



Brüsszel, 2017. június 8.
(OR. en)

9976/17

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

AZ ELJÁRÁS EREDMÉNYE

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a delegációk
Előző dok. sz.:	9331/17 MAR 102 TRANS 185 COMPET 418 CLIMA 136 MI 430 ENV 515 FISC 109 OMI 29
Tárgy:	A Tanács következtetései: „Az uniós tengeri szállítási politika prioritásai 2020-ig: versenyképesség, dekarbonizáció, a globális összeköttetést biztosító digitalizáció, valamint hatékony belső piac és világszínvonalú tengerhasznosítási klaszter” – A Tanács következtetései (2018. június 8.)

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak „Az uniós tengeri szállítási politika prioritásai 2020-ig: versenyképesség, dekarbonizáció, a globális összeköttetést biztosító digitalizáció, valamint hatékony belső piac és világszínvonalú tengerhasznosítási klaszter” című tanácsi következtéseket, amelyeket a Tanács a 2017. június 8-i 3545. ülésén fogadott el.

A TANÁCS KÖVETKEZTETÉSEI

„Az uniós tengeri szállítási politika prioritásai 2020-ig: versenyképesség, dekarbonizáció, a globális összeköttetést biztosító digitalizáció, valamint hatékony belső piac és világszínvonalú tengerhasznosítási klaszter”

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

TEKINTETTEL

- az Európai Unió 2018-ig terjedő időszakra szóló tengeri szállítási politikájának félidős értékeléséről és a 2020-ig terjedő kilátásokról szóló, 2014. június 5-i tanácsi következtetésekre¹;
- a 2009 és 2018 közötti időszakra szóló uniós tengeri szállítási stratégia végrehajtásáról szóló bizottsági jelentésre²;

ÜDVÖZÖLVE a tengerügyi miniszterek 2017. március 29-én Vallettában megtartott, a máltai elnökség által szervezett sikeres informális találkozóját, amelynek során meghatározták az EU tengeri szállítási politikájának prioritásait, támogatva ezzel az Unió jóléte szempontjából kulcsszerepet betöltő hajózási ágazatot;

EMLÉKEZTETVE arra, hogy a hajózás és a kapcsolódó szolgáltatások kulcsfontosságúak az európai gazdaság és az európai polgárok életminősége szempontjából, mivel munkahelyeket teremtenek, nélkülözhetetlen elemei a versenyképes európai gazdaságnak, valamint hozzájárulnak az Európai Unió GDP-jéhez, és hogy a hajózás az uniós tengerhasznosítási klaszter katalizátora;

MEGERŐSÍTVE azt, hogy Európában a tengerhasznosítási ágazat jelentős kihívásokkal kénytelen szembenézni, és további intézkedésekre van szükség annak érdekében, hogy fenn lehessen tartani és tovább lehessen fejleszteni a hajózást mint vonzó és intelligens, biztonságos, szociális és fenntartható minőségű szállítási módot;

¹ 10041/14.

² 12829/16.

HANGSÚLYOZVA, hogy a Bizottság következő munkaprogramjában és a 2020-ig tartó időszakra szóló átfogó prioritásaiban mindenre kiterjedően figyelembe kell venni a vallettai nyilatkozatban meghatározott politikai prioritásokat;

A TANÁCS EZÉRT

1. JÓVÁHAGYJA „Az uniós tengeri szállítási politika prioritásai 2020-ig: versenyképesség, dekarbonizáció, a globális összeköttetést biztosító digitalizáció, valamint hatékony belső piac és világszínvonalú tengerhasznosítási klaszter” című „vallettai nyilatkozat” tartalmát, és MEGÁLLAPÍTJA, hogy a nyilatkozat az EU 2020-ig tartó időszakra szóló tengeri szállítási politikájának egyik lényeges alkotóelemét képezi;
2. FELKÉRI a Bizottságot és a tagállamokat, hogy a többi uniós intézménnyel, szervvel és ügynökséggel, az iparral és a szociális partnerekkel szoros együttműködésben, a „vallettai nyilatkozatot” alapul véve indítsanak újukra megfelelő kezdeményezéseket és határozzanak meg köztes célokat az EU 2020-ig tartó időszakra szóló tengeri szállítási politikájának továbbfejlesztése és végrehajtása érdekében.

