

2016 m. spalio 25 d., antradienis

P8_TA(2016)0408

Transporto infrastruktūros Vidurio ir Rytų Europoje jungties ir prieigos pagerinimas

2016 m. spalio 25 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl transporto infrastruktūros jungčių ir prieinamumo Vidurio ir Rytų Europoje gerinimo (2015/2347(INI))

(2018/C 215/24)

Europos Parlamentas,

- atsižvelgdamas į 2015 m. rugsėjo 9 d. savo rezoliuciją dėl 2011 m. Baltosios knygos dėl transporto politikos įgyvendinimo. Rezultatų apžvalga ir tolesni veiksmai tvaraus judumo link ⁽¹⁾,
 - atsižvelgdamas į 2015 m. gruodžio 2 d. savo rezoliuciją dėl tvaraus judumo mieste ⁽²⁾,
 - atsižvelgdamas į 2012 m. gegužės 10 d. savo rezoliuciją dėl regioninių oro uostų ir oro susisiekimo paslaugų ateities Europos Sąjungoje ⁽³⁾,
 - atsižvelgdamas į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 170 straipsnį,
 - atsižvelgdamas į Reglamentą (ES) Nr. 1315/2013 ⁽⁴⁾,
 - atsižvelgdamas į Reglamentą (ES) Nr. 1316/2013 ⁽⁵⁾,
 - atsižvelgdamas į 2015 m. kovo mėn. Komisijos paskelbtą ataskaitą „Kelių eismo saugumas Europos Sąjungoje“ ⁽⁶⁾,
 - atsižvelgdamas į 2014 m. gruodžio 3 d. vykusio Dunojaus regiono ministrų susitikimo metu padarytas išvadas dėl efektyvaus vandens kelių Dunojaus upe ir laivybai tinkamais jos intakais infrastruktūros atnaujinimo ir priežiūros ⁽⁷⁾,
 - atsižvelgdamas į 2016 m. kovo 3 d. Lankuto (Łańcut) deklaraciją dėl bendradarbiavimo transporto srityje gerinimo Karpatuose ir kelio „Via Carpatia“ tolesnės plėtros ⁽⁸⁾,
 - atsižvelgdamas į „Berlyno procesą“ ir 2014 m. Vakarų Balkanų valstybių konferenciją, 2015 m. Vienos aukščiausiojo lygio susitikimą ir 2016 m. Paryžiaus konferenciją;
 - atsižvelgdamas į Europos Sąjungos strategijos dėl Dunojaus regiono veiksmų planą (SEC(2010)1489),
 - atsižvelgdamas į Europos Sąjungos Baltijos jūros regiono strategijos veiksmų planą (SWD(2015)0177),
 - atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 52 straipsnį,
 - atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto pranešimą ir Regioninės plėtros komiteto nuomonę (A8-0282/2016),
- A. kadangi transporto infrastruktūros jungtys ir prieinamumas turi didelį poveikį ekonomikos augimui, jos konkurencingumui, užimtumui ir ES bei jos regionų teritorinei sanglaudai; kadangi Vidurio ir Rytų Europa yra svarbi Europos bendrosios rinkos dalis, turinti galimybių pritraukti investicijų ir prisidėti prie visos ES ekonomikos augimo ir

⁽¹⁾ Priimti tekstai, P8_TA(2015)0310.

⁽²⁾ Priimti tekstai, P8_TA(2015)0423.

⁽³⁾ OL C 261 E, 2013 9 10, p. 1.

⁽⁴⁾ OL L 348, 2013 12 20, p. 1.

⁽⁵⁾ OL L 348, 2013 12 20, p. 129.

⁽⁶⁾ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/vademecum_2015.pdf

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

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

2016 m. spalio 25 d., antradienis

visos transporto rūšys, be išimčių, turi būti visų pirma skirtos konkurencingumui, intermodalumui ir perėjimui prie ekologijos skatinti, kad geriau pasitarnautų bendrosios rinkos plėtrai;

- B. kadangi transporto infrastruktūros sujungimo ir prieinamumo gerinimas Vidurio ir Rytų Europoje yra priemonė, skirta sanglaudos politikos tikslams, ypač susijusiems su norima pasienio regionų ekonomine plėtra, siekti;
- C. kadangi transporto infrastruktūra daugelyje ES vidurio ir rytinių dalių regionų nebuvo pakankamai išvystyta palyginti su kitų Europos regionų transporto infrastruktūra ir kadangi menkai išplėtotą Vidurio ir Rytų Europos transporto infrastruktūra yra šalia vieno labiausiai išplėtotų ir tankiausių pasaulio tinklų Europos viduryje; kadangi piliečiai tikisi, kad padedant ES, valstybės narės kartu gerins šią infrastruktūrą;
- D. kadangi Vidurio ir Rytų Europoje Europos struktūriniai ir investicijų fondai (ESI) fondai buvo pagrindinis viešųjų transporto investicijų šaltinis ir kadangi Europos infrastruktūros tinklų priemonė yra svarbi finansavimo priemonė toliau šiame regione plėtojant transporto infrastruktūrą kaip transeuropinio transporto tinklo pagrindinių tinklo koridorių dalį; kadangi dėl per mažų administravimo pajėgumų nacionaliniu, regioniniu ir vietos administracijų lygmeniu gali būti įsisavinama mažai ES lėšų ir todėl Vidurio ir Rytų Europos valstybės, kitaip ir kitos ES dalys, dėl įvairių priežasčių, įskaitant nepakankamą pasirengimą ir efektyvumą, ne visada maksimaliai išnaudojo ES finansavimą; kadangi siekiant paskatinti, kad būtų daugiau gerų projektų ir padėti viešojo administravimo institucijoms valdyti ES finansavimą, reikėtų sutelkti gebėjimų stiprinimą ir techninę paramą;
- E. kadangi aktyvesnis tokių svarbių projektų kaip „Via Carpatia“, „Rail Baltica“ ir taip pat „Orient/East-Med“ ir Baltijos-Adrijos pagrindinių tinklų koridorių plėtojimas, Adrijos ir Jonijos koridoriaus ir transporto koridorius Europa–Kaukazas–Azija plėtojimas turėtų itin paskatinti transporto infrastruktūros jungčių ir prieinamumo šioje ES dalyje gerinimą; kadangi trečiųjų šalių, besiribojančių su ES priklausančiomis Vidurio ir Rytų Europos šalimis, susisiekimo paslaugų, be kita ko, geležinkelių transporto ir geležinkelių infrastruktūros srityse, prieinamumo skatinimas pagerintų susisiekimą geležinkeliais su Europos Sąjunga, su ja besiribojančiomis šalimis ir regionais ir Azija;
- F. kadangi siekiant skatinti regioninį konkurencingumą ir MVĮ plėtrą pasienio ruožuose ir remti ekonominiu požiūriu pažeidžiamų gyventojų grupių socialinę įtrauktį, ypač siekiant, kad jos galėtų naudotis viešuoju transportu, itin svarbu gerai išplėtoti tarpvalstybines transporto jungtis; kadangi daugumoje Vidurio ir Rytų Europos valstybių narių vis dar trūksta nacionalines sienas kertančių gerų transporto jungčių, visų pirma geležinkelio jungčių; kadangi dėl neefektyvių jungčių tarp skirtingų transporto rūšių ir tarp pagrindinio ir bendrojo transporto tinklo elementų trūkumo neužtikrinama pakankama skirtingų transporto rūšių sąveika, kuri ne tik mažina keleivių ir krovinių vežimo sąnaudas ir didina transporto paslaugų lankstumą, bet ir padeda spręsti ekologines ir socialines problemas;
- G. kadangi koordinuotai atliekami transporto infrastruktūros pagerinimai gali turėti teigiamą poveikį aplinkai ir transporto infrastruktūros energijos vartojimo efektyvumui;

