

Środa, 5 maja 2010 r.

19. nalega, aby priorytetowo potraktować dostosowanie wspólnotowego dorobku prawnego w tych dziedzinach polityki, które zostały uregulowane bez współdecyzji Parlamentu przed wejściem w życie traktatu lizbońskiego; nalega na zbadanie każdego pojedynczego przypadku w sposób zapewniający, aby w szczególności wszelkie właściwe środki o charakterze ogólnym, które zostały dotąd przyjęte na mocy art. 4 i 5 decyzji Rady 1999/468/WE z 28 czerwca 1999 r. ustanawiającej warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji <sup>(1)</sup>, zostały określone jako akty delegowane;

20. uważa, że w celu pełnego zachowania prerogatyw prawodawcy, podczas dostosowywania dorobku prawnego UE lub rozpatrywania wniosków w ramach zwykłej procedury prawodawczej należy zwrócić szczególną uwagę na stosowanie art. 290 i 291 TFUE oraz na praktyczne konsekwencje powoływania się na jeden z tych artykułów; nalega, by współprawodawcy posiadali uprawnienia do decydowania o tym, że akty dotyczące spraw podlegających wcześniej procedurze regulacyjnej połączonej z kontrolą można przyjmować albo na mocy art. 290 TFUE, albo zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą;

\*

\* \*

21. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

---

## **Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r.**

P7\_TA(2010)0128

**Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 5 maja 2010 r. w sprawie strategicznych celów i zaleceń w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r. (2009/2095(INI))**

(2011/C 81 E/03)

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 21 stycznia 2009 r. w sprawie strategicznych celów i zaleceń w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r. (COM(2009)0008) („komunikat w sprawie polityki transportu morskiego do 2018 r.”),
  - uwzględniając komunikat Komisji z dnia 10 października 2007 r. w sprawie zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej (COM(2007)0575),
  - uwzględniając art. 48 Regulaminu,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A7-0114/2010),
- A. mając na uwadze, że europejscy armatorzy wnoszą duży wkład w gospodarkę europejską, ale muszą konkurować na rynku światowym,
- B. mając na uwadze, że strukturalne i zintegrowane działania na rzecz utrzymania i rozwijania prężnego sektora morskiego w Europie są ważne i muszą umożliwić zwiększenie konkurencyjności transportu morskiego i związanych z nim sektorów i jednocześnie spełniać wymogi zrównoważonego rozwoju i uczciwej konkurencji,

Środa, 5 maja 2010 r.

- C. mając na uwadze, że bezwzględnie konieczne jest wzbudzenie u młodych ludzi zainteresowania możliwościami rozwoju kariery w transporcie morskim i zatrzymanie ich w tym sektorze działalności oraz że należy poprawić jakość kształcenia w europejskim transporcie morskim w drodze najbliższego przeglądu Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht (konwencja STCW),
- D. mając na uwadze, że zmiany klimatu są największym wyzwaniem w XXI wieku we wszystkich obszarach polityki europejskiej,
- E. mając na uwadze, że żegluga morska stanowi relatywnie przyjazny dla środowiska naturalnego środek transportu, który ma potencjał, by stać się jeszcze bardziej ekologiczny niż dotychczas; mając na uwadze, że podmioty tego sektora muszą podejmować wysiłki na rzecz przeciwdziałania zmianom klimatu poprzez stopniowe zmniejszanie śladu węglowego statków i infrastruktury portowej,
- F. mając na uwadze, że kwestia bezpieczeństwa jest niezwykle ważna dla portów, armatorów i personelu pokładowego i naziemnego; mając na uwadze, że przy wdrażaniu środków bezpieczeństwa powinno się uwzględniać ochronę przybrzeżnego i morskiego środowiska naturalnego oraz warunki pracy w portach i na pokładzie statków,
- G. mając na uwadze, że wciąż dochodzi do ataków przestępczych na europejskie statki rybackie, handlowe i pasażerskie w Zatoce Adeńskiej, u wybrzeży Somalii i na wodach międzynarodowych,
- H. mając na uwadze, że europejski przemysł morski jest siłą napędową na arenie międzynarodowej i że jego przewaga musi zostać zachowana w perspektywie długoterminowej, co osiągalne jest jedynie dzięki innowacyjności,
- I. mając na uwadze, że decyzje należy podejmować na odpowiedniej płaszczyźnie administracyjnej, zgodnie z dewizą „globalnie, gdy jest to możliwe, europejsko, gdy jest to konieczne”,

