

Tirsdag den 25. oktober 2016

P8\_TA(2016)0408

## **Forbedring af forbindelserne og transportinfrastrukturens tilgængelighed i Central- og Østeuropa**

**Europa-Parlamentets beslutning af 25. oktober 2016 om forbedring af forbindelserne og transportinfrastrukturens tilgængelighed i Central- og Østeuropa (2015/2347(INI))**

(2018/C 215/24)

*Europa-Parlamentet*

- der henviser til sin beslutning af 9. september 2015 om gennemførelse af hvidbogen om transport fra 2011: status og vejen frem mod bæredygtig mobilitet <sup>(1)</sup>,
  - der henviser til sin beslutning af 2. december 2015 om bæredygtig mobilitet i byerne <sup>(2)</sup>,
  - der henviser til sin beslutning af 10. maj 2012 om fremtiden for regionale lufthavne og luftfartstjenester i EU <sup>(3)</sup>,
  - der henviser til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 170,
  - der henviser til forordning (EU) nr. 1315/2013 <sup>(4)</sup>,
  - der henviser til forordning (EU) nr. 1316/2013 <sup>(5)</sup>,
  - der henviser til rapporten om trafikikkerheden i Den Europæiske Union, der blev offentliggjort af Kommissionen i marts 2015 <sup>(6)</sup>,
  - der henviser til konklusionerne fra Donauministrenes møde den 3. december 2014 om effektiv genopbygning og vedligeholdelse af infrastrukturen for Donaus vandveje og dens sejlbare bifloder <sup>(7)</sup>,
  - der henviser til Łańcut-erklæringen af 3. marts 2016 om styrkelse af samarbejdet på transportområdet i Karpaterne og den fortsatte udvikling af Via Carpatia <sup>(8)</sup>,
  - der henviser til Berlinprocessen og Vestbalkanlandenes konference i 2014, topmødet i Wien i 2015 og Pariskonferencen i 2016,
  - der henviser til handlingsplanen for Den Europæiske Unions strategi for Donauområdet (SEC(2010)1489),
  - der henviser til handlingsplanen for Den Europæiske Unions strategi for Østersøområdet (SWD(2015)0177),
  - der henviser til forretningsordenens artikel 52,
  - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget og udtalelse fra Regionaludviklingsudvalget (A8-0282/2016),
- A. der henviser til, at transportinfrastrukturens konnektivitet og tilgængelighed har betydelig indvirkning på den økonomiske vækst, den økonomiske konkurrenceevne, beskæftigelsen og den territoriale samhørighed i EU og dets regioner; der henviser til, at Central- og Østeuropa er en vigtig del af det europæiske indre marked, der har potentiale til at tiltrække

<sup>(1)</sup> Vedtagne tekster, P8\_TA(2015)0310.

<sup>(2)</sup> Vedtagne tekster, P8\_TA(2015)0423.

<sup>(3)</sup> EUT C 261 E af 10.9.2013, s. 1.

<sup>(4)</sup> EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1.

<sup>(5)</sup> EUT L 348 af 20.12.2013, s. 129.

<sup>(6)</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/vademecum\\_2015.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/vademecum_2015.pdf)

<sup>(7)</sup> <http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/news/2014-12-04-danube-ministrial-meeting/conclusions.pdf>

<sup>(8)</sup> <http://mib.gov.pl/files/0/1796967/deklaracjalancucka.pdf>

Tirsdag den 25. oktober 2016

- investeringer og bidrage til økonomisk vækst i hele EU, og at alle transportformer uden undtagelse bør bidrage til at forbedre konkurrenceevnen, intermodaliteten og den økologiske omstilling for bedre at tjene det indre markeds udvikling;
- B. der henviser til, at forbedring af transportinfrastrukturens konnektivitet og tilgængelighed i Central- og Østeuropa er et middel til at nå målene for samhørighedspolitikken, især hvad angår den ønskede økonomiske udvikling i grænseregionerne;
- C. der henviser til, at transportinfrastrukturen i de fleste regioner i de centrale og østlige dele af EU fortsat er underudviklet i forhold til transportinfrastrukturen i andre europæiske regioner, og at den underudviklede transportinfrastruktur i Central- og Østeuropa eksisterer side om side med verdens tætteste og mest avancerede transportnet i hjertet af Europa; der henviser til, at borgerne forventer, at medlemsstaterne med støtte fra EU vil arbejde sammen om at forbedre den;
- D. der henviser til, at EU's struktur- og investeringsfonde (ESI) har været hovedkilden til investeringer i den offentlige transport i Central- og Østeuropa, og at Connecting Europe-faciliteten (CEF) udgør et vigtigt finansieringsinstrument med henblik på yderligere udvikling af transportinfrastrukturen i regionen som en del af hovedkorridorerne i TEN-T-netværket; der henviser til, at manglende administrativ kapacitet i de nationale, regionale og lokale forvaltninger kan føre til ringe udnyttelse af EU-midler, hvorfor medlemsstaterne i Central- og Østeuropa ligesom i andre dele af EU ikke altid har gjort optimal brug af EU-finansieringen af forskellige årsager, herunder utilstrækkelig forberedelse og effektivitet; der henviser til, at kapacitetsopbygningsbistand og teknisk bistand bør mobiliseres for at stimulere fremkomsten af flere gode projekter og støtte de offentlige myndigheder i deres forvaltning af EU-midler;
- E. der henviser til, at en intensivering af arbejdet på vigtige projekter som Via Carpatia og Rail Baltica samt udvikling af hovedkorridorerne Orienten/det østlige Middelhav og Østersøen-Adriaterhavet, den adriatisk-joniske korridor og Traceca ville være et vigtigt incitament til at forbedre transportinfrastrukturens konnektivitet og tilgængelighed i denne del af EU; der henviser til, at støtte til tættere kommunikation mellem tilgrænsende tredjelande og de central- og østeuropæiske EU-medlemsstater, bl.a. inden for jernbanetransport og -infrastruktur, vil bidrage til at forbedre jernbaneforbindelserne mellem EU, dets nabolande og -regioner samt Asien;
- F. der henviser til, at veludviklede grænseoverskridende transportforbindelser er afgørende for den regionale konkurrenceevne og for at fremme udbygningen af SMV'er i grænseområder og for — især hvad angår offentlig transport — den sociale inklusion af økonomisk sårbare befolkninger; der henviser til, at der i mange central- og østeuropæiske medlemsstater mangler gode transportforbindelser, navnlig jernbaneforbindelser, der krydser nationale grænser; der henviser til, at ineffektive forbindelser mellem de forskellige transportformer og manglende netværks-faciliteter mellem basistransport og generel transport indebærer, at der er utilstrækkelig interoperabilitet mellem de forskellige transportformer, skønt en sådan interoperabilitet ikke blot ville reducere priserne på passager- og godstransport og gøre transporttjenesterne mere fleksible, men også ville bidrage til at håndtere miljømæssige og sociale problemstillinger;
- G. der henviser til, at samordnede forbedringer af transportinfrastrukturen kan have positive indvirkninger på miljøet og på transportens energieffektivitet;

