



Briselē, 2017. gada 8. jūnijā
(OR. en)

9976/17

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

DARBA REZULTĀTI

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	delegācijas
lepr. dok. Nr.:	9331/17 MAR 102 TRANS 185 COMPET 418 CLIMA 136 MI 430 ENV 515 FISC 109 OMI 29
Temats:	Padomes secinājumi "ES jūras transporta politikas prioritātes līdz 2020. gadam: konkurētspēja, dekarbonizācija, digitalizācija ar mērķi nodrošināt globālu savienojamību, efektīvs iekšējais tirgus un pasaules līmeņa jūrniecības nozaru kopa" – Padomes secinājumi (2017. gada 8. jūnijs)

Pielikumā ir pievienoti Padomes secinājumi "ES jūras transporta politikas prioritātes līdz 2020. gadam: konkurētspēja, dekarbonizācija, digitalizācija ar mērķi nodrošināt globālu savienojamību, efektīvs iekšējais tirgus un pasaules līmeņa jūrniecības nozaru kopa", kurus Padome pieņēma 2017. gada 8. jūnijā rīkotajā 3545. sanāksmē.

PADOMES SECINĀJUMI

"ES jūras transporta politikas prioritātes līdz 2020. gadam: konkurētspēja, dekarbonizācija, digitalizācija ar mērķi nodrošināt globālu savienojamību, efektīvs iekšējais tirgus un pasaules līmeņa jūrniecības nozaru kopa"

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ŅEMOT VĒRĀ

- Padomes secinājumus par ES jūras transporta politikas līdz 2018. gadam starpposma pārskatīšanu un 2014. gada 5. jūnijā noteiktās perspektīvas līdz 2020. gadam ¹;
- Komisijas ziņojumu par to, kā tiek īstenota ES jūras transporta stratēģija 2009.–2018. gadam ²;

ATZINĪGI VĒRTĒJOT sekmīgo, neformālo jūrlietu ministru sanākumi, kuru prezidentvalsts Malta 2017. gada 29. martā organizēja Valletā, Maltā, un kurā tika izvirzītas politiskas prioritātes ES jūras transporta politikai, lai atbalstītu kuģniecības nozari, kas ir izšķiroši svarīga ES labklājībai;

ATGĀDINOT to, cik vitāli svarīga Eiropas Savienības ekonomikai un Eiropas iedzīvotāju dzīves kvalitātei ir kuģniecība un ar to saistītie pakalpojumi, kas nodrošina darbvietas un kas ir būtiski Eiropas ekonomikas konkurētspējai un sniedz ieguldījumu Eiropas Savienības IKP, un nozīmi, kāda ir kuģniecībai kā ES jūrniecības nozaru kopas katalizatoram;

VĒLREIZ APSTIPRINOT to, ka Eiropas jūrniecības nozare saskaras ar nozīmīgiem pārbaudījumiem un ka ir nepieciešama turpmāka rīcība, lai uzturētu un tālāk attīstītu pievilcīgas un lietpratīgas, drošas, sociālas un ilgtspējīgas kvalitātes kuģniecību;

¹ Dokuments 10041/14.

² Dokuments 12829/16.

UZSVEROT to, ka Komisijas turpmākajā darba programmā un tās vispārējās prioritātēs līdz 2020. gadam būtu pilnībā jāņem vērā Valletas deklarācijā izklāstītās politiskās prioritātes;

PADOME TĀDĒĻ

1. APSTIPRINA saturu, kas ir dokumentā "Valletas deklarācija" par "ES jūras transporta politikas prioritātēm līdz 2020. gadam: konkurētspēja, dekarbonizācija, digitalizācija ar mērķi nodrošināt globālu savienojamību, efektīvs iekšējais tirgus un pasaules līmeņa jūrniecības nozaru kopa", un ATZĪST, ka deklarācija ir būtisks elements ES jūras transporta politikā līdz 2020. gadam;
2. AICINA Komisiju un dalībvalstis strādāt kopā, cieši sadarbojoties ar citām ES iestāžu struktūrām un aģentūrām, kā arī ar nozari un sociālajiem partneriem, lai īstenotu piemērotas iniciatīvas un noteiktu atskaites punktus, ņemot "Valletas deklarāciju" par pamatu turpmākajā ES jūras transporta politikas izstrādē un īstenošanā līdz 2020. gadam.