### **Kwestie ogólne**

1. z zadowoleniem przyjmuje komunikat w sprawie polityki transportu morskiego UE do 2018 r.;
2. podkreśla znaczenie sektora transportu morskiego dla gospodarki europejskiej, nie tylko jako przewoźnika pasażerów, surowców, towarów i produktów energetycznych, lecz również jako podstawę bardziej obszernej klastry działalności morskiej, jak np. przemysł stoczniowy, logistyka, badania, turystyka, rybołówstwo, akwakultura i szkolenie;
3. podkreśla, że unijna polityka morska powinna uwzględniać fakt, że sektor transportu morskiego musi stawić czoła nie tylko wewnątrzunijnej konkurencji, lecz również – przede wszystkim – konkurencji światowej; podkreśla również znaczenie rozwoju transportu morskiego jako części szerszej pojętego sektora transportu w UE i poza nią;
4. zwraca się o to, by strategię morskie UE były odtąd tworzone na skalę „jednego morza europejskiego” i w związku z tym wzywa Komisję do opracowania europejskiej polityki transportu morskiego w ramach wspólnej przestrzeni morskiej;

### **Rynek**

5. wzywa Komisję do kontynuowania działań przeciwko nadużyciom związanym z wykorzystywaniem tanich bander;
6. z tego względu wzywa państwa członkowskie do stymulowania korzystania ze swych bander i do wspierania klastrów morskich na lądzie np. poprzez przyznawanie ulg fiskalnych, jak np. podatek tonażowy dla statków i ulg podatkowych dla marynarzy i armatorów;

Środa, 5 maja 2010 r.

7. uważa, że sektor transportu morskiego, tak jak każdy sektor gospodarki, musi zasadniczo podlegać przepisom dotyczącym pomocy państwa, chociaż pomocy państwa można wyjątkowo udzielić w szczególnych przypadkach, pod warunkiem, że jest to dokonywane w sposób przejrzysty i możliwy do identyfikacji oraz ograniczony czasowo;

8. uważa, że wspólnotowe wytyczne dotyczące pomocy państwa dla transportu morskiego (które wygasają w 2011 r.) muszą zostać utrzymane, a ich okres obowiązywania powinien zostać przedłużony ze względu na to, że znacząco przyczyniają się do utrzymania międzynarodowej konkurencyjności europejskiego transportu morskiego, sprawiają, że jest on w stanie skutecznie się obronić przed często nieuczciwą konkurencją ze strony krajów trzecich, umożliwiają utrzymanie pozycji światowego lidera i tym samym przyczyniają się do wspierania gospodarki państw członkowskich;

9. zwraca się do Komisji o przedłożenia w 2010 r. zapowiedzianych nowych przepisów dotyczących pomocy państwa dla transportu morskiego, a także uważa, że Komisja powinna jak najszybciej przedstawić wytyczne dotyczące pomocy państwa dla sektora portowego;

10. podkreśla w związku z tym, że pomoc państwa powinna być wykorzystywana wyłącznie do wspierania europejskich przedsiębiorstw przemysłu morskiego, które dążą do spełniania kryteriów społecznych, wspierania zatrudnienia i szkolenia personelu w Europie oraz do zapewnienia konkurencyjności żegluga europejskiej na poziomie światowym;

11. wzywa państwa członkowskie do szybkiego podpisania, ratyfikowania i wdrożenia Konwencji ONZ w sprawie umów dotyczących międzynarodowego przewozu ładunków drogą morską, znanej jako „Reguły Rotterdamskie”, które ustanawiają nowy system odpowiedzialności w zakresie transportu morskiego;

12. wzywa Komisję do szerszego uwzględnienia w najbliższym przeglądzie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej transportu morskiego i powiązanej infrastruktury naziemnej, zwłaszcza połączeń multimodalnych europejskich portów z lądem;

13. z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji w sprawie dyrektywy dotyczącej formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich (COM(2009)0011), który ma na celu uproszczenie, zmniejszenie liczby i wyeliminowanie procedur administracyjnych w europejskim transporcie morskim bliskiego zasięgu; wzywa Komisję do dalszego wspierania transportu morskiego bliskiego zasięgu w celu znacznego zwiększenia wydajności transportu morskiego w Unii;

