zaleceń w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r. ⁽³⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 9 września 2015 r. w sprawie wdrożenia białej księgi w dziedzinie transportu z 2011 r.: podsumowanie i dążenie w kierunku mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju ⁽⁴⁾,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 ⁽⁵⁾,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji z dnia 24 maja 2016 r. w sprawie stosowania rozporządzenia (UE) nr 1177/2010 o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (COM(2016)0274),

⁽¹⁾ Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1.⁽²⁾ Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 129.⁽³⁾ Dz.U. C 81 E z 15.3.2011, s. 10.⁽⁴⁾ Teksty przyjęte, P8_TA(2015)0310.⁽⁵⁾ Dz.U. L 334 z 17.12.2010, s. 1.

Wtorek, 22 listopada 2016 r.

- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 10 września 2013 r. pt. „W kierunku wysokiej jakości śródlądowego transportu wodnego NAIADES II” (COM(2013)0623),
 - uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/87/WE z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającą wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej ⁽¹⁾,
 - uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich ⁽²⁾,
 - uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1090/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. dotyczące zmiany dyrektywy 2009/42/WE w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską ⁽³⁾,
 - uwzględniając dyrektywę Rady 98/41/WE z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty ⁽⁴⁾,
 - uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 3051/95 z dnia 8 grudnia 1995 r. w sprawie zarządzania zapewniającego bezpieczeństwo na promach pasażerskich (typu ro-ro) ⁽⁵⁾,
 - uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającą dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych ⁽⁶⁾,
 - uwzględniając komunikat Komisji z dnia 16 października 2015 r. pt. „REFIT – Korekta kursu: kontrola sprawności unijnego prawodawstwa w dziedzinie bezpieczeństwa statków pasażerskich” (COM(2015)0508),
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji z dnia 31 marca 2016 r. pt. „Ocena REFIT dyrektywy 2000/59/WE w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku” (COM(2016)0168),
 - uwzględniając art. 52 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A8-0306/2016),
- A. mając na uwadze, że ukształtowanie geograficzne Europy – z jej długą linią brzegową oraz licznymi wyspami i rzekami – stwarza ogromne możliwości pod względem zrównoważonego pasażerskiego transportu wodnego;
- B. mając na uwadze, że pasażerski transport wodny wykazuje wielki potencjał w dziedzinach żeglugi przybrzeżnej (żegluga morskiej bliskiego zasięgu), śródlądowej i morskiej żeglugi promowej, mobilności na obszarach miejskich i peryferyjnych, rejsów wycieczkowych i turystyki, jeśli chodzi o wykorzystanie dostępnej nadmiarowej zdolności pod względem zarówno infrastruktury, jak i statków, a także odgrywa kluczową rolę w łączeniu różnych regionów Unii Europejskiej, co czyni go istotnym czynnikiem zwiększania spójności; mając na uwadze, że działalność rejsowa i promowa sprzyja ponadto rozwojowi turystyki przybrzeżnej, która jest jednym z głównych rodzajów działalności morskiej w Europie;
- C. mając na uwadze, że w ostatnich latach obserwuje się tendencję do intensywnego rozwoju statków przeznaczonych dla różnych obszarów żegluga, np. statków rzeczno-morskich, które spełniają wymagania stawiane statkom morskim, a jednocześnie są zdolne do żegluga po płytkich wodach;
- D. mając na uwadze, że dzięki postępowi technologicznemu transport wodny znów stał się alternatywą dla zatłoczonych dróg dojazdowych do śródmieść;

⁽¹⁾ Dz.U. L 389 z 30.12.2006, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 163 z 25.6.2009, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 325 z 9.12.2010, s. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 188 z 2.7.1998, s. 35.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 320 z 30.12.1995, s. 14.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 327 z 27.11.2012, s. 1.

Wtorek, 22 listopada 2016 r.

