

Streda 20. januára 2021

P9_TA(2021)0010

Revízia usmernení pre transeurópske dopravné siete (TEN-T)**Uznesenie Európskeho parlamentu z 20. januára 2021 o revízii usmernení pre transeurópsku dopravnú sieť (TEN-T) (2019/2192(INI))**

(2021/C 456/05)

Európsky parlament

- so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ ⁽¹⁾ (nariadenie o TEN-T),
- so zreteľom na svoje legislatívne uznesenie zo 17. apríla 2019 o návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa zriaďuje Nástroj na prepájanie Európy (ďalej len „NPE“) ⁽²⁾,
- so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2144 z 27. novembra 2019 o požiadavkách na typové schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, pokiaľ ide o ich všeobecnú bezpečnosť a ochranu cestujúcich vo vozidle a zraniteľných účastníkov cestnej premávky ⁽³⁾ (nariadenie o všeobecnej bezpečnosti),
- so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1936 z 23. októbra 2019, ktorou sa mení smernica 2008/96/ES o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry ⁽⁴⁾,
- so zreteľom na svoje uznesenie z 19. júna 2020 o doprave a cestovnom ruchu v roku 2020 a v ďalšom období ⁽⁵⁾,
- so zreteľom na svoje uznesenie z 25. októbra 2016 o zlepšení prepojenia a dostupnosti dopravnej infraštruktúry v strednej a východnej Európe ⁽⁶⁾,
- so zreteľom na svoje uznesenie z 11. decembra 2018 o vojenskej mobilite ⁽⁷⁾,
- so zreteľom na svoje uznesenie z 15. januára 2020 o európskom ekologickom dohovore ⁽⁸⁾,
- so zreteľom na osobitnú správu Európskeho dvora audítorov č. 10/2020 zo 16. júna 2020 s názvom Dopravné infraštruktúry EÚ: potreba rýchlejšej realizácie megaprojektov, aby sa včas prejavili účinky siete ⁽⁹⁾,
- so zreteľom na situačnú správu Európskeho dvora audítorov č. 09/2018 zo 6. decembra 2018 s názvom Na ceste k úspešnému odvetviu dopravy v EÚ: problémy, ktorými sa treba zaoberať ⁽¹⁰⁾,
- so zreteľom na osobitnú správu Európskeho dvora audítorov č. 13/2017 z 3. októbra 2017 s názvom Jednotný Európsky systém riadenia železničnej dopravy: bude táto politická voľba niekedy uskutočnená? ⁽¹¹⁾,
- so zreteľom na článok 54 rokovacieho poriadku,
- so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch (A9-0251/2020),

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1.⁽²⁾ Prijaté texty, P8_TA(2019)0420.⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 325, 16.12.2019, s. 1.⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ L 305, 26.11.2019, s. 1.⁽⁵⁾ Prijaté texty, P9_TA(2020)0169.⁽⁶⁾ Ú. v. EÚ C 215, 19.6.2018, s. 152.⁽⁷⁾ Ú. v. EÚ C 388, 13.11.2020, s. 22.⁽⁸⁾ Prijaté texty, P9_TA(2020)0005.⁽⁹⁾ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_10/SR_Transport_Flagship_Infrastructures_SK.pdf⁽¹⁰⁾ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/LR_TRANSPORT/LR_TRANSPORT_SK.pdf⁽¹¹⁾ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR17_13/SR_ERTMS_RAIL_SK.pdf