Horizontalieji aspektai

1. pabrėžia, kad, atsižvelgiant į ekonomikos reikmes ir darnaus vystymosi principus, reikia gerinti transporto į ES vidurio ir rytines dalis, iš jų ir jose infrastruktūros jungtis bei jo prieinamumą; pakartoja transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) tikslus nutiesti trūkstamas jungtis, pašalinti kliūtis ir užtikrinti sklandžias keleivių ir krovinių tolumo ir regioninio susisiekimo transporto jungtis, ypač pasienio regionuose; mano, kad ES finansavimo panaudojimas turi atspindėti realius investicijų poreikius, siekiant iki 2030 m. užbaigti šiame regione transeuropinį transporto tinklą; pažymi, kad prieš kurdamą naują infrastruktūrą, ES turi investuoti į esamos transporto infrastruktūros modernizavimą ir jos užbaigimą;

2016 m. spalio 25 d., antradienis

2. pabrėžia, kad svarbu, jog valstybės narės kartu ir atskirai koordinuotai planuotų projektus, kiek įmanoma atsižvelgdamos į nacionalinius pagrindinius planus ir į koordinavimą su šalimis kandidatėmis, vykdydamos transporto reikmių realų vertinimą pagal ES baltąją knygą dėl transporto ir įskaitant sąnaudų ir naudos analizę ir konsultacijas su suinteresuotaisiais subjektais; pažymi, kad pagrindinių transporto planų rengimo *ex ante* sąlygos padėjo valstybėms narėms teikti pirmenybę investicijoms į transportą; mano, kad atsakingos Komisijos tarnybos privalo įvertinti tuos pagrindinius planus ir numatyti tolesnę su jais susijusią veiklą, siekdamas užtikrinti, kad tie planai taip pat atitiktų ES tikslus ir prioritetus;
3. ypač rekomenduoja geriau naudoti esamas regionų bendradarbiavimo priemones ir mechanizmus, kaip antai Europos teritorinį bendradarbiavimą, Bendrijos iniciatyvą dėl pasienio regionų (INTERREG) ir ypač Europos teritorinio bendradarbiavimo grupes (ETBG), siekiant plėtoti tarpvalstybinį transportą tarp regionų ir pašalinti kliūtis;
4. mano, kad makroregioninėse ES strategijose, pvz., Baltijos jūros, Dunojaus bei Adrijos ir Jonijos jūrų regionams parengtose strategijose, taip pat galimoje būsimoje Karpatų regiono ir Juodosios jūros regiono strategijoje siūloma naujoviška valdymo sistema, skirta su transporto politika susijusiems iššūkiams, kurių valstybės narės vienos išspręsti negali, įveikti ir geresnėms transporto sąlygoms užtikrinti;
5. palankiai vertina tai, kad užbaigti pagrindinio transeuropinio transporto tinklo koridoriaus pradiniai 2015 m. darbo planai ir priimti nauji žemėlapiai, kuriuose transeuropinis transporto tinklas išplečiamas į Vakarų Balkanų šalis; pabrėžia, kad pagrindinio tinklo sukūrimas taip pat paskatintų visa apimančio susisiekimo tinklo plėtrą, ypač tiesiant jungtis, kurios yra svarbios tarpvalstybinių požiūriu ir turi įtakos koridorių konsolidavimui; pabrėžia miestų mazgų svarbą ir jų vaidmenį gerinant tiek keleivių, tiek ir krovinių transporto srautus;
6. pabrėžia, kad Vidurio ir Rytų Europos regiono ir likusios Europos skirtumus infrastruktūros išvystymo ir jos kokybės atžvilgiu galima panaikinti turint aišką, konkrečią ir integruotą visos ES strategiją;
7. atkreipia Komisijos dėmesį į jos išipareigojimą pagal 2011 m. Baltąją knygą dėl transporto iki 2020 m., kurioje buvo priimtas 40 konkrečių priemonių įgyvendinimo planas, kaip sukurti konkurencingą ir efektyviai išteklius naudojančią Europos transporto sistemą; primena, kad vienas iš ilgalaikių tikslų – iki 2030 m. 30 proc. kelių transportu didesniu nei 300 km atstumu vežamų krovinių perleisti geležinkelių ar vandens transportui, o iki 2050 m. – daugiau kaip 50 proc., taip gerokai sumažinant Vidurio ir Rytų Europos kelių transporto eismą;
8. mano, kad siekiant sujungti tolimojo susisiekimo, regioninį ir miesto transportą, itin svarbu plėtoti transporto mazgus, tokiu būdu skatinant veiksmingumą, intermodalumą ir regioninio verslo plėtrą, taip pat atsižvelgiant į dideles skaitmeninimo galimybes pagerinti visos logistikos grandinės našumą, įskaitant galimybę suteikti prieigą prie duomenų visiems suinteresuotiesiems subjektams (duomenų bendrinimas), kad būtų plėtojamos naujos paslaugos ir praktika;
9. pabrėžia, kad vykdant kelių infrastruktūros statybą ir modernizavimą Vidurio ir Rytų Europos šalyse, prireikus, būtina atsižvelgti į dviratinių poreikius, pabrėžia, kad svarbu plėsti dviračių transporto infrastruktūrą Vidurio ir Rytų Europos šalyse – taip bus didinamas saugumo lygis, mažinamas kelių eismo įvykių aukų skaičius, gerinama ES visuomenės gyvenimo ir sveikatos kokybė; pabrėžia, kad dviračių tinklas „EuroVelo“ ir ypač 13-asis maršrutas („Geležinės uždangos kelias“), Rytų Europos kelias bei Atlanto vandenyno–Juodosios jūros kelias kartu su geležinkelio jungtimis, suteikia įdomių galimybių turizmo MVĮ Rytų ir Vidurio Europos makroregionuose, todėl turėtų būti skatinamas;
10. pažymi, kad norint gerinti ES vakarinėje, vidurio ir rytinėje dalyse esančių valstybių narių ekonominės plėtos suderinamumą, reikia didelių investicijų; pabrėžia, kad būtina geriau koordinuoti Europos ir nacionalinių valdžios institucijų veiksmus, visų pirma dėl pagrindinės transeuropinio transporto tinklo įgyvendinimo dalies; tačiau primena, kad vykdant reikiamą Europos lygmens koordinavimo veiklą būtina atsižvelgti į konkrečius valstybių narių sunkumus ir