- E. mając na uwadze, że pasażerski transport wodny i towarowy transport wodny mierzą się z różnymi wyzwaniami i mają różne potrzeby pod względem infrastruktury, wyzwań środowiskowych, kwestii operacyjnych, bezpieczeństwa i stosunków port-miasto, choć oba te segmenty rynku podlegają jednemu organowi portowemu;
- F. mając na uwadze, że włączenie węzłów pasażerskiego transportu wodnego w zakres europejskiej polityki dotyczącej tworzenia połączeń infrastrukturalnych – która jest już wdrażana w drodze rozporządzeń (UE) nr 1315/2013 i (UE) nr 1316/2013 w sprawie, odpowiednio, transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) i instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) – zapewni dodatkową europejską wartość dodaną;
- G. mając na uwadze, że pożyczki i gwarancje dla projektów wodnych są również dostępne w ramach Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych (EFIS), stanowiącego instrument uzupełniający tradycyjne dotacje;
- H. mając na uwadze, że żegluga śródlądowa została uznana za proekologiczną gałąź transportu, wymagającą szczególnej uwagi i wsparcia, a w białej księdze zalecono promowanie transportu morskiego i wodnego śródlądowego, zwiększenie udziału żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej oraz poprawę bezpieczeństwa przewozów;
- I. mając na uwadze, że Konwencja ONZ o prawach osób niepełnosprawnych oraz wnioski dotyczący europejskiego aktu w sprawie dostępności stanowią solidne wytyczne nie tylko dla wdrożenia i, w razie potrzeby, przyszłego przeglądu rozporządzenia (UE) nr 1177/2010, lecz również dla przyjęcia ustawodawstwa o prawach pasażerów w kontekście intermodalnym, zważywszy, że takie prawodawstwo powinno uwzględniać wolną od barier dostępność dla pasażerów niepełnosprawnych lub o ograniczonej możliwości poruszania się;
- J. mając na uwadze, że choć pasażerski transport wodny uchodzi za bezpieczny środek transportu, w przeszłości doszło w tym sektorze do szeregu tragicznych wypadków, jak wypadki promów *Estonia*, *Herald of Free Enterprise*, *Costa Concordia*, *Norman Atlantic* i *UND Adyatiak*;
- K. mając na uwadze, że w strategii dotyczącej polityki transportu morskiego do 2018 r. UE wyznaczyła sobie cel osiągnięcia pozycji światowego lidera w dziedzinie badań i innowacji związanych z morzem, a także przemysłu stocznioowego, z myślą o poprawie efektywności energetycznej i inteligentnych rozwiązań na statkach, ograniczeniu ich wpływu na środowisko, zmniejszeniu do minimum ryzyka wypadków oraz zapewnieniu lepszej jakości życia na morzu;
- L. mając na uwadze, że turystyka na rzecznych statkach wycieczkowych i pasażerski transport wodny po rzekach, kanałach i innych śródlądowych drogach wodnych rozwijają się na wielu odcinkach europejskich rzek i w węzłach miejskich leżących na ich brzegach;
- M. mając na uwadze, że UE przyjęła szereg strategii makroregionalnych opierających się na wykorzystaniu dróg wodnych, w tym strategię na rzecz regionu Dunaju, regionu Morza Adriatyckiego i Morza Jońskiego oraz regionu Morza Bałtyckiego;
1. jest zdania, że pasażerski transport wodny musi zajmować bardziej poczesne miejsce w programach dotyczących polityki transportowej UE i jej państw członkowskich; w związku z tym uważa, że powinny one dążyć do utworzenia „jednolitego obszaru pasażerskiego transportu wodnego”, np. przez zmniejszenie obciążenia administracyjnego związanego z transgraniczną żeglugą pasażerską;

Konkurencyjność

2. zachęca państwa członkowskie, organy regionalne i lokalne oraz Komisję do rozważenia kwestii pasażerskiego transportu wodnego, a zwłaszcza do doskonalenia związanej z tym infrastruktury, zarówno sieci bazowych, jak i kompleksowych, w ramach TEN-T i CEF, poprzez wzmocnienie wzajemnych połączeń z m.in. infrastrukturą zaplecza kolejowego, w tym zapewnienie infrastruktury i informacji, tak aby zaspokoić potrzeby wszystkich podróży w zakresie mobilności;

3. zachęca do tworzenia – w tym przez państwa trzecie – autostrad morskich, które wspierają wydajny transport multimodalny, ułatwiają integrację tego rodzaju transportu z innymi sieciami i rodzajami transportu, likwidują „wąskie gardła” w najważniejszej infrastrukturze sieciowej oraz zapewniają ciągłość i integrację terytorialną;

Wtorek, 22 listopada 2016 r.