**Ministru deklarācija par
ES jūras transporta politikas prioritātēm līdz 2020. gadam: konkurētspēja, dekarbonizācija,
digitalizācija ar mērķi nodrošināt globālu savienojamību, efektīvs iekšējais tirgus un pasaules
līmeņa jūrniecības nozaru kopa
(Valletas deklarācija)**

ŅEMOT VĒRĀ

- Padomes secinājumus par ES jūras transporta politikas līdz 2018. gadam starpposma pārskatīšanu un 2014. gada 5. jūnijā noteiktās perspektīvas līdz 2020. gadam ³;
- Komisijas ziņojumu par to, kā tiek īstenota ES jūras transporta stratēģija 2009.–2018. gadam ⁴;
- A. ATZĪSTOT to, ka ieinteresēto personu iesaiste un dialogs ir svarīgi kā būtisks elements, lai jūras transporta stratēģiju īstenotu un attīstītu tālāk pēc 2018. gada, ŅEMOT VĒRĀ diskusijas, kas notika ministriem un ieinteresētajām personām rīkotajā jūrniecības konferencē 2017. gada 28. martā Maltā,
- B. ATGĀDINOT to, ka ES un tās dalībvalstu mērķi joprojām ir nodrošināt augsta un viendabīga līmeņa drošību un neapdraudētību uz jūras,
- C. ATGĀDINOT būtisko ieguldījumu, kādu Eiropas ekonomikai dod jūras transports un ar to saistītās darbības, tostarp ostas, kas sniedz papildu vērtības un darbvietas visās Savienības piekrastes zonās, ATZĪMĒJOT nopietnās ekonomiskās problēmas, ar ko saskaras kuģniecības nozare,
- D. UZSVEROT vajadzību radīt Eiropas jūras transporta telpu bez šķēršļiem un tādu jūras satiksmes sistēmu un loģistikas ķēdi, kas atbilst 21. gadsimtam, vienlaikus ATKĀRTOJOT to, ka jūras transports ir izšķiroši svarīgs, lai ģeogrāfiskās zonas perifērijā un uz salām savienotu ar pārējo Eiropu,

³ Dokuments 10041/14.

⁴ Dokuments 12829/16.

- E. ATZĪSTOT it īpaši to, ka ir efektīvi jārisina tie pārbaudījumi, kādus sagādā piekļuve salām, nomaļiem un attāliem reģioniem un ar tiem saistītajām piekrastēm,
- F. ATKĀRTOTI APSTIPRINOT mērķi – atbalstīt Eiropas kuģniecības un ar to saistīto jūrniecības nozaru ilgtermiņa konkurētspēju pasaules tirgos arvien sīvākas starptautiskās konkurences apstākļos,
- G. UZSVEROT to, cik svarīgi ir ar digitalizācijas un administratīvās vienkāršošanas palīdzību palielināt jūras transporta un loģistikas ķēžu efektivitāti, un nozīmīgās iespējas, ko rada datu apmaiņa,
- H. ATGĀDINOT to, ka ir jālikvidē vēl atlikušie šķēršļi, kas vienotajā tirgū apgrūtina brīvu datu plūsmu, kā Eiropadomes 2016. gada 15. decembra secinājumos ir aicinājuši valstu vai to valdību vadītāji, un ATGĀDINOT arī Padomes 2016. gada 20. septembra secinājumus par E-pārvaldes rīcības plānu 2016.–2020. gadam: pārvaldes digitalizēšanās paātrināšana, kurā tiek apstiprināti minētajām rīcības plānam pamatā esošie principi (piemēram, digitalitāte pēc noklusējuma, vienreizējas sniegšanas princips, sadarbība pēc noklusējuma),
- I. PATUROT prātā to, ka galvenais, kas interesē kuģniecības nozarē un jūras transportā ieinteresētās personas, ir vienkāršot administratīvās formalitātes kuģniecībai un preču pārvadājumiem pa jūru, kā arī vajadzība pēc visaptverošām un sadarbībspējīgām digitālās informācijas plūsmām, un it īpaši tālab, lai izveidotu Eiropas jūras transporta telpu bez šķēršļiem,
- J. PAUŽOT GANDARĪJUMU par to, ka Eiropas Parlaments un Padome ir pieņēmuši Ostas pakalpojumu regulu, ar ko tiek izveidota sistēma ostas pakalpojumu sniegšanai un kopīgi noteikumi ostu finanšu pārredzamībai,
- K. ATZĪSTOT globālās konkurences problēmu un to, cik svarīgi jūras transportam ir valstu nodokļu režīmi un sistēmas, kas kalpo mērķiem, kuri izvirzīti Kopienas pamatnostādņēs par valsts atbalstu, lai saglabātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus un uzturētu ES kuģniecības konkurētspēju,