### **Horisontale spørgsmål**

1. understreger behovet for at forbedre infrastrukturens konnektivitet og tilgængelighed for så vidt angår transport til, fra og inden for de centrale og østlige dele af EU, under hensyntagen til de økonomiske behov og principperne om bæredygtig udvikling; gentager TEN-T-målene om at slå bro over manglende forbindelser, fjerne flaskehalse og sikre uhindrede forbindelser for fjern- og regionaltrafik, navnlig i grænseregioner, for passagerer og gods; mener, at anvendelsen af EU-midler skal afspejle de reelle behov for investeringer til at færdiggøre TEN-T-hovednettet i regionen senest i 2030; bemærker, at EU ud over at skabe ny infrastruktur bør investere i modernisering og færdiggørelse af den eksisterende transportinfrastruktur;

Tirsdag den 25. oktober 2016

2. understreger betydningen af en koordineret projektplanlægning i medlemsstaterne og mellem disse, hvorunder der i videst muligt omfang tages hensyn til de nationale overordnede transportplaner og koordineringen med kandidatlandene, samtidig med at der foretages realistiske vurderinger af transportbehovene i overensstemmelse med EU's hvidbog om transport, der omfatter cost-benefit-analyser og høringer af interessenter; noterer sig, at forhåndsbetingelserne i forbindelse med udarbejdelsen af de overordnede transportplaner har hjulpet medlemsstaterne med at fastsætte prioriteter for deres transportinvesteringer; mener, at de ansvarlige tjenestegrene i Kommissionen skal vurdere disse overordnede planer og sørge for en opfølgning af dem med henblik på at sikre, at disse planer også opfylder EU's mål og prioriteringer;
3. anbefaler på det kraftigste at gøre bedre brug af de eksisterende politikker og instrumenter for regionalt samarbejde som f.eks. det europæiske territoriale samarbejde (ETC), Interreg og navnlig de europæiske grupper for territorielt samarbejde (EGTS'er) for at fremme grænseoverskridende transport mellem regioner og fjerne flaskehalse;
4. mener, at makroregionale EU-strategier som dem, der allerede er fastlagt for Østersøområdet, Donauregionen og den adriatisk-joniske region, og en eventuel fremtidig strategi for Karpaterregionen og Sortehavsregionen muliggør en innovativ forvaltningsramme til håndtering af transportpolitiske udfordringer, der ikke kan løses af medlemsstaterne alene, med det formål at skabe bedre transportvilkår;
5. glæder sig over færdiggørelsen af de indledende arbejdsplaner fra 2015 for TEN-T-hovednettet og over vedtagelsen af de nye kort, der yderligere udvider TEN-T-nettet til også at omfatte landene på Vestbalkan; understreger, at gennemførelsen af hovednettet også bør fremme udviklingen af det samlede net, navnlig med hensyn til forbindelser, der er af tværnational relevans og har indvirkning på konsolideringen af korridorerne; fremhæver betydningen af byknudepunkter og deres rolle med hensyn til at forbedre transportstrømmene for både passagerer og gods;
6. understreger, at forskellene med hensyn til infrastruktur, udvikling og kvalitet mellem den central- og østeuropæiske region og resten af Europa kan mindskes gennem en klar, konkret og integreret strategi for hele EU;
7. minder Kommissionen om dens forpligtelse i henhold til hvidbogen af 2011 om transport frem til 2020, hvor der blev vedtaget en gennemførelsesplan for 40 specifikke foranstaltninger til udvikling af et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt europæisk transportsystem; minder om, at et af dens langsigtede mål er inden 2030 at flytte 30 % af vejtransport på over 300 km til jernbane- eller vandvejstransport og at flytte over 50 % inden 2050, hvilket vil reducere omfanget af trafikken i Central- og Østeuropa betydeligt;
8. mener, at udvikling af transportknudepunkter er et centralt element til sammenkobling af fjern-, regional- og bytrafik, som fremmer effektiviteten, intermodaliteten og den regionale forretningsudvikling, også i betragtning af de mange muligheder, som digitaliseringen tilbyder, for at øge effektiviteten i hele logistikkæden, bl.a. ved at stille oplysninger til rådighed for alle interessenter (dataudveksling) til udvikling af nye tjenester og praksis;
9. understreger, at der i forbindelse med opførelse og modernisering af vejinfrastruktur i Central- og Østeuropa i relevant omfang bør tages hensyn til cyklisteres behov; understreger betydningen af at udvikle cykelinfrastrukturen i landene i Central- og Østeuropa, hvilket vil øge sikkerheden, mindske antallet af trafikofre og forbedre livskvaliteten og sundheden i EU; understreger, at EuroVelo-cykelnetværket og især rute 13 (Jerntæpperuten), Østeuroparuten og ruten fra Atlanterhavet til Sortehavet, kombineret med jernbaneforbindelser, udgør et interessant potentiale for små og mellemstore virksomheder på turistområdet i de central- og østeuropæiske makroregioner og derfor bør fremmes;
10. påpeger, at det kræver betydelige investeringer at sikre en mere ensartet økonomisk udvikling mellem medlemsstaterne i de vestlige, centrale og østlige dele af EU; understreger behovet for en bedre samordning mellem EU-myndigheder og nationale myndigheder, særlig med hensyn til gennemførelsen af den centrale del af TEN-T-nettet; minder imidlertid om, at den nødvendige samordning på europæisk plan bør tage hensyn til både de særlige udfordringer i medlemsstaterne og forskellene mellem deres økonomier, socialsikringsordninger og infrastrukturkvalitet, samt til den

