



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 8. kesäkuuta 2017
(OR. en)

9976/17

MAR 123
TRANS 250
COMPET 476
CLIMA 169
MI 477
ENV 578
FISC 123
OMI 32

YHTEENVETO ASIAN KÄSITTELYSTÄ

Lähtettäjä: Neuvoston pääsihteeristö

Vastaanottaja: Valtuuskunnat

Ed. asiak. nro: 9331/17 MAR 102 TRANS 185 COMPET 418 CLIMA 136 MI 430 ENV 515
FISC 109 OMI 29

Asia: Neuvoston päätelmät: "EU:n meriliikennepolitiikan painopisteet vuoteen 2020 asti: Kilpailukyky, hiilestä irtautuminen ja digitalisointi maailmanlaajuisten yhteyksien sekä toimivien sisämarkkinoiden ja maailmanluokan merenkulkuklusterin varmistamiseksi"

– Neuvoston päätelmät (8. kesäkuuta 2017)

Valtuuskunnille toimitetaan liitteessä neuvoston 3545. istunnossaan 8. kesäkuuta 2017 hyväksymät päätelmät: "EU:n meriliikennepolitiikan painopisteet vuoteen 2020 asti: Kilpailukyky, hiilestä irtautuminen ja digitalisointi maailmanlaajuisten yhteyksien sekä toimivien sisämarkkinoiden ja maailmanluokan merenkulkuklusterin varmistamiseksi".

NEUVOSTON PÄÄTELMÄT:

"EU:n meriliikennepolitiikan painopisteet vuoteen 2020 asti: Kilpailukyky, hiilestä irtautuminen ja digitalisointi maailmanlaajuisten yhteyksien sekä toimivien sisämarkkinoiden ja maailmanluokan merenkulkuklusterin varmistamiseksi"

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

OTTAA HUOMIOON

- neuvoston 5. kesäkuuta 2014 antamat päätelmät EU:n meriliikennepolitiikkaa vuoteen 2018 koskevasta väliarvioinnista ja näkymistä vuoteen 2020¹;
- komission kertomuksen EU:n meriliikennestrategian 2009–2018 täytäntöönpanosta²;

PANEE TYYTYVÄISENÄ MERKILLE puheenjohtajavaltio Maltan 29. maaliskuuta 2017 järjestämän meriliikenteestä vastaavien ministerien tuloksekkaan epävirallisen kokouksen, jossa asetettiin EU:n meriliikennepolitiikan poliittiset päätavoitteet EU:n hyvinvoinnin kannalta olennaisen merenkulkualan tukemiseksi;

MUISTUTTAA, että merenkululla ja siihen liittyvillä palveluilla on keskeinen merkitys Euroopan unionin taloudelle ja Euroopan kansalaisten elämänlaadulle, sillä ne tuovat työpaikkoja ja ovat olennaisia Euroopan talouden kilpailukyvyn ja Euroopan unionin BKT:n kasvun kannalta, ja että merenkululla on keskeinen merkitys EU:n merenkulkuklusterin kiihdyttäjänä;

VAHVISTAA, että Euroopan meriliikenneala joutuu vastaamaan merkittäviin haasteisiin ja että tarvitaan lisätoimia, joilla säilytetään merenkulun houkuttelevuus, älykkyys, turvallisuus, sosiaalisuus ja kestävä laatu ja kehitetään niitä edelleen;

¹ Asiak. 10041/14.

² Asiak. 12829/16.

