



Briuselis, 2017 m. birželio 8 d.
(OR. en)

9976/17

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

POSĖDŽIO REZULTATAI

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato
kam: Delegacijoms

Ankstesnio
dokumento Nr.: 9331/17 MAR 102 TRANS 185 COMPET 418 CLIMA 136 MI 430 ENV 515
FISC 109 OMI 29

Dalykas: Tarybos išvados „ES jūrų transporto politikos iki 2020 m. prioritetai:
konkurencingumas, priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas,
skaitmeninimas siekiant užtikrinti pasaulines jungtis, veiksmingą vidaus
rinką ir pasaulinio lygio jūrų ūkio klasterį“
– Tarybos išvados (2017 m. birželio 8 d.)

Delegacijoms priede pateikiamos Tarybos išvados „ES jūrų transporto politikos iki 2020 m.
prioritetai: konkurencingumas, priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas, skaitmeninimas
siekiant užtikrinti pasaulines jungtis, veiksmingą vidaus rinką ir pasaulinio lygio jūrų ūkio klasterį“,
kurias Taryba priėmė 2017 m. birželio 8 d. įvykusiame 3545-ame posėdyje.

TARYBOS IŠVADOS

ES jūrų transporto politikos iki 2020 m. prioritetai: konkurencingumas, priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas, skaitmeninimas siekiant užtikrinti pasaulines jungtis, veiksmingą vidaus rinką ir pasaulinio lygio jūrų ūkio klasterį

EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

ATSIŽVELGDAMA Į

- 2014 m. birželio 5 d. Tarybos išvadas dėl ES jūrų transporto politikos, nustatytos iki 2018 m., laikotarpio vidurio peržiūros ir 2020 m. perspektyvos¹;
- Komisijos ataskaitą dėl 2009–2018 m. ES jūrų transporto strategijos įgyvendinimo²;

PALANKIAI VERTINDAMA 2017 m. kovo 29 d. pirmininkaujančios Maltos Valetėje (Malta) sėkmingai surengtą neformalų jūrų reikalų ministrų susitikimą, kuriame nustatyti ES jūrų transporto politikos politiniai prioritetai laivybos pramonei, kuri yra itin svarbi ES gerovei, paremti;

PRIMINDAMA laivybos ir susijusių paslaugų esminę svarbą Europos Sąjungos ekonomikai ir Europos piliečių gyvenimo kokybei – jomis sukuriama darbo vietos, jos yra būtinos Europos ekonomikos konkurencingumui ir prisideda prie Europos Sąjungos BVP – ir tai, kad laivyba veikia kaip ES jūrų ūkio klasterio katalizatorius;

DAR KARTĄ PATVIRTINDAMA, kad Europos jūrų sektorius susiduria su dideliais uždaviniais ir kad reikalingi tolesni veiksmai siekiant išlaikyti ir toliau plėtoti patrauklią bei pažangią, saugią, socialiai atsakingą bei tvarią kokybės reikalavimus atitinkančią laivybą;

¹ Dok. 10041/14.

² Dok. 12829/16.

PABRĖŽDAMA, kad į Valetos deklaracijoje išdėstytus politinius prioritetus turėtų būti visapusiškai atsižvelgta būsimoje Komisijos darbo programoje ir nustatant jos visa apimančius prioritetus iki 2020 m.;

TODĖL TARYBA

1. PRITARIA Valetos deklaracijos „ES jūrų transporto politikos iki 2020 m. prioritetai: konkurencingumas, priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas, skaitmeninimas siekiant užtikrinti pasaulines jungtis, veiksmingą vidaus rinką ir pasaulinio lygio jūrų ūkio klasterį“ turiniui ir PRIPAŽĮSTA, kad ši deklaracija yra svarbus ES jūrų transporto politikos iki 2020 m. komponentas;
2. RAGINA Komisiją ir valstybes nares dirbti kartu, glaudžiai bendradarbiaujant su kitais ES instituciniais organais bei agentūromis ir su pramonės atstovais bei socialiniais partneriais, siekiant imtis atitinkamų iniciatyvų ir nustatyti orientyrus, o toliau plėtojant ir įgyvendinant ES jūrų transporto politiką iki 2020 m. remtis Valetos deklaracija.

