

Ceturtdiena, 2018. gada 3. maija

P8\_TA(2018)0200

**Kohēzijas politika un tematiskais mērķis "veicināt ilgtspējīgu transportu un novērst trūkumus tīkla pamatinfrastruktūrā"****Eiropas Parlamenta 2018. gada 3. maija rezolūcija par to, kā tiek īstenota kohēzijas politika un tematiskais mērķis "veicināt ilgtspējīgu transportu un novērst trūkumus tīkla pamatinfrastruktūrā" – Kopīgo noteikumu regulas 9. panta 7. punkts (2017/2285(INI))**

(2020/C 41/05)

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Kohēzijas politiku un tematisko mērķi "veicināt ilgtspējīgu transportu un novērst trūkumus tīkla pamatinfrastruktūrā" – Kopīgo noteikumu regulas (ES) Nr. 1303/2013 9. panta 7. punkts <sup>(1)</sup>
- ņemot vērā Kopīgo noteikumu regulas 37. pantu par finanšu instrumentiem, kurus atbalsta ar ESI fondiem,
- ņemot vērā Regulas (ES) Nr. 1301/2013 par Eiropas Reģionālās attīstības fondu 5. panta 7. punktu "veicināt ilgtspējīgu transportu un novērst trūkumus galvenajās tīkla infrastruktūrās" <sup>(2)</sup>,
- ņemot vērā Regulas (ES) Nr. 1300/2013 par Kohēzijas fondu 4. panta d) apakšpunktu "veicināt ilgtspējīgu transportu un novērst trūkumus galvenajās tīkla infrastruktūrās" <sup>(3)</sup>,
- ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regulu (ES) Nr. 1315/2013 <sup>(4)</sup> par Savienības pamatnostādņiem Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES,
- ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regulu (ES) Nr. 1316/2013 <sup>(5)</sup>, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, groza Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010,
- ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 20. novembra Lēmumu Nr. 1386/2013/ES par vispārējo Savienības vides rīcības programmu līdz 2020. gadam "Labklājīga dzīve ar pieejamajiem planētas resursiem" <sup>(6)</sup>;
- ņemot vērā 2018. gada 13. marta rezolūciju par mazāk attīstītajiem ES reģioniem <sup>(7)</sup>,
- ņemot vērā 2017. gada 6. jūlija rezolūciju par kohēzijas un attīstības veicināšanu ES tālākajos reģionos: LESD 349. panta īstenošana <sup>(8)</sup>,

<sup>(1)</sup> OV L 347, 20.12.2013., 320. lpp.<sup>(2)</sup> OV L 347, 20.12.2013., 289. lpp.<sup>(3)</sup> OV L 347, 20.12.2013., 281. lpp.<sup>(4)</sup> OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.<sup>(5)</sup> OV L 348, 20.12.2013., 129. lpp.<sup>(6)</sup> OV L 354, 28.12.2013., 171. lpp.<sup>(7)</sup> Pieņemtie teksti, P8\_TA(2018)0067.<sup>(8)</sup> Pieņemtie teksti, P8\_TA(2017)0316.