2016 m. spalio 25 d., antradienis

valstybių skirtumus ekonomikos, socialinio draudimo sistemų ir infrastruktūros kokybės srityse bei į jų demografinius pokyčius; pabrėžia darbo vietų kūrimo galimybes geriau veikiančiame geležinkelių sektoriuje; ragina pašalinti neteisėtas kliūtis laisvam prekių ir paslaugų judėjimui ir primygtinai ragina, kad šalys susilaikytų nuo tokių kliūčių kūrimo;

11. ragina valstybes nares ir Komisiją, įgyvendinant transporto infrastruktūros projektus ES vidurio ir rytinėse dalyse, užtikrinti finansavimo pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę, Pasirengimo narystei pagalbos priemonę ir pagal EIB bei ERPB taikomas priemones sąveiką ir abipusį papildomumą, kad būtų reikšmingai pagerintas jų panaudojimas ir diversifikacija; pabrėžia būtinybę dalytis projektų, kurie finansuojami taikant skirtingas priemones (vadinamasis finansavimo derinimas), rengimo ir panaudojimo patirtimi ir žiniomis ir jas platinti; primena, kad svarbu Europos strateginių investicijų fondo (ESIF) lėšas naudoti laiku siekiant paankstinti komerciniu požiūriu perspektyvius rinkta pagrįstus projektus; primygtinai ragina Komisiją, Europos investicijų banką ir Europos investavimo konsultacijų centrą aktyviau dirbti su projektų rengėjais Vidurio ir Rytų Europoje, kad būtų užtikrintas ESIF panaudojimas kokybiškos infrastruktūros projektams su naujoviškais ir tvarioms transporto rūšimis; pabrėžia, ESIF svarbą plėtojant visų tipų transporto infrastruktūros projektus; pažymi, kad iki dabar didžioji iš ESIF finansuojamų suplanuotų projektų dalis yra Vakarų Europoje; todėl ragina Komisiją ESIF atžvilgiu paraginti investuotojus remti projektų platformas, kurių pagrindinis dėmesys yra skiriamas Vidurio ir Rytų Europos transporto infrastruktūros projektams; pabrėžia sanglaudos politikos fondų svarbą plečiant Vidurio ir Rytų Europos šalių transporto infrastruktūrą, kurios kokybė dažnai nesiekia Vakarų Europos transporto tinklų lygio, todėl ragina užtikrinti būtinas priemones ir finansavimo lygį pagal būsimą daugiametę finansinę programą;

12. primena, kad iš Sanglaudos fondo EITP buvo pervesta 11 305 500 000 EUR, kurie turi būti panaudoti paramą iš Sanglaudos fondo gaunančių valstybių narių transporto sektoriuje; pabrėžia, kad pirmenybė turėtų būti teikiama viso šio lengvai prieinamo finansavimo naudojimui, ypač atsižvelgiant į dabartinį panaudojimo lygį, o ne trečiųjų šalių dalyvavimo investicijose tais atvejais, kai darant tokias investicijas vadovaujamosi veikiau politiniais tikslais, o ne verslo interesais;

13. ragina Vidurio ir Rytų Europos valstybes nares užtikrinti aukštą ES fondų naudojimo kontrolės ir skaidrumo lygį ir kuo greičiau viešai paskelbti informaciją apie šių išteklių paskirstymą;

14. atkreipia dėmesį į galimybes, kurias teikia kompleksiniai viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės projektai, sujungiant investicijų į infrastruktūrą finansavimo šaltinius, Europos Sąjungos suteikiamus dotacijų forma (iki 85 proc. reikalavimus atitinkančių išlaidų vertės), reikalaujamą nuosavą gavėjo įnašą sudarančias viešąsias lėšas ir privačių įmonių pinigus; kartu pabrėžia, kad Europos fondų lėšų ir biudžeto asignavimų skirstymas yra veiksnys, padidinantis investavimo atsiradimo tikėtinumą, taigi mažinantis riziką privačiam sektoriui; privačiame sektoriuje kartu naudojamosi pastoviomis ir ilgalaikėmis sutartimis, suteikiančiomis nepriklausomybę nuo valstybės ekonomikos, politikos ir biudžeto pokyčių; todėl ragina valstybes nares, kai reikia, pasitelkti viešojo ir privačiojo sektorių partnerystę kaip veiksmingą investicijų į infrastruktūrą vykdymo formą, ypač kaip sudėtingų infrastruktūros darbų, kuriems reikia skirti didesnę finansavimą ir kurie generuoja, viena vertus, mažą turto grąžą, kita vertus, skatina užtikrinti veiksmingą aukštos kokybės viešųjų paslaugų teikimą, įgyvendinimą; todėl ragina Komisiją teikti Vidurio ir Rytų Europos regiono valstybėms narėms techninę pagalbą, atsižvelgiant į tai, kad dalis šių šalių turi mažai darbo su finansinėmis priemonėmis ir privačiojo sektoriaus dalyvavimo didelio masto projektuose patirties; taip pat prašo Komisijos, bendradarbiaujant su nacionalinėmis, regioninėmis ir vietos administracijomis, pateikti nuolatinę bendrą transporto projektų apžvalgą su atitinkamomis sumomis, bendrai finansuotomis iš įvairių ES fondų;

15. ragina Komisiją ir valstybes nares racionalizuoti ir supaprastinti pirkimų procedūras, išleisti viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės gaires, užtikrinti tinkamą valstybės pagalbos sistemą ir supaprastinti leidimų procedūras, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos įgyvendinti transporto, ypač tarpvalstybinius, projektus;