Streda 20. januára 2021

- A. keďže moderná, udržateľná a dostupná multimodálna dopravná infraštruktúra a logistika orientovaná na budúcnosť majú zásadný význam pre dobré fungovanie vnútorného trhu a pre prepojenie a konkurencieschopnosť EÚ a zároveň sú prvkom umožňujúcim udržateľnú, cenovo dostupnú, inteligentnú, účinnú, interoperabilnú a bezpečnú mobilitu;
- B. keďže transeurópska dopravná sieť (ďalej len „TEN-T“) by mala zabezpečiť hospodársku, sociálnu a územnú súdržnosť a prístupnosť v celej EÚ a jej regiónoch, a to aj vo vidieckych, vzdialených, horských, riedko osídlených, okrajových, ostrovných a najvzdialenejších regiónoch, čím by stimulovala hospodársky rast, tvorbu pracovných miest a znižovanie nerovností, podporovala digitalizáciu a inovácie, bojovala proti zmene klímy a zvyšovala prispôsobivosť a odolnosť;
- C. keďže TEN-T zásadným spôsobom prispieva k dosiahnutiu politických cieľov EÚ v rámci prístupovej politiky a susedskej politiky, najmä prostredníctvom cezhraničných projektov, a keďže zachovanie a posilnenie úzkych dopravných spojení s tretími krajinami v rámci TEN-T a ďalšia integrácia krajín západného Balkánu a Východného partnerstva majú pre EÚ veľký význam;
- D. keďže dokončenie TEN-T je kľúčové pre pokrok smerom k udržateľnejším spôsobom dopravy, ako sú železnice a vnútrozemské vodné cesty, využívanie alternatívnych palív v súlade s cieľmi Európskej zelenej dohody a znižovanie emisií skleníkových plynov;
- E. keďže vyvážený rozvoj dopravných koridorov v celej Európe, ktorý zabezpečí prepojenie medzi severom a juhom a východom a západom v celej Európe, je potrebný na ďalšie posilnenie hospodárskej, územnej a sociálnej súdržnosti;
- F. keďže v prebiehajúcich rokovaniach o financovaní z Nástroja na prepájanie Európy (ďalej len „NPE“) v nadchádzajúcich rokoch by sa mal náležite zohľadniť záväzok členských štátov dokončiť do roku 2030 základnú sieť TEN-T a súhrnnú sieť do roku 2050;
- G. keďže sa zdá, že včasné dokončenie TEN-T je súčasným tempom ohrozené, najmä s výrazným oneskorením cezhraničných projektov a chýbajúcimi prepojeniami a prepojením poslednej míle v dôsledku finančných, prevádzkových a administratívnych ťažkostí, s ktorými sa stretávajú realizátori projektov; keďže v správe Európskeho dvora audítorov sa uvádza, že nedostatky v rámci dohľadu Komisie a v politických rozhodovacích procesoch na vnútroštátnej úrovni a slabý impulz a záujem niektorých členských štátov o TEN-T sú kľúčovými faktormi oneskorení;
- H. keďže zdroje vyčlenené na dokončenie TEN-T v rámci programu NPE sú ohrozené výrazným znížením, najmä po prijatí záverov Európskej rady v júli 2020, pričom suma plánovaná na všeobecný balík pre dopravu je zjavne nedostatočná;
- I. keďže realizácia TEN-T by sa mala riadiť zásadou rovnakého zaobchádzania s koridormi základnej siete bez toho, aby sa uprednostnili niektoré na úkor iných;
- J. keďže politika v oblasti TEN-T by mala podporovať celoeurópske zavádzanie riešení pre inovatívnu a dostupnú dopravu, prechod na iné druhy dopravy, mobilitu s nízkymi a nulovými emisiami, inteligentné dopravné systémy (napr. ITS, riečny informačný systém (ďalej len „RIS“)), infraštruktúru nabíjania a čerpania paliva a alternatívne palivá; keďže inovácie a digitalizácia TEN-T si vyžadujú dodatočné investície;
- K. keďže prebiehajúca kríza súvisiaca s ochorením COVID-19 ukázala existenčný význam odvetvia dopravy a logistiky a jeho pracovníkov pre hospodárstvo, ktoré sa spolieha na plynulé siete ako na hlavné cestné ťahy na prepravu cestujúcich a tovaru a ktoré má zásadný význam pre fungovanie dodávateľských reťazcov; keďže rozvoj efektívnej a odolnej dopravnej infraštruktúry by mal byť stredobodom všetkých európskych a vnútroštátnych plánov obnovy a úsilia s osobitným zameraním na multimodálne dopravné spojenia medzi prístavmi, letiskami, železnicami a cestami;
- L. keďže Európsky rok železníc v roku 2021 je príležitosťou na začatie zmeny, na základe ktorej sa železničná doprava stane oporou osobnej a nákladnej dopravy v celej únii, a na zdôraznenie rozhodujúcej úlohy sietí TEN-T pri podpore sociálno-ekonomickej súdržnosti a rozvoja pri súčasnom posilňovaní vnútorného trhu a podpore konkurencieschopnejších a efektívnejších udržateľných druhov dopravy s cieľom zvýšiť prechod na železničnú dopravu a dokončiť jednotný európsky železničný priestor do roku 2030;

Streda 20. januára 2021

TEN-T pripravená na budúcnosť

1. zdôrazňuje pridanú hodnotu multimodálnych koridorov základnej siete, ktoré pokrývajú hlavné toky cestujúcich a nákladu medzi členskými štátmi a v rámci nich; domnieva sa, že európska pridaná hodnota týchto projektov je kľúčovým faktorom, ktorý prináša verejnú podporu; zastáva názor, že ich včasné dokončenie do roku 2030 je nevyhnutné, pričom prioritou je popri modernizácii a aktualizácii existujúcich úsekov siete na koridoroch odstránenie úzkych miest a chýbajúcich prepojení, ako aj dokončenie cezhraničných úsekov;

