



**Bruksela, 8 czerwca 2017 r.
(OR. en)**

9976/17

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

WYNIK PRAC

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Delegacje
Nr poprz. dok.:	9331/17 MAR 102 TRANS 185 COMPET 418 CLIMA 136 MI 430 ENV 515 FISC 109 OMI 29
Dotyczy:	Konkluzje Rady „Priorytety w zakresie unijnej polityki transportu morskiego do 2020 r.: konkurencyjność, dekarbonizacja, digitalizacja w celu zapewnienia globalnej łączalności, efektywnego rynku wewnętrznego oraz światowej klasy klastra morskiego” – Konkluzje Rady (8 czerwca 2017 r.)

Delegacje otrzymują w załączeniu konkluzje Rady „Priorytety w zakresie unijnej polityki transportu morskiego do 2020 r.: konkurencyjność, dekarbonizacja, digitalizacja w celu zapewnienia globalnej łączalności, efektywnego rynku wewnętrznego oraz światowej klasy klastra morskiego”, przyjęte przez Radę na 3545. posiedzeniu 8 czerwca 2017 r.

KONKLUZJE RADY

„Priorytety w zakresie unijnej polityki transportu morskiego do 2020 r.: konkurencyjność, dekarbonizacja, digitalizacja w celu zapewnienia globalnej łączalności, efektywnego rynku wewnętrznego oraz światowej klasy klastra morskiego”

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

UWZGLĘDNIAJĄC

- konkluzje Rady w sprawie śródkresowego przeglądu unijnej polityki transportu morskiego do 2018 r. i perspektyw do 2020 r.¹
- sprawozdanie Komisji na temat realizacji unijnej strategii transportu morskiego na lata 2009–2018²;

POZYTYWNIIE OCENIAJĄC udane nieformalne posiedzenie ministerialne zorganizowane przez prezydencję maltańską w Valletcie na Malcie w dniu 29 marca 2017 r., na którym ustalono priorytety polityczne unijnej polityki transportu morskiego w celu wsparcia sektora żeglugi, który ma kluczowe znaczenie dla dobrobytu UE;

PRZYPOMINAJĄC o kluczowym znaczeniu sektora żeglugi i związanych z nim usług dla gospodarki Unii Europejskiej oraz dla jakości życia europejskich obywateli: sektor ten zapewnia bowiem miejsca pracy i ma ogromną wagę dla konkurencyjności gospodarki europejskiej, wnosi wkład w PKB Unii Europejskiej, a także jest katalizatorem dla unijnego klastra morskiego;

POTWIERDZAJĄC, że europejski sektor morski stoi przed poważnymi wyzwaniami i że potrzebne są kolejne działania w celu utrzymania i dalszego rozwoju atrakcyjnej, inteligentnej, bezpiecznej, społecznej i zrównoważonej żeglugi wysokiej jakości;

¹ Dok.10041/14.

² Dok. 12829/16.

PODKREŚLAJĄC, że priorytety polityczne zawarte w oświadczeniu z Valletty powinny zostać w pełni uwzględnione w najbliższym programie prac Komisji i w jej podstawowych priorytetach w okresie do 2020 r.;

W ZWIĄZKU Z POWYŻSZYM RADA

1. ZATWIERDZA treść oświadczenia z Valletty „Priorytety w zakresie unijnej polityki transportu morskiego do 2020 r.: konkurencyjność, dekarbonizacja, digitalizacja w celu zapewnienia globalnej łączności, efektywnego rynku wewnętrznego oraz światowej klasy klastra morskiego”, a także UZNAJE to oświadczenie za istotny element unijnej polityki transportu morskiego w okresie do 2020 r.;
2. WZYWA Komisję i państwa członkowskie, aby razem działały, w ścisłej współpracy z innymi instytucjami i agencjami UE oraz z przemysłem i partnerami społecznymi, w celu podejmowania odpowiednich inicjatyw i określania celów pośrednich, przyjmując oświadczenie z Valletty jako podstawę dalszego rozwijania i realizowania unijnej polityki transportu morskiego w okresie do 2020 r.