Ministrų deklaracija

**ES jūrų transporto politikos iki 2020 m. prioritetai: konkurencingumas, priklausomybės nuo
iškastinio kuro mažinimas, skaitmeninimas siekiant užtikrinti pasaulines jungtis, veiksmingą
vidaus rinką ir pasaulinio lygio jūrų ūkio klasterį
(Valetos deklaracija)**

ATSIŽVELGDAMA Į

- 2014 m. birželio 5 d. Tarybos išvadas dėl ES jūrų transporto politikos, nustatytos iki 2018 m., laikotarpio vidurio peržiūros ir 2020 m. perspektyvos³;
- Komisijos ataskaitą dėl 2009–2018 m. ES jūrų transporto strategijos įgyvendinimo⁴;
- A. **PRIPAŽINDAMA** suinteresuotųjų subjektų dalyvavimo ir dialogo svarbą kaip esminį elementą siekiant įgyvendinti ir toliau plėtoti jūrų transporto strategiją po 2018 m; **ATSIŽVELGDAMA** į diskusijas, įvykusias 2017 m. kovo 28 d. Maltoje surengtoje ministrų / suinteresuotųjų subjektų konferencijoje jūrų klausimais;
- B. **PRIMINDAMA** tikslus, kurių toliau siekia ES ir jos valstybės narės – užtikrinti aukštą ir vienodą saugios laivybos ir jūrų saugumo lygį;
- C. **PRIMINDAMA** reikšmingą indėlį į Europos jūrų transporto ekonomiką ir susijusią veiklą, įskaitant uostus, pridėtinę vertę ir darbo vietas visuose Sąjungos pakrantės rajonuose, **ATKREIPDAMA DĖMESĮ** į didelius ekonominius iššūkius, su kuriais susiduria laivybos sektorius;
- D. **PABRĖŽDAMA** poreikį sukurti Europos jūrų transporto erdvę be kliūčių ir XXI amžiui pritaikytą jūrų transporto sistemą bei logistikos grandinę, tuo pat metu **PAKARTODAMA**, kad jūrų transportas yra itin svarbus siekiant sujungti periferines ir salų geografines teritorijas su likusia Europos dalimi;

³ Dok. 10041/14.

⁴ Dok. 12829/16.

- E. PRIPAŽINDAMA visų pirma poreikį veiksmingai spręsti salų, atokių ir atokiausių regionų prieinamumo bei su tuo susijusių išlaidų iššūkius;
- F. DAR KARTĄ PATVIRTINDAMA tikslą remti ilgalaikį Europos laivybos ir susijusių jūrų pramonės sektorių konkurencingumą pasaulio rinkose atsižvelgiant į didėjančią tarptautinę konkurenciją;
- G. PABRĖŽDAMA, kad svarbu didinti jūrų transporto ir logistikos grandinių veiksmingumą pasitelkiant skaitmeninimą ir administracinį supaprastinimą ir kad keitimasis duomenimis sukuria reikšmingų galimybių;
- H. PRIMINDAMA poreikį pašalinti likusias kliūtis, kliudančias laisvam duomenų srautui bendrojoje rinkoje, kaip valstybių ar vyriausybių vadovai paragino 2016 m. gruodžio 15 d. Europos Vadovų Tarybos išvadose; ir taip pat PRIMINDAMA 2016 m. rugsėjo 20 d. Tarybos išvadas „2016–2020 m. e. valdžios veiksmų planas. Valdžios skaitmeninių permainų spartinimas“, kuriose patvirtinti pagrindiniai to veiksmų plano principai (pavyzdžiui, standartinis paslaugų skaitmeninimas, vienkartinis duomenų pateikimas, standartinis sąveikumas);
- I. TURĖDAMA GALVOJE, kad laivybai ir prekių vežimui jūra taikomų administracinių formalumų supaprastinimas, taip pat išsamių ir sąveikių skaitmeninės informacijos srautų poreikis yra pagrindinis laivybos pramonės ir jūrų transporto suinteresuotiesiems subjektams rūpimas klausimas, visų pirma siekiant sukurti Europos jūrų transporto erdvę be kliūčių;
- J. PALANKIAI VERTINDAMA tai, kad Europos Parlamentas ir Taryba priėmė Uosto paslaugų reglamentą, kuriuo nustatyta uosto paslaugų teikimo sistema ir finansinio uostų skaidrumo bendrosios taisyklės;
- K. PRIPAŽINDAMA pasaulinės konkurencijos iššūkį ir nacionalinių apmokestinimo režimų ir schemų, kurie taikomi Bendrijos gairių dėl valstybės pagalbos jūrų transportui tikslais, svarbą išlaikant vienodas sąlygas ir ES laivybos sektoriaus konkurencingumą;