Tirsdag den 25. oktober 2016

demografiske udvikling; fremhæver det beskæftigelsespotentiale, der ligger i en mere velfungerende jernbanesektor; opfordrer til at fjerne alle vilkårlige hindringer for den frie bevægelighed for varer og tjenesteydelser og kræver, at landene afstår fra at indføre sådanne hindringer;

11. opfordrer medlemsstaterne og Kommissionen til at sikre synergier og gensidig forståelse i finansieringen under Connecting Europe-faciliteten, de europæiske struktur- og investeringsfonde, instrumentet for førtiltrædelsesbistand og EIB's og EBRD's instrumenter i forbindelse med gennemførelsen af transportinfrastrukturprojekter i Central- og Østeuropa for at forbedre deres udnyttelse og diversificering betydeligt; fremhæver behovet for udveksling og formidling af erfaringer og viden i forbindelse med projektforbereelse og -udnyttelse ved finansiering via forskellige instrumenter (såkaldt »fund blending«); minder om vigtigheden af at anvende midler fra Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer (EFSI) rettidigt for at fremme kommercielt levedygtige markedsbaserede projekter; opfordrer indtrængende Kommissionen, EIB og Det Europæiske Centrum for Investeringsrådgivning til at intensivere deres arbejde med projektlederne i Central- og Østeuropa for at sikre, at EFSI anvendes til kvalitetsinfrastrukturprojekter inden for innovative og bæredygtige transportformer; understreger EFSI's betydning i forbindelse med udvikling af transportinfrastrukturprojekter af enhver art; bemærker, at de fleste af de infrastrukturprojekter, som det planlægges at finansiere under EFSI, hidtil har været beliggende i Vesteuropa; opfordrer derfor Kommissionen til i forbindelse med EFSI at tilskynde investorerne til at støtte projektplatforme, der fokuserer på central- og østeuropæiske transportinfrastrukturprojekter; understreger, hvor vigtige midler under samhørighedspolitikken er for udviklingen af transportinfrastruktur i de central- og østeuropæiske lande, som kvalitetsmæssigt ofte er langt bagud i forhold til de vesteuropæiske transportnet, og opfordrer på baggrund heraf til at sikre, at de nødvendige ressourcer og midler garanteres i den næste flerårige finansielle ramme;

12. minder om, at 11 305 500 000 EUR blev overført fra Samhørighedsfonden til Connecting Europe-faciliteten med henblik på anvendelse i transportsektoren i medlemsstater, der får støtte fra Samhørighedsfonden; understreger, navnlig på baggrund af den nuværende udnyttelsesgrad, at anvendelsen af disse allerede tilgængelige midler bør prioriteres højere end investeringer fra tredjeparter i tilfælde, hvor investeringen er mere motiveret af politiske overvejelser end af forretnings hensyn;

13. opfordrer de central- og østeuropæiske medlemsstater til at sikre en høj grad af gennemsigtighed og en nøje kontrol med anvendelsen af EU-midler og til snarest muligt at offentliggøre detaljerede oplysninger om fordelingen heraf;

14. henleder opmærksomheden på de muligheder, som hybride offentlig-private partnerskabsprojekter tilbyder, ved at sammenkoble kilder til finansiering af infrastrukturinvesteringer fra EU-tilskud (op til 85 % af de samlede støtteberettigede omkostninger), offentlig finansiering i form af den samfinansiering, som støttemodtagerne skal skaffe, og midler fra private virksomheder; understreger samtidig, at EU-midler og -budgetmidler øger investeringernes pålidelighed, da de mindsker risikoen for den private sektor; påpeger, at den private sektor samtidig nyder godt af stabile, langsigtede kontrakter, som ikke er afhængige af økonomiske, politiske og budgetmæssige udsving i landene; opfordrer derfor medlemsstaterne til, hvor det er relevant, at gøre brug af offentlig-private partnerskaber, hvilket kan være en fordelagtig måde til at investere i infrastruktur, navnlig for så vidt angår gennemførelsen af komplekse infrastrukturprojekter, der på den ene side kræver omfattende udgifter og giver et lavt afkast, og på den anden side et ønske om at sikre effektiv levering af offentlige tjenesteydelser af høj kvalitet; opfordrer i denne forbindelse Kommissionen til at yde teknisk bistand til medlemsstater i den central- og østeuropæiske region i lyset af, at nogle af disse lande har meget lidt erfaring i at arbejde med finansielle instrumenter og inddrage den private sektor i større projekter; anmoder ligeledes Kommissionen om i samarbejde med de nationale, regionale og lokale forvaltninger regelmæssigt at forelægge en samlet oversigt over de transportprojekter, der samfinansieres via de forskellige EU-fonde, med angivelse af beløb;

15. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at strømline og forenkle udbudsprocedurerne, udstede retningslinjer for offentligt-privat partnerskaber, sikre en passende ramme for statsstøtte og forenkle tilladelsesprocedurerne for at lette gennemførelsen af transportprojekter, særlig grænseoverskridende projekter;

16. understreger, at ESI-fondene kan anvendes til at udvikle de manglende forbindelser i grænseområderne i Central- og Østeuropa, konsolidere den eksisterende infrastruktur for at sikre fuld adgang til det indre marked og yderligere at fremme den økonomiske vækst; understreger i denne forbindelse, at eftersom transport er afgørende for regionaludviklingen, er tilfredsstillende og korrekt finansieret lokal infrastruktur en grundlæggende og uomgængelig forudsætning for at skabe økonomisk, social og territorial samhørighed;

Tirsdag den 25. oktober 2016

17. minder om, at ESI-fondene også kan anvendes til at øge de formidlende organers og modtagernes administrative kapacitet, da EU's støtte til transportinvesteringer i regionen ellers risikerer ikke at blive udnyttet korrekt; bemærker, at især Jaspers-bistandsmekanismen hidtil har vist sin værdi i denne forbindelse, hvorfor det kunne overvejes ikke blot at fortsætte denne mekanisme, men at gøre den mere permanent og institutionel; påpeger, at den tekniske bistand, der ydes gennem det Europæiske Knudepunkt for Investeringsrådgivning (EIAH), bør hjælpe offentlige og private projektledere til at skabe en stabil portefølje af gennemarbejdede og velstrukturerede projekter med henblik på at få støtte fra de finansielle instrumenter over en længere periode; minder om, at de europæiske koordinatore for hovednetkorridorerne har et politisk mandat, men ikke tilstrækkelig administrativ kapacitet, og opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at træffe foranstaltninger til at strømline den offentlige forvaltning af disse ressourcer for at undgå unødvendigt bureaukrati;

18. opfordrer Kommissionen og EIB til at samarbejde bedre og koordinere deres bestræbelser på at sikre en omfattende høring af alle interessenter om finansieringen af transportinfrastrukturen, udveksling af bedste praksis, fremme af finansielle instrumenter og tidlig kortlægning af potentielle projekter, og til regelmæssigt at orientere Europa-Parlamentet herom; understreger, at ethvert tiltag vedrørende projekter, der har til formål at forbedre transportinfrastrukturernes konnektivitet og tilgængelighed, bør iværksættes hurtigst muligt;

19. opfordrer regionerne og medlemsstaterne til at vedtage eller opretholde foranstaltninger, der fremmer mere miljøvenlige transportformer; ser gerne, at ESI-fondene anvendes til projekter, der skaber efterspørgsel efter offentlige og mere bæredygtige transportløsninger, f.eks. gennem forenklede grænseoverskridende billetsystemer og investering i elektriske ladestander;

20. understreger, at øst-vest- og nord-syd-transportkorridorerne i det europæiske TEN-T-net bør tillægges lige stor opmærksomhed, idet dette kan bidrage til de deltagende landes økonomiske udvikling ved at skabe nye beskæftigelsesmuligheder i små og mellemstore virksomheder og startup-virksomheder samt inden for handel, videnskab, forskning og teknologi, og samtidig forbedre vejsikkerheden og mindske transportomkostningerne; understreger den betydning, som multimodalitet og transportinnovation har for udvikling af handel og turisme samt for miljøbeskyttelse, og går ind for, at transport ad indre vandveje skal indgå i den multimodale logistikkæde, eftersom forbindelser mellem alle transportformer ville sikre økonomisk udvikling i området og desuden også mindske flaskehalse i transportsystemet;

21. glæder sig over udvidelsen af TEN-T-nettet i landene på Vestbalkan; anmoder Kommissionen om at sikre, at tiltrædelseslandene på Vestbalkan integreres i TEN-T-nettet og samarbejdet om transportforbindelser med Ukraine, Moldova og andre nabolande, herunder de lande, som er medlemmer af Traceca-korridoren; understreger, at det er vigtigt at tilpasse de finansielle kriterier, således at tiltrædelses- og kandidatlandene kan drage fordel af EU's finansielle instrumenter i et større omfang, navnlig hvad angår grænseoverskridende projekter; understreger, at investeringer, navnlig gennem instrumentet til førtiltrædelsesbistand (IPA) og investeringsrammen for Vestbalkan, samt foranstaltninger til optimering af trafikken bør koordineres på regionalt plan for at bidrage til udvidelsen af hovednettet i regionen;

22. mener, at forbedringer af transportinfrastrukturen og konnektiviteten i Central- og Østeuropa er et vigtigt redskab til at styrke stabiliteten, den økonomiske udvikling, det regionale samarbejde og sikkerheden ved Unionens østlige grænse og på Vestbalkan samt til at øge den opadgående konvergens inden for transportforholdene på det indre marked; fremhæver i denne henseende vigtigheden af korridoren Orienten/det østlige Middelhav;

23. understreger, at det er absolut nødvendigt at bevare Schengenområdet for at sikre et effektivt og omkostnings-effektivt transportsystem i EU, der bygger på princippet om fri bevægelighed for varer, tjenesteydelser og personer på tværs af åbne indre grænser; minder om, at Kommissionen allerede i juni 2011 havde opfordret alle medlemsstaterne til at vedtage at udvide Schengenområdet med Bulgarien og Rumænien;