#### **Kwestie społeczne**

14. z zadowoleniem przyjmuje inicjatywy państw członkowskich i Komisji mające na celu zwiększenie atrakcyjności zawodów związanych z gospodarką morską dla młodych obywateli UE; naciska na potrzebę wprowadzenia kształcenia ustawicznego oraz działań mających na celu przekwalifikowanie pracowników i przeznaczonych dla personelu pokładowego i naziemnego na wszystkich poziomach w celu rozszerzenia kwalifikacji zawodowych i umiejętności siły roboczej; zaleca również nasilenie informowania o tym sektorze w szkołach oraz udostępnienie większej liczby miejsc do odbywania praktyk zawodowych;

15. wzywa państwa członkowskie do udoskonalenia i unowocześnienia, w ramach międzynarodowych konwencji, takich jak konwencja STCW lub Konwencja MOP o pracy na morzu z 2006 r., istniejących programów kształcenia w celu podniesienia jakości szkół morskich;

16. podkreśla, że marynarze z krajów trzecich muszą spełniać wysokie wymagania w zakresie wykształcenia, zgodnie z konwencją STCW, oraz wzywa armatorów i krajowe organy kontroli, by to gwarantowały i kontrolowały, w razie konieczności ze wsparciem Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA); ponownie wzywa państwa członkowskie do szybkiego ratyfikowania Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. Międzynarodowej Organizacji Pracy oraz do szybkiego przyjęcia wniosku Komisji opartego na porozumieniu z sektorem transportu morskiego, aby najważniejsze elementy Konwencji zostały włączone do prawa UE;

Środa, 5 maja 2010 r.

17. wzywa państwa członkowskie do wspierania zatrudniania marynarzy europejskich na statkach krajowych i do stworzenia wystarczających instalacji, aby ograniczyć migrację marynarzy poza granice UE;
18. z zadowoleniem przyjmuje propozycję Komisji zachęcającą państwa członkowskie do promowania współpracy między europejskimi instytucjami transportu morskiego oraz wzywa państwa członkowskie do harmonizacji programów kształcenia i szkoleń w tej dziedzinie, aby można było promować i rozwijać zdobywanie przez marynarzy z UE wysokich kwalifikacji i zaawansowanych umiejętności;
19. podkreśla, że kwestie społeczne i warunki pracy europejskich marynarzy są nierozdzielnie związane z konkurencyjnością floty europejskiej i że konieczne jest ułatwienie mobilności pracowników w sektorze gospodarki morskiej w całej Europie oraz zapewnienie pełnego funkcjonowania rynku wewnętrznego bez przeszkód i bez nieuzasadnionych ograniczeń w świadczeniu usług;
20. popiera wymianę dobrych praktyk w zakresie warunków zatrudnienia i norm socjalnych, jak również poprawę warunków życia na pokładzie statków, konkretnie poprzez rozwijanie technologii informacyjno-komunikacyjnych, zwiększenie dostępu do opieki medycznej, zaostrzenie standardów bezpieczeństwa i poprawę kształcenia, aby można było zmierzyć się z zagrożeniami wynikającymi z pracy marynarzy;
21. podkreśla, że kontrole muszą być konkretne i ukierunkowane na ocenę ryzyka oraz nie powinny wywierać niepotrzebnej presji na sektor w odniesieniu do przepisów;
22. wyraża nadzieję, że zbada się, czy rozwiązania technologiczne mogą zrekomensować zmniejszającą się dostępność marynarzy, lecz przestrzega przed pośpiesznym wprowadzaniem niesprawdzonych technologii;
23. wzywa władze portów morskich do udoskonalenia infrastruktury przydatnej marynarzom, których statki są zakotwiczone na redzie, w tym do udostępnienia marynarzom środków transportu umożliwiających przepływanie ze statku na ląd i z powrotem;