Ministerialne oświadczenie

„Priorytety w zakresie unijnej polityki transportu morskiego do 2020 r.: konkurencyjność, dekarbonizacja, digitalizacja w celu zapewnienia globalnej łączalności, efektywnego rynku wewnętrznego oraz światowej klasy klastra morskiego” (oświadczenie z Valletty)

UWZGLĘDNIAJĄC

- konkluzje Rady z 5 czerwca 2014 r. w sprawie śródkresowego przeglądu unijnej polityki transportu morskiego do 2018 r. i perspektyw do 2020 r.³;
- sprawozdanie Komisji na temat realizacji unijnej strategii transportu morskiego na lata 2009–2018⁴;
- A. UZNAJĄC znaczenie zaangażowania zainteresowanych stron i dialogu jako kluczowych elementów realizacji i dalszego rozwoju strategii transportu morskiego po roku 2018; BIORĄC POD UWAGĘ dyskusje prowadzone na ministerialnej konferencji ministrów / zainteresowanych stron poświęconej sektorowi morskemu, która odbyła się na Malcie w dniu 28 marca 2017 r.;
- B. PRZYPOMINAJĄC o kontynuowaniu realizacji założeń UE i jej państw członkowskich w celu zapewnienia wysokiego i jednolitego poziomu bezpieczeństwa morskiego i ochrony na morzu;
- C. PRZYPOMINAJĄC o istotnym wkładzie w europejską gospodarkę, jaki wnoszą transport morski oraz powiązane z nim formy działalności, w tym działalność portów, tworząc wartość dodaną i miejsca pracy na wszystkich obszarach przybrzeżnych Unii; ODNOTOWUJĄC poważne wyzwania gospodarcze stojące przed sektorem żeglugi;
- D. PODKREŚLAJĄC konieczność utworzenia europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier oraz systemu transportu morskiego i łańcucha logistycznego odpowiadających potrzebom XXI wieku; POTWIERDZAJĄC jednocześnie, że transport morski ma kluczowe znaczenie dla łączenia peryferyjnych i wyspiarskich obszarów geograficznych z resztą Europy;

³ Dok.10041/14.

⁴ Dok. 12829/16.

- E. UZNAJĄC w szczególności konieczność skutecznego stawienia czoła wyzwaniom, które łączą się z dostępnością w odniesieniu do wysp, regionów peryferyjnych i regionów najbardziej oddalonych, oraz związanym z tym kosztom;
- F. POTWIERDZAJĄC cel polegający na wspieraniu długoterminowej konkurencyjności europejskiej żeglugi i związanych z nią sektorów gospodarki morskiej na rynkach światowych, w obliczu rosnącej konkurencji międzynarodowej;
- G. PODKREŚLAJĄC znaczenie zwiększania efektywności transportu morskiego i łańcuchów logistycznych przez digitalizację i upraszczanie procedur administracyjnych, a także istotne możliwości, jakie stwarza wymiana danych;
- H. PRZYPOMINAJĄC o potrzebie usunięcia wciąż istniejących przeszkód utrudniających swobodny przepływ danych w ramach jednolitego rynku, zgodnie z apelem szefów państw lub rządów zawartym w konkluzjach Rady Europejskiej z dnia 15 grudnia 2016 r.; PRZYWOŁUJĄC także konkluzje Rady z dnia 20 września 2016 r. w sprawie dokumentu „Plan działań na rzecz administracji elektronicznej na lata 2016–2020 – Przyspieszenie transformacji cyfrowej administracji”, w których zatwierdzono podstawowe zasady (np. zasadę domyślnej cyfrowości, jednorazowości lub domyślnej interoperacyjności) zawarte w tym planie działań;
- I. PAMIĘTAJĄC, że uproszczenie formalności administracyjnych w odniesieniu do żeglugi i morskiego transportu towarów, jak również potrzeba zapewnienia kompleksowych i interoperacyjnych cyfrowych przepływów informacji są głównymi wyzwaniami, które stoją przed podmiotami działającymi w sektorze żeglugi i sektorze transportu morskiego, w szczególności z myślą o utworzeniu europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier;
- J. ODNOSZĄC SIĘ Z APROBATĄ do przyjęcia przez Parlament Europejski i Radę rozporządzenia w sprawie usług portowych ustanawiającego ramy świadczenia usług portowych oraz wspólne przepisy dotyczące finansowej przejrzystości portów;
- K. UZNAJĄC wyzwania związane z globalną konkurencją i znaczenie krajowych systemów podatkowych, które służą celom wspólnotowych wytycznych co do pomocy państwa dla transportu morskiego w zakresie zapewniania równych warunków działania i konkurencyjności unijnego sektora żeglugi;