24. understreger behovet for at forbedre transportinfrastrukturens konnektivitet og tilgængelighed for at fremme turismens udvikling i EU; understreger, at et bredt og effektivt europæisk transportnet er et vigtigt aktiv for turistsektoren, fordi det bidrager til at gøre regionerne mere attraktive for turister; mener, at landene i Central- og Østeuropa har et enormt potentiale for så vidt angår udviklingen af deres turistsektor, som kan udnyttes bedre, hvis transportinfrastrukturen videreudvikles;



Tirsdag den 25. oktober 2016

25. henviser til de positive miljømæssige og økonomiske aspekter af de synergier, der forbinder de forskellige transportformer, med henblik på at udnytte deres respektive fordele bedre;
26. understreger, at udviklingen af kombineret transport i Central- og Østeuropa kræver en forbedring af jernbanegodskorridorernes egenskaber og støtte til opførelse af offentligt tilgængelige intermodale terminaler;
27. mener, at der er et enormt potentiale i internationale infrastrukturprojekter som f.eks. den nye silkevej med hensyn til at hjælpe Central- og Østeuropa til at udnytte potentialet i den globale økonomi bedre; mener, at Central- og Østeuropa i kraft af sin gunstige geografiske beliggenhed kan blive et vigtigt logistikcenter og knudepunkt for kommunikationen mellem Europa og Asien;
28. understreger, at bedre adgang til transport i Central- og Østeuropa og de dertil krævede investeringer bør udgøre et incitament til udvikling af lokale virksomheder; påpeger, at udbudsprocedurerne og gennemførelsen af projekterne bør favorisere små og mellemstore virksomheder; opfordrer Kommissionen til at være mere opmærksom på det problem, at store entreprenører og underentreprenører, der deltager i projekterne, indleder et illoyalt samarbejde, hvis ofre meget ofte er de mindst kvalificerede arbejdstagere;
29. påpeger, at det er nødvendigt at tage hensyn til behovene hos beboerne i tyndt befolkede og vanskeligt tilgængelige områder, f.eks. bjergområder, ved planlægningen af infrastrukturløsninger i Central- og Østeuropa; er af den opfattelse, at manglende adgang til transport kan føre til social udstødelse, og opfordrer Kommissionen til at tage hensyn til behovene hos personer, der anvender lokale transportruter; understreger, at transportforbindelsernes rentabilitet ikke bør være det eneste kriterium ved vurderingen af deres nytteværdi;

### **Vejtransport**

30. minder om, at udvikling af grænseoverskridende veje er afgørende for at fremme samarbejdet mellem befolkninger og virksomheder i grænseregioner; opfordrer medlemsstaterne til at fortsætte med at modernisere vejene og med at udvikle de manglende forbindelsesled, bygge sikre og tilgængelige parkeringspladser og styrke de regionale og lokale forbindelser til TEN-T-nettet, eftersom tilkobling til TEN-T udgør et vigtigt grundlag for økonomisk vækst i de regionale centre;
31. understreger behovet for at sikre retfærdige vejafgiftssystemer i EU; påpeger, at medlemsstaterne på grund af deres særlige forhold bør nyde godt af en vis fleksibilitet, når de etablerer sådanne ordninger, samtidig med at den tekniske interoperabilitet holdes på et passende niveau; mener, at disse systemer bør udformes i samarbejde med erhvervslivet og de erhvervs-mæssige brugere af vejnettet, og at sidstnævnte ikke bør pålægges yderligere eller uforholdsmæssigt høje afgifter, som ville gøre deres erhvervsvirksomhed mindre rentabel;
32. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at efterkomme det presserende behov for at forbedre vejnettet langs EU's østlige grænser, der starter i Estland, passerer gennem Letland, Litauen, Polen, Slovakiet, Ungarn, Rumænien og Bulgarien og slutter i Grækenland; mener, at denne indsats bør bygge på den for længst gennemførte planlægning i forbindelse med Via Carpatia-projektet, om hvilket repræsentanter for de berørte lande den 3. marts 2016 undertegnede en erklæring i Warszawa om yderligere samarbejde om udvikling af korridoren og opdatering af ruten; er af den opfattelse, at fjerntliggende regioner i EU med opførelsen af Via Carpatia vil få mulighed for at fremskynde deres udvikling og dermed hurtigere vil kunne indhente mere udviklede områder i EU; påpeger, at vejanlægget også vil stimulere investeringer og virksomhedernes vækst samt forbedre sikkerheden i EU som helhed, især på baggrund af den væbnede konflikt i Ukraine; mener, at muligheden for at åbne Rhinen-Donau-korridoren til den nordlige del af EU gennem Via Carpatia bør udnyttes, og mener, at Via Carpatia bør modtage en ordentlig budgetbevilling; opfordrer derfor til, at Via Carpatia-projektet indarbejdes i TEN-T-hovednettet med henblik på at sikre passende EU-finansiering; opfordrer desuden medlemsstaterne til at oprette finansieringsordninger for dette projekt ved hjælp af ethvert muligt finansielt instrument, f.eks. Connecting Europe-faciliteten (CEF) og Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer;

Tirsdag den 25. oktober 2016

33. understreger, at kvaliteten af vejinfrastrukturen har direkte indflydelse på trafiksikkerheden; mener derfor, at trafiksikkerheden også bør vurderes i forbindelse med opførelse af vejinfrastruktur; er bekymret over, at der stadig er forholdsvis mange døde og hårdt kvæstede i trafikken i mange central- og østeuropæiske medlemsstater; understreger, at foranstaltninger til forbedring af trafiksikkerheden bør fremmes yderligere på medlemsstats- og EU-plan; mener, at der bør afsættes passende midler til projekter til genopretning af infrastruktur i de central- og østeuropæiske medlemsstater;