**Ceturtdiena, 2018. gada 3. maija**

- ņemot vērā 2017. gada 18. maija rezolūciju par Eiropas reģioniem piemērotāko finansējumu kombināciju: finanšu instrumentu un dotāciju līdzsvarošana ES kohēzijas politikā <sup>(9)</sup>,
- ņemot vērā 2015. gada 9. septembra rezolūciju par 2011. gada Baltās grāmatas par transportu īstenošanu: novērtējums un virzība uz ilgtspējīgu mobilitāti <sup>(10)</sup>,
- ņemot vērā 2009. gada 22. aprīļa rezolūciju par Zaļo grāmatu par TEN-T politikas nākotni <sup>(11)</sup>,
- ņemot vērā Komisijas 2017. gada 9. oktobra Septīto ziņojumu par ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju “Mans reģions, mana Eiropa, mūsu nākotne” (COM(2017)0583),
- ņemot vērā Komisijas 2018. gada 6. februāra paziņojumu “Ticama paplašināšanās perspektīva Rietumbalkāniem un padziļināta ES iesaiste šajā reģionā” (COM(2018)0065),
- ņemot vērā Komisijas 2017. gada 24. oktobra paziņojumu “Stiprāka un atjaunināta stratēģiskā partnerība ar ES tālākajiem reģioniem” (COM(2017)0623),
- ņemot vērā Komisijas 2017. gada 20. septembra paziņojumu “Izaugsmes un kohēzijas veicināšana ES pierobežas reģionos” (COM(2017)0534),
- ņemot vērā Komisijas 2013. gada 17. decembra paziņojumu “Kopīgiem spēkiem virzībā uz konkurētspējīgu un resursu ziņā efektīvu mobilitāti pilsētās” (COM(2013)0913),
- ņemot vērā Komisijas 2011. gada 8. marta paziņojumu “Ceļvedis virzībai uz konkurētspējīgu ekonomiku ar zemu oglekļa dioksīda emisiju līmeni 2050. gadā” (COM(2011)0112),
- ņemot vērā Komisijas 2011. gada 28. marta Balto grāmatu “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” (COM(2011)0144),
- ņemot vērā Komisijas 2009. gada 4. februāra Zaļo grāmatu “TEN-T: politikas pārskats. Ceļā uz integrētāku Eiropas transporta tīklu, kas sekmētu kopējās transporta politikas īstenošanu” (COM(2009)0044),
- ņemot vērā Komisijas 2016. gada augusta kopsavilkuma ziņojumu “1. darba pakete. Kopsavilkuma ziņojums. Kohēzijas politikas programmu 2007.–2013. gadam *ex post* novērtējums, uzmanību pievēršot Eiropas Reģionālās attīstības fondam (ERAF) un Kohēzijas fondam”,
- ņemot vērā Komisijas 2016. gada jūnija kopsavilkuma ziņojumu “Reģionālās attīstības tendences ES. 1. darba pakete. Kopsavilkuma ziņojums. Kohēzijas politikas programmu 2007.–2013. gadam *ex post* novērtējums, uzmanību pievēršot Eiropas Reģionālās attīstības fondam (ERAF) un Kohēzijas fondam”,

<sup>(9)</sup> Pieņemtie teksti, P8\_TA(2017)0222.

<sup>(10)</sup> OV C 316, 22.9.2017., 155. lpp.

<sup>(11)</sup> OV C 184E, 8.7.2010., 35. lpp.