- L. PRZYWOŁUJĄC konkluzje Rady przyjęte w dniu 28 lutego 2017 r. w sprawie sprawozdania specjalnego nr 23/2016 Trybunału Obrachunkowego dotyczącego inwestycji portowych⁵;
- M. PODKREŚLAJĄC rolę organizacji międzynarodowych, takich jak Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) i Międzynarodowa Organizacja Pracy (MOP), jako głównych właściwych światowych organów ustawodawczych ustanawiających globalne zasady i standardy;
- N. UWZGLĘDNIAJĄC fakt, że żegluga – jako najbardziej opłacalny sposób transportu większości towarów będących przedmiotem handlu międzynarodowego – ma kluczowe znaczenie dla osiągnięcia oenzetowskich celów zrównoważonego rozwoju do 2030 r.;
- O. UZNAJĄC potrzebę uatrakcyjnienia młodym Europejczykom zawodów związanych z transportem morskim, tworzenia pozytywnego wizerunku oraz dostosowania kwalifikacji i szkolenia do innowacji technologicznych;
- P. UZNAJĄC, że dwustronne i wielostronne umowy dotyczące międzynarodowego transportu morskiego, jak również umowy o wolnym handlu, które zawierają istotne zobowiązania w zakresie międzynarodowego transportu morskiego, mają coraz większe znaczenie dla zapewnienia równych warunków działania na poziomie globalnym, dostępu do rynku dla statków unijnych armatorów⁶ oraz ogólnej przewidywalności w kontekście tendencji protekcyjnych i środków ograniczających; ZACHEĆCAJĄC Komisję, by propagowała uwzględnianie kwestii międzynarodowego transportu morskiego w umowach wielostronnych, w szczególności w ramach WTO;
- Q. UWZGLĘDNIAJĄC fakt, że chociaż transport morski jest powszechnie uznawany za zrównoważony pod względem środowiskowym i za energooszczędny sposób przemieszczania dużych ilości ładunku, to skala międzynarodowej żeglugi morskiej jest tak duża, że ten rodzaj transportu odpowiada za ok. 2,2 % światowych emisji CO₂⁷;
- R. PODKREŚLAJĄC, że żegluga powinna być bardziej przyjazna środowisku, również w odniesieniu do emisji substancji, które mają negatywny wpływ na zdrowie ludzkie i na środowisko na szczeblu lokalnym i regionalnym, zwłaszcza na obszarach przybrzeżnych i w miastach portowych;

⁵ Dok. 6693/17.

⁶ Zgodnie z przepisami art. 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 4055/86 z dnia 22 grudnia 1986 r. stosującego zasadę swobody świadczenia usług do transportu morskiego między państwami członkowskimi i między państwami członkowskimi a państwami trzecimi (Dz.U. C 378 z 31.12.1986, s. 1).

⁷ Trzecie badanie IMO z 2014 r. dotyczące emisji gazów cieplarnianych.

- S. POTWIERDZAJĄC, że zmiana klimatu i ochrona środowiska wymagają reakcji na szczeblu globalnym, zwłaszcza w odniesieniu do działań w sektorze żeglugi;
- T. PRZYJMUJĄC Z ZADOWOLENIEM postępy poczynione na szczeblu IMO MEPC 70, a mianowicie:
- ustalenie dnia 1 stycznia 2020 r. jako daty wejścia w życie globalnego limitu zawartości siarki w wysokości 0,5 % w paliwie żeglugowym;
 - przyjęcie obowiązkowego globalnego systemu gromadzenia danych dotyczących zużycia paliwa przez statki; oraz
 - przyjęcie planu działania dotyczącego wstępnej ale kompleksowej strategii IMO w sprawie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych ze statków, który ma zostać przyjęty w 2018 r., odpowiednio wcześniej, aby sektor mógł przedstawić pierwsze podsumowanie postępów w ramach porozumienia paryskiego;
- U. PRZYJMUJĄC DO WIADOMOŚCI wyniki prac prowadzonych w ramach Europejskiego Forum Zrównoważonej Żeglugi, powołanego decyzją Komisji⁸;