Tervezet – A Tanács következtetései –

**„Az uniós tengeri szállítási politika prioritásai 2020-ig: versenyképesség, dekarbonizáció, a globális összeköttetést biztosító digitalizáció, valamint hatékony belső piac és világszínvonalú tengerhasznosítási klaszter”
(vallettai nyilatkozat)**

TEKINTETTEL

- az Európai Unió 2018-ig terjedő időszakra szóló tengeri szállítási politikájának féldős értékeléséről és a 2020-ig terjedő kilátásokról szóló, 2014. június 5-i tanácsi következtetésekre³;
- a 2009 és 2018 közötti időszakra szóló uniós tengeri szállítási stratégia végrehajtásáról szóló bizottsági jelentésre⁴;
- A. MEGÁLLAPÍTVA, hogy az érdekelt felek bevonásának és a párbeszédnek lényeges szerepet kell játszania a tengeri szállítási stratégia 2018 utáni megvalósításában és továbbfejlesztésében; FIGYELEMBE VÉVE a tengerügyi miniszterek/érdekelt felek 2017. március 28-i máltai konferenciáján lezajlott megbeszéléseket;
- B. EMLÉKEZTETVE az EU és tagállamai azon állandó célkitűzésére, hogy biztosítani kívánják a tengerészeti biztonság és a tengeri védelem egységesen magas szintjét;
- C. EMLÉKEZTETVE arra, hogy a tengeri szállítás és a kapcsolódó – például a kikötői – tevékenységek jelentős mértékben hozzájárulnak az európai gazdasághoz azáltal, hogy valamennyi uniós part menti területen hozzáadott értéket és munkahelyeket teremtenek, továbbá TUDOMÁSUL VÉVE a hajózási ágazat által tapasztalt súlyos gazdasági problémákat;
- D. HANGSÚLYOZVA, hogy létre kell hozni a korlátok nélküli európai tengeri szállítási térséget, valamint a 21. század kihívásainak megfelelő tengeri szállítási rendszert és logisztikai láncot, egyúttal MEGISMÉTELVE, hogy a tengeri szállítás központi szerepet játszik a peremterületek és az elszigetelt földrajzi területek Európa többi részével való összeköttetésének biztosításában;

³ 10041/14.

⁴ 12829/16.