KOROSTAA, että Vallettan julkilausumassa asetetut poliittiset päätavoitteet olisi otettava täysin huomioon komission tulevassa työohjelmassa ja sen kaikenkattavissa painopisteissä vuoteen 2020 saakka;

TÄTÄ TAUSTAA VASTEN NEUVOSTO

1. HYVÄKSY Y Vallettan julkilausuman "EU:n meriliikennepolitiikan painopisteet vuoteen 2020 asti: "Kilpailukyky, hiilestä irtautuminen ja digitalisointi maailmanlaajuisten yhteyksien sekä toimivien sisämarkkinoiden ja maailmanluokan merenkulkuklusterin varmistamiseksi" ja sen sisällön sekä TOTEAA julkilausuman olevan keskeinen tekijä EU:n meriliikennepolitiikassa vuoteen 2020 saakka;
2. KEHOTTA komissiota ja jäsenvaltioita toimimaan yhdessä ja sitoutumaan tiiviissä yhteistyössä muiden EU:n elinten ja virastojen sekä merenkulkualan ja työmarkkinaosapuolten kanssa asianmukaisiin aloitteisiin ja asettamaan välitavoitteita ottaen "Vallettan julkilausuman" pohjaksi vuoteen 2020 ulottuvan EU:n meriliikennepolitiikan jatkokehittämistä ja täytäntöönpanoa varten.

Ministerien julkilausuma:

"EU:n meriliikennepolitiikan painopisteet vuoteen 2020 asti: Kilpailukyky, hiilestä irtautuminen ja digitalisointi maailmanlaajuisten yhteyksien sekä toimivien sisämarkkinoiden ja maailmanluokan merenkulkuklusterin varmistamiseksi"
(Vallettan julkilausuma)

OTTAA HUOMIOON

- neuvoston 5. kesäkuuta 2014 antamat päätelmät EU:n meriliikennepolitiikkaa vuoteen 2018 koskevasta väliarvioinnista ja näkymistä vuoteen 2020³;
- komission kertomuksen EU:n meriliikennestrategian 2009–2018 täytäntöönpanosta⁴;
- A. ON TIETOINEN sidosryhmien sitoutumisen ja vuoropuhelun merkityksestä, sillä ne ovat keskeinen tekijä meriliikennestrategien toteuttamisessa ja jatkokehittämisessä vuoden 2018 jälkeen; OTTAA HUOMIOON Maltalla 28. maaliskuuta 2017 pidetyn ministerien ja sidosryhmien merikonferenssin;
- B. MUISTUTTAA, että EU:n ja sen jäsenvaltioiden jatkuvana tavoitteena on varmistaa meriturvallisuuden korkea ja yhdenmukainen taso;
- C. PALAUTTAA MIELEEN meriliikenteen ja siihen liittyvän toiminnan, mukaan lukien satamien, suuren merkityksen Euroopan taloudelle, sillä se tuo lisäarvoa ja työpaikkoja unionin rannikkoalueille, ja PANEE MERKILLE vakavat taloudelliset haasteet, joita merenkulkuala joutuu kohtaamaan;
- D. KOROSTAA tarvetta luoda esteetön eurooppalainen meriliikennealue sekä 2000-luvulle sopiva meriliikennejärjestelmä ja logistiikkaketju ja MUISTUTTAA samalla, että meriliikenne on olennaisen tärkeää syrjäisten alueiden ja saarten yhteyksille muuhun Eurooppaan;

³ Asiak. 10041/14.

⁴ Asiak. 12829/16.