W ZWIĄZKU Z POWYŻSZYM EUROPEJSCY MINISTROWIE TRANSPORTU MORSKIEGO

- I. Konkurencyjność – równe warunki działania w Europie i poza jej granicami.
1. PODKREŚLAJĄ, że w celu utworzenia w Europie światowej klasy sektora transportu morskiego konieczne jest zapewnienie stabilnych, przewidywalnych i konkurencyjnych warunków ramowych w oparciu o surowe międzynarodowe normy w zakresie bezpieczeństwa, ochrony, środowiska i warunków socjalnych;
 2. PRZYPOMINAJĄ, że dobrze połączone i nowoczesne porty oraz sprawna żegluga morska bliskiego zasięgu odgrywają kluczową rolę w utrzymaniu i przyciągnięciu działań nowych sektorów i działalności logistycznej, w celu połączenia różnych regionów w obrębie rynku wewnętrznego Unii i wspierania ekologizacji transportu;

⁸ Decyzja Komisji z dnia 24 września 2013 r. ustanawiająca grupę ekspertów w dziedzinie zrównoważoności transportu morskiego – „Europejskie forum zrównoważonej żeglugi” (ESSF), C(2013) 5984 final.

3. WZYWAJĄ do wzmocnienia łączalności w sensie ustanowienia niezawodnych, częstych i zrównoważonych połączeń morskich, aby wypełnić istniejące luki, zapobiegać izolacji i oferować równe możliwości wzrostu wyspom i regionom najbardziej oddalonym oraz regionom peryferyjnym i wyspiarskim;
4. PODKREŚLAJĄ konieczność intensyfikacji tworzenia sieci multimodalnych korytarzy transportowych łączących obszary przemysłowe, peryferyjne, wyspiarskie i wyspy oraz wyposażonych w nowoczesne obiekty przeładunkowe, wydajną i zrównoważoną infrastrukturę portową, trendów w kierunku automatyzacji i zaawansowanych technologii, przy czym proces tworzenia tych elementów powinien stanowić część odpowiednich ram prawnych i administracyjnych, oraz WZYWAJĄ do dalszych prac w tej dziedzinie w ramach wytycznych dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) i instrumentu „Łącząc Europę”, przy optymalnym wykorzystaniu odpowiednich instrumentów finansowych i dotacji;
5. PODKREŚLAJĄ, że unijny sektor transportu morskiego powinien stać się atrakcyjny dla przyszłych pokoleń, tak aby europejski klaster morski nie cierpiał na brak kompetentnych pracowników posiadających odpowiedni zestaw umiejętności i kompetencji, oraz PONOWNIE POTWIERDZAJĄ potrzebę wzmocnienia społecznie równych warunków działania w sektorze żeglugi morskiej i zagwarantowania sprawiedliwego traktowania marynarzy poprzez skuteczne stosowanie konwencji MOP o pracy na morzu z 2006 r. i odpowiednich porozumień między partnerami społecznymi⁹, POPIERAJĄ inicjatywy i działania w celu przyciągnięcia i przeszkolenia wystarczającej liczby marynarzy z UE, i dlatego PODKREŚLAJĄ potrzebę promowania i stosowania międzynarodowych norm zapewniających dobre warunki pracy i życia;
6. W szczególności UZNAJĄ korzyści płynące z zatrudniania większej liczby kobiet w sektorze transportu, a także ZWRACAJĄ UWAGĘ na potrzebę zwiększenia udziału kobiet w sektorze transportu morskiego;
7. WZYWAJĄ partnerów społecznych, aby określili i rozwijali wspólne inicjatywy i atrakcyjne warunki socjalne w celu promowania zatrudnienia europejskich marynarzy oraz zwiększenia atrakcyjności sektora, np. poprzez ułatwianie korzystania z nowoczesnych środków komunikacji, w tym dostępu do internetu na pokładzie;

⁹ Dyrektywa Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE (Dz.U. L 124 z 20.5.2009, s. 30).