### **Środowisko**

24. przyznaje, że należy poczynić znaczne postępy w zakresie ograniczania emisji tlenków siarki i azotu, pyłu (PM10) i CO<sub>2</sub> oraz że jest to konieczne w ramach unijnych celów ochrony klimatu; podkreśla, że sektor może się przyczynić do przeciwdziałania szkodliwym emisjom i zmianom klimatu oraz że publiczne i prywatne inwestycje w dziedzinie badań i rozwoju będą miały szczególne znaczenie w tym zakresie;
25. podkreśla, że ograniczenia emisji powinny być szybko uzgodnione i wdrożone jako wiążące przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w celu ograniczenia różnic w warunkach konkurencji, ale nie powinno to uniemożliwiać Unii podejmowania działań służących dalszemu ograniczaniu emisji przez floty jej państw członkowskich, które to działania zachęciłyby inne kontynenty do stania się konkurencyjnymi w tej dziedzinie; zwraca w związku z tym uwagę na duże różnice między transportem morskim bliskiego i dalekiego zasięgu, które należy wziąć pod uwagę w negocjacjach w ramach IMO;
26. wzywa państwa członkowskie do większego wykorzystania, o ile to możliwe wraz z państwami sąsiadującymi, okazji do ustanowienia morskich obszarów kontroli emisji, zwłaszcza w odniesieniu do tlenków azotu; przypomina, że tworzenie nowych morskich obszarów kontroli emisji nie może prowadzić do zakłócenia konkurencji w Europie;
27. popiera działania służące przenoszeniu transportu na drogi morskie, które umożliwi odciążenie dróg lądowych; wzywa Unię i państwa członkowskie do tworzenia portowych platform logistycznych, niezbędnych do rozwoju intermodalności i do zwiększenia spójności terytorialnej; naciska na to, że międzynarodowe i unijne przepisy nie mogą stać na przeszkodzie wysiłkom podejmowanym w tej kwestii przez władze krajowe; ma nadzieję na szybkie utworzenie dużej liczby autostrad morskich w ramach Unii dla Śródziemnomorza, które umożliwią zmniejszenie zanieczyszczenia i odciążą sieci dróg lądowych;

Środa, 5 maja 2010 r.

28. zdecydowanie przychylnie odnosi się do zmiany załącznika VI do Konwencji MARPOL, którą w październiku 2008 r. wprowadziła IMO w celu zmniejszenia emisji tlenków siarki i azotu przez statki; jest jednak zaniepokojony możliwym spadkiem działalności w sektorze żeglugi morskiej bliskiego zasięgu na rzecz transportu drogowego jako konsekwencji ograniczenia emisji siarki do wysokości 0,1 % przewidzianego od 2015 r. w strefach kontroli emisji siarki na Morzu Północnym i na Bałtyku; zwraca się zatem do Komisji o przedstawienie Parlamentowi analizy wpływu w odnośnej sprawie w jak najkrótszym terminie, najpóźniej do końca 2010 r.;

29. uważa, że we wszystkich rodzajach transportu, w tym w transporcie morskim, powinna następować stopniowa internalizacja kosztów zewnętrznych; sądzi, że wprowadzenie tej zasady doprowadzi do powstania środków finansowych, które będzie można wykorzystać przede wszystkim na rzecz innowacji;

30. wzywa Komisję i państwa członkowskie do opracowania również alternatywnych instrumentów, jak np. wprowadzenie opłaty za paliwo bunkrowe, najlepiej uzależnionej od jakości i oddziaływania na środowisko, lub koncepcji tzw. „zielonych portów”, w których bardziej przyjazne dla środowiska statki będą szybciej obsługiwane i/lub będą płaciły mniejsze opłaty portowe;

31. wzywa państwa członkowskie do działań w ramach IMO zmierzających do ustanowienia i wdrożenia właściwych norm środowiskowych, które będą obowiązywały na skalę międzynarodową;

32. w związku z tym zwraca uwagę na przełom w technice statków żeglugi śródlądowej umożliwiający uzyskanie przy obecnych silnikach statków znaczącego ograniczenia emisji i ewentualne wykorzystanie skroplonego gazu ziemnego jako paliwa; wzywa Komisję do zbadania, czy te technologie mogą znaleźć zastosowanie również w przypadkach statków pełnomorskich i jak można przyspieszyć ich wprowadzenia;

33. wyraża ubolewanie, że na szczycie klimatycznym w Kopenhadze nie osiągnięto żadnych konkluzji w odniesieniu do zmniejszenia emisji w zakresie żeglugi morskiej, lecz podkreśla, że w ramach procesu w następstwie protokołu z Kioto, a także w ramach IMO, należy intensywnie poszukiwać środków o zasięgu globalnym w celu osiągnięcia takiego zmniejszenia emisji; wzywa państwa członkowskie do podjęcia działań, których skutkiem będzie udzielenie IMO, w trakcie najbliższych międzynarodowych negocjacji w sprawie klimatu, mandatu wraz z celami ograniczenia emisji w transporcie morskim wyrażonymi liczbowo;