- E. TOTEAA, että on erityisesti vastattava tehokkaasti haasteisiin, joita liittyy pääsyyn saarille sekä kaukaisille ja syrjäisimmille alueille ja siihen liittyviin kustannuksiin;
- F. VAHVISTAA, että kasvavan kansainvälisen kilpailun vuoksi tavoitteena on tukea Euroopan merenkulkualan ja siihen liittyvän meriteollisuusalan pitkän aikavälin kilpailukykyä maailmanmarkkinoilla;
- G. KOROSTAA, että meriliikenteen ja logistiikkaketjujen tehokkuutta on tärkeää parantaa digitalisaatiolla ja yksinkertaistamalla hallintoa ja että tietojenvaihto tuo merkittäviä mahdollisuuksia;
- H. MUISTUTTAA, että sisämarkkinoilta on tarpeen poistaa jäljellä olevat vapaata datavirtaa hidastavat esteet, kuten valtion- tai hallituksen päämiehet korostivat 15. joulukuuta 2016 annetuissa Eurooppa-neuvoston päätelmissä; PALAUTTAA MIELEEN myös 20. syyskuuta 2016 annetut neuvoston päätelmät, jotka koskevat sähköisen hallinnon toimintasuunnitelmaa 2016–2020 ja hallinnon digitalisaatiokehityksen vauhdittamista kyseisen toimintasuunnitelman periaatteiden (kuten oletusarvoisen digitaalisuuden, yhden kerran periaatteen ja oletusarvoisen yhteentoimivuuden) mukaisesti;
- I. PITÄÄ mielessä, että hallinnollisten muodollisuuksien yksinkertaistaminen merenkulussa ja merten tavaraliikenteessä sekä kattavien ja yhteentoimivien digitaalisten datavirtojen tarve on merenkulkualan ja meriliikenteen sidosryhmien päällimmäinen huolenaihe erityisesti pyrittäessä luomaan esteetöntä eurooppalaista meriliikennealuetta;
- J. ON TYYTYVÄINEN siihen, että Euroopan parlamentti ja neuvosto antoivat satamapalveluasetuksen, jossa määritellään puitteet satamapalvelujen tarjoamiselle sekä yhteiset säännöt satamien rahoituksen avoimuutta varten;
- K. TIEDOSTAA maailmanlaajuisen kilpailun haasteet ja kansallisten verotuskäytäntöjen ja -mallien merkityksen, sillä ne tukevat meriliikenteen valtiontukea koskevien yhteisön suuntaviivojen tavoitteita pitämällä yllä tasavertaisia kilpailumahdollisuuksia ja EU:n merenkulkualan kilpailukykyä;

- L. PALAUTTAA MIELEEN neuvoston päätelmät, jotka annettiin 28. helmikuuta 2017 satamainvestointeja koskevasta Euroopan tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomuksesta nro 23/2016⁵;
- M. KOROSTAA kansainvälisten järjestöjen, kuten IMO:n ja ILO:n merkitystä, sillä ne ovat tärkeimmät toimivaltaiset maailmanlaajuisia sääntöjä ja normeja määrittelevät globaalit järjestöt;
- N. KATSOO, että merikuljetukset ovat useimmiten kustannustehokkain tapa kuljettaa tavaraa kansainvälisessä kaupassa ja siten keskeinen keino saavuttaa YK:n vuoden 2030 kestävä kehityksen tavoitteet;
- O. TOTEAA, että meriliikennealan ammateista on Euroopassa tehtävä nuorille houkuttelevampia antamalla niistä myönteinen kuva ja mukauttamalla pätevyysvaatimuksia ja koulutusta teknologisiin innovointeihin;
- P. TIEDOSTAA, että kansainvälistä meriliikennettä koskevat kahdenväliset ja monenväliset sopimukset sekä vapaakauppasopimukset, jotka sisältävät voimakkaita sitoumuksia kansainväliseen meriliikenteeseen, ovat protektionististen suuntausten ja rajoittavien toimenpiteiden vuoksi yhä tärkeämpiä varmistettaessa maailmanlaajuisesti tasavertaiset toimintaedellytykset, unionin varustajien⁶ alusten pääsy markkinoille ja yleinen ennustettavuus, ja KANNUSTAA komissiota ajamaan kansainvälisen meriliikenteen sisällyttämistä monenvälisiin sopimuksiin erityisesti WTO:n puitteissa;
- Q. KATSOO, että meriliikennettä pidetään yleisesti ympäristön kannalta kestäväenä ja energiatehokkaana tapana kuljettaa suuria rahtimääriä. Kansainvälisen laivarahdin volyyymi on siitä huolimatta niin suuri, että se tuottaa noin 2,2 prosenttia maailman hiilidioksidipäästöistä⁷;
- R. KOROSTAA, että vihreämpiä merikuljetuksia tarvitaan myös niiden aineiden päästöjen vuoksi, joilla on kielteinen vaikutus ihmisten terveyteen ja ympäristöön paikallisesti ja alueellisesti ja erityisesti lähellä rannikkoalueita ja satamakaupunkeja;

⁵ Asiak. 6693/17.