Ceturtdiena, 2018. gada 3. maija

- ņemot vērā Komisijas 2016. gada augusta kopsavilkuma ziņojumu “5. darba pakete. Kohēzijas politikas programmu 2007.–2013. gadam *ex post* novērtējums, uzmanību pievēršot Eiropas Reģionālās attīstības fondam (ERAF), un Kohēzijas fondam”,
  - ņemot vērā Komisijas 2017. gada 10. aprīļa darba dokumentu “Zemu ienākumu un zemas izaugsmes reģionu konkurētspēja: Ziņojums par mazāk attīstītiem reģioniem” (SWD(2017)0132),
  - ņemot vērā Komisijas 2010. gada 4. maija darba dokumentu “Apspriešanās par Eiropas transporta tīkla politikas nākotni” (COM(2010)0212),
  - ņemot vērā Eiropas Vides aģentūras ziņojumu “*Approximated European Union greenhouse gas inventory: Proxy GHG emission estimates for 2016*” (“Aptuvenš pārskats par siltumnīcefekta gāzu emisijām Eiropas Savienībā. Aptuvenās SEG emisiju aplēses 2016. gadam”),
  - ņemot vērā pētījumu “*The world is changing, transport, too*” (“Pasaule mainās. Mainās arī transports”), ko pasūtījis Eiropas Parlamenta Iekšpolitikas ģenerāldirektorāta B departaments “Strukturālā un kohēzijas politika”, 2016. gada marts,
  - ņemot vērā pētījumu “*The future of the EU’s transport infrastructure*” (“ES transporta infrastruktūras nākotne”), ko pasūtījis Eiropas Parlamenta Iekšpolitikas ģenerāldirektorāta B departaments “Strukturālā un kohēzijas politika”, 2010. gada janvāris,
  - ņemot vērā *Eurostat* “Enerģētikas, transporta un vides rādītāju” 2016. gada izdevumu,
  - ņemot vērā Reglamenta 52. pantu, kā arī 1. panta 1. punkta e) apakšpunktu un 3. pielikumu Priekšsēdētāju konferences 2002. gada 12. decembra lēmumā par procedūru patstāvīgo ziņojumu sagatavošanas atļaujas piešķiršanai,
  - ņemot vērā Reģionālās attīstības komitejas ziņojumu un Transporta un tūrisma komitejas atzinumu (A8-0136/2018),
- A. tā kā ar tematisko koncentrāciju, kuras mērķis ir palielināt Eiropas strukturālo un investīciju fondu (ESIF) efektivitāti un atbalstīt reģionu centienus īstenot stratēģiju “Eiropa 2020”, ir apzināti sakopotī ieguldījumi, kas paredzēti 7. tematiskajā mērķī par transporta infrastruktūras kvalitātes uzlabošanu, tostarp esošās infrastruktūras efektīvu izmantošanu;
- B. tā kā KF un ERAF sniedz atbalstu gan TEN-T tīkla, gan šajā tīklā neietilpstošas reģionālas un vietējas transporta infrastruktūras attīstīšanai, jo īpaši mazāk attīstītās dalībvalstīs un reģionos, kur joprojām ir daudz jādara, lai izveidotu savienojumus, kuru pašlaik trūkst, likvidētu kavēkļus un modernizētu ritošo sastāvu;
- C. tā kā transporta nozare un šīs nozares infrastruktūra ir izšķirīgi svarīgas jebkuras valsts attīstībai, kā arī dalībvalstu iedzīvotāju labklājībai, tā joprojām ir svarīga joma ieguldījumiem, kas rosina izaugsmi, konkurētspēju un attīstību, stimulējot visu ES reģionu ekonomisko potenciālu, veicinot iekšējā tirgus darbību un tādējādi sekmējot ekonomisko un sociālo kohēziju, atvieglojot iekšējā tirgus darbību un līdz ar to veicinot kohēziju, integrāciju un sociālo un ekonomisko iekļaušanu, novēršot nelīdzsvarotību starp reģioniem, atvieglojot piekļuvi pakalpojumiem un mācībām visattālākajos apvidos, kuriem pašlaik draud iedzīvotāju skaita samazināšanās, un nostiprinot saimnieciskās darbības sākšanas un attīstīšanas tīklus;