- E. TUDATÁBAN különösen ANNAK, hogy érdemi megoldást kell találni a szigetek, a távoli és a legkülső régiók megközelítésével kapcsolatos kihívásokra, valamint a kapcsolódó költségek fedezésére;
- F. ÚJÓLAG MEGERŐSÍTVE azon célkitűzést, hogy az egyre erősödő nemzetközi versenyre tekintettel biztosítani kell az európai hajózási és kapcsolódó tengerhasznosítási ágazatok tartós világpiaci versenyképességét;
- G. KIEMELVE, hogy a digitalizáció, az adminisztratív feladatok egyszerűsítése, valamint az adatcserével elérhetővé váló számos új lehetőség révén hatékonyabbá kell tenni a tengeri szállítási és logisztikai láncok működését;
- H. EMLÉKEZTETVE arra, hogy meg kell szüntetni az egységes piacon a szabad adatáramlást gátló, még fennálló akadályokat, az állam-, illetve kormányfőknek a 2016. december 15-i európai tanácsi következtetésekben szereplő felhívásával összhangban; továbbá EMLÉKEZTETVE „A közigazgatás digitális átalakításának felgyorsítása” című e-kormányzati cselekvési tervről (2016–2020) szóló, 2016. szeptember 20-i tanácsi következtetésekre, amely megerősítette a cselekvési terv alapelveit (például az „alapértelmezésben digitális” elvét, az egyszerű adatszolgáltatás elvét és az átjárhatóság mint alapkövetelmény elvét);
- I. SZEM ELŐTT TARTVA, hogy a hajózási ágazat és a tengeri szállításban érdekelt felek számára a legfőbb problémát a hajózás és a tengeri áruszállítás adminisztratív követelményeinek egyszerűsítése, valamint az átfogó és kölcsönösen átjárható digitális információáramlás szükségessége jelenti, különösen a korlátok nélküli európai tengeri szállítási térség létrehozásával összefüggésben;
- J. ÜDVÖZÖLVE, hogy az Európai Parlament és a Tanács elfogadta a kikötői szolgáltatásokról szóló rendeletet, amely a kikötői szolgáltatásokra vonatkozó keretrendszert hoz létre, valamint a kikötők pénzügyi átláthatóságát biztosító közös szabályokat határoz meg;
- K. TUDATÁBAN ANNAK, hogy a nemzetközi verseny kihívásokat támaszt, valamint hogy fontos olyan nemzeti adórendszereket és -programokat kidolgozni, amelyek a tengeri szállításhoz nyújtott állami támogatásra vonatkozó közösségi iránymutatások céljait szolgálják, amennyiben elősegítik az egyenlő versenyfeltételeknek és az uniós hajózási ágazat versenyképességének a fenntartását;

- L. EMLÉKEZTETVE a kikötői beruházásokról szóló 23/2016. számú európai számvevőszéki különjelentésről szóló, 2017. február 28-án elfogadott tanácsi következtetésekre⁵;
- M. HANGSÚLYOZVA a nemzetközi szervezetek, például az IMO és az ILO szerepét, amelyek a globális szabályokat és normákat kidolgozó fő illetékes, világszintű jogalkotó szervek;
- N. FIGYELEMBE VÉVE, hogy a hajózás – mint a nemzetközi kereskedelem nagyrészt legköltséghatékonyabb szállítási módja – központi szerepet játszik az ENSZ 2030-ig tartó időszakra vonatkozó fenntartható fejlesztési céljainak elérésében;
- O. FELISMERVE, hogy a tengeri szállításhoz kapcsolódó szakmákat vonzóbbá kell tenni az európai fiatalok számára azáltal, hogy azokról kedvezőbb képet közvetítünk, a képezéseket és a képzést pedig a technológiai innováció figyelembevételével átalakítjuk;
- P. TUDATÁBAN ANNAK, hogy – tekintettel a protekcionista tendenciákra és a korlátozó intézkedések terjedésére – a két- és többoldalú nemzetközi tengeri szállítási megállapodások, csakúgy, mint a konkrét tengeri szállítási kötelezettségvállalásokat tartalmazó szabadkereskedelmi megállapodások egyre nagyobb jelentőséggel bírnak a világszinten egyenlő versenyfeltételek, az uniós hajótulajdonosok hajóinak piacra jutása⁶ és az általános kiszámíthatóság biztosítása szempontjából, továbbá SZORGALMAZVA, hogy a Bizottság mozgítsa elő a nemzetközi tengeri szállítás beemelését a többoldalú, különösen a WTO égisze alatt kötött megállapodásokba;
- Q. FIGYELEMBE VÉVE, hogy a tengeri szállítás köztudottan környezeti szempontból fenntartható és energiahatékony módja a nagy mennyiségű rakomány szállításának, a nemzetközi szintű hajózási tevékenység ugyanakkor olyan mértékű, hogy az összes széndioxid-kibocsátás mintegy 2,2%-a ebből az ágazatból származik⁷;
- R. HANGSÚLYOZVA a környezetbarátabb hajózás szükségességét, többek között az emberi egészségre és a környezetre káros anyagok helyi és regionális szintű, különösen a part menti területek és a kikötővárosok közelében történő kibocsátásaival összefüggésben is;

⁵ 6693/17.