⁶ Neuvoston asetus (ETY) N:o 4055/86, annettu 22 päivänä joulukuuta 1986, palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen (EVYL L 378, 31.12.1986, s. 1).

⁷ IMO:n kolmas kasvihuonekaasupäästöjä koskeva tutkimus, 2014.

- S. VAHVISTAA, että ilmastonmuutos ja ympäristönsuojelu edellyttävät maailmanlaajuisia toimia, erityisesti merenkulkualaani liittyvien toimien yhteydessä;
- T. PANEE TYYTYVÄISENÄ MERKILLE seuraavat IMO:n meriympäristön suojelukomitean (MEPC) 70. istunnossa tapahtuneet edistysaskeleet:
- 1 päivän tammikuuta 2020 määrittely voimaantulopäiväksi maailmanlaajuiselle 0,5 prosentin rikkihiilipitoisuusrajalle meriliikenteen polttoaineissa;
 - pakollisen laivojen polttoaineenkulutusta koskevan tiedonkeruujärjestelmän hyväksyminen; ja
 - etenemissuunnitelman hyväksyminen alustavaa mutta kattavaa laivojen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen tähtäävää IMO:n strategiaa varten. Strategia on tarkoitus hyväksyä vuonna 2018, jotta merenkulkualalla olisi aikaa tiedottaa edistymisestä Pariisin sopimuksen ensimmäisen arvioinnin yhteydessä;
- U. ANTAA TUNNUSTUSTA toimille, joita on toteutettu komission päätöksellä⁸ perustetulla eurooppalaisen kestävän laivaliikenteen foorumilla (ESSF – European Sustainable Shipping Forum);

EUROOPAN MERILIIKENTEESTÄ VASTAAVAT MINISTERIT SEN VUOKSI

- I Kilpailukyky – tasavertaiset toimintaedellytykset Euroopassa ja muualla
1. KOROSTAVAT, että tullakseen maailman johtavaksi meriliikennealan keskittymäksi Euroopan on olennaista luoda vakaat, ennustettavat ja kilpailukykyiset puitteet, jotka perustuvat korkeisiin kansainvälisiin turvallisuus-, ympäristö- ja sosiaalishandardeihin;
 2. MUISTUTTAVAT, että hyvät satamien väliset yhteydet ja nykyaikaiset satamat sekä tehokas lähimerenkulku ovat keskeisessä asemassa uudenlaisen teollisuus- ja logistiikkatoiminnan säilyttämisessä ja houkuttelemisessa, eri alueiden välisten yhteyksien luomisessa unionin sisämarkkinoilla ja liikenteen viherryttämisen tukemisessa;

⁸ Komission päätös, annettu 24 päivänä syyskuuta 2013, meriliikenteen kestävyyttä käsittelevän asiantuntijaryhmän Eurooppalaisen kestävän laivaliikenteen foorumin (ESSF) perustamisesta, C(2013) 5984 final.