4. podkreśla konieczność likwidacji „wąskich gardeł” w połączeniach między rozbudowanym zachodnioeuropejskim systemem śródlądowych dróg wodnych a obecnym systemem wschodnioeuropejskim, który uległ znaczącej i miejscami całkowitej degradacji;
5. wzywa Komisję do publikowania corocznego zestawienia projektów dotyczących pasażerskiego transportu wodnego współfinansowanych przez UE w ramach Funduszu Spójności, funduszy strukturalnych, regionalnych, Interreg, „Horyzont 2020”, CEF i TEN-T oraz Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych;
6. apeluje do Komisji o opublikowanie streszczenia sprawozdania z realizacji strategii UE w zakresie pasażerskiego transportu wodnego;
7. zwraca uwagę na kluczowe znaczenie europejskich danych statystycznych dla formułowania planów i strategii na rzecz sektora pasażerskiego transportu wodnego, szczególnie w odniesieniu do szeregu usług transgranicznych świadczonych na morskich i śródlądowych drogach wodnych zarówno przez promy, jak i statki wycieczkowe, zważywszy, że na niektórych obszarach między poszczególnymi miejscowościami możliwy jest tylko transport drogą wodną; zwraca się do Eurostatu, by uwzględnił w danych statystycznych dotyczących pasażerów morskich statków wycieczkowych „wizyty pasażerów w porcie zawinięcia”, czyli liczbę pasażerów schodzących z pokładu i wchodzących na pokład w każdym porcie tranzytowym, a nie tylko coroczną liczbę pasażerów statków wycieczkowych w okresie wakacyjnym (obrót); uwzględnienie tych liczb dałoby bardziej realistyczny obraz wartości dodanej sektora rejsów wycieczkowych i pasażerskiego transportu wodnego w ogóle;
8. wzywa Komisję do opracowania systemu ujednoliconego gromadzenia danych statystycznych o wypadkach i incydentach z udziałem statków żeglugi śródlądowej, w tym w ruchu transgranicznym;
9. uważa, że integracja pasażerskiego transportu wodnego z miejskimi i regionalnymi publicznymi sieciami transportowymi mogłaby znacznie poprawić efektywność mobilności, wyniki środowiskowe, jakość życia i przystępność cenową, odciążać lądowe sieci transportowe oraz zwiększyć wygodę w miastach; apeluje do Komisji, by w pełni wspierała inwestycje w infrastrukturę zaplecza wysokiej jakości, która może przyczynić się do zmniejszenia zagęszczenia ruchu lokalnego i sprawić, by warunki życia miejscowej ludności nie pogorszyły się; wzywa Komisję do opracowania listy najlepszych praktyk w tym zakresie;
10. wzywa państwa członkowskie do promowania i wspierania inicjatyw lokalnych zmierzających do aktywizacji żeglugi śródlądowej jako środka zaopatrywania aglomeracji, w tym rozwoju centrów dystrybucji położonych w portach rzecznych i rozwoju transportu pasażerskiego, głównie w celu podniesienia atrakcyjności turystycznej danych obszarów;
11. podkreśla, że należy lepiej uwzględnić pasażerski transport wodny w systemach informacji, rezerwacji i sprzedaży biletów, z myślą o poprawie jakości usług publicznych i dalszym rozwoju sektora turystyki, zwłaszcza na odległych i odizolowanych obszarach; podkreśla potrzebę uwzględnienia operatorów pasażerskiego transportu wodnego w pracach nad budową zintegrowanego europejskiego systemu biletowego;
12. zachęca Komisję do finansowania lepiej zorganizowanych i wydajniejszych projektów zintegrowanych usług transportowych, co doprowadzi do: stopniowego zmniejszenia zużycia energii; reorganizacji rozkładów kursów różnych publicznych i prywatnych przewoźników lotniczych, morskich i lądowych z myślą o intermodalnym, skutecznym zarządzaniu transportem pasażerskim; połączenia biletów wydawanych przez operatorów publicznych i prywatnych w jeden bilet dostępny za pośrednictwem aplikacji cyfrowej;
13. wskazuje, że – o ile to możliwe – należy wspierać praktyki polegające na tym, że statki towarowe świadczą także usługi pasażerskie i odwrotnie, np. w przypadku promów, gdyż umożliwiają one osiągnięcie lepszego poziomu zapewnienia statków i większą opłacalność finansową, a także zmniejszenie natężenia ruchu drogowego;
14. z zadowoleniem przyjmuje wysiłki sektora pasażerskiego transportu wodnego na rzecz korzystania ze statków mniej zanieczyszczających środowisko i bardziej energooszczędnych, o niższej emisji zanieczyszczeń, prowadzone jako część europejskich ram mających na celu ekologizację transportu wodnego; uważa, że doprowadzi to do tańszych rozwiązań – zrównoważonych, atrakcyjnych, a zatem bardziej konkurencyjnych gospodarczo – co uczyni dany sektor ogólnie „tańszym, czystszym, bardziej ekologicznym”;