- L. PRIMINDAMA 2017 m. vasario 28 d. Tarybos išvadas dėl Europos Audito Rūmų specialiosios ataskaitos Nr. 23/2016 dėl investicijų į uostus⁵;
- M. PABRĖŽDAMA tarptautinių organizacijų, kaip antai Tarptautinė jūrų organizacija (IMO) ir Tarptautinė darbo organizacija (TDO), – svarbiausių kompetentingų pasaulines taisykles ir standartus nustatančių pasaulio lygmens teisėkūros organų – vaidmenį;
- N. LAIKYDAMASI NUOMONĖS, kad laivyba – kaip ekonomiškai efektyviausia transporto priemonė vykdant didžiąją dalį tarptautinės prekybos – yra itin svarbi siekiant JT Darnaus vystymosi tikslų iki 2030 m.;
- O. PRIPAŽINDAMA poreikį jūrų transporto profesijas padaryti patrauklesnes jauniems europiečiams, perteikiant teigiamą įvaizdį ir pritaikant kvalifikacijas ir mokymą pagal technologines inovacijas;
- P. PRIPAŽINDAMA, kad dvišaliai ir daugiašaliai susitarimai dėl tarptautinio jūrų transporto, taip pat laisvosios prekybos susitarimai (LPS), kuriais prisiimami tvirti įsipareigojimai dėl tarptautinio jūrų transporto, yra vis svarbesni siekiant Sąjungos laivų savininkams⁶ užtikrinti vienodas sąlygas visame pasaulyje, galimybę patekti į rinką ir bendrą nuspėjamumą protekcionistinių tendencijų ir apribojančių priemonių kontekste, ir RAGINA Komisiją propaguoti, kad tarptautinio jūrų transporto aspektas būtų įtraukiamas į daugiašalius susitarimus, visų pirma sudarytus globojant PPO;
- Q. ATSIŽVELGDAMA Į TAI, kad plačiai pripažįstama, jog jūrų transportas yra aplinkos požiūriu tvarus ir efektyviai energiją vartojantis būdas vežti didelius krovinių kiekius, tačiau tarptautinės laivybos veiklos apimtys yra tokios didžiulės, kad jai tenka apie 2,2 % viso pasaulyje išmetamo CO₂ kiekio⁷;
- R. PABRĖŽDAMA žalesnės laivybos poreikį taip pat dėl taršos medžiagomis, kurios daro neigiamą poveikį žmonių sveikatai ir aplinkai, vietos ir regionų lygmenimis ir visų pirma arti pakrantės rajonų ir uostamiesčių;

⁵ Dok. 6693/17.

⁶ Kaip nustatyta 1986 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 4055/86 dėl laisvės teikti paslaugas principo taikymo jūrų transporto paslaugoms tarp valstybių narių bei valstybių narių ir trečiųjų šalių 1 straipsnyje (OL L 378, 1986 12 31, p. 1).

⁷ Trečiasis IMO ŠESD tyrimas, 2014 m.

- S. DAR KARTĄ PATVIRTINDAMA, kad dėl klimato kaitos ir aplinkos apsaugos būtinas reagavimas pasaulio mastu, visų pirma sprendžiant su laivybos sektoriaus veiksmis susijusius klausimus;
- T. PALANKIAI VERTINDAMA 70-ajame IMO Jūrų aplinkos apsaugos komiteto (MEPC) posėdyje padarytą pažangą, nes:
- 2020 m. sausio 1 d. nustatyta kaip diena, kurią įsigalios visuotinė 0,5 % sieros ribinė vertė, taikoma laivuose naudojamiems degalams;
 - priimta privaloma visuotinė duomenų, susijusių su degalų sąnaudomis laivuose, rinkimo sistema ir
 - priimtos veiksmų gairės dėl pirminės, bet išsamios IMO strategijos dėl taršos ŠESD iš laivų mažinimo, kuri turi būti priimta 2018 m., kad sektorius laiku praneštų apie savo pažangą atliekant pirmąjį rezultatų vertinimą pagal Paryžiaus susitarimą;
- U. PRIPAŽINDAMA darbą, atliktą Komisijos sprendimu⁸ įsteigtame Europos tvarios laivybos forume;