8. **PODKREŚLAJĄ** znaczenie wspierania wielostronnego regionalnego i dwustronnego dialogu, ściślejszej współpracy i wymiany sprawdzonych rozwiązań w zakresie transportu morskiego na szczeblu międzynarodowym w celu promowania równych szans;
 9. **WZYWAJĄ** Komisję do intensyfikacji wysiłków na wszystkich szczeblach na rzecz równych szans w skali światowej przy jednoczesnym tworzeniu warunków ramowych w celu ułatwienia dostępu do rynku regionów o rosnącym potencjale gospodarczym;
 10. **ZACHĘCAJĄ** państwa członkowskie i Komisję do dalszego wspierania przejrzystych, wiążących na całym świecie i zaawansowanych technologicznie norm, które nie zakłócają konkurencji, i tym samym do szukania rozwiązań na szczeblu międzynarodowym;
 11. **POTWIERDZAJĄ** wartość dodaną wspólnotowych wytycznych co do pomocy państwa na rzecz transportu morskiego, a także potrzebę stworzenia stabilnych ram opodatkowania zgodnie z tymi wytycznymi w celu utrzymania na poziomie globalnym równych warunków działania dla żeglugi UE, zwiększenia jakości i atrakcyjności bander państw członkowskich UE, a także stworzenia warunków, w których żegluga może skutecznie wносить wkład w gospodarkę UE;
 12. **PRZYWOŁUJĄ** konkluzje Rady przyjęte w dniu 28 lutego 2017 r. w sprawie przedstawionego przez Europejski Trybunał Obrachunkowy sprawozdania specjalnego nr 23/2016 dotyczącego inwestycji w porty morskie, w których to konkluzjach zwrócono uwagę na niektóre zagadnienia odnoszące się do portów morskich, w tym na wytyczne co do pomocy państwa dla portów morskich, dalszy rozwój ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych (GBER) dla niektórych inwestycji portowych, potrzebę zwiększenia środków finansowych dla portów, szczególny charakter infrastruktury portowej i pełną integrację portów w sieci TEN-T;
- II. Digitalizacja
13. **PRZYPOMINAJĄ** o potrzebie pełnego i szybkiego wdrożenia inicjatywy „Niebieski pas”, w tym za pomocą zharmonizowanego elektronicznego manifestu cargo (e-manifest), i **ZACHĘCAJĄ** Komisję, aby regularnie przekazywała zainteresowanym stronom informacje na temat jej wdrożenia i skuteczności;

14. Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJĄ i POPIERAJĄ prace nad specyfikacjami e-manifestu opracowanymi przez Komisję wraz z państwami członkowskimi, sektorem i EMSA;
15. PODKREŚLAJĄ, że stwierdzono niedociągnięcia we wstępnych wynikach dostarczonych przez Komisję dotyczących oceny REFIT dyrektywy w sprawie formalności sprawozdawczych;
16. ZWRACAJĄ SIĘ do Komisji o zaproponowanie odpowiednich działań następczych dotyczących przeglądu dyrektywy w sprawie formalności sprawozdawczych, między innymi poprzez wprowadzenie e-manifestu za pośrednictwem systemu europejskich zharmonizowanych morskich pojedynczych punktów kontaktowych, w celu utworzenia europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier oraz poprawy efektywności i atrakcyjności sektora transportu morskiego;
17. POTWIERDZAJĄ, jak ważne jest stymulowanie wymiany danych oraz precyzowanie warunków, aby dane były dostępne dla wszystkich stron w celu optymalizacji łańcuchów logistycznych i propagowania transportu multimodalnego w Europie i na świecie, i w związku z tym Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJĄ w szczególności inicjatywy na rzecz inteligentnych portów podjęte w tym celu i inne inicjatywy, takie jak forum cyfrowego transportu i cyfrowej logistyki;
18. ODNOTOWUJĄ potencjał automatyzacji uzupełniający cyfryzację w oferowaniu redukcji zużycia paliwa, zwiększaniu efektywności i optymalizacji przepływów ładunków w logistyce, jak również poprawie bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej sektora transportu morskiego UE; w związku z tym PODKREŚLAJĄ znaczenie umożliwiania dalszego rozwoju rozwiązań cyfrowych i zaawansowanych technologii, a także promowania wykorzystania otwartych danych, z uwzględnieniem potrzeby posiadania zaktualizowanych ram prawnych, które umożliwiają rozwój rozwiązań cyfrowych.
19. PODKREŚLAJĄ potrzebę dalszego promowania koncepcji digitalizacji i elektronicznej weryfikacji świadectw dla statków i członków załogi, i ZACHEĆCAJĄ do udostępniania na szczeblu międzynarodowym świadectw w formie elektronicznej;