⁶ A tagállamok közötti, illetve a tagállamok és harmadik országok közötti tengeri szállításban a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének alkalmazásáról szóló, 1986. december 22-i 4055/86/EGK tanácsi rendelet (HL L 378., 1986.12.31., 1. o.) 1. cikkével összhangban.

⁷ Az IMO harmadik ÜHG-tanulmánya, 2014.

- S. ÚJÓLAG HANGSÚLYOZVA, hogy az éghajlatváltozás és a környezetvédelem globális válaszingázkedéseket tesz szükségessé, és ez különösen így van a tengeri szállítási ágazatban;
- T. ÜDVÖZÖLVE az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának 70. ülésén elért eredményeket, nevezetesen azt, hogy
- 2020. január 1-jén lép hatályba a tengeri hajók üzemanyagának kéntartalmára vonatkozó, 0,5 %-os globális határérték;
 - a hajók üzemanyagfogyasztására vonatkozó kötelező, globális adatgyűjtési rendszer kerül bevezetésre; és
 - ütemterv került elfogadásra egy, a hajók üvegházhatásúgáz-kibocsátásának csökkentésére vonatkozó, kezdeti, de átfogó IMO-stratégiával kapcsolatban, melyet 2018 folyamán kellene elfogadni, még időben ahhoz, hogy az ágazat a Párizsi Megállapodás keretében végzett első felülvizsgálat során be tudjon számolni az elért eredményekről;
- U. ELISMERVE a Bizottság határozatával⁸ létrehozott Európai Fenntartható Hajózási Fórum munkáját;

A TENGERI SZÁLLÍTÁSÉRT FELELŐS EURÓPAI MINISZTEREK EZÉRT

- I. Versenyképesség – egyenlő versenyfeltételek Európában és azon kívül
1. HANGSÚLYOZZÁK, hogy ahhoz, hogy az európai tengeri szállítási ágazat világelsővé válhasson, olyan stabil, kiszámítható és versenyképes keretfeltételeket kell teremteni, amelyek a biztonságra, a környezetvédelemre és a szociális körülményekre vonatkozó, magas szintű nemzetközi normákon alapulnak;
 2. EMLÉKEZTETNEK ARRA, hogy a jól összekötött, modern kikötők és a hatékony rövid távú tengeri fuvarozás kulcsfontosságúak ahhoz, hogy helyben tudjuk tartani az ipart és a logisztikai tevékenységeket, illetve új ipari és logisztikai tevékenységet tudjunk vonzani; hogy az Unió belső piacán össze tudjuk kötni az egyes régiókat; valamint hogy támogatni tudjuk a szállítás ökológizálását;

⁸ A Bizottság 2013. szeptember 24-i határozata a tengeri szállítás fenntarthatóságával foglalkozó, „Európai Fenntartható Hajózási Fórum” elnevezésű szakértői csoport (ESSF) létrehozásáról, C(2013) 5984 final.