Wtorek, 22 listopada 2016 r.

15. zauważa, że ze względu na różne wyzwania dotyczące najważniejszych stref przybrzeżnych w UE konieczne jest podjęcie różnych działań (więcej usług promowych na Morzu Północnym, modernizacja i usprawnienie techniczne promów na Morzu Śródziemnym itp.);

16. wyraża przekonanie, że unijny pasażerski przemysł stocznioowy musi pozostać kluczowym konkurencyjnym podmiotem, który trzeba wspierać bardziej aktywnie, przy jednoczesnym ograniczeniu jego śladu środowiskowego poprzez pobudzenie działalności badawczej i innowacyjnej w tym sektorze;

Zrównoważenie środowiskowe

17. wzywa Komisję, by włączyła pasażerski transport wodny w zakres swojej strategii, a także podjęła kroki w celu ograniczenia emisji CO₂ zgodnie z porozumieniami z konferencji COP 21, tak aby zminimalizować koszty zewnętrzne;

18. zachęca Komisję i państwa członkowskie do poprawy norm środowiskowych z myślą o zmniejszeniu zanieczyszczenia powietrza, zgodnie z normami dotyczącymi Morza Bałtyckiego odnoszącymi się do limitów emisji tlenków siarki, do jakości paliw i do bardziej paliwooszczędnych silników;

19. podkreśla, że dekarbonizacja transportu wymaga znacznego nakładu pracy i postępów w zakresie badań naukowych i innowacji; popiera promowanie przez Komisję LNG, alternatywnych paliw niekopalnych, systemów elektrycznych i hybrydowych tworzonych w oparciu o źródła odnawialne, a także energii słonecznej i wiatrowej dla statków morskich, a ponadto zachęca ją, by dostosowała badania i innowacje do potrzeb ze szczególnym naciskiem na przydatność rozwiązań dla sektora pasażerskiego transportu wodnego;

20. przypomina, że zgodnie z dyrektywą 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych porty morskie sieci bazowej TEN-T są zobowiązane zapewnić instalacje do bunkrowania LNG dla statków żeglugi śródlądowej i statków morskich do 2025 r., a porty śródlądowe – do 2030 r.;

21. wzywa Komisję do promowania polityki samowystarczalności energetycznej poprzez umieszczanie paneli słonecznych na budynkach terminali portowych i przechowywanie energii wyprodukowanej w ciągu dnia do późniejszego wykorzystania w nocy;