34. understreger, at sikkerhed og bæredygtighed i transportsektoren er centrale prioriteter i forbindelse med udvikling af infrastruktur; opfordrer derfor Kommissionen og medlemsstaterne til yderligere at fremme digitalisering og automatisering inden for alle transportformer; opfordrer til, at der i infrastrukturinvesteringsprojekter medtages transportløsninger, som mindsker risikoen for dødsfald eller alvorlige kvæstelser ved trafikulykker, og til, at der tages hensyn til behovene hos de mennesker, der bor i nærheden af ruter med meget tæt trafik;

### **Jernbanetransport**

35. understreger, at det er overordnet vigtigt at opføre, modernisere og vedligeholde jernbanelinjer for at fremme en sammenhængende og bæredygtig vækst inden for jernbanetransporten og samhørigheden i de centrale og østlige dele af EU; understreger, at jernbanesektoren har en vigtig rolle at spille med hensyn til at reducere klimapåvirkningen, luftforureningen og antallet af trafikulykker og forventer, at denne indsats vil indvirke positivt på den industrielle udvikling, godstransportlogistikken, kvaliteten af de offentlige tjenester og en pålidelig passagermobilitet; opfordrer medlemsstaterne til at fjerne grænseoverskridende og nationale flaskehalse og udvide den operative kapacitet med henblik på at nå de mål, der er fastsat for 2030 og 2050 om modale skift som fastsat i hvidbogen om transport fra 2011;

36. understreger, at nogle regioner i Central- og Østeuropa har et omfattende jernbanenetværk, hvor der imidlertid er et presserende behov for en rettidig modernisering af infrastrukturen for at undgå yderligere forringelser, der kan bevirke, at det ophører med at fungere; beklager de utilstrækkelige investeringer i grænseoverskridende jernbanestrækninger og det lave niveau af passagerbefordring med jernbane i mange grænseområder; opfordrer medlemsstaterne til at (gen-)indføre manglende forbindelser og fjerne flaskehalse; foreslår en undersøgelse af jernbanenettet ved hjælp af den planlægningsmetode, der benyttes for TEN-T's samlede net og hovednet, for at finde frem til eventuelle yderligere manglende forbindelser — navnlig grænseoverskridende forbindelser — både mellem EU's medlemsstater og med tilgrænsende tredjelande; tilskynder medlemsstaterne til at udvikle et tæt og konstruktivt samarbejde om at lukke disse huller og forbedre den territoriale integration og samhørighed; opfordrer Kommissionen til at yde målrettet finansiel støtte til alle disse tiltag;

37. gentager sin støtte til udbredelse af det europæiske jernbanestyringssystem (ERTMS) i samtlige TEN-T-hovednetkorridorer; mener, at en fuldstændig og hurtig gennemførelse af ERTMS skal være en absolut prioritet for EU med henblik på at skabe et fuldt interoperabelt, velfungerende, effektivt og attraktivt europæisk jernbaneområde, der kan konkurrere med andre transportformer;

38. opfordrer medlemsstaterne til at vedtage klare og langsigtede udviklingsstrategier for jernbanetransporten og fjerne hindringerne for jernbaneprojekter, der gennemføres med finansiering fra EU;

39. understreger behovet for at optrappe investeringerne i forbedring af jernbanernes kvalitet med henblik på at gøre dem mere tilgængelige og attraktive for både passager- og godstransport og på at øge deres transportandel i overensstemmelse med mål nr. 3 om et skift til andre transportformer, jf. EU's hvidbog om transport;

40. bemærker, at der mangler vej- og jernbaneforbindelser til og fra havnene; påpeger, at de fleste lufthavne i Østeuropa er placeret tæt på jernbaneinfrastruktur, og at en integration stadig er teknisk mulig; opfordrer Kommissionen til fuldt ud at støtte en yderligere integration af multimodale transportforbindelser (vej-jernbane-lufthavn) i Central- og Østeuropa;

41. opfordrer Kommissionen til fortsat at støtte investeringer i rullende materiel i de central- og østeuropæiske lande, da dette vil gøre det muligt at genskabe jernbanernes potentiale i disse landes offentlige transportsystemer;

Tirsdag den 25. oktober 2016

42. understreger, at en bæredygtig udvikling af den europæiske jernbaneinfrastruktur ikke må slutte ved den blotte anlæggelse af nettet, men skal omfatte vedligeholdelsesforanstaltninger for at være omkostningseffektiv på længere sigt; mener, at en betydelig del af de finansielle midler bør afsættes til sådanne foranstaltninger i betragtning af betydningen af vedligeholdelsesarbejde;

43. understreger de almene fordele ved Rail Baltica-forbindelsen som et af de prioriterede projekter i korridoren Nordsøen-Østersøen og dens væsentlige strategiske betydning for alle de berørte medlemsstater samt for hele regionen fra Finland (med den mulige »botniske udvidelse«), gennem Estland, Letland, Litauen og Polen og videre til Tyskland, Holland og Sydeuropa; glæder sig over fremskridtene i forbindelse med anlæggelsen og forberedelsen af Rail Baltica-projektet og understreger, at et godt samarbejde mellem interesserede og berørte lande har afgørende betydning for, om projektet går fremad uden yderligere forsinkelser og tilbagefald, og for at undgå enhver risiko for manglende forpligtelse af de finansielle ressourcer, der er afsat til dette projekt; understreger, at hvis Kommissionens regler ikke overholdes, vil EU's samfinansiering på ca. 85 % gå tabt, og de fremtidige finansieringsbetingelser vil aldrig være lige så gunstige, som de er nu; opfordrer indtrængende de berørte lande til at anerkende og styrke den rolle, som Rail Baltica Joint Venture spiller som det organ, der bedst kan forvalte et så omfattende tværnationalt projekt, til at indgive fælles ansøgninger om EU-støtte, gennemføre både fælles og nationale offentlige indkøb, koordinere arbejdet på projektet og endelig vise, at de er i stand til at samarbejde;