- L. ATGĀDINOT Padomes 2017. gada 28. februāra secinājumus par Eiropas Revīzijas palātas Īpašo ziņojumu Nr. 23/2016 attiecībā uz ostu investīcijām ⁵,
- M. UZSVEROT tādu starptautisko organizāciju kā SJO un SDO nozīmi, kuras pasaules mērogā ir nozīmīgas un kompetentas likumdošanas struktūras, kas nosaka vispārējos noteikumus un standartus,
- N. ŅEMOT VĒRĀ to, ka kuģniecība – kā starptautiskajā tirdzniecībā lielākoties visrentablākais transporta veids – ir centrālais faktors, lai sasniegtu ANO ilgtspējīgas attīstības mērķus 2030. gadam,
- O. ATZĪSTOT vajadzību jūras transporta profesijas padarīt pievilcīgākas Eiropas jauniešiem, radīt pozitīvu tēlu un pielāgot kvalifikācijas un apmācību tehnoloģiskajai inovācijai,
- P. ATZĪSTOT to, ka divpusēji un daudzpusēji nolīgumi par starptautisko jūras transportu, kā arī brīvās tirdzniecības nolīgumi (BTN), kuros ir stingras saistības attiecībā uz starptautisko jūras transportu, kļūst arvien svarīgāki, lai pasaulē nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus, Savienības kuģu īpašniekiem ⁶ – piekļuvi tirgum un kopumā – prognozējamību, ņemot vērā protekcionisma tendences un ierobežojošus pasākumus, un MUDINOT Komisiju iestāties par starptautiskā jūras transporta iekļaušanu daudzpusējos nolīgumos, it īpaši PTO aizgādībā,
- Q. ŅEMOT VĒRĀ to, ka jūras transports ir plaši atzīts kā vides ziņā ilgtspējīgs un energoefektīvs veids liela kravu daudzuma pārvadāšanai, tomēr arī šādos apstākļos starptautiskās kuģniecības darbībai ir tik liels apjoms, ka tā rada aptuveni 2,2 % no CO₂ emisijām pasaulē ⁷,
- R. AKCENTĒJOT vajadzību pēc videi saudzīgākas kuģniecības arī attiecībā uz tādu vielu emisijām, kuras nelabvēlīgi ietekmē cilvēku veselību un vidi vietējā un reģionālā mērogā un sevišķi piekrastes zonu un ostas pilsētu tuvumā,

⁵ Dokuments 6693/17.

⁶ Kā paredzēts 1. pantā Padomes Regulā (EEK) Nr. 4055/86 (1986. gada 22. decembris), ar ko brīvas pakalpojumu sniegšanas principu piemēro jūras pārvadājumiem starp dalībvalstīm un starp dalībvalstīm un trešām valstīm (OV L 378, 31.12.1986., 1. lpp.).

⁷ Trešais SJO pētījums par siltumnīcefekta gāzēm (SEG), 2014.

- S. ATKĀRTOTI APSTIPRINOT to, ka klimata pārmaiņu un vides aizsardzības jomā ir vajadzīga globāla atbilde, it īpaši tad, kad runa ir par darbībām no kuģniecības nozares puses,
- T. PAUŽOT GANDARĪJUMU par to, kas panākts SJO Jūras vides aizsardzības komitejas (MEPC) 70. sesijā, proti:
- 2020. gada 1. janvāris ir noteikts par datumu, kad stājās spēkā noteikums par maksimāli pieļaujamo sēra saturu kuģu degvielā 0,5 % apmērā,
 - ir pieņemta obligāta vispārējas datu vākšanas sistēma attiecībā uz kuģu degvielas patēriņu, un
 - ir pieņemts ceļvedis sākotnējai, tomēr visaptverošai SJO stratēģijai attiecībā uz SEG emisiju samazināšanu no kuģiem, kuru paredzēts pieņemt 2018. gadā, laikā, līdz kuram nozarei ir jāziņo par progresu pirmajā izvērtēšanā saskaņā ar Parīzes nolīgumu,
- U. PAUŽOT ATZINĪBU par darbu, kas ir veikts ar Komisijas lēmumu izveidotajā Eiropas Ilgtspējīgas kuģniecības forumā ⁸,