16. pabrėžia, kad ESI fondai gali būti naudojami plėtojant trūkstamas jungtis Vidurio ir Rytų Europos pasienio zonos ir konsoliduojant esamą infrastruktūrą, kad būtų užtikrinta visapusiška galimybė patekti į bendrąją rinką ir būtų toliau skatinamas ekonominis augimas; šiuo klausimu pabrėžia, kad, kadangi transportas yra labai svarbus regionų vystymuisi, tinkama ir tinkamai finansuojama vietos infrastruktūra yra pagrindinis ir neišvengiamas reikalavimas norint užtikrinti ekonominę, socialinę ir teritorinę sanglaudą;

2016 m. spalio 25 d., antradienis

17. primena, kad ESI fondai taip pat galėtų būti naudojami siekiant didinti tarpinių institucijų ir paramos gavėjų administracinius gebėjimus, nes kitaip galėtų būti pakenkta ES paramai transporto investicijoms regione; pažymi, kad šiuo aspektu bendros paramos Europos regionų projektams (JASPERS) mechanizmas iki šiol pasirodė esąs itin naudingas ir todėl, užuot jį paprasčiausiai tęsus, galėtų būti išnagrinėta labiau ilgalaikio, institucinio jo įtvirtinimo galimybė; pažymi, kad per Europos investavimo konsultacijų centrą teikiama pagalba turėtų būti padedama viešiesiems ir privatiesiems projektų rengėjams sukurti stabilią brandžių, tinkamos struktūros projektų sistemą, kad finansinėmis priemonėmis būtų galima naudotis ilgą laiką; primena, kad nors pagrindinio tinklo koridorių Europos koordinatoriai ir turi politinius įgaliojimus, tačiau neturi pakankamai administracinių pajėgumų; ragina valstybes nares ir Komisiją imtis priemonių siekiant supaprastinti šių išteklių viešąjį valdymą, kad būtų išvengta nereikalingo biurokratizmo;

18. ragina Komisiją ir EIB geriau bendradarbiauti ir koordinuoti savo pastangas stengiantis užtikrinti plačias konsultacijas su visais suinteresuotaisiais subjektais transporto infrastruktūros finansavimo, keitimosi geriausia patirtimi, finansinių priemonių skatinimo ir ankstyvojo galimų projektų planavimo klausimais ir reguliariai teikti informaciją Parlamentui; pabrėžia, kad visi žingsniai, susiję su projektais, skirtais transporto infrastruktūros sujungimo ir prieinamumo gerinimui, turėtų būti atlikti kuo skubiau;

19. ragina regionus ir valstybes nares priimti arba toliau taikyti priemones, kuriomis siekiama pereiti prie labiau aplinką tausojančių transporto sprendimų; ragina naudotis ESI fondais įgyvendinant projektus, kuriais siekiama sukurti viešų ir tvaresnių transporto sprendimų paklausą, pvz., supaprastinant tarpvalstybinį bilietų pardavimą ir investuojant į elektrinio įkrovimo vietų sistemas;

20. pabrėžia, kad būtina skirti vienodą dėmesį rytų-vakarų ir šiaurės-pietų transporto koridoriams Europos transeuropiniame transporto tinkle, kurie gali padėti dalyvaujančiųjų šalių ekonominiam vystymuisi, nes būtų suteikta naujų galimybių įsidarbinti mažosiose ir vidutinėse, taip pat pradedančiose įmonėse, sudarytos palankios sąlygos prekybos mainams, remiamas mokslas, moksliniai tyrimai ir technologijos, taip pat būtų sustiprintas kelių eismo saugumas ir sumažintos transporto išlaidos; pabrėžia daugiarūšiškumo ir transporto inovacijų svarbą turizmo ir prekybos vystymuisi ir aplinkosaugai ir remia vidaus vandenių kelių integraciją į daugiarūšę logistikos grandinę, atsižvelgiant į tai, kad visų transporto rūšių jungtys užtikrintų atitinkamos srities ekonominę plėtrą ir sumažintų kliūtis transporto sistemoje;

21. palankiai vertina transeuropinio transporto tinklo išplėtimą į Vakarų Balkanų šalis; ragina Komisiją užtikrinti narystės siekiančių Vakarų Balkanų šalių integraciją į transeuropinį transporto tinklą ir bendradarbiavimo su Ukraina, Moldova ir kitomis kaimyninėmis šalimis, įskaitant šalis, kurios priklauso TRACECA koridoriui, transporto magistralių srityje klausimus; pabrėžia, kad svarbu pritaikyti finansinius kriterijus, kad narystės siekiančios šalys ir šalys kandidatės galėtų platesniu mastu pasinaudoti ES finansinėmis priemonėmis, visų pirma tarpvalstybiniais projektams; pabrėžia, kad investicijos, visų pirma taikant pasirengimo narystei pagalbos priemonę ir Vakarų Balkanų investicijų programą bei eismo optimizavimo priemones, turėtų būti koordinuojamos regioniniu lygmeniu, kad padėtų regione plėsti pagrindinį tinklą;

22. mano, kad transporto infrastruktūros ir jungčių gerinimas ES vidurio ir rytinėse dalyse yra svarbi priemonė stiprinant stabilumą, ekonominį vystymąsi, regioninį bendradarbiavimą ir Sąjungos rytinės sienos ir Vakarų Balkanų saugumą ir siekiant didinti transporto sąlygų vidaus rinkoje konvergenciją; šiuo atžvilgiu pabrėžia „Orient/East-Med“ koridoriaus svarbą;

23. pabrėžia, kad yra absoliučiai būtina išsaugoti Šengeno erdvę siekiant, kad ES veiktų veiksminga, ekonomiškai efektyvi transporto sistema, pagrįsta laisvu prekių, paslaugų ir žmonių judėjimu per atviras vidaus sienas; primena, kad jau 2011 m. birželio mėn. Komisija jau primygtinai ragino visas valstybes nares priimti sprendimą dėl Šengeno erdvės padidinimo, kad ji apimtų Bulgariją ir Rumuniją;

24. pabrėžia būtinybę pagerinti transporto infrastruktūros jungtis ir prieinamumą, kad būtų skatinamas ES turizmo sektoriaus plėtojimas; pabrėžia, kad išplėstas ir veiksmingas Europos transporto tinklas yra svarbus turizmo privalumas, didinantis atitinkamo regiono patrauklumą; pažymi, kad Vidurio ir Rytų Europos šalys turi didelį turizmo sektoriaus plėtros potencialą, kurį galėtų geriau išnaudoti, jei būtų tinkama susisiekimo infrastruktūra;