III. Dekarbonizacja i ograniczanie emisji do powietrza

20. ZWRACAJĄ SIĘ do państw członkowskich, aby wraz z Komisją pracowały na rzecz przyjęcia w 2018 r. ambitnej wstępnej strategii IMO w sprawie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych ze statków, która pozwoli jednocześnie uwzględnić cel porozumienia paryskiego zakładający utrzymanie światowego wzrostu temperatury znacznie poniżej 2°C w stosunku do poziomu sprzed epoki przemysłowej, w tym dalszych środków krótko-, średnio- i długoterminowych służących określeniu wkładu sektora żeglugi w międzynarodowe wysiłki zmierzające do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych; w tym celu ZWRACAJĄ SIĘ do państw członkowskich i Komisji, aby nawiązały kontakt z państwami trzecimi i sektorem w celu zapewnienia przyjęcia ambitnej strategii wiosną 2018 r., aby wspierały budowanie zdolności, w tym inicjatywy wykazujące korzyści płynące z dekarbonizacji sektora żeglugi, oraz aby wspomagały badania i inwestycje, tak aby żaden kraj nie został pominięty przy rozwiązywaniu kwestii zmiany klimatu;
21. WZYWAJĄ Komisję do przedstawienia, po ustanowieniu ram prawnych dla systemu globalnego, zmiany rozporządzenia w sprawie unijnego systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji w celu osiągnięcia zgodności z umową międzynarodową;
22. WZYWAJĄ Komisję i państwa członkowskie do współpracy w celu skutecznego egzekwowania przepisów na szczeblu regionalnym i globalnym dotyczących powodowanych przez statki emisji do powietrza oraz PODKREŚLAJĄ znaczenie wymiany istotnych danych na temat przestrzegania przepisów w tym zakresie;
23. POPIERAJĄ inicjatywy Komisji na rzecz wspierania wykorzystywania alternatywnych źródeł energii i paliw w żegludze, w szczególności zharmonizowanych norm dla złączy do bunkrowania LNG i procedur bunkrowania LNG w portach europejskich, w celu poprawy efektywności środowiskowej w danym sektorze i przyczynia się do spełnienia wymogów dotyczących emisji na świecie, w szczególności w odniesieniu do wartości granicznych emisji siarki przyjętych przez IMO;

24. Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJĄ program gwarancji dla ekologicznej żeglugi jako narzędzie skutecznego rozwiązywania problemów dotyczących finansowania inwestycji, które przyczyniają się do poprawy efektywności środowiskowej europejskiego sektora transportu morskiego i jego konkurencyjności, oraz WSPIERAJĄ prace Komisji na rzecz promowania roli portów w ekologizacji transportu morskiego, a także PODKREŚLAJĄ potrzebę wsparcia finansowego dla inwestycji, takich jak instalacje energii elektrycznej pobieranej z lądu lub inne alternatywne infrastruktury bunkrowania paliwa;
25. ZACHEĆCAJĄ Komisję do kontynuowania inicjatyw umożliwiających sektorowi transportu morskiego jak najlepsze wykorzystanie dostępnych zachęt finansowych i gospodarczych na szczeblu Unii i państw członkowskich oraz na poziomie portów, w celu poprawy zrównoważenia środowiskowego sektora, w tym również wykorzystywania funduszy przeznaczonych na badania naukowe na technologie, które pozwolą osiągnąć etap weryfikacji rynkowej w półwiecznych cyklach inwestycyjnych;
26. POTWIERDZAJĄ zdecydowane poparcie dla bezpiecznej i przyjaznej dla środowiska żeglugi po wodach polarnych i innych wrażliwych obszarach morskich oraz PODKREŚLAJĄ potrzebę efektywnego wdrażania kodeksu polarnego IMO.