34. wzywa Unię do tego, aby przewodziła temu procesowi na szczeblu międzynarodowym, a konkretnie w IMO, mając na celu zmniejszenie emisji sektora transportu morskiego;

35. podkreśla znaczenie interoperacyjnych urządzeń technicznych do pobierania energii elektrycznej z łądu w portach europejskich, dzięki czemu można znacząco zredukować zanieczyszczenie środowiska naturalnego; wzywa Komisję do sprawdzenia, jakie porty mogą skutecznie skorzystać na instalacji takich urządzeń;

36. nalega, aby Komisja w działaniach na rzecz badań i rozwoju nadała priorytetowe znaczenie innowacjom w dziedzinie wykorzystania na statkach odnawialnych źródeł energii, takich jak energia słoneczna i wiatrowa;

37. wzywa Komisję do zbadania możliwości inteligentnych technologii w zakresie ograniczania zanieczyszczenia i zapobiegania mu w sektorze transportu, zwłaszcza w ramach programu Galileo;

38. podkreśla potrzebę rezygnacji ze stosowania papieru podczas procedur portowych i celnych oraz ułatwienia współpracy między poszczególnymi dostawcami usług i konsumentami w portach poprzez zastosowanie inteligentnych systemów i sieci transportowych, takich jak SafeSeaNet i e-Customs, w celu przyspieszenia działań wykonywanych w portach oraz zmniejszenia zanieczyszczenia;

### **Bezpieczeństwo**

39. z zadowoleniem przyjmuje przyjęcie trzeciego pakietu przepisów dotyczącego bezpieczeństwa morskiego i wzywa państwa członkowskie do jego szybkiego wdrożenia;

Środa, 5 maja 2010 r.

40. opowiada się za ścisłą kontrolą budowania statków, w tym jakości wykorzystywanej stali, ich projektowania oraz konserwacji, jak przewidziane jest to m.in. w zmienionych przepisach dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach;
41. popiera zmianę kursu paryskiego protokołu ustaleń (MOU) dotyczącego kontroli państwa portu, w którym regularny nadzór zastąpiony zostaje nadzorem opartym na ocenie ryzyka, tak by statki, które wykazują wiele usterek, mogły być kontrolowane bardziej skutecznie;
42. wzywa państwa członkowskie i armatorów do dołożenia starań, by znaleźć się na możliwie jak najwyższym miejscu na białej liście protokołu ustaleń z Paryża; w szczególności zwraca się do Słowacji, by podjęła dodatkowe wysiłki w tej kwestii;
43. wzywa krajowe organy kontroli oraz inne krajowe instytucje do większej współpracy przy wymianie danych dotyczących statków i ładunków, tak by zmniejszyć presję w odniesieniu do przepisów, lecz zwiększyć skuteczność kontroli; zwraca się o szybkie wprowadzenie zintegrowanego systemu zarządzania informacją poprzez wykorzystanie i zwiększenie już dostępnych zasobów, zwłaszcza systemu SafeSeaNet; wzywa Komisję do szybkiego wdrożenia systemu monitorowania transgranicznego i transsektorowego na całym terytorium UE;
44. jest świadomy zagrożenia ze strony piractwa na morzach światowych, zwłaszcza w regionie Rogu Afryki i na wodach u wybrzeży Somalii, i wzywa wszystkich armatorów do współdziałania z inicjatywami państwowymi mającymi na celu chronienie ich przed piractwem, których przykładem jest udana pierwsza unijna operacja sił morskich – Atlanta; wzywa Komisję i państwa członkowskie do zacieśnienia współpracy, również w ramach Narodów Zjednoczonych, prowadzącej do ochrony marynarzy, rybaków, pasażerów i statków;
45. odnotowuje, że światowa strategia walki z piractwem nie może ograniczać się jedynie do działań międzynarodowych sił morskich i musi być częścią całościowego planu na rzecz promowania pokoju i rozwoju na danym terenie; zauważa również konieczność pełnego i precyzyjnego zastosowania przez statki środków samoobrony przyjętych przez organizacje transportu morskiego na podstawie dobrych praktyk w zarządzaniu zatwierdzonych przez Międzynarodową Organizację Morską;