2016 m. spalio 25 d., antradienis

25. atkreipia dėmesį į skirtingų transporto rūšių sujungimo, siekiant geriau išnaudoti kiekvienos rūšies pranašumus, sinergijos palankius aplinkosauginius ir ekonominius aspektus;

26. pabrėžia, kad siekiant plėtoti Vidurio ir Rytų Europos mišrųjį vežimą, būtina gerinti krovinių geležinkelių koridorių parametrus ir palaikyti viešai prieinamų įvairiarūšio transporto terminalų statybą;

27. pastebi didelį tarptautinių infrastruktūros projektų, tokių kaip Naujasis šilko kelias, potencialą, suteikiantį Vidurio ir Rytų Europos šalims galimybę geriau išnaudoti pasaulinės ekonomikos potencialą; pažymi, kad dėl palankios geografinės padėties Vidurio ir Rytų Europa gali tapti svarbiu logistikos centru ir susisiekimo mazgu tarp Europos ir Azijos;

28. pabrėžia, kad Vidurio ir Rytų Europos transporto prieinamumo ir su tuo susijusių investicijų didinimas turėtų tapti paskata plėstis vietinėms įmonėms ir bendrovėms; pažymi, kad konkurso procedūrų ir projektų vykdymas turi būti palankus mažosioms ir vidutinėms įmonėms; ragina Komisiją skirti daugiau dėmesio problemai, susijusiai su nepatikimu projektus vykdančių rangovų ir subrangovų bendradarbiavimu, dėl kurio dažnai nukenčia žemiausią kvalifikaciją turintys darbuotojai;

29. primena, kad projektuojant infrastruktūros sprendimus Vidurio ir Rytų Europos šalyse būtina atsižvelgti į retai apgyvendintų ir sunkiai pasiekiamų regionų, įskaitant kalnų regionus, gyventojų poreikius; primena, kad susisiekimo nebuvimas gali būti socialinės atskirties priežastis ir ragina Komisiją atsižvelgti į vietiniais transporto keliais besinaudojančių asmenų poreikius; pabrėžia, kad susisiekimo jungties pelningumas negali būti vienintelis jos naudingumo kriterijus;

Kelių transportas

30. primena, kad norint palengvinti pasienio regionuose išsikūrusių gyventojų grupių ir įmonių bendradarbiavimą, itin svarbu plėsti tarpvalstybinių kelių tinklą; ragina valstybes nares toliau modernizuoti kelius, tęsti trūkstančių jungčių plėtrą, įrengti saugias ir prieinamas automobilių stovėjimo aikštes ir gerinti regioninių ir vietos kelių sujungimą su transeuropiniu transporto tinklu, kadangi jungtys su TEN-T yra svarbus regionų centrų ekonomikos augimo pagrindas;

31. pabrėžia, kad ES reikia užtikrinti sąžiningas kelių apmokestinimo sistemas; pažymi, kad, kuriant tokias sistemas, valstybėms narėms reikėtų suteikti tam tikro lankstumo, nes kiekvienai valstybei būdingos tam tikros konkrečios ypatybės, bet užtikrinant atitinkamo lygmens techninį sąveikumą; primena, kad šios sistemos turi būti projektuojamos bendradarbiaujant su ekonominės veiklos vykdytojais bei komerciniais kelių naudotojais, ir jos neturėtų sukelti šiems subjektams papildomos ir neproporcingos naštos, dėl kurios gali sumažėti jų vykdomos ekonominės veiklos pelningumas;

32. ragina Komisiją ir valstybes nares atkreipti dėmesį į tai, kad reikia skubiai tobulinti kelių infrastruktūros tinklą, kuris driekiasi palei rytinę ES sieną, t. y. prasideda Estijos teritorijoje, eina per Latviją, Lietuvą, Lenkiją, Slovakiją, Vengriją, Rumuniją ir Bulgariją ir baigiasi Graikijos teritorijoje; mano, kad gerinant minėtą tinklą turėtų būti remiamasi ilgalaikiu planu, jau parengtu pagal projektą „Via Carpatia“, dėl kurio šalių, per kurias driekiasi kelias, atstovai 2016 m. kovo 3 d. Varšuvoje pasirašė tolimesnio bendradarbiavimo deklaraciją dėl transporto koridorių plėtos ir jos vykdymo atnaujinimo; mano, kad kelio „Via Carpatia“ statyba suteiks periferiniams ES regionams galimybę greičiau vystytis ir pasivyti labiau išvystytus Sąjungos regionus; atkreipia dėmesį į tai, kad kelio statyba taip pat pritrauks investicijų srautą, skatins verslo augimą ir pagerins visos ES saugumą, ypač ginkluoto konflikto Ukrainoje kontekste; mano, kad turėtų būti išnaudota galimybė atidaryti Reino–Dunojaus koridorių į ES Šiaurę „Via Carpatia“ keliu ir mano, kad „Via Carpatia“ kelias turėtų gauti tinkamą biudžetą; todėl ragina projektą „Via Carpatia“ įtraukti į pagrindinį TEN-T tinklą ir užtikrinti tinkamą ES finansavimą; taip pat ragina valstybės nares parengti šio projekto finansavimo sistemą naudojant visas galimas finansines priemones, tokias kaip Europos infrastruktūros tinklų priemonė arba Europos strateginių investicijų fondas;

2016 m. spalio 25 d., antradienis

33. dar kartą pakartoja, kad kelių infrastruktūros kokybė tiesiogiai susijusi su kelių eismo saugumu; todėl mano, kad kelių eismo saugumas turėtų būti įvertintas, statant kelių infrastruktūrą; reiškia susirūpinimą dėl to, kad daugelyje Vidurio ir Rytų Europos valstybių narių žuvusiųjų keliuose ir sunkių sužalojimų skaičius ir toliau išlieka palyginti didelis; pabrėžia, kad kiekvienoje valstybėje narėje ir ES lygmeniu ir toliau turėtų būti skatinamos kelių eismo saugumui pagerinti skirtos priemonės; mano, kad turėtų būti skirtas tinkamas finansavimas infrastruktūros atnaujinimo projektams Vidurio ir Rytų Europos valstybėse narėse;