22. podkreśla, że sektor promów jest ważnym elementem rynku żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i odgrywa w związku z tym kluczową rolę w utrzymaniu jego dynamiki i konkurencyjności, a jednocześnie zwiększa efektywność środowiskową i wydajność energetyczną;

23. z zadowoleniem przyjmuje inicjatywę Komisji dotyczącą sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT) w odniesieniu do portowych urządzeń do odbioru odpadów, która stwarza możliwość dostosowania obecnie obowiązującej dyrektywy do zmian w skali międzynarodowej, a także popiera plany Komisji dotyczące przyjęcia nowych przepisów w trybie zwykłej procedury ustawodawczej i zachęca do ich realizacji; zwraca uwagę, że nie powinno to powstrzymywać państw członkowskich przed podejmowaniem bardziej zrównoważonych inicjatyw, obejmujących dobre systemy informacji i monitorowania w zakresie gospodarowania odpadami zarówno na statkach, jak i w portach;

Bezpieczeństwo i ochrona

24. podkreśla, że zapobieganie zanieczyszczeniu i wypadkom ma zasadnicze znaczenie dla roli, jaką Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego odgrywa w zakresie poprawy bezpieczeństwa transgranicznej morskiej żeglugi promowej i transgranicznych rejsów wycieczkowych, a także w zakresie zapewniania bezpieczeństwa konsumentów;

25. przypomina, że personel promów i statków wycieczkowych musi być przeszkolony do udzielania pasażerom skutecznej pomocy nagłym wypadku;

26. z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji dotyczący dyrektywy w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej, w którym określono ujednoczone normy kwalifikacji członków załogi i kapitanów statków w celu poprawy mobilności zawodowej w żegludze śródlądowej;

Wtorek, 22 listopada 2016 r.

27. podkreśla, że jeśli chodzi o dalszy rozwój systemów informacyjnych, takich jak radary konwencjonalne, SafeSeaNet, Galileo i usługi informacji rzecznej (RIS), należy położyć nacisk na poprawę bezpieczeństwa, ochrony i interoperacyjności; zachęca jednocześnie państwa członkowskie, by wprowadziły obowiązek korzystania z RIS;
28. zwraca się do właściwych organów, aby zaproponowały klarowne ramy podziału obowiązków i kosztów z myślą o poprawie bezpieczeństwa oraz aby zajęły się szkoleniami, instrukcjami i wytycznymi dla personelu, zwłaszcza kwestią dopuszczenia szkolenia prowadzonego na zatwierdzonych symulatorach będącego częścią programu szkoleniowego w ramach zasad Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) i Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP); uważa, że jakość i bezpieczeństwo usług można najlepiej poprawić dzięki wykwalifikowanemu personelowi;
29. z zadowoleniem przyjmuje nowe wnioski ustawodawcze Komisji mające na celu uproszczenie i poprawę wspólnych przepisów dotyczących bezpieczeństwa statków przewożących pasażerów na wodach UE, tak aby zwiększyć bezpieczeństwo i konkurencyjność przez doprecyzowanie i uproszczenie przepisów oraz dostosowanie ich do postępu prawnego i technologicznego;
30. uznaje, że w związku z tym, iż bezpieczeństwo staje się coraz ważniejszą kwestią, konieczne może być wprowadzenie dodatkowych środków, które uwzględniają specyfikę ruchu promowego i działalność portową, tak aby zapewnić sprawne funkcjonowanie codziennych połączeń promowych;
31. wskazuje, że wiele rzek stanowi granice, i zachęca właściwe organy do zapewnienia współpracy oraz dobrze zintegrowanych i efektywnych systemów bezpieczeństwa, ochrony i ratownictwa działających po obu stronach granic;
32. zwraca uwagę, że z niektórymi morzami zamkniętymi, na przykład z Morzem Bałtyckim czy Adriatyckim, graniczą niektóre państwa członkowskie, a także kraje nienależące do UE i dlatego wzywa właściwe organy do zapewnienia skutecznego systemu bezpieczeństwa i ochrony, a w szczególności systemu awaryjnego;
33. podkreśla, że gdy międzynarodowe promy morskie pływają na wodach terytorialnych UE, zastosowanie musi mieć prawodawstwo UE i państw członkowskich;