**Ceturtdiena, 2018. gada 3. maija**

- D. tā kā 2007.–2013. gadā EUR 81 miljards jeb gandrīz trešdaļa (31 %) no ESIF līdzekļiem tika ieguldīta transporta infrastruktūrā; tā kā no ieguldījumiem transporta infrastruktūrā vislielākā pozitīvā ietekme jo īpaši un konkrēti bija manāma Viduseiropā un Austrumeiropā, un šiem reģioniem tika piešķirti 69 % no kopējā transportam atvēlētā finansējuma;
- E. tā kā 2014.–2020. gada periods izceļas ar ESIF un Eiropas Infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) budžeta pieaugumu; tā kā pat nesēnās ekonomikas un finanšu krīzes negatīvā ietekme un kavējumi plānošanas perioda īstenošanā ieguldījumus transporta jomā būtiski nav ietekmējuši; tā kā ES ieguldījumi transporta infrastruktūrā ir viens no politikas virzieniem, kas sniedz vislielāko ES pievienoto vērtību, jo tiem ir plašāka ietekme vienotajā tirgū, kā rezultātā par neto ieguvējiem no ieguldījumiem līdzekļiem principā kļūst visas dalībvalstis;
- F. tā kā veiksmīgi īstenoti ar ES budžeta līdzekļiem atbalstīti autoceļu, dzelzceļu un ostu projekti veicina ekonomikas attīstību, izaugsmi, rūpniecību, eksportu, tūrismu, tirdzniecību, darbvietu izveidi, reģionu atjaunošanos un depopulācijas tendenču pavēršanu pretējā virzienā; tā kā var minēt tādas ES pievienotās vērtības piemērus kā dzelzceļa līnijas E30/C-E30 Krakova–Žešova (Polijā) modernizācija, dzelzceļa līnija Sofija–Plovdiva (Bulgārijā), Leipcigas pilsētas dzelzceļa tunelis (5. un 6. modulis) Vācijā, līnijas Votice–Benešova modernizācija Čehijā, Ilemistes ceļu pārvada rekonstrukcija Tallinā (Igaunijā), valsts nozīmes autoceļa DN6 Aleksandrija–Krajova (Rumānijā) atjaunošana, ātrgaitas dzelzceļa līnija Madride–Valensija–Mursija Spānijā, Trakia automaģistrāles starp Sofiju un Melnās jūras ostas pilsētu Burgasu pabeigšana, Budapeštas metro 4. līnija Ungārijā, Sofijas metro līnijas Bulgārijā, kā arī daudzus citus piemērus;
- G. tā kā TEN-T un tāda transporta infrastruktūra kā autoceļi, (ātrgaitas) dzelzceļš, ūdensceļi un gaisa transports, ir ES prioritātes, un, ja Eiropas ieguldījumu temps atpaliks, šo finansējuma robu, iespējams, aizpildīs ārvalstu tiešo ieguldījumu pieaugums, kas savukārt nozīmē, ka daļa peļņas, nodokļu un darba iespēju tiks pārnesta ārpus ES, kas var palielināt reģionu atkarību un makroekonomisko nestabilitāti; tā kā šāda notikumu attīstība kaitētu Savienības klātbūtnei reģionos un Savienības politikas virzieniem ilgtermiņā, izraisot sadrumstalotību un diverģenci;
- H. tā kā pamattikla koridoru attīstība ietver vairākus tādas neatņemamus komponentus kā alternatīvo degvielu infrastruktūra (uzlādes iekārtas), intelektiskas un novatoriskas transporta sistēmas, un tai kopumā ir būtiska loma kā transporta sistēmas dekarbonizāciju veicinošam elementam;
- I. tā kā viedi, nākotnes vajadzībām atbilstoši, ilgtspējīgi un savstarpēji pilnīgi savienoti transporta, enerģētikas un digitālie tīkli ir priekšnosacījums Eiropas vienotā tirgus izveides pabeigšanai un netraucētai darbībai, kā arī Eiropas sasaistei ar pasaules tirgu; tā kā šie aspekti ir patiesi noteicoši Eiropas ekonomikas ražīguma izaugsmei, teritoriālajai kohēzijai un tās iedzīvotāju labklājībai,
- J. tā kā integrētāka pieeja ieguldījumiem transporta infrastruktūrā likvidēs kavēkļus, uzlabos multimodālo savienojamību un palīdzēs palielināt ieguldījumus pārejā no autotransporta uz dzelzceļu, kā arī ieguldījumus tādos viedei draudzīgos transportlīdzekļos kā, piemēram, elektrotransportlīdzekļos, kā arī dzelzceļā un ūdensceļos; tā kā šāda rīcība veicinās ergoavotudražādošanu transportā un zaļāku transporta tīklu attīstību, tādējādi samazinot siltumnīcefekta gāzu emisijas, uzlabojot gaisa kvalitāti un rosinot turpmāku rīcību cīņā ar klimata pārmaiņām;
- K. tā kā transports ir būtisks Eiropas Savienības enerģētikas un klimata politikas elements, un tā kā ES mērķus attiecībā uz atjaunojamo energoresursu enerģijas minimālo īpatsvaru un siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu nevar sasniegt bez nozīmīga transporta nozares ieguldījuma,
1. uzver, ka EISI, KF un ERAF arī nākamajā plānošanas periodā ir jābūt galvenajiem transporta infrastruktūrā veiktu ES ieguldījumu avotiem, īstenojot tematisko mērķi “veicināt ilgtspējīgu transportu un novērst trūkumus galvenajās tīkla infrastruktūrās”; augstās Eiropas pievienotās vērtības un plašās netiešās ietekmes dēļ ierosina arī turpmāk nodrošināt šo finansējuma avotu pieejamību visiem atbilstīgajiem ES reģioniem un līdzsvaroti aptvert visas ES dalībvalstis un reģionus, lai veicinātu ES kohēzijas politikas īstenošanu;