### **Sprawy różne**

46. podkreśla, że żegluga morska stanowi sektor ogólnoswiatowy i że porozumienia muszą być podejmowane na płaszczyźnie światowej; w związku z tym uważa, że IMO stanowi do tego najlepsze forum; wzywa państw członkowskie do zwiększenia wysiłków na rzecz szybkiej ratyfikacji i wdrożenia podpisanych przez siebie porozumień IMO;
47. uznaje przy tym w pełni rolę Unii przy transpozycji międzynarodowych przepisów do prawa unijnego oraz przy realizowaniu i wspieraniu polityki morskiej, np. przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego;
48. nalega na konieczność przyspieszenia modernizacji i zwiększenia wydolności infrastruktury portowej w oczekiwaniu na zwiększenie wolumenu ładunku transportowanego drogą morską; przypomina, że w tym celu należy znacznie zwiększyć liczbę inwestycji, które powinny być realizowane w poszanowaniu przejrzystych i uczciwych zasad finansowania w celu zapewnienia uczciwej konkurencji między europejskimi portami; zwraca się do Komisji o zapewnienie spójnych ram prawnych w tej dziedzinie;
49. wzywa Komisję do wykorzystania komunikatu w sprawie polityki transportu morskiego UE do 2018 r. i niniejszej rezolucji jako podstawy najbliższego przeglądu białej księgi dotyczącej transportu;
50. wzywa do prowadzenia polityki na rzecz połączenia portów z lądem (suche porty i platformy logistyczne) w regionach borykających się z przeciążeniem dróg i do objęcia tej polityki przeglądem TEN-T;

Środa, 5 maja 2010 r.

51. podkreśla znaczenie gospodarcze i strategiczne przemysłu stoczniowego, który umożliwia doskonalenie i wykorzystywanie nowych technologii przy budowie statków oraz zachowanie niezbędnej specjalistycznej wiedzy europejskich podmiotów, niezbędnej do budowania statków nowej generacji; zwraca się o opracowanie środków wsparcia na rzecz innowacyjności, badań, rozwoju i kształcenia, aby europejski przemysł stoczniowy stał się bardziej konkurencyjny i oparty na wykorzystaniu innowacji;
52. wzywa do tego, aby w projektach modernizacji i powiększania portów obowiązkowo przewidywane było wyposażenie terminali i nowych statków pasażerskich w urządzenia dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej;
53. z zadowoleniem przyjmuje pomysł przeprowadzenia kampanii na temat najlepszych praktyk operatorów transportu pasażerskiego i liniowców w zakresie praw pasażerów;
54. wzywa Komisję do uwzględnienia w obecnym przeglądzie TEN-T zaleceń dotyczących polityki transportu morskiego UE do 2018 r., zwłaszcza w zakresie skutecznej integracji autostrad morskich z transportem rzeczny, a także sieci portów o znaczeniu dla Europy jako ośrodków integracji;
55. wzywa Komisję do opracowania podobnych działań na rzecz europejskiej żeglugi śródlądowej i do dostosowania ich do przedmiotowej strategii w celu zapewnienia optymalnego połączenia między morskim i śródlądowym transportem towarów;
56. zwraca się do Komisji o niezwłoczne przedłożenie zapowiedzianego planu działania zawierającego najważniejsze szczegóły uzupełniające komunikat;

\*

\* \*

57. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji.

---

## Europeana – kolejne kroki

P7\_TA(2010)0129

### Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 5 maja 2010 r. w sprawie Europeany – kolejnych kroków (2009/2158 (INI))

(2011/C 81 E/04)

Parlament Europejski,

- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 28 sierpnia 2009 r. zatytułowany „Europeana – kolejne kroki” (COM(2009)0440),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 19 października 2009 r. zatytułowany „Prawa autorskie w gospodarce opartej na wiedzy” (COM(2009)0532),
- uwzględniając konkluzje Rady z dnia 20 listopada 2008 r. w sprawie europejskiej biblioteki cyfrowej Europeana <sup>(1)</sup>,
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 11 sierpnia 2008 r. zatytułowany „Dostęp do dziedzictwa kulturowego Europy poprzez kliknięcie myszką. Postępy w zakresie digitalizacji i udostępnienia w internecie dorobku kulturowego oraz ochrony zasobów cyfrowych w UE” (COM(2008)0513),

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 319 z 13.12.2008, s. 18.