Jakość i dostępność usług

34. zachęca Komisję, aby do swojego wniosku dotyczącego praw pasażerów w transporcie intermodalnym włączyła zasady określone w rozporządzeniu (UE) nr 1177/2010, w tym aspekty dostępu wolnego od barier dla osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej możliwości poruszania się, a także aby uwzględniła w nim szczególne potrzeby osób w podeszłym wieku oraz rodzin podróżujących z dziećmi; zachęca Komisję do przedstawienia rocznych danych statystycznych dotyczących zmian liczby pasażerów niepełnosprawnych lub o ograniczonej możliwości poruszania się;
35. podkreśla znaczenie sektora pasażerskiego transportu wodnego dla rozwoju zrównoważonej turystyki i przeciwdziałania sezonowości, w szczególności w unijnych regionach oddalonych i peryferyjnych, takich jak regiony przybrzeżne i wyspiarskie, pojezierza oraz regiony wiejskie; uważa ponadto, że MŚP powinny zajmować centralne miejsce w promocji usług turystycznych; wzywa Komisję, państwa członkowskie oraz organy lokalne i regionalne, aby w jak największym stopniu korzystały z możliwości finansowania MŚP ze środków UE, w tym w postaci dotacji dla społeczności lokalnych we wspomnianych regionach oddalonych;
36. zauważa, że tworzenie dogodnych połączeń między wodnymi szlakami śródlądowymi a europejską siecią szlaków rowerowych ma duży potencjał w zakresie podnoszenia atrakcyjności turystycznej wielu regionów w UE; podkreśla konieczność uwzględniania potrzeb osób podróżujących z rowerami, korzystających z pasażerskiego transportu wodnego;
37. uważa, że turystyka w regionach przybrzeżnych i wyspiarskich nie jest wystarczająco rozwinięta ze względu na brak wzajemnych połączeń; sądzi, że Komisja powinna uwzględnić fakt, iż na tych obszarach istnieje większy popyt na dobre usługi transportowe;
38. uważa, że sektor pasażerskiego transportu wodnego jest ważny nawet na obszarach, gdzie nie jest on obecnie rentowny, takich jak słabiej zaludnione odległe wyspy;

Wtorek, 22 listopada 2016 r.

39. przypomina, że niektóre połączenia promowe to linie niezbędne mieszkańcom w codziennym życiu – mające kluczowe znaczenie dla rzeczywistej spójności terytorialnej, społecznej i gospodarczej – łączące regiony najbardziej oddalone ze stałym lądem oraz z obszarami wzrostu gospodarczego i przemysłowego, a tym samym przyczyniające się do spójności i integracji europejskiej;

40. podkreśla, że należy wspierać regulacje ramowe dotyczące świadczenia połączeń z wyspami, regionami wyspiarskimi i obszarami oddalonymi, wraz ze środkami służącymi zapewnieniu lepszej jakości promów i odpowiednich terminali;

41. zwraca uwagę na potencjał i zalety włączenia pasażerskiego transportu wodnego w ramy mobilności multimodalnej, z uwzględnieniem transportu publicznego na obszarze dużych aglomeracji, zarówno dla osób dojeżdżających do pracy, jak i dla turystów; w związku z tym uważa, że dalsze udoskonalenia są potrzebne, aby rozwinąć mobilność jako usługę przez wprowadzenie zintegrowanych systemów sprzedaży biletów, aby poprawić niezawodność, wygodę, punktualność i częstotliwość, zmniejszyć presję na łańcuchy logistyczne oraz skrócić czas wejścia na pokład w celu przyciągnięcia pasażerów;

42. podkreśla, że aby utrzymać wysoki poziom usług, a także w interesie bezpieczeństwa na morzu, konieczne jest zwiększanie wiedzy i umiejętności w sektorze morskim w UE;

o

o o

43. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji.