3. KEHOTTAVAT yhteyksien parantamiseen, muun muassa luomalla luotettavia, tiheitä ja kestäviä meriyhteyksiä nykyisten erojen tasoittamiseksi, eristymisen estämiseksi ja yhtäläisten kasvumahdollisuuksien tarjoamiseksi saarille ja syrjäisimmille alueille sekä syrjäseutu- ja saarialueille;
4. KOROSTAVAT tarvetta luoda eri liikennemuotoja yhdistävien liikennekäytävien verkosto, joka yhdistää teollisuus-, syrjäisiä, eristyneitä ja saarialueita ja jossa on nykyaikaiset jälleenlaivausvalmiudet, tehokkaat ja kestävät satamainfrastruktuurit ja automaatio, edistynyt teknologia sekä asianmukainen sääntely- ja hallinnollinen kehys, sekä KEHOTTAA jatkamaan tämänsuuntaisia toimia Euroopan laajuista liikenneverkkoa (TEN-T) ja Verkkojen Eurooppa -välinettä koskevien suuntaviivojen kehityksessä optimoiden asianomaisten rahoitusvälineiden ja luottojen käytön;
5. KOROSTAVAT tarvetta tehdä EU:n meriliikennealasta houkutteleva tuleville sukupolville, jotta voitaisiin välttää se, että EU:n merenkulkuklusterissa on pulaa pätevistä henkilöstöstä, jolla on oikeassa suhteessa osaamista ja pätevyyttä, ja VAHVISTAVAT, että merenkulun tasapuolisten sosiaalisten toimintaedellytysten luomista on tehostettava ja merenkulkijoiden oikeudenmukainen kohtelu varmistettava soveltamalla tehokkaasti ILO:n vuoden 2006 merityösopimusta ja työmarkkinaosapuolten asianomaisia sopimuksia⁹, TUKEVAT aloitteita ja toimia, jotka tähtäävät siihen, että merenkulkualalle ja sen koulutukseen on EU:ssa riittävästi tulijoita, ja sen vuoksi KOROSTAVAT, että hyvien työ- ja elinolosuhteiden valmistamiseen tähtääviä kansainvälisiä normeja on edistettävä ja pantava täytäntöön;
6. OTTAVAT HUOMIOON erityisesti hyödyn, joka koituu siitä, että liikennealalle työllistetään enemmän naisia, ja KOROSTAVAT, että naisten osuutta meriliikennealan tehtävissä on kasvatettava;
7. KEHOTTAVAT työmarkkinaosapuolia yksilöimään ja kehittämään yhteisiä aloitteita ja houkuttelevia sosiaalisia edellytyksiä eurooppalaisten merenkulkijoiden työllisyyden edistämiseksi ja alan houkuttelevuuden lisäämiseksi muun muassa helpottamalla nykyaikaisten viestintävälineiden käyttöä, kuten internetin käyttömahdollisuuksia aluksilla;

⁹ Neuvoston direktiivi 2009/13/EY, annettu 16 päivänä helmikuuta 2009, Euroopan yhteisön kansallisten varustamoyhdistysten keskusjärjestön (ECSA) ja Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF) merityötä koskevasta yleissopimuksesta, 2006, tekemän sopimuksen täytäntöönpanosta ja direktiivin 1999/63/EY muuttamisesta (EUVL L 124, 20.5.2009, s. 30).