44. fremhæver på baggrund af jernbanens stagnerende andel af de europæiske markeder for godstransport og personbefordring betydningen af »Shift2rail«-initiativet, navnlig inden for godstransport, for at øge konkurrenceevnen og produktiviteten; mener, at der også bør investeres i forbedring af jernbaners kvalitet på området godstransport; glæder sig over de fælles internationale initiativer, som medlemsstaterne i regionen har taget med henblik på udvikling og modernisering af jernbaneinfrastruktur som f.eks. oprettelsen af den nye godstogskorridor nr. 11, den såkaldte Amberkorridor, som forbinder handels- og industricentre i Polen, Slovakiet, Ungarn og Slovenien, ved at handle i fællesskab i forbindelse med tildeling af trafikkapacitet til internationale godstog; påpeger, at sådanne projekter fremmer jernbanetransport som middel til international godstransport, forbedrer jernbanernes konkurrenceevne og sikrer en bedre udnyttelse af den eksisterende internationale godstransportkapacitet;

45. konstaterer, at de forskellige EU-programmer indeholder mange finansieringskilder, der kan benyttes til jernbanesektoren; mener, at anvendelsen og den effektive udnyttelse af disse finansieringskilder er afgørende, fordi finansielle begrænsninger i høj grad indskrænker omfanget af de offentlige midler, som medlemsstaternes regeringer kan investere i jernbaner;

46. henleder opmærksomheden på de tillæg, som er almindeligt brugt i Central- og Østeuropa inden for grænseoverskridende regional personbefordring med jernbane, og som ofte pålægges af jernbaneselskaberne som en del af internationale jernbanetakster, hvilket gør det mindre attraktivt at anvende grænseoverskridende jernbaneforbindelser;

47. understreger behovet for at sikre, at landene i Central- og Østeuropa er koblet til højhastighedsjernbanenettet i Vesteuropa, for at styrke jernbanesektorens konkurrenceevne og støtte den økonomiske vækst i regionen; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at fremme grænseoverskridende projekter for højhastighedsjernbaneforbindelser i TEN-T-korridorerne som helhed;

48. understreger nødvendigheden af at støtte fælles projekter og investeringer med tredjelande og dermed bane vej for komplementær udnyttelse af potentialet i godstogskorridorer, der er blevet moderniseret ved hjælp af EU-midler, f.eks. i forbindelser mellem EU og landene i Asien;

### **Indre vandveje**

49. fremhæver den betydning, som transport ad indre vandveje har som en omkostningseffektiv og bæredygtig form for multimodal transport og logistik i hele EU; finder det derfor nødvendigt at modernisere transportinfrastrukturen til de indre vandveje til befordring af passagerer eller gods og at forbedre interoperabiliteten med andre transportformer;



Tirsdag den 25. oktober 2016

50. bemærker, at Central- og Østeuropa har et betydeligt udviklingspotentiale for så vidt angår indre vandveje samt flod- og søhavne; er af den opfattelse, at dette potentiale kun kan udnyttes under behørig efterlevelse af gældende EU-ret om beskyttelse af miljø, biodiversitet og vand, og mener, at det, hvis der lægges mere vægt på brugen af havne og jernbaner, ville bidrage til at fremme målet om at øge den multimodale transport i regionen;

51. glæder sig over oprettelsen af Naiades-programmet og dets efterfølger, Naiades II, der løber indtil 2020, og understreger, at det er vigtigt at have en europæisk strategi og en handlingsplan for de indre vandveje;

52. mener, at anvendelse af multimodalitet i havne langs de indre vandveje er afgørende for disses økonomiske potentiale; fremhæver den betydning, som passende adgang til den »sidste kilometer« og indbyrdes sammenkoblet jernbaneinfrastruktur ved terminaler langs de indre vandveje samt transportknudepunkter i havneopsamlingsområder har for at tiltrække brugere;

53. understreger Donaus betydning som central transportvandvej i Donau-makroregionen; påpeger, at regionens potentiale for transport ad indre vandveje bør udnyttes i højere grad, og minder derfor også om nødvendigheden af, at medlemsstaterne opretholder driften af de indre vandveje, som de er ansvarlige for; opfordrer staterne langs Donaus bredder til at sikre, at Donau vedvarende kan besejles, og til at gennemføre deres overordnede plan for genopretning og vedligeholdelse af sejlrenden, som blev godkendt i 2014, samt til i mellemtiden at tage hensyn til de miljømæssige aspekter, navnlig bevarelse af naturlige levesteder, miljø, biodiversitet og vand, og derved bidrage til at bevare og fremme SMV'er, der arbejder med bæredygtigt landbrug, fiskeri og turisme; understreger, at forbindelser mellem Oder, Elben og Donau kunne fremme hele regionens transport- og kommunikationskapacitet på nord-syd-aksen, hvilket ville føre til jobskabelse og udvikling af SMV'er;

54. opfordrer medlemsstaterne til at optrappe deres indsats for at opgradere og opnå klasse IV for andre indre vandvejsinfrastrukturers sejlbarhed, især flodstrækninger i TEN-T-hovednettet; understreger, at en betydelig opgradering af Elben er nødvendig for at muliggøre fuld sejlbarhed, hvilket er afgørende for korridoren Orienten/det østlige Middelhav; understreger, at det er nødvendigt at opgradere Oder-floden til sejlbarhed i klasse IV; fremhæver også den betydning, som de internationale vandveje E40 og E70 har med hensyn til at forbedre de central- og østeuropæiske landes integration i de fælleseuropæiske landtransportveje; understreger, at oprettelse af gode multimodale forbindelser mellem de pågældende vandveje og Østersø-Adriaterhavs-TEN-T- hovedkorridoren i høj grad ville øge de østlige EU-regioners investeringspotentiale;