3. Nagyobb fokú összekapcsoltságot SZORGALMAZNAK, nevezetesen olyan megbízható, frekvenciált és fenntartható tengeri összeköttetések révén, amelyek elősegítik a meglévő szakadékok áthidalását, az elszigetelődés megelőzését, valamint az egyéb régiók növekedési lehetőségeivel azonos szintű növekedési lehetőségeket biztosítanak a szigetek és a legkülső régiók, valamint a periferikus és elszigetelt régiók számára;
4. HANGSÚLYOZZÁK, hogy nagy erővel kell dolgozni azon, hogy kiépüljön a multimodális szállítási folyosóknak az ipari, illetve a periferikus, elszigetelt és szigeti területeket összekötő olyan hálózata, amely korszerű átrakodó létesítményeket, hatékony és fenntartható kikötői infrastruktúrát, valamint automatizált és fejlett technológiát is magában foglal egy megfelelő szabályozási és adminisztratív keretben; továbbá SZORGALMAZZÁK az erre irányuló munka folytatását a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz iránymutatásai keretében, a releváns pénzügyi eszközök és támogatások optimális alkalmazása mellett;
5. KIEMELIK, hogy az uniós tengeri szállítási ágazatot vonzóvá kell tenni az eljövendő generációk számára azt elkerülendő, hogy az európai tengerhasznosítási klaszterben hiány keletkezzen a megfelelő képzettséggel és készségekkel rendelkező munkaerőből; MEGERŐSÍTIK, hogy fokozottan kell törekedni arra, hogy szociális szempontból egyenlő versenyfeltételek jöjjenek létre és a tengerészek méltányos elbánásban részesüljenek – ehhez hatékonyan kell alkalmazni az ILO 2006. évi Tengerészeti Munkaügyi Egyezményét és a szociális partnerek releváns megállapodásait⁹; TÁMOGATJÁK azokat a kezdeményezéseket és intézkedéseket, amelyek célja kellő számú tengerésznek az ágazatba vonzása és képzése az Unióban, és ezért HANGSÚLYOZZÁK, hogy elő kell mozdítani és be kell tartatni a tengerészek számára megfelelő élet- és munkakörülményeket biztosító nemzetközi normákat;
6. TUDATÁBAN VANNAK azon előnyöknek, amelyekkel a szállítási ágazatban dolgozó nők számának növelése járna, és HANGSÚLYOZZÁK, hogy növelni kell a nők részvételét a tengeri szállítási ágazatban;
7. SÜRGETIK a szociális partnereket, hogy alakítsanak ki közös kezdeményezéseket és vonzó szociális körülményeket az európai tengerészek számának és az ágazat vonzerejének növelése érdekében, például a korszerű kommunikációs eszközök – többek között a fedélzeti internet – használatának elősegítésével;

⁹ A Tanács 2009. február 16-i 2009/13/EK irányelve az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (ECSA) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között létrejött, a 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezmény alapján kötött megállapodás végrehajtásáról, valamint az 1999/63/EK irányelv módosításáról (HL L 124., 2009.5.20., 30. o.).

8. **HANGSÚLYOZZÁK**, hogy az egyenlő versenyfeltételek kialakítása érdekében fontos nemzetközi szinten előmozdítani a tengeri szállítással kapcsolatos többoldalú, regionális és kétoldalú párbeszédet, a szoros együttműködést és a legjobb gyakorlatok cseréjét;
9. **FELKÉRIK** a Bizottságot, hogy minden szinten fokozza az arra irányuló törekvéseket, hogy globális szinten egyenlő versenyfeltételek alakuljanak ki, és egyúttal létrejöjjenek a keretfeltételek a növekvő gazdasági potenciállal rendelkező régiók piacaira való bejutáshoz;
10. **ÖSZTÖNZIK** a tagállamokat és a Bizottságot, hogy nemzetközi megoldásokra törekedve továbbra is mozdítsák elő az olyan átlátható, globálisan kötelező és technológiai szempontból fejlett normák alkalmazását, amelyek nem torzítják a versenyt;
11. **ÚJÓLAG HANGSÚLYOZZÁK** a tengeri szállításhoz nyújtott állami támogatásra vonatkozó közösségi iránymutatás hozzáadott értékét, valamint azt, hogy az iránymutatással összhangban stabil adózási keretre van szükség ahhoz, hogy globális szinten egyenlő versenyfeltételek jöjjenek létre az uniós tengeri szállítási ágazat számára, tovább lehessen növelni az uniós tagállamok lobogóinak minőségét és vonzerejét, valamint meg lehessen teremteni a feltételeket ahhoz, hogy a tengeri szállítás eredményesen hozzá tudjon járulni az uniós gazdasághoz;
12. **EMLÉKEZTETNEK** az Európai Számvevőszéknek a tengeri kikötőkbe való beruházásokra vonatkozó 23/2016. sz. különjelentéséről szóló, 2017. február 28-i tanácsi következtetésekre, amelyek több kérdést is érintenek a tengeri kikötőkkel kapcsolatban, nevezetesen: a tengeri kikötőkre vonatkozó állami támogatásokról szóló iránymutatások kérdése; általános csoportmentességi rendelet kidolgozása bizonyos kikötői beruházásokra vonatkozóan; a kikötőkhöz nyújtandó további finanszírozás szükségessége; a kikötői infrastruktúra sajátos jellege; a kikötőknek a TENT-T hálózatba való teljes körű integrálása;