8. KOROSTAVAT monenvälisen, alueellisen ja kahdenvälisen vuoropuhelun edistämisen sekä kansainväliseen meriliikenteeseen liittyvien parhaiden käytäntöjen vaihdon tärkeyttä tasavertaisten toimintaedellytysten edistämiseksi;
 9. KEHOTTAVAT komissiota tiivistämään kaikilla tasoilla toimia tasavertaisten toimintaedellytysten varmistamiseksi maailmanlaajuisesti ja luomaan samalla toimintapuitteet, joilla mahdollistetaan pääsy markkinoille alueilla, joilla on kasvavaa taloudellista potentiaalia;
 10. KANNUSTAVAT jäsenvaltioita ja komissiota edistämään edelleen avoimia, maailmanlaajuisesti sitovia ja teknologisesti edistyneitä normeja, jotka eivät vääristä kilpailua ja tähtäävät kansainvälisten ratkaisujen löytämiseen;
 11. VAHVISTAVAT meriliikenteen valtiontukea koskevien yhteisön suuntaviivojen lisäarvon sekä kyseisten suuntaviivojen mukaisen vakaan verotuskehiksen tarpeen, jotta EU:n merenkululle voitaisiin edelleen taata tasaveroiset toimintaedellytykset, EU:n jäsenvaltioiden lipun alla kulkevien alusten laatua ja houkuttelevuutta voitaisiin kehittää edelleen sekä luoda edellytykset, joissa merenkulku voi tehokkaasti edistää EU:n taloutta;
 12. PALAUTTAVAT MIELEEN merisatamiin tehtävien investointien osalta 28. helmikuuta 2017 Euroopan tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomuksesta nro 23/2016 annetut neuvoston päätelmät, joissa korostetaan joitakin merisatamiin liittyviä kysymyksiä, kuten merisatamien valtionapua koskevia suuntaviivoja, yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen jatkokäsittelyä tiettyjen satamainvestointien osalta, tarvetta saada satamille lisärahoitusta, satamainfrastruktuurien erityisluonnetta sekä satamien liittämistä TEN-T-verkkoon;
- II Digitalisointi
13. MUISTUTTAVAT tarpeesta panna täytäntöön sininen vyöhyke nopeasti ja täysimääräisesti, muun muassa luomalla yhdenmukaistettu sähköinen tavaraluettelo (eManifest), ja KEHOTTAVAT komissiota antamaan sidosryhmille säännöllisesti tietoja sen täytäntöönpanosta ja tehokkuudesta;

14. PANEVAT TYYTYVÄISINÄ MERKILLE ja TUKEVAT komission yhdessä jäsenvaltioiden, teollisuuden ja EMSAn kanssa kehittämien eManifest-määritelmien käsittelyä;
15. KOROSTAVAT komission toimittamissa raportointimuodollisuuksia koskevan direktiivin REFIT-arvionnin alustavissa tuloksissa todettuja puutteita;
16. KEHOTTAVAT komissiota ehdottamaan asianmukaista seurantaan raportointimuodollisuuksia koskevan direktiivin arviointia varten muun muassa ottamalla eManifestin käyttöön kaikkialla yhdenmukaisen eurooppalaisen merenkulkualan keskitetyn palvelupisteen kautta, jotta voitaisiin perustaa esteetön eurooppalainen meriliikennealue ja parantaa meriliikennealan tehokkuutta ja houkuttelevuutta;
17. OVAT TIETOISIA SIITÄ, että on tärkeää edistää tietojenvaihtoa ja selventää edellytyksiä saattaa tietoja kaikkien osapuolten saataville ja käytettäviin, jotta voitaisiin optimoida logistiikkaketjut ja edistää multimodaalisia kuljetuksia Euroopassa ja kansainvälisesti, ja sen vuoksi PANEVAT TYYTYVÄISINÄ MERKILLE erityisesti tätä varten toteutetut älykkäitä satamia koskevat aloitteet ja muut aloitteet, kuten digitaalista tavaraliikennettä ja logistiikkaa käsittelevän foorumin;
18. PANEVAT MERKILLE digitalisaatiota täydentävän automaation potentiaalin, sillä se mahdollistaa alhaisemman polttoainekulutuksen, lisää tehokkuutta ja optimoi logistisesti rahtivirrat sekä parantaa turvallisuutta ja EU:n meriliikennealan ympäristötehokkuutta; KOROSTAVAT sen vuoksi pitävänsä tärkeänä digitaalisten ratkaisujen ja edistyneen meriteknologian jatkokehittämisen mahdollisuutta sekä avoimen datan käytön edistämistä ottaen huomioon, että digitaalisten ratkaisujen kehittämiseksi tarvitaan ajanmukainen oikeuskehys;
19. KOROSTAVAT tarvetta edistää edelleen digitalisaatiota sekä alusten ja miehistön jäsenten todistusten sähköistä kansainvälistä tarkastamista ja KANNUSTAVAT todistusten saattamiseen saataville sähköisesti;