TĀDĒĻ EIROPAS JŪRAS TRANSPORTA MINISTRI

- I. Konkurētspēja – vienlīdzīgi konkurences apstākļi Eiropā un ārvalstīs
1. UZSVER, ka, lai Eiropā attīstītu pasaulē vadošu jūras transporta nozari, ir būtiski nodrošināt stabilus, prognozējamus un uz konkurenci balstītus pamatnosacījumus, kuru pamatā ir augsti starptautiskie drošības, neapdraudētības, vides un sociālo nosacījumu standarti;
 2. ATGĀDINA, ka labi savienotām un modernām ostām un efektīvai tuvsatiksmes kuģošanai ir izšķiroša nozīme, lai saglabātu un piesaistītu jaunas nozares un loģistikas darbības, lai veidotu dažādu reģionu saikni ar Savienības iekšējo tirgu un lai palīdzētu padarīt transportu videi saudzīgāku;

⁸ Komisijas Lēmums (24.9.2013.), ar ko izveido ekspertu grupu jūras transporta ilgtspējas jautājumā – Eiropas Ilgtspējīgas kuģniecības forumu (ESSF), C(2013) 5984 *final*.

3. AICINA panākt labāku savienojamību uzticamu, biežu un stabilu jūras satiksmes savienojumu ziņā, lai pārvarētu esošos trūkumus, nepieļautu izolāciju un piedāvātu vienlīdzīgas izaugsmes iespējas salām un attāliem reģioniem, kā arī reģioniem perifērijā un uz salām;
4. UZSTĀJ, ka ir jāsekmē tāda multimodālu pārvadājumu koridoru tīkla izveide, kurš savieno rūpniecības, perifērijas, salu un salas zonas un kuram ir raksturīgas modernas pārkraušanas iekārtas, efektīva un ilgtspējīga ostas infrastruktūra, automatizācijas iezīmes un progresīvās tehnoloģijas, kas ir iestrādātas piemērotā regulatīvajā un administratīvajā sistēmā, un AICINA šajā ziņā turpināt darbu Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) pamatnostādņu un Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta ietvaros, optimāli izmantojot attiecīgos finanšu instrumentus un dotācijas;
5. UZSVER, ka ES jūras transporta nozare ir jāpadara pievilcīga nākamajām paaudzēm, lai izvairītos no kompetenta, ar vajadzīgo prasmju un kompetenču kombināciju apveltīta personāla trūkuma Eiropas jūrniecības nozaru kopā, un ATKĀRTOTI APSTIPRINA, ka ir jāpastiprina vienlīdzīgu sociālo konkurences apstākļu radīšana kuģniecībā un jānodrošina taisnīga attieksme pret jūrniekiem, efektīvi piemērojot SDO 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā un attiecīgos nolīgumus starp sociālajiem partneriem ⁹, PAUŽ ATBALSTU iniciatīvām un darbībām, kas ir paredzētas, lai piesaistītu un apmācītu pietiekamu ES jūrnieku skaitu, un tādēļ UZSVER vajadzību sekmēt un īstenot starptautiskos standartus, ar ko tiek nodrošināti labi darba un dzīves apstākļi;
6. ATZĪST it īpaši to, kādus ieguvumus dod lielāka sieviešu skaita nodarbināšana transporta nozarē, un UZSVER vajadzību palielināt sieviešu līdzdalību jūras transporta nozarē;
7. MUDINA sociālos partnerus apzināt un izstrādāt kopējas iniciatīvas un pievilcīgus sociālos nosacījumus, lai sekmētu Eiropas jūrnieku nodarbinātību un uzlabotu nozares pievilcību, piemēram, sekmējot modernu saziņas līdzekļu izmantošanu, tostarp piekļuvi internetam uz kuģa;

⁹ Padomes Direktīva 2009/13/EK (2009. gada 16. februāris), ar ko īsteno Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociāciju (EKKĪA) un Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETDF) Nolīgumu par 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā un groza Direktīvu 1999/63/EK (OV L 124, 20.5.2009., 30. lpp.).