34. pabrėžia, kad transporto sektoriaus sauga ir tvarumas yra pagrindiniai prioritetai plėtojant infrastruktūrą; todėl ragina Komisiją ir valstybes nares toliau skatinti visų transporto rūšių skaitmeninimą ir automatizavimą; investicijų į infrastruktūrą projektuose ragina atsižvelgti į sprendimus dėl susisiekiimo, mažinančius mirties arba sunkių sveikatos sužalojimų riziką eismo įvykiuose, taip pat į žmonių, gyvenančių arti susisiekiimo kelių, kuriais vyksta intensyvus eismas, poreikius;

Geležinkelių transportas

35. pabrėžia, kad prioritetas turi būti skiriamas geležinkelių linijų statybai, priežiūrai ir modernizavimui siekiant nuoseklaus ir tvaraus geležinkelių transporto augimo bei sanglaudos vidurio ir rytinėje ES dalyse; pabrėžia, kad geležinkeliai turi atlikti svarbų vaidmenį mažinant įtaką klimatui, oro taršą ir nelaimingų atsitikimų skaičių, ir tikisi, kad tokios pastangos turės teigiamą poveikį pramonės plėtrai, krovinių vežimo logistikai, kokybiškoms viešosioms paslaugoms ir patikimam keleivių judumui; ragina valstybes nares pašalinti tarpvalstybines ir nacionalines kliūtis ir išplėsti veiklos pajėgumus, siekiant įgyvendinti 2030 ir 2050 m. perėjimo prie kitų transporto rūšių tikslus, kurie išdėstyti 2011 m. transporto baltojoje knygoje;

36. pabrėži, kad kai kuriuose Vidurio ir Rytų Europos regionuose yra platus geležinkelių tinklas, tačiau jo infrastruktūrą skubiai reikia atnaujinti, kol ji nesugedo ir netapo netinkama naudoti; kritikuoja tai, kad nepakankamai investuojama į tarpvalstybines geležinkelio linijas ir žemą keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų lygį daugelyje pasienio zonų; ragina valstybes nares tiesti (atkurti) trūkstamas jungtis ir naikinti kliūtis; siūlo patikrinti geležinkelių tinklą, naudojant visuotiniam transeuropiniam transporto tinklui ir pagrindiniam tinklui taikomą planavimo metodiką, kad visų pirma nustatyti tarpvalstybines trūkstamas jungtis tiek tarp ES valstybių narių, tiek tarp jų ir kaimyninių ES nepriklausančių šalių; ragina valstybes nares glaudžiai ir konstruktyviai bendradarbiauti, kad būtų panaikintos tokios spragos, pagerinta teritorinė integracija ir sanglauda; prašo Komisijos teikti veiksmingą finansinę paramą visoms šioms minėtoms pastangoms;

37. dar kartą pakartoja, kad pritaria Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos (ERTMS) įvedimui visuose pagrindiniuose transeuropinio transporto tinklo koridoriuose; mano, kad visiškas ir greitas ERTMS įdiegimas turi būti absoliutus ES prioritetas, kad būtų sukurta visiškai sąveiki, veikianti, veiksminga ir patraukli Europos geležinkelių erdvė, galinti konkuruoti su kitomis transporto rūšimis;

38. ragina valstybes nares priimti aiškias ir ilgalaikes geležinkelių transporto plėtros strategijas ir panaikinti kliūtis investicijoms į geležinkelius, įgyvendinamoms naudojant ES finansavimą;

39. pabrėžia poreikį stiprinti investicijas į geležinkelių kokybės gerinimą, kad jie taptų prieinamesni ir patrauklesni keleivių ir krovinių transporto srityje ir kad būtų padidinta jų dalis transporto rūšių derinyje, vadovaujantis ES transporto baltosios knygos 3 tikslu dėl perėjimo prie kitų transporto rūšių;

40. atkreipia dėmesį, kad trūksta į uostus ir iš jų vedančių kelių jungčių; pabrėžia, kad dauguma oro uostų Rytų Europoje yra arti geležinkelių infrastruktūros ir kad techniniu požiūriu jų integracija yra įmanoma; ragina Komisiją visiškai remti tolesnę daugiaryšių transporto jungčių (kelių-geležinkelių-oro uostų) integraciją Vidurio ir Rytų Europoje;

41. ragina EK toliau skatinti investicijas į riedmenis Vidurio ir Rytų Europos šalyse, kad būtų galima atkurti geležinkelių potencialą šių valstybių keleivinio transporto sistemose;

2016 m. spalio 25 d., antradienis

42. pabrėžia, kad tvarus Europos geležinkelių transporto infrastruktūros vystymas neturėtų pasibaigti vien tik tinklo sukūrimu, bet turėtų apimti priežiūros priemones, kad ilginiui būtų ekonomiškai efektyvus; mano, kad reikšmingą finansinių priemonių dalį reikėtų skirti šioms priemonėms, atsižvelgiant į veiklos svarbą;

43. pabrėžia bendrą „Rail Baltica“ linijos, kai vienos iš prioritetinių Šiaurės jūros–Baltijos jūros projektų, naudą ir jos reikšmingą strateginę svarbą visoms susijusioms valstybėms narėms ir visam regionui, pradedant nuo Suomijos (su galimu „Botnijos pratęsimu“) ir pratęsiant į Estiją, Latviją, Lietuvą, Lenkiją bei tęsiant toliau į Vokietiją, Nyderlandus ir Pietų Europą; pritaria pažangai, padarytai tiesiant ir rengiant geležinkelio projektą „Rail Baltica“, ir pabrėžia, kad geras suinteresuotų ir projekte dalyvaujančių šalių bendradarbiavimas yra būtinas tolesnei pažangai „Rail Baltica“ projekte, kad jis būtų negražinamas į ankstesnes stadijas ir neveluotų, ir kad būtų išvengta rizikos nepanaudoti šiam projektui skirtų finansinių išteklių; pabrėžia, kad, jei bus nesilaikoma Europos Komisijos taisyklių, bus prarastas maždaug 85 proc. sudarantis bendras ES finansavimas ir būsimo finansavimo sąlygos niekada nebebus tokios geros, kokios yra dabar; primygtinai ragina projekte dalyvaujančias šalis pripažinti ir stiprinti bendrosios įmonės „RB Rail“ vaidmenį, kaip tinkamiausios įstaigos tokio masto tarpvalstybiniam projektui valdyti, teikti bendras paraiškas dėl ES finansavimo, vykdyti bendrus ir nacionalinius viešuosius pirkimus, koordinuoti projekto darbus ir galiausiai – įrodyti, kad susijusios valstybės narės geba bendradarbiauti;