- III Hiilivapaaksi saattaminen ja ilmaan joutuvien päästöjen vähentäminen
20. KEHOTTAVAT jäsenvaltioita yhdessä komission kanssa pyrkimään siihen, että vuonna 2018 hyväksytään kunnianhimoinen ensimmäinen IMO:n strategia kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi ja otetaan näin huomioon Pariisin sopimuksen tavoite pitää maapallon lämpötilan nousu selvästi alle kahdessa celsiusasteessa. Strategian on tarkoitus sisältää myös alusten päästöjä koskevien lyhyen-, keskipitkän ja pitkän aikavälin lisätoimenpiteitä, joilla määritellään merenkulkualan osallistuminen kansainvälisiin kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistoimiin; tätä varten PYYTÄVÄT jäsenvaltioita ja komissiota olemaan yhteydessä kolmansiin maihin ja teollisuuteen, jotta keväällä 2018 voidaan hyväksyä valmiuksien kehittämistä tukeva kunnianhimoinen strategia, joka sisältää aloitteita, joilla osoitetaan merenkulkualan hiilestä irtautumisen hyödyt, ja jolla edistetään tutkimusta ja investointeja niin, että mikään maa ei jää jälkeen ilmastonmuutoksen torjunnassa;
21. KEHOTTAVAT komissiota maailmanlaajuisen järjestelmän oikeudellisen kehyksen luomisen jälkeen ehdottamaan tarkistusta EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmää koskevaan asetukseen, jotta se voitaisiin mukauttaa kansainväliseen sopimukseen;
22. KEHOTTAVAT komissiota ja jäsenvaltioita kiireellisesti tekemään yhteistyötä, jotta laivojen ilmaan joutuvia päästöjä koskevat alueelliset ja maailmanlaajuiset säännöt voitaisiin panna tehokkaasti täytäntöön, ja KOROSTAVAT tältä osin sääntöjen noudattamista koskevan tietojenvaihdon tärkeyttä;
23. KANNATTAVAT komission aloitteita vaihtoehtoisten energialähteiden ja polttoaineiden käytön edistämiseksi merenkulussa, erityisesti niitä aloitteita, jotka koskevat maakaasun tankkauspisteiden liittimien ja maakaasun tankkausmenettelyjen yhdenmukaistettuja standardeja eurooppalaisissa satamissa, jotta voitaisiin parantaa alan ympäristötehokkuutta ja samalla vaikuttaa maailmanlaajuisen päästötavoitteiden, erityisesti IMO:n hyväksymien rikki-päästöjen rajojen saavuttamiseen;

24. PANEVAT TYYTYVÄISINÄ MERKILLE ympäristöystävällisen merenkulun takeita koskevan Green Shipping Guarantee -ohjelman, jolla vastataan tehokkaasti haasteisiin, jotka liittyvät Euroopan merenkulkualan ympäristötehokkuuden parantamiseen vaikuttaviin rahoitustoimiin ja sen kilpailukykyyn, ja KANNATTAVAT komission toimia satamien roolin edistämiseksi meriliikenteen viherryttämisessä sekä KOROSTAVAT rahoitustuen tarvetta investoinneille esimerkiksi maasähköä tai muuta vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöön tarkoitettua infrastruktuuria varten;
25. KEHOTTAVAT komissiota viemään eteenpäin aloitteitaan, jotta meriliikenneteollisuutta autetaan hyödyntämään parhaalla mahdollisella tavalla käytössä olevia rahoitus- ja talouskannustimia unionin, jäsenvaltioiden ja satamien tasolla alan ympäristötehokkuuden parantamiseksi, muun muassa hyödyntämällä tutkimusrahoja sellaista teknologiaa varten, joka saa markkinavalidoinnin puoli vuosisataa kattavan investointisyklin aikana;
26. VAHVISTAVAT kannattavansa vakaasti turvallista ja ympäristöystävällistä merenkulkua napa-alueiden vesillä ja muilla herkillä merialueilla ja KOROSTAVAT, että IMO:n polaarikoodi on pantava tehokkaasti täytäntöön.
-