TODĖL EUROPOS JŪRŲ TRANSPORTO MINISTRAI

- I. Konkurencingumas – vienodos sąlygos Europoje ir užsienyje
1. PABRĖŽIA, kad siekiant Europoje sukurti pasaulyje pirmaujančią jūrų transporto pramonę, itin svarbu nustatyti stabilias, nuspėjamas ir konkurencingas pagrindines sąlygas, grindžiamas aukšto lygio tarptautiniais saugos, saugumo, aplinkos apsaugos ir socialinių sąlygų standartais;
 2. PRIMENA, kad gerai sujungti ir modernūs uostai ir efektyvi trumpųjų nuotolių laivyba atlieka svarbų vaidmenį siekiant apsaugoti ir pritraukti naujus pramonės sektorius ir logistinę veiklą, susieti įvairius Sąjungos vidaus rinkos regionus ir remti transporto žalinimą;

⁸ 2013 m. rugsėjo 24 d. Komisijos sprendimas, kuriuos įsteigiama jūrų transporto tvarumo ekspertų grupė – Europos tvarios laivybos forumas, C(2013) 5984 *final*.

3. RAGINA didinti sujungimą, nustatant patikimą, dažną ir tvarų susisiekimą jūra, kad būtų panaikintos esamos spragos, užkirstas kelias izoliacijai ir sudarytos vienodos ekonomikos augimo galimybės saloms ir atokiausiems regionams, taip pat periferiniams ir salų regionams;
4. PRIMYGTINAI ATKREIPIA DĖMESĮ į poreikį intensyviau kurti daugiarūšio vežimo koridorių tinklą, kuris susietų pramonės, periferinius, salų regionus bei salas, kuriame būtų modernūs krovinių perkrovimo įrenginiai, efektyvi ir tvari uostų infrastruktūra ir kuriam būtų būdingos automatizavimo tendencijos ir pažangios technologijos, įtvirtintos tinkamoje reguliavimo ir administravimo sistemoje, ir RAGINA toliau dirbti šia linkme vadovaujantis transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) ir Europos infrastruktūros tinklų priemonės gairėmis optimaliai pasinaudojant atitinkamomis finansinėmis priemonėmis ir dotacijomis;
5. AKCENTUOJA poreikį ES jūrų transporto sektorių padaryti patrauklų ateities kartoms, kad Europos jūrų ūkio klasteris nesusidurtų su kompetentingų darbuotojų, turinčių reikiamų gebėjimų ir kompetencijų, trūkumu, ir DAR KARTĄ PATVIRTINA poreikį sustiprinti vienodų socialinių sąlygų nustatymą laivybos sektoriuje ir užtikrinti teisingą elgesį jūrininkų atžvilgiu veiksmingai taikant 2006 m. TDO konvenciją dėl darbo jūrų laivyboje ir atitinkamus socialinių partnerių susitarimus⁹, REMIA iniciatyvas ir veiksmus, kuriais siekiama pritraukti ir apmokyti pakankamai ES jūrininkų, ir todėl PABRĖŽIA poreikį propaguoti tarptautinius standartus, kuriais užtikrinamos geros darbo ir gyvenimo sąlygos, ir užtikrinti jų laikymąsi;
6. PRIPAŽIŠTA visų pirma, kad naudinga transporto sektoriuje įdarbinti daugiau moterų, ir PABRĖŽIA poreikį padidinti moterų dalyvavimą jūrų transporto sektoriuje;
7. RAGINA socialinius partnerius apibrėžti ir išplėtoti bendras iniciatyvas ir patrauklias socialines sąlygas siekiant propaguoti jūrininko profesiją Europoje ir didinti sektoriaus patrauklumą, pvz., sudarant palankesnes sąlygas naudotis moderniomis ryšių priemonėmis, įskaitant interneto prieigą laivuose;

⁹ 2009 m. vasario 16 d. Tarybos direktyva 2009/13/EB, įgyvendinanti Europos bendrijos laivų savininkų asociacijų (ECSA) ir Europos transporto darbuotojų federacijos (ETF) sudarytą susitarimą dėl 2006 m. Konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje ir iš dalies keičianti Direktyvą 1999/63/EB (OL L 124, 2009 5 20, p. 30).