2. pripomína, že politika v oblasti TEN-T by mala podporovať interoperabilné siete; konštatuje, že regióny s vnútornými pozemnými hranicami v celej EÚ tvoria 40 % územia EÚ a sú domovom pre tretinu jej obyvateľstva; opakuje, že pri revízii nariadenia o TEN-T a jeho vykonávaní by sa mala venovať osobitná pozornosť uľahčovaniu cezhraničných prepojení, zlepšovaniu interoperability a prispievaniu k multimodálnej integrácii dopravnej infraštruktúry v celej Únii;

3. vyzýva členské štáty, ktoré ešte dostatočne nezosúladiли svoje národné plány a programy v oblasti dopravy s cieľmi TEN-T, aby tento nedostatok riešili bez zbytočného odkladu, a to s cieľom uplatňovať a dodržiavať termíny, ciele a časové rámce stanovené v príslušných právnych predpisoch EÚ; ďalej pripomína, že vzhľadom na sieťový charakter TEN-T môže nesúlad alebo nefunkčnosť malého segmentu brzdiť efektívnosť a konkurencieschopnosť systému ako celku; vyzýva preto na urýchlenu identifikáciu a dokončenie týchto hotspotov a strategických segmentov;

4. domnieva sa, že revízia nariadenia o TEN-T je významnou príležitosťou na to, aby sa sieť stala nadčasová s cieľom zabezpečiť dobré fungovanie vnútorného trhu EÚ a ďalšiu realizáciu jednotného európskeho dopravného priestoru, ako aj globálnu konkurencieschopnosť EÚ na nasledujúce desaťročia a podporiť jej prechod na inteligentnú, udržateľnú, efektívnu a bezpečnú mobilitu; v tejto súvislosti zdôrazňuje význam aktualizácie siete s cieľom zohľadniť novú situáciu na trhu, zmenu klímy, environmentálne a spoločenské zmeny a digitálne potreby, zvýšenia efektívnosti existujúcej siete a urýchlenu využívania alternatívnych palív v doprave;

5. považuje za dôležité ďalej rozvíjať TEN-T so zameraním na prepojenie základnej a súhrnnej siete vo vidieckych, okrajových, riedko osídlených, ostrovných a najvzdialenejších regiónoch a v úsekoch s najväčším potenciálom prinášať sociálno-ekonomické výhody; zdôrazňuje, že kým sa nedokončí základná sieť, nemali by sa robiť žiadne zásadné zmeny máp; zdôrazňuje však potrebu obmedzených úprav TEN-T na zohľadnenie rozvoja dopravných sietí a s cieľom zlepšiť prepojenie medzi rôznymi koridormi a okrajovými regiónmi vrátane posilnenia cezhraničných železničných spojení nad rámec hlavných osí, najmä menších chýbajúcich prepojení s vysokou európskou pridanou hodnotou v cezhraničných regiónoch, a posilnenia komplementárnosti medzi TEN-T a regionálnymi politikami, a uspokojiť vyvíjajúce sa environmentálne, hospodárske a spoločenské potreby; vyzýva Komisiu, aby prevzala všetky úpravy stanovené v revízii NPE ⁽¹²⁾, ako aj požiadavky vyplývajúce z návrhu nariadenia Komisie o zefektívnení opatrení na urýchlenu realizácie transeurópskej dopravnej siete (COM(2018)0277);

6. nalieha na Komisiu, aby v rámci TEN-T uprednostňovala úplné využívanie alternatívnych palív pre všetky druhy dopravy, najmä obnoviteľných palív, s cieľom dekarbonizácie vrátane rozvoja príslušných technológií, infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc (t. j. zariadení na elektronické nabíjanie a zariadení na čerpanie LNG a vodíka), noriem bezpečnosti, ochrany a interoperability a regulačného rámca pre alternatívne palivá s cieľom dosiahnuť klimatickú neutralitu do roku 2050 pri súčasnom dodržiavaní zásady technologickej neutrality a zabezpečení technologickej rôznorodosti; požaduje vypracovanie plánu EÚ pre cestnú infraštruktúru v súlade s plánom pre automobilový priemysel s cieľom zabezpečiť, aby investície do infraštruktúry boli v krátkodobom a strednodobom horizonte zosúladené s výrobou vozidiel;

7. zdôrazňuje potrebu ďalšej podpory dopravných spojení v mestských uzloch a s nimi, železničnými stanicami a uzlami, vnútrozemskými a námornými prístavmi, letiskami, logistickými uzlami a multimodálnymi platformami, a to aj dokončením a modernizáciou spojení s nimi v rámci základnej aj súhrnnej siete s cieľom zabezpečiť plynulý, účinný, prístupný, integrovaný, inteligentný, bezpečný, prepojený, dobre vybavený a udržateľný systém mobility pre osobnú

⁽¹²⁾ Predovšetkým úpravy uvedené v časti III prílohy (k legislatívnemu uzneseniu Európskeho parlamentu o návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa zriaďuje Nástroj na prepájanie Európy (NPE)).