8. UZSVER to, cik svarīgi ir starptautiskā mērogā veicināt daudzpusēju, reģionālu un divpusēju dialogu, ciešāku sadarbību un paraugprakses apmaiņu jūras transporta jomā, lai sekmētu vienlīdzīgu konkurences apstākļus;
9. AICINA Komisiju visos līmeņos pastiprināt centienus, lai panāktu vienlīdzīgus konkurences apstākļus pasaulē, vienlaikus radot pamatnosacījumus tam, lai vienkāršotu piekļuvi reģionu tirgiem, kuru ekonomiskais potenciāls pieaug;
10. MUDINA dalībvalstis un Komisiju turpināt iestāties par pārredzamiem, vispārēji saistošiem un tehnoloģiski moderniem standartiem, ar ko netiek kropļota konkurence un tādējādi tiek mēģināts rast starptautiskus risinājumus;
11. ATKĀRTOTI APSTIRPINA to pievienoto vērtību, kādu jūras transportam dod Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu, un vajadzību pēc stabilas nodokļu sistēmas saskaņā ar minētajām pamatnostādnēm, lai ES kuģniecībai saglabātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus pasaulē, turpinātu vairo ES dalībvalstu karogu kvalitāti un pievilcību, kā arī radītu apstākļus, kādos kuģniecība var dot efektīvu ieguldījumu ES ekonomikā;
12. ATGĀDINA 2017. gada 28. februārī pieņemtos Padomes secinājumus par Eiropas Revīzijas palātas Īpašo ziņojumu Nr. 23/2016 attiecībā uz investīcijām jūras ostās, kurā ir izcelti vairāki ar jūras ostām saistīti jautājumi, tostarp attiecībā uz valsts atbalsta pamatnostādnēm jūras ostām, turpmāku Vispārējās grupu atbrīvojuma regulas izstrādi saistībā ar noteiktām investīcijām ostās, vajadzību pēc lielāka finansējuma ostām, specifisko ostu infrastruktūras būvību un pilnīgu ostu integrāciju *TEN-T* tīklā;

II. Digitalizācija

13. ATGĀDINA, ka pilnībā un ātri ir jāīsteno "Zilās zonas" iniciatīva, tostarp izmantojot saskaņotu elektronisko kravas sarakstu (*e-Manifest*), un AICINA Komisiju ieinteresētajām personām regulāri sniegt informāciju par tās īstenošanu un efektivitāti;

14. PAUŽ GANDARĪJUMU UN ATBALSTU darbam pie elektroniskā kravas saraksta specifikācijām, kuras Komisija ir izstrādājusi kopā ar dalībvalstīm, nozari un Eiropas Jūras drošības aģentūru (*EMSA*);
15. UZSVER nepilnības, kādas ir identificētas provizoriskajos rezultātos, kurus Komisija ir iesniegusi attiecībā uz Normatīvās atbilstības un izpildes programmā (*REFIT*) veikto Direktīvas par ziņošanas formalitātēm izvērtējumu;
16. AICINA Komisiju ierosināt piemērotus pasākumus pēc Direktīvas par ziņošanas formalitātēm pārskatīšanas, tostarp šim nolūkam ieviešot elektronisko kravas sarakstu ar saskaņotas Eiropas vienotā jūrniecības kontaktpunkta vides starpniecību, lai izveidotu Eiropas jūras transporta telpu bez šķēršļiem un uzlabotu jūras transporta nozares efektivitāti un pievilcību;
17. ATZĪST, cik svarīgi ir stimulēt datu apmaiņu un precizēt nosacījumus, kā dod piekļuvi datiem un kā dati tiek darīti pieejami visām iesaistītajām pusēm, lai optimizētu loģistikas ķēdes un sekmētu multimodālo transportu Eiropā un starptautiskā mērogā, un tādēļ it īpaši PAUŽ GANDARĪJUMU par šim nolūkam veiktajām viedo ostu iniciatīvām un tādām citām iniciatīvām kā Digitālā transporta un loģistikas forums;
18. ATZĪMĒ automatizācijas potenciālu, kas papildina digitalizāciju, lai panāktu degvielas patēriņa samazinājumu, palielinātu efektivitāti un loģistikā optimizētu kravu plūsmas un lai uzlabotu ES jūras transporta nozares drošību un ekoloģiskos raksturlielumus; tādēļ UZSVER to, cik svarīgi ir radīt labvēlīgus apstākļus turpmākai digitālo risinājumu un modernu jūras tehnoloģiju attīstībai, kā arī sekmēt atklāto datu izmantošanu, ņemot vērā vajadzību pēc aktualizēta tiesiskā regulējuma, kas rada apstākļus digitālu risinājumu attīstībai;
19. UZSVER to, ka ir jāturpina starptautiskā mērogā sekmēt digitalizācija un elektroniska kuģu un apkalpes locekļu sertifikātu pārbaude, un MUDINA darīt sertifikātus elektroniski pieejamus;