Ceturtdiena, 2018. gada 3. maija

2. norāda, ka attiecībā uz ieguldījumiem ES transporta infrastruktūrā vajadzētu saglabāt intervences loģiku, kurai raksturīga centralizēti pārvaldītu un kopīgu pārvaldības avotu līdzsvarota izveide ar nolūku risināt politikas un finansējuma vajadzības; atgādina, ka EISI mērķis ir centralizēti risināt ES mēroga prioritāti, proti, TEN-T pamattīkla koridorus, tostarp drošības, tehnoloģisko inovāciju un vides aspektus; atgādina arī, ka ERAF un KF ir spēcīga reģionālā dimensija, kas reaģē uz vietējo pieprasījumu (pilsētu un piepilsētu teritorijas) un reģionālo specifiku; norāda, ka šie fondi atbalsta savienojamību ar TEN-T un mobilitāti, palīdzot attīstīt sekundārus un terciārus mezglus un multimodālus transporta termināļus (visaptverošais TEN-T tīkls); šajā sakarā uzsver, ka minētajiem trim finansējuma avotiem piešķirtie budžeta līdzekļi ir jāpalielina savstarpēji vienmērīgi, lai nepieļautu ieguldījumu asimetrisku sadali dažādos līmeņos; aicina Komisiju atbalstīt vienkāršotas, savlaicīgas un elastīgas procedūras, kas nodrošinātu iespēju pārnest ESI fondu resursus no viena reģiona, darbības programmas un programmu prioritārā virziena uz citu, un tā varētu pienācīgi reaģēt uz mainīgajiem ekonomikas reālajiem apstākļiem un reģionālo pieprasījumu;

3. uzskata, ka ir jādefinē tādu papildu finansējuma avotu kā Eiropas Stratēģisko investīciju fonds (ESIF) un finanšu instrumentu loma, ņemot vērā to, ka šie avoti papildina ERAF un KF, kā arī EIB aizdevumu operācijas; norāda, ka nolūkā pastiprināt minēto sinerģiju ir izstrādāts arī EISI 2017. gada finansējuma apvienošanas programmas konkurss, bet ir vajadzīga arī apmaiņa ar paraugpraksi un turpmāks atbalsts spēju veidošanai; šajā sakarā uzsver, ka ESIF vajadzētu būt publiskā un privātā sektora partnerību (PPP) platformai, kura palīdzētu saistīt finanšu instrumentus ar atbilstošiem privātiem ieguldījumiem un valstu/reģionu līmeņa finansējumu projektu līmenī; norāda, ka banku finansējuma piesaistīšanai derīgi infrastruktūras projekti papildus tiem piešķirtajam ERAF, KF vai EISI finansējumam būtu jāatbalsta galvenokārt ar aizdevumiem, ES garantijām un finansējuma apvienošanas iespējām; tomēr uzskata, ka dotācijām arī turpmāk būtu jāpaliek galvenajam ilgtspējīga sabiedriskā transporta finansējuma avotam;

4. norāda, ka pirms budžeta noteikšanas un realizācijas metožu izvēles ir objektīvi *ex ante* jānosaka pieprasījums un turpmākās vajadzības kvantitatīvā izteiksmē; uzsver, ka saistībā ar šiem galvenajai tīkla infrastruktūrai izvirzītajiem mērķiem vajadzētu būt iespējai ERAF un KF atbilstības kritērijos ņemt vērā esošo pieprasījumu atbilstošajā teritoriālajā līmenī; norāda arī — lai parādītu, kur jāveic ieguldījumi vislielākās Eiropas pievienotās vērtības gūšanai, lietderīga varētu būt Eiropas, reģionāla un vietēja mēroga transporta tīklu modelēšana;