II. Digitalizáció

13. **EMLÉKEZTETNEK** arra, hogy mihamarabb és teljeskörűen meg kell valósítani a „kék övezetet”, többek között a harmonizált elektronikus rakományjegyzék (e-Manifest) bevezetésével, és **FELKÉRIK** a Bizottságot, hogy rendszeresen nyújtson tájékoztatást az érdekelt feleknek a harmonizált elektronikus rakományjegyzék bevezetéséről és eredményességéről;

14. ÜDVÖZLIK és TÁMOGATJÁK azt a munkát, amelyet a Bizottság a tagállamokkal, az ágazat képviselőivel és az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökséggel együttműködve végez a harmonizált elektronikus rakományjegyzékre vonatkozó előírások meghatározása céljából;
15. RÁMUTAT azokra a hiányosságokra, amelyeket a Bizottság a nyilatkozattételi követelményekről szóló irányelvnek a „Célravezető és hatásos szabályozás program” (REFIT) keretében való értékelése előzetes eredményeként megállapított;
16. FELKÉRI a Bizottságot, hogy a nyilatkozattételi követelményekről szóló irányelv felülvizsgálata nyomán tegyen megfelelő javaslatot a meghozandó intézkedésekre, többek között a harmonizált elektronikus rakományjegyzéknek egy európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezet keretében való bevezetésére, hogy ezáltal létrejöjjön a korlátok nélküli európai tengeri szállítási térség, valamint fokozódjon a tengeri szállítási ágazat hatékonysága és vonzereje;
17. MEGÁLLAPÍTJÁK, hogy fontos ösztönözni az adatcserét és világosan meghatározni az erre vonatkozó feltételeket, hogy az adatok valamennyi fél számára hozzáférhetők legyenek és ezáltal optimalizálni lehessen a logisztikai láncokat és elő lehessen mozdítani a multimodális szállítást Európában és nemzetközi szinten, és ezért ÜDVÖZLIK különösen az intelligens kikötőkre vonatkozó, e célt szolgáló kezdeményezéseket, valamint az egyéb hasonló kezdeményezéseket, például a digitális szállítási és logisztikai fórumot;
18. RÁMUTATNAK, hogy jelentős potenciált rejt magában az automatizálás, amely a digitalizációval együtt elősegítheti az üzemanyagfogyasztás csökkentését, a logisztikában a hatékonyság növelését és a rakományok áramlásának optimalizálását, valamint az uniós tengeri szállítási ágazat biztonságának és környezetvédelmi teljesítményének javítását; ezért HANGSÚLYOZZÁK, hogy elő kell segíteni a digitális megoldásoknak és a magas szintű tengerészeti technológiáknak a fejlesztését, valamint a nyílt adatok felhasználását, figyelembe véve, hogy ehhez egy olyan aktualizált jogi keretre is szükség van, amely lehetővé teszi a digitális megoldások fejlesztését;
19. KIEMELIK, hogy nemzetközi szinten elő kell mozdítani a hajókra és a személyzetre vonatkozó tanúsítványok digitalizálását és elektronikus ellenőrzését, és ezért a tanúsítványok elektronikus formában való elérhetővé tételét SZORGALMAZZÁK;