8. PABRĖŽIA, kad svarbu skatinti daugiašalį, regioninį ir dvišalį dialogą, glaudesni bendradarbiavimą ir keitimąsi geriausios praktikos pavyzdžiais jūrų transporto srityje tarptautiniu lygmeniu siekiant, kad būtų sudarytos vienodos sąlygos;
9. RAGINA Komisiją intensyvuoti pastangas visais lygmenimis siekiant vienodų sąlygų visame pasaulyje, tuo pat metu sukuriant pagrindines sąlygas tam, kad būtų lengviau patekti į didėjančio ekonominio potencialo regionų rinkas;
10. SKATINA valstybes nares ir Komisiją toliau propaguoti skaidrius, visame pasaulyje privalomus ir technologiškai pažangius standartus, kuriais būtų neiškraipoma konkurencija ir tokiu būdu ieškoma tarptautinių sprendimų;
11. PATVIRTINA Bendrijos gairių dėl valstybės pagalbos jūrų transportui pridėtinę vertę ir tai, kad reikia stabilios šias gaires atitinkančios mokesčių sistemos, kad būtų išlaikytos vienodos sąlygos ES laivybai visame pasaulyje, toliau gerinama su ES valstybių narių vėliavomis plaukiojančių laivų kokybė bei didinamas jų patrauklumas ir sukurtos sąlygos, kuriomis laivyba galėtų veiksmingai prisidėti prie ES ekonomikos;
12. PRIMENA 2017 m. vasario 28 d. priimtas Tarybos išvadas dėl Europos Audito Rūmų specialiosios ataskaitos Nr. 23/2016 dėl investicijų į jūrų uostus, kuriose pabrėžiami tam tikri klausimai, susiję su jūrų uostais, įskaitant jūrų uostams skirtas valstybės pagalbos gaires, tolesnį Bendrojo bendrosios išimties reglamento (BBIR) plėtojimą apimant tam tikras investicijas į uostus, poreikį skirti didesnę finansavimą uostams, specifinį uostų infrastruktūros pobūdį ir visišką uostų integravimą į TEN-T tinklą;

Skaitmeninimas

13. PRIMENA, kad reikia visapusiškai ir greitai įgyvendinti iniciatyvą „Mėlynoji juosta“, be kita ko, pasitelkiant suderintą elektroninę krovinio deklaraciją (e. manifestą), ir PRAŠO Komisijos reguliariai teikti suinteresuotiesiems subjektams informaciją apie jos įgyvendinimą ir veiksmingumą;

14. PALANKIAI VERTINA ir REMIA darbą, susijusį su e. manifesto specifikacijomis, kurias parengė Komisija kartu su valstybėmis narėmis, pramonės atstovais ir Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA);
15. PABRĖŽIA trūkumus, nurodytus Komisijos pateiktose preliminariuose Pranešimo formalumų direktyvos REFIT vertinimo išvadose;
16. PRAŠO Komisijos pasiūlyti tinkamus tolesnius veiksmus po Pranešimo formalumų direktyvos peržiūros, be kita ko, įdiegiant e. manifestą per suderintą Europos jūrų sektoriaus vieno langelio aplinką, kad būtų sukurta Europos jūrų transporto erdvė be kliūčių ir padidintas jūrų transporto sektoriaus veiksmingumas ir patrauklumas;
17. PRIPAŽIŠTA, kad svarbu skatinti keitimąsi duomenimis ir paaiškinti sąlygas, kad duomenys būtų pasiekiami ir prieinami visoms šalims siekiant optimizuoti logistikos grandines ir paskatinti daugiarašį vežimą Europoje ir tarptautiniu mastu, todėl PALANKIAI VERTINA visų pirma pažangaus uosto iniciatyvas, kurios įgyvendinamos šiuo tikslu, ir kitas iniciatyvas, pavyzdžiui, Skaitmeninio transporto ir logistikos forumo iniciatyvą;
18. ATKREIPIA DĖMESĮ į automatizavimo, kuriuo papildomas skaitmeninimas, teikiamas galimybes mažinant degalų suvartojimą, didinant krovinių srautų veiksmingumą ir optimizavimą logistikos srityje, taip pat didinant ES jūrų transporto sektoriaus saugą ir aplinkosauginį veiksmingumą; todėl PABRĖŽIA, kad svarbu sudaryti sąlygas tam, kad būtų toliau plėtojami skaitmeniniai sprendimai ir pažangios jūrų technologijos, taip pat skatinamas atvirųjų duomenų naudojimas atsižvelgiant į tai, kad reikia šiuolaikiškos teisinės sistemos, kuria būtų sudarytos sąlygos plėtoti skaitmeninius sprendimus;
19. AKCENTUOJA poreikį toliau propaguoti skaitmeninimo ir elektroninio laivų ir įgulų narių sertifikatų tikrinimo tarptautiniu lygmeniu koncepciją ir RAGINA padaryti taip, kad sertifikatai būtų prieinami elektroniniu būdu;