5. aicina Komisiju, izvirzot mērķi veicināt ilgtspējīgu transportu un likvidēt kavēkļus galvenajā tīkla infrastruktūrā, izstrādāt tādu atbilstības kritēriju kontrolosarakstu, kas labāk atspoguļotu vietējās un reģionālās vajadzības attiecībā uz transporta infrastruktūru, lai palīdzētu noteikt kopējo transporta jomai nepieciešamo budžeta līdzekļu apjomu, vajadzīgos ieguldījumus un izvirzāmās prioritātes; norāda, ka ir svarīgi pamatoties uz ES transporta rezultātu pārskata datiem, kas ir kvalitatīvi, uzticami, atjaunināti, strukturēti un pieejami; turklāt norāda, ka minētajā kontrolosarakstā var ietvert tādas jautājumus kā multimodālu savienojumu veidošana, vietējā un reģionālā specifika, alternatīvu transporta veidu pieejamība, autotransporta un dzelzceļa transporta drošība, kā arī ietekme uz vidi;

6. norāda, ka ir vajadzīgi integrētāki ieguldījumi transporta pamatinfrastruktūrā mazāk attīstītos reģionos, kā arī slikti piekļūstamos kalnainos, attālos, depopulācijas skartos vai tālākajos reģionos, tos intensīvāk un mērķtiecīgāk atbalstot ar ERAF, EISI un KF ieguldījumiem transporta infrastruktūrā pēc tam, kad izmaksu un ieguvumu analīzes rezultātā ir noteikta ES pievienotā vērtība, turklāt ir jāuzlabo darbs pie multimodālo savienojumu veidošanas; uzsver, ka šo reģionu piekļūstamības uzlabošana ir ekonomikas attīstības priekšnosacījums; aicina Komisiju un dalībvalstis, pirms projektu īstenošanas rīkojot sabiedrisko apspriešanu, veicināt aktīvāku publiskā sektora iesaisti transporta risinājumos valsts, reģionālā, kā arī vietējā /pilsētu un lauku līmenī ar mērķi optimizēt ieguldījumus transporta jomā;

7. norāda — lai varētu veikt ilgtspējīgus ieguldījumus transportā, ir vajadzīga sinerģija un papildināmība starp trim galvenajiem instrumentiem, proti, ESI fondiem, EISI un programmu "Apvārsnis 2020", kā arī tās pēcteci;

8. aicina stiprināt ERAF atbalstu Eiropas teritoriālajai sadarbībai, piešķirot papildu resursus un koncentrējoties uz ieguldījumiem ilgtspējīga transporta galvenajā infrastruktūrā (piemēram, pārrobežu ūdensceļi, ostas, tilti, dzelzceļi, transporta veidu un termināļu savstarpējā savienojamība utt.); apzinās, ka uzmanība jāpievērš savienojamībai pārrobežu reģionos, tostarp pie ES ārējām robežām, konsultatīvajai palīdzībai un spēju veidošanai projektu līmenī; aicina likvidēt šķēršļus nolūkā atvieglot ieguldījumus, galvenokārt pārrobežu ieguldījumus (ūdensceļu, dzelzceļu un autotransporta jomā), un piekļuvu ārējiem tirgiem;