### **Søhavne og lufthavne**

55. understreger, at der er potentiale til yderligere at udvikle attraktiv skibsfart til havne i Østersøen, Sortehavet og Adriaterhavet som led i »motorveje til søs« -konceptet; fremhæver betydningen af at udvide kapaciteten i energisektoren, inklusive bæredygtige brændstoffer til skibsfarten, og af at sikre effektive jernbaneforbindelser til havnenes bagland;

56. påpeger, at en bæredygtig udvikling af havne i Østersøen, Adriaterhavet og Sortehavet ikke må hæmmes af anden undersøisk infrastruktur; er bekymret over, at gennemførelse af projekter såsom Nord Stream kan undergrave og blokere investeringer i regionen, særlig i Østersøområdet; kræver, at alle undersøiske rørledninger skal respektere krav til dybgang ved havneindløb;

57. mener, at søhavne og lufthavne bedst tjener den økonomiske udvikling i Central- og Østeuropa, hvis de er knudepunkter i et integreret multimodalt transportsystem, der er sammenkoblet med en effektiv jernbaneinfrastruktur;

58. understreger, at havnene på den nordlige side af Adriaterhavet skal styrke deres samarbejde gennem regional samordning med henblik på fælles fremme af trafikstrømmene i søhandlen i det nordlige Adriaterhav for at sikre fuld integration mellem de italienske havne og havnene i Slovenien (Koper) og Kroatien (Rijeka); opfordrer i denne henseende Kommissionen til at inkludere havnen i Rijeka i Østersø-Adriaterhavskorridoren for at muliggøre en fuld transportforbindelse fra det nordlige Adriaterhavs søhavne til Centraleuropa og Østersøområdet;

Tirsdag den 25. oktober 2016

59. minder om, at Kommissionen har påpeget, at der er et problem med utilstrækkelige forbindelsesmuligheder i den nyligt udarbejdede luftfartsstrategi for Europa; påpeger imidlertid, at de foreslåede løsninger har et begrænset potentiale, og opfordrer Kommissionen til at overvåge luftfartsforbindelserne inden for EU, navnlig i Central- og Østeuropa, og til at udvikle yderligere forslag med henblik på at reducere kløften med hensyn til adgang til luftransporttjenester; mener, at luftfartsforbindelserne inden for denne del af EU bør udvikles yderligere, da konnektiviteten i EU13 er 7,5 gange lavere end i EU15<sup>(1)</sup>; er bekymret over, at lufthavnsinfrastrukturen i regionen undergår en konstant modernisering, men at langt størstedelen af de nye luftruter kun er rettet mod vesten; opfordrer Kommissionen til at undersøge, om den relevante lovgivning er egnet til formålet, og til om nødvendigt at foreslå nye initiativer til at sikre tilstrækkelige forbindelser mellem randområderne og Europas centrum;

60. understreger, at Central- og Østeuropa har færre og dårligere flyforbindelser end den vestlige del af EU; påpeger, at disse mangelfulde forbindelser blev konstateret ved en uafhængig analyse foretaget på Kommissionens foranledning;

61. opfordrer Kommissionen til at undersøge luftfartsforbindelserne i og mellem medlemsstaterne og til at indføre foranstaltninger til forbedring af luftransporttjenesterne for så vidt angår servicekvaliteten for forbrugerne;

62. påpeger, at små og mellemstore lufthavne har et enormt potentiale hvad angår adgangen til transport i Central- og Østeuropa, navnlig for forretningsrejsende og turister; gentager, at mange regionale lufthavne i de senere år er blevet anlagt eller moderniseret i Central- og Østeuropa, men at deres potentiale ikke udnyttes tilstrækkeligt på grund af utilstrækkelige forbindelser mellem disse lufthavne og de vigtigste transportruter; påpeger, at det er nødvendigt, at disse lufthavne udnyttes mere effektivt gennem opførelse af nye veje og jernbaneforbindelser;

63. anerkender de forskelligartede roller, som de regionale og lokale lufthavne spiller i regionaludviklingen i Central- og Østeuropa og til fremme af økonomisk vækst, handel, konkurrenceevne, inklusiv mobilitet og turisme samt uhindret adgang for personer med handicap og bevægelseshæmmede; understreger det bidrag, som regionale lufthavne gør for at gøre deres regioner mere attraktive; fastholder, at trafikerterspørgsel og -potentiale skal vurderes behørigt i forbindelse med alle nye anlæg, og at anvendelse af EU-midler skal begrænses strengt til økonomisk levedygtige og bæredygtige projekter; fremhæver, at der bør bevilges tilsvarende finansiel støtte til udvikling af eksisterende kapacitet; mener, at de regionale lufthavnes betydning vil vokse, hvis de har en moderne infrastruktur og et net af transportforbindelser (især jernbaneforbindelser), der er tilpasset regionen og landet og gør det muligt at komme hurtigt til lufthavnen fra forskellige dele af nærliggende byer; understreger betydningen af at udvikle eksisterende og nye regionale og lokale lufthavne i underudviklede og fjerntliggende regioner, som bidrager til den økonomiske vækst, herunder i turismesektoren, ved at forbedre tilgængeligheden og forbindelsesmulighederne og gøre disse områder mere attraktive for investeringer og mere konkurrencedygtige og dermed fremme den samfundsøkonomiske udvikling; foreslår, at Kommissionen overvejer at udvikle et regionalt netværk af lufthavne for at sikre bedre forbindelser, også mellem og inden for medlemsstaterne;

o

o o

64. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet, Kommissionen og Regionsudvalget.

---

<sup>(1)</sup> Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, der ledsager Kommissionens meddelelse »En luftfartsstrategi for Europa« SWD (2015)0261.