- III. Priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas ir teršalų išmetimo į atmosferą mažinimas
20. PRAŠO valstybių narių kartu su Komisija dėti pastangas, kad 2018 m. būtų priimta plataus užmojo pirminė IMO strategija dėl laivų išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo, tokiu būdu atsižvelgiant į Paryžiaus susitarime nustatytą tikslą užtikrinti, kad pasaulio temperatūros padidėjimas būtų gerokai mažesnis nei 2°C, įskaitant trumpalaikes-, vidutinės trukmės ir ilgalaikes tolesnes priemones, kuriomis būtų siekiama nustatyti laivybos sektoriaus indėlį į tarptautines pastangas mažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį; šiuo tikslu PRAŠO valstybių narių ir Komisijos užmegzti ryšius su trečiosiomis valstybėmis ir pramonės atstovais siekiant užtikrinti, kad 2018 m. pavasarį būtų priimta plataus užmojo strategija, remti gebėjimų stiprinimą, įskaitant iniciatyvas, kuriomis įrodoma laivybos sektoriaus priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo nauda, ir skatinti mokslinius tyrimus bei investicijas, kad jokia valstybė nebūtų palikta nuošalyje sprendžiant klimato kaitos problemas;
21. RAGINA Komisiją po to, kai bus nustatyta pasaulinės sistemos teisinė sistema, pasiūlyti iš dalies pakeisti ES stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo reglamentą siekiant jį suderinti su tarptautiniu susitarimu;
22. RAGINA Komisiją ir valstybes nares bendradarbiauti siekiant veiksmingai užtikrinti, kad būtų laikomasi regioninių ir pasaulinių taisyklių dėl teršalų išmetimo iš laivų į orą, ir AKCENTUOJA, kad šiuo atžvilgiu svarbu dalytis atitinkamais duomenimis apie atitiktį;
23. REMIA Komisijos iniciatyvas, skirtas alternatyvios energijos ir degalų naudojimo laivyboje propagavimui, ypač iniciatyvas, susijusias su suderintais SGD bunkeravimo jungčių standartais ir SGD bunkeravimo Europos uostuose procedūromis, kad būtų pagerintas aplinkosauginis sektoriaus veiksmingumas ir prisidėta prie atitikties pasauliniams reikalavimams dėl išmetamo teršalų kiekio užtikrinimo, visų pirma dėl IMO nustatytų išmetamo sieros kiekio ribinių verčių;

24. PALANKIAI VERTINA programą „Green Shipping Guarantee“, nes ja veiksmingai sprendžiami investicijų, kuriomis prisidedama prie Europos laivybos sektoriaus aplinkosauginio veiksmingumo ir konkurencingumo didinimo, finansavimo uždaviniai, REMIA Komisijos pastangas suteikti uostams didesnę vaidmenį jūrų transporto žalinimo srityje ir PABRĖŽIA, kad reikia finansinės paramos investicijoms, pavyzdžiui, į elektros energijos tiekimo iš uosto ar kitą alternatyvių degalų bunkeravimo infrastruktūrą;
25. RAGINA Komisiją tęsti savo iniciatyvas, kuriomis jūrų transporto pramonei padedama kuo geriau pasinaudoti prieinamomis finansinėmis ir ekonominėmis paskatomis Sąjungos, valstybių narių ir uostų lygmenimis, kad būtų pagerintas sektoriaus aplinkos tvarumas, be kita ko, taip pat pasinaudoti lėšomis, skirtomis moksliniams tyrimams technologijų, kurios pasieks tinkamumą rinkai vykdant investicijų ciklus iki amžiaus vidurio, srityje;
26. PAREIŠKIA tvirtai remianti saugią ir aplinką tausojančią laivybą poliariniuose vandenyse ir kituose pažeidžiamuose jūrų rajonuose ir PABRĖŽIA, kad reikia veiksmingai įgyvendinti IMO laivybos poliariniuose vandenyse kodeksą.