III. Dekarbonizācija un emisiju mazināšana gaisā

20. AICINA dalībvalstis kopā ar Komisiju strādāt pie tā, lai 2018. gadā varētu pieņemt vērienīgu sākotnējo SJO stratēģiju par kuģu radīto SEG emisiju samazināšanu, tādējādi ņemot vērā Parīzes nolīguma mērķi "krietni mazāk par 2°C", tostarp lai pieņemtu turpmākus īstermiņa, vidēja termiņa un ilgtermiņa pasākumus, kuru mērķis ir noteikt kuģniecības nozares ieguldījumu starptautiskajos centienos ierobežot siltumnīcefekta gāzu emisijas; šajā nolūkā AICINA dalībvalstis un Komisiju vērstīs pie trešām valstīm un pie nozares, lai nodrošinātu tādas vērienīgas stratēģijas pieņemšanu 2018. gada pavasarī, ar kuru tiktu atbalstīta spēju veidošana, tostarp iniciatīvas, kas apliecina kuģniecības nozares dekarbonizācijas sniegtos ieguvumus, un tiktu sekmēta pētniecība un ieguldījumi, tā lai neviena valsts nepaliktu neiesaistīta klimata pārmaiņu problēmu risināšanā;
21. AICINA Komisiju tad, kad būs ieviests tiesiskais regulējums vispārējai sistēmai, ierosināt grozīt ES Monitoringa, ziņošanas un verificācijas (MZV) regulu, lai panāktu saskaņu ar starptautisku nolīgumu;
22. MUDINA Komisiju un dalībvalstis sadarboties, lai efektīvi īstenotu reģionālos un globālos noteikumus par kuģu radītajām emisijām gaisā, un UZSVER, cik svarīgi ir dalīties attiecīgajos datos par atbilstību tiem;
23. PAUŽ ATBALSTU Komisijas iniciatīvām, kas paredzētas alternatīvo enerģijas avotu un kuģu degvielas izmantošanas veicināšanai, īpaši saskaņotiem standartiem sašķidrinātas dabasgāzes degvielas uzpildes savienotājiem un sašķidrinātas dabasgāzes glabāšanai Eiropas ostās, lai uzlabotu nozares ekoloģiskos raksturlielumus un palīdzētu panākt atbilstību vispārējām emisiju prasībām, it īpaši SJO pieņemtajām sēra emisiju robežvērtībām;

24. PAUŽ GANDARĪJUMU par programmu "*Green Shipping Guarantee*", ar ko efektīvi tiek risinātas problēmas saistībā ar tādu investīciju finansēšanu, kuras palīdz uzlabot Eiropas kuģniecības nozares ekoloģiskos raksturlielumus un tās konkurētspēju, un PAUŽ ATBALSTU Komisijas darbam, ar ko tiek sekmēta ostu nozīme, lai padarītu jūras transportu videi saudzīgāku, un UZSVER vajadzību pēc finansiāla atbalsta tādām investīcijām kā krasta elektroenerģijas vai citu alternatīvo degvielas veidu uzglabāšanas infrastruktūras investīcijām;
25. AICINA Komisiju īstenot savas iniciatīvas, lai palīdzētu jūras transporta nozarei optimāli izmantot Savienības līmenī pieejamos finansiālos un ekonomiskos stimulus, dalībvalstu un ostu līmenī – uzlabot nozares rādītājus vides ilgtspējas jomā, tostarp arī izmantot pētniecības finansējumu tehnoloģijām, kuras tirgus apzināšanas posmu sasniegs gadsimta vidus investīciju ciklos;
26. APSTIPRINA stingru atbalstu drošai un videi draudzīgai kuģošanai polārajos ūdeņos un citos jutīgajos jūras apgabalos un IZCEĻ vajadzību efektīvi īstenot SJO Polāro kodeksu.
-