**Ceturtdiena, 2018. gada 3. maija**

9. prasa novērst ar Rietumbalkāniem savienojošās transporta infrastruktūras nepilnības saistībā ar integrētiem transporta projektiem, galvenokārt pievēršot uzmanību turpmākiem ieguldījumiem savienojamībā un transporta kavēkļiem, jo īpaši ņemot vērā Komisijas paziņojumu par Rietumbalkānu valstu Eiropas perspektīvu; šajā sakarā atgādina, cik nozīmīga integrētiem transporta projektiem ir Eiropas teritoriālā sadarbība un makroreģionālās stratēģijas, vienlaikus ņemot vērā vajadzību uzlabot transporta plānu un projektu koordināciju, lai novērstu transporta infrastruktūras nepilnības, piemēram, ar Rietumbalkāniem; šajā sakarā arī atgādina, ka jūras ostas un ūdensceļi ļoti bieži ir pārrobežu infrastruktūras objekti, un tiem vajadzētu noteikt tādu pašu līdzfinansējuma likmi kā pārrobežu dzelzceļa un autoceļu projektiem;
10. uzsver vajadzību integrēt klimata aizsardzību kohēzijas politikā saistībā ar izvirzīto mērķi nodrošināt ilgtspējīgu transportu, līdz ar to īstenojot ES CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas mērķus; aicina Komisiju prasīt dalībvalstīm, kad tās pieņem un plāno ES finansējumu saņemt tiesīgus projektus, integrēt šajā procesā ES vides tiesību aktu prasības, jo īpaši tādas elementus kā “*Natura 2000*”, stratēģiskie vides novērtējumi, ietekmes uz vidi novērtējums, gaisa kvalitātes prasības, Ūdens pamatdirektīva, Dzīvotņu direktīva un Putnu direktīva, kā arī Eiropas Vides aģentūras ziņošanas mehānismu attiecībā uz transportu un vidi (*TERM*);
11. uzsver, ka lielāks atbalsts būtu jāpiešķir viedas satiksmes vadības veicināšanai, tostarp ar digitalizācijas palīdzību, efektīvāk izmantojot esošo infrastruktūru un pārvirzot satiksmes plūsmas uz laiku ārpus sastrēgumstundām;
12. prasa pienācīgu un vērienīgu kopīgu Eiropas transporta politiku balstīt uz tādu finansēšanas satvaru, kuram palīdz darboties integrācija un koordinācija ar ES transporta instrumentiem; uzskata, ka tematiskā koncentrācija būtu jā saglabā, lai projektu līmenī panāktu vienkāršojumus un ļautu veidot dažādu finansējuma avotu sinerģiju; ierosina izveidot vienotu noteikumu kopumu visiem finansējuma avotiem, kas saistīti ar visiem tematiskajiem mērķiem; uzskata, ka ir nepieciešams racionalizēt, standartizēt un paātrināt iepirkuma procedūras un procedūras, kurās nosaka atbilstību valsts atbalsta noteikumiem;
13. aicina Komisiju un dalībvalstis nākamajā plānošanas periodā turpināt līdzfinansēt projektus saskaņā ar principu “izlieto vai zaudē”;
14. atzinīgi vērtē darbu, ko veic instruments “Kopēja palīdzība projektu sagatavošanai Eiropas reģionos (*JASPERS*)”, Eiropas valsts un privātā sektora partnerības konsultāciju centrs (*EPEC*) un Eiropas Investīciju konsultāciju centrs (*EIKC*); tomēr sagaida, ka EIB grupas operācijās transporta infrastruktūras jomā Eiropas Savienībā tiks veltīts ievērojami vairāk līdzekļu, lai agrīnākā posmā, projektu identificēšanas un sākotnējās novērtēšanas laikā, sniegtu visaptverošu konsultatīvu palīdzību vietējām, reģionālām un valsts iestādēm;
15. aicina Komisiju jaunajā(s) regulā(s) par kohēzijas politiku laikposmā pēc 2020. gada ierosināt lielāku no fondiem pieejamo līdzekļu daļu atvēlēt pilsētām, kuras vēlas iesniegt kopīgus infrastruktūras vai tehnoloģiju projektu pieteikumus, kas veicinātu pilsētu transporta dekarbonizāciju un samazinātu autotransporta līdzekļu radīto gaisa piesārņojumu;
16. atbalsta pietiekamu resursu piešķiršanu pētniecībai, programmām un projektiem, kas veicina ceļu satiksmes drošību Eiropā saskaņā ar Valletas deklarāciju par ceļu satiksmes drošību;
17. uzsver vajadzību garantēt resursu piešķiršanu, lai atbalstītu ilgtspējīgu mobilitāti pilsētās, intelektisku transporta sistēmu izstrādi, velosipēdistiem un gājējiem paredzētus projektus un transporta pieejamības cilvēkiem ar invaliditāti uzlabošanu;
18. uzdod priekšsēdētājam šo rezolūciju nosūtīt Padomei, Komisijai, Eiropas Reģionu komitejai, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai, dalībvalstu valdībām un to valsts un reģionālajiem parlamentiem.