44. atsižvelgdamas į sąstingio apimtą geležinkelių dalį Europos krovinių ir keleivių transporto rinkoje, pabrėžia „Shift2Rail“ iniciatyvos svarbą, visų pirma krovinių transporto srityje, kad būtų padidintas konkurencingumas ir efektyvumas; mano, kad reikia investuoti į geležinkelių kokybės gerinimą kalbant apie krovinių transportą; palankiai vertina bendras tarptautines regiono valstybių narių iniciatyvas plėsti ir modernizuoti geležinkelių infrastruktūrą, taip pat naujo krovinių geležinkelio koridoriaus Nr. 11, vadinamojo Gintarinio koridoriaus, jungiančio pramonės ir prekybos centrus Lenkijoje, Slovakijoje, Vengrijoje ir Slovėnijoje, tiesimą pateikus bendrą pasiūlymą dėl tarptautinių krovinių traukinių pajėgumo paskirstymo; pažymi, kad tokie projektai didina geležinkelio kaip tarptautiniam krovinių vežimui skirtos transporto priemonės populiarumą, gerina geležinkelių transporto konkurencingumą ir suteikia galimybę geriau išnaudoti dabartinį tarptautinio krovinių vežimo pajėgumą;

45. pažymi, kad geležinkelių sektoriui galima naudoti daug finansavimo šaltinių iš įvairių ES programų; mano, kad šių finansavimo šaltinių įsisavinimas ir veiksmingas panaudojimas yra būtini, nes finansiniai suvaržymai lemia didelius viešųjų lėšų, kurias nacionalinės vyriausybės gali investuoti į geležinkelius, apribojimus;

46. atkreipia dėmesį į dažnai naudojamas tarpvalstybinio regioninio keleivinio geležinkelio transporto priemokas Vidurio ir Rytų Europoje, paprastai nustatomas geležinkelio įmonių ir taikomas kaip dalis tarptautinių geležinkelių tarifų ir taip mažinančias tarpvalstybinių geležinkelio linijų patrauklumą;

47. pabrėžia, kad svarbu, kad Vidurio ir Rytų Europos šalys būtų sujungtos su greitųjų geležinkelių sistema Vakarų Europoje, siekiant didinti geležinkelių transporto sektoriaus konkurencingumą ir skatinti ekonomikos augimą šiame regione; ragina Komisiją ir valstybes nares skatinti tarpvalstybinius greitųjų geležinkelių jungčių transeuropinio transporto tinklo koridoriuose projektus;

48. pabrėžia, kad būtina remti ne ES valstybėse vykdomus bendrus projektus ir investicijas, kad būtų galima papildomai išnaudoti iš ES lėšų modernizuotų geležinkelių transporto koridorių potencialą, be kita ko, naudojantis ES jungtimis su Azijos šalimis;

Vidaus vandens keliai

49. pabrėžia, kad vežimas vidaus vandens keliais yra svarbus kaip ekonomiškai efektyvi ir tvari priemonė daugiarūšiam vežimui ir logistikai visoje ES; todėl mano, kad būtina modernizuoti vidaus vandenų transporto keleiviams ir kroviniams vežti skirtą infrastruktūrą ir pagerinti sąveiką su kitomis transporto rūšimis;

2016 m. spalio 25 d., antradienis

50. pažymi, kad Vidurio ir Rytų Europa turi didelį plėtros potencialą, susijusį su vidaus vandens keliais ir upių bei jūrų uostais; mano, kad šį potencialą galima išnaudoti tik visapusiškai laikantis Sąjungos *acquis* dėl aplinkos, biologinės įvairovės ir vandens apsaugos ir kad labiau pabrėžiant uostų ir geležinkelių naudojimo svarbą būtų galima padėti siekti daugiarūšio vežimo plėtros tikslo regione;

51. palankiai vertina NAIADES programos sukūrimą ir jos pratęsimą iki 2020 m. programa NAIADES II ir pabrėžia, kad svarbu turėti Europos strategiją ir veiksmų planą dėl vidaus vandenų kelių;

52. mano, kad daugiarūšiškumo vidaus vandenų kelių uostuose išnaudojimas yra itin svarbus siekiant skatinti šių uostų ekonominį potencialą; pabrėžia, kad siekiant pritraukti vartotojų, svarbi ir tinkama prieiga prie galutinės paskirties punktų bei geležinkelio jungčių, sujungiančių geležinkelių infrastruktūrą su vidaus vandenų kelių terminalais ir su transporto mazgais uosto pasiekiamumo zonose;

53. pabrėžia, kad Dunojaus upė yra pagrindinis transportui skirtas vandens kelias Dunojaus makroregione; pažymi, kad reiktų labiau išnaudoti šio regiono vidaus vandenų kelių transporto galimybes, todėl primena apie būtinybę valstybėms narėms išlaikyti jų atsakomybėje esančių vidaus vandenų kelių sąveikumą; ragina valstybes, per kurias teka Dunojus, užtikrinti, kad upė visada būtų tinkama laivybai ir įgyvendinti savo 2014 m. patvirtintą laivakelio atnaujinimo ir priežiūros pagrindinį planą, šiuo metu atsižvelgiant į aplinkosaugos klausimus ir ypač skiriant dėmesį natūralių buveinių, aplinkos, biologinės įvairovės ir vandens išsaugojimui, ir taip išsaugant ir remiant tvaraus žemės ūkio, žvejybos ir turizmo MVĮ; pabrėžia, kad jungtys tarp Oderio, Labos ir Dunojaus upių galėtų padidinti transporto pajėgumą ir susisiekimo galimybes visame regione šiaurės–pietų ašyje, o tai gali nulemti darbo vietų kūrimą ir MVĮ plėtrą;

54. ragina valstybes nars labiau stengtis patobulinti ir pasiekti kitų vidaus vandens kelių infrastruktūros IV klasės tinkamumą laivybai, ypač pagrindiniame tinkle esančių upių atkarpu; pabrėžia, kad reikalingas svarbus Elbės upės patobulinimas, kad būtų užtikrintas visiškasis jos tinkamumas laivybai, nes ji yra svarbi „Orient/East-Med“ koridoriui; pabrėžia būtinybę modernizuoti Oderio upės laivybą IV klasės tinkamumui; pabrėžia ypatingą tarptautinių vandens kelių E40 ir E70 svarbą geresnei Vidurio ir Rytų Europos valstybių integracijai į visos Europos vidaus vandenų susisiekimo kelius; pabrėžia, kad patogių įvairiarūšių transporto jungčių tarp šių vandens kelių ir pagrindinio transeuropinio transporto tinklo TEN-T koridoriaus, jungiančio Baltijos jūrą su Adrijos jūra, sukūrimas žymiai padidintų ES rytų regionų investicijų potencialą;