III. Dekarbonizáció és a légköri kibocsátások csökkentése

20. FELKÉRIK a tagállamokat és a Bizottságot, hogy közös munkával tegyenek azért, hogy az IMO 2018-ban ambiciózus kezdeti stratégiát fogadhasson el a hajókból származó ÜHG-kibocsátások csökkentésére vonatkozóan, amelyben az IMO figyelembe veszi a Párizsi Megállapodásban foglalt, „jóval 2 °C alatti” célkitűzést, és amely olyan további rövid, közép- és hosszú távú intézkedéseket tartalmaz, amelyek célja, hogy meghatározzák a tengeri szállítási ágazat hozzájárulását az ÜHG-kibocsátások csökkentését célzó nemzetközi erőfeszítésekhez; e célból FELKÉRIK a tagállamokat és a Bizottságot, hogy vegyék fel a kapcsolatot a harmadik országokkal és az ágazati szereplőkkel annak érdekében, hogy 2018 tavaszán egy ambiciózus stratégiát lehessen elfogadni, továbbá támogassák a kapacitásépítést, ideértve a tengeri szállítási ágazat dekarbonizációjának előnyeit szemléltető kezdeményezéseket is, és mozdítsák elő a kutatást és a beruházásokat, hogy egyetlen ország se kerüljön hátrányba az éghajlatváltozás elleni küzdelem során;
21. FELKÉRIK a Bizottságot, hogy a globális rendszer jogi keretének létrejöttét követően tegyen javaslatot az uniós MRV-rendelet módosítására, hogy az összhangba kerüljön a létrejött nemzetközi megállapodással;
22. SÜRGETIK a Bizottságot és a tagállamokat, hogy működjenek együtt a hajókból származó légköri kibocsátásokra vonatkozó regionális és globális szabályoknak való tényleges megfelelés biztosítása érdekében, és HANGSÚLYOZZÁK a releváns megfelelési adatok megosztásának fontosságát;
23. TÁMOGATJÁK az alternatív energiaforrások és üzemanyagok hajózási célú felhasználásának előmozdítása céljából a Bizottság által tett kezdeményezéseket, különösen a cseppfolyósított földgáz (LNG) felvételére szolgáló berendezésekre és az uniós kikötőkben való LNG-vételezés eljárásaira vonatkozó harmonizált előírásokat, mivel ezek révén javítható az ágazat környezetvédelmi teljesítménye és fokozható az ágazat hozzájárulása a globális kibocsátáscsökkentési követelmények teljesítéséhez, különös tekintettel az IMO által meghatározott kénkibocsátási határértékekre;

24. ÜDVÖZLIK a hajózás ökologizálását célzó garanciaprogramot (Green Shipping Guarantee), amely hatékony eszköz lehet az olyan beruházások finanszírozásával kapcsolatos nehézségek megszüntetéséhez, amelyek javítják az európai tengeri szállítási ágazat környezetvédelmi teljesítményét és versenyképességét; TÁMOGATJÁK a Bizottság arra irányuló törekvéseit, hogy a kikötők nagyobb mértékben járuljanak hozzá a tengeri szállítás ökologizálásához; HANGSÚLYOZZÁK, hogy pénzügyi támogatást kell nyújtani az olyan beruházásokhoz, mint például a villamos energia, illetve az egyéb alternatív üzemanyagok vételezésére szolgáló tengerparti infrastruktúra kiépítése;
25. FELKÉRIK a Bizottságot, hogy folytassa a tengeri szállítási ágazatot segítő kezdeményezéseit, a lehető legjobban kihasználva a rendelkezésre álló pénzügyi és gazdasági ösztönzőket uniós, tagállami és kikötői szinten az ágazat környezeti fenntarthatóságának fokozása érdekében, beleértve az olyan technológiákkal kapcsolatos kutatások finanszírozását is, amelyek piaci bevezetése a század közepéig tartó beruházási ciklusokban történik;
26. HANGSÚLYOZZÁK, hogy határozottan támogatják a biztonságos és környezetbarát hajózást a sarkvidéki vizeken és az egyéb veszélyeztetett tengeri területeken, és KIEMELIK, hogy hatékonyan végre kell hajtani az IMO sarkvidéki kódexét.
-