Jūrų uostai ir oro uostai

55. pabrėžia galimybes toliau vystyti patrauklią laivybą į Baltijos, Juodosios ir Adrijos jūrų uostus taikant jūrų greitkelių koncepciją; pabrėžia, kad svarbu energetikos sektoriuje plėsti tvarių degalų laivybai pajėgumus ir užtikrinti efektyvias geležinkelio jungtis su uostų aplinkinėmis teritorijomis;

56. pažymi, kad kita povandeninė infrastruktūra neturi kliudyti uostų tvariai plėtrai Baltijos, Adrijos ir Juodojoje jūrose; yra susirūpinęs, kad tokių projektų kaip dujotiekis „Nord Stream“ plėtojimas gali kliudyti investavimui regione ir jį stabdyti, ypač Baltijos jūros regione; reikalauja, kad povandeniniai vamzdiniai būtų tiesiami paisant laivo grimzlei nustatytų reikalavimų įplaukose į uostus;

57. mano, kad jūrų uostai ir oro uostai daugiausiai prisideda prie ekonominės plėtros vidurio ir rytinėje ES dalyse, jei jie yra integruotos daugiarūšio transporto sistemos mazgai, sujungti su veiksminga geležinkelių infrastruktūra;

58. pažymi, kad turi būti stiprinamas Šiaurės Adrijos uostų bendradarbiavimas, vykdam regioninį koordinavimą, kad būtų bendrai skatinami jūrų prekybos srautai Šiaurės Adrijos jūroje, ir kad Italijos uostai būtų visiškai integruoti su Slovėnijos (Koperio) ir Kroatijos (Rijekos) uostais; šiuo atžvilgiu ragina Komisiją įtraukti Rijekos uostą į Baltijos-Adrijos koridorių, kad atsirastų visa transporto jungtis iš šiaurinių Adrijos jūros uostų į Vidurio Europos ir Baltijos jūros uostus;

2016 m. spalio 25 d., antradienis

59. primena, kad neseniai parengtoje Europos aviacijos strategijoje Komisija nustatė problemą dėl spragų jungtys; tačiau pažymi, kad pasiūlyti sprendimai yra ribotų galimybių, ragina Komisiją stebėti oro jungtis Europos Sąjungoje, visų pirma Vidurio ir Rytų Europos regione, ir rengti tolesnius pasiūlymus, kad būtų sumažintos oro transporto paslaugų prieinamumo spragos; mano, kad šioje ES dalyje ir toliau turi būti plėtojamose oro susisiekimo paslaugos, nes ES-13 šalis turi 7,5 kartų mažiau jungčių nei ES-15⁽¹⁾; yra susirūpinęs, kad nors oro uosto infrastruktūra regione nuolat modernizuojama, didžioji dalis naujų oro eismo paslaugų maršrutų yra nukreipti tik į vakarus; ragina Komisiją išanalizuoti, ar atitinkami teisės aktai atitinka jų paskirtį ir, jei reikia, pasiūlyti naujas iniciatyvas, kuriomis būtų užtikrintos pakankamos pakraščiu teritorijų jungtys su Europos viduriu;

60. pabrėžia, kad, palyginti su vakarine ES dalimi, Vidurio ir Rytų Europos regionas turi mažesnę oro jungčių skaičių ir jos yra prastesnės kokybės; atkreipia dėmesį į tai, kad šis jungčių trūkumas buvo nustatytas Komisijos prašymu vykdyto nepriklausomo tyrimo metu;

61. ragina Komisiją ištirti oro jungtis valstybėse narėse ir tarp jų ir sukurti priemones oro transporto paslaugoms (klientų aptarnavimo kokybei) pagerinti;

62. pastebi didžiulį mažų ir vidutinio dydžio oro uostų potencialą, kalbant apie Vidurio ir Rytų Europos prieinamumą transportu, ypač verslo ir turistiniais tikslais keliaujantiems asmenims; primena, kad pastaraisiais metais Vidurio ir Rytų Europos regione buvo pastatyta ir modernizuota daug regioninių oro uostų, kurių potencialas nėra tinkamai išnaudojamas dėl patogių jungčių tarp šių oro uostų ir pagrindinių susisiekimo kelių trūkumo; pabrėžia, kad būtina efektyviau naudoti šiuos oro uostus, tiesiant naujas kelių ir geležinkelių linijas;

63. pripažįsta, kad regioniniai ir vietos oro uostai atlieka įvairius vaidmenis plečiant vidurio ir rytinėje ES dalyse esančių regionų ekonomikos plėtrą, augimą, prekybą, konkurencingumą, įskaitant judumą ir galimybes be kliūčių keliauti, taip pat ir neįgaliems asmenims bei riboto judumo asmenims; pabrėžia regioninių uostų indėlį didinant regionų patrauklumą; pabrėžia, kad prieš planuojant statyti bet kokius naujus įrenginius, reikia tinkamai įvertinti eismo poreikį ir potencialą, o ES fondų lėšos turi būti griežtai naudojamos tik ekonomiškai perspektyviems ir tvariems projektams; pabrėžia finansinės paramos būtinybę esamiems pajėgumams plėtoti; mano, kad regioninių oro uostų vaidmuo padidės, jei jie turės šiuolaikišką infrastruktūrą ir susisiekimo (visų pirma geležinkelio) jungčių tinklą, kurios būtų atitinkamai susietos su regionu ir šalimi ir suteiktų galimybę greitai patekti į oro uostą iš įvairių miesto vietų ar kaimyninių vietovių; pabrėžia, kad svarbu plėtoti esamus ir naujus regioninius ir vietos oro uostus, kurie nepakankamai išvystytuose ir izoliuotuose regionuose prisideda prie ekonomikos augimo, taip pat turizmo sektoriuje, nes pagerina jų prieinamumą ir jungtis, kad šie regionai taptų patrauklesni investicijoms ir konkurencijai ir paspartėtų jų socialinė ir ekonominė plėtra; siūlo, kad Komisija apsvartytų galimybę regioniniu lygmeniu plėtoti oro uostų tinklus, kad būtų užtikrintos geresnės jungtys valstybėse narėse ir tarp jų;

o

o o

64. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją Tarybai, Komisijai ir Regionų komitetui.

⁽¹⁾ Komisijos tarnybų darbinis dokumentas pridedamas prie Komisijos komunikato „Europos aviacijos strategija“ (SWD(2015)0261).