Streda 20. januára 2021

dopravu a logistiku nákladnej dopravy, ako aj rozvojom predaja priamych lístkov, čím sa podporí efektívny prechodu na iný druh dopravy, najmä posilnením systémov verejnej dopravy a zvýšením prepojenosti mestských uzlov a vidieckych oblastí;

8. zdôrazňuje preto, že nadchádzajúca revízia usmernení pre TEN-T ide ruka v ruke s ohlásenými revíziami smernice o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá ⁽¹³⁾, nariadenia o TEN-E ⁽¹⁴⁾ a nariadenia o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu ⁽¹⁵⁾;

9. zdôrazňuje, že výskum, inovácie a digitalizácia zohrávajú kľúčovú úlohu pri ďalšej dekarbonizácii dopravy a zároveň sa zaoberajú rastúcim objemom dopravy z hľadiska osobnej aj nákladnej dopravy, zlepšujú multimodálnu interoperabilitu a zvyšujú bezpečnosť, efektívnosť a odolnosť dopravy v súlade s cieľmi Európskej zelenej dohody; zdôrazňuje, že je potrebné, aby TEN-T podporila inovatívne digitálne aplikácie vo všetkých druhoch dopravy vrátane inteligentných dopravných systémov, Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERMTS), monitorovacieho a informačného systému pre lodnú dopravu, riečnych informačných služieb a systémov riadenia letovej prevádzky (Výskum manažmentu letovej prevádzky jednotného európskeho neba) a systémov na monitorovanie štrukturálneho stavu infraštruktúr; v tejto súvislosti opätovne zdôrazňuje význam dokončenia projektu Galileo; nabáda Komisiu, aby podporovala financovanie týchto systémov v členských štátoch v rámci Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti;

10. zdôrazňuje, že inteligentné a autonómne riešenia mobility sa stávajú komerčne životaschopnými a že je potrebné urýchliť modernizáciu príslušnej dopravnej a digitálnej infraštruktúry v rámci TEN-T a zároveň zabezpečiť cezhraničnú interoperabilitu, ochranu údajov a kybernetickú bezpečnosť s cieľom uľahčiť bezpečnú prevádzku automatizovaných a prepojených vozidiel v súlade s novoprijatým nariadením o všeobecnej bezpečnosti;

11. zdôrazňuje, že európska podpora výskumu a vývoja inovatívnych spôsobov dopravy je veľmi potrebná, napríklad na vývoj bezpilotných vzdušných prostriedkov a technológie založenej na magnetickej levitácii; zdôrazňuje, že európske partnerstvá v rôznych druhoch dopravy môžu mať veľmi pozitívny vplyv na bezpečné, účinné a inteligentné zavádzanie TEN-T;

12. zastáva názor, že harmonizované normy platné pre infraštruktúru v celej sieti sú predpokladom skutočného európskeho jednotného dopravného priestoru; považuje za dôležité zachovať a modernizovať existujúcu infraštruktúru, najmä na cezhraničných úsekoch, vzhľadom na technologický pokrok, meniace sa bezpečnostné normy, zvýšenie efektívnosti, vyššiu kvalitu výkonu, zvýšenie kapacity, nové funkcie, zlepšenie cezhraničnej spoľahlivosti a interoperability a potrebu prijať prístup založený na životnom cykle a zvýšiť odolnosť infraštruktúry voči vplyvom kríz, ako sú pandémie a zmena klímy; konštatuje však, že financovanie NPE nestačí na splnenie všetkých týchto cieľov; poukazuje na to, že koordinácia medzi členskými štátmi je kľúčom k riadeniu kríz a zabezpečeniu nepretržitého toku tovaru a dodávok základného tovaru obyvateľstvu Únie; vyzýva Komisiu, aby navrhla legislatívny rámec na zlepšenie riadenia rizík, odolnosti a adaptácie na zmenu klímy dopravnej infraštruktúry v základnej sieti vrátane všetkých druhov dopravy;

13. domnieva sa, že nedostatočná údržba dopravnej infraštruktúry môže ovplyvniť kontinuitu, udržateľnosť, výkonnosť, bezpečnosť, a tým aj odolnosť TEN-T; poukazuje na význam pravidelnej a štandardizovanej údržby infraštruktúry TEN-T, najmä mostov a tunelov, s cieľom zabezpečiť trvalú kvalitnú infraštruktúru; vyzýva Komisiu, aby zaviedla jasnú referenčnú hodnotu pre požiadavky na kvalitu infraštruktúry, najmä mostov a tunelov, a aby vypracovala spoločný európsky prístup k inšpekciám a hodnoteniam kvality infraštruktúry TEN-T; vyzýva Komisiu, aby vytvorila plán monitorovania základnej siete týkajúci sa údržby na európskej úrovni; žiada Komisiu a členské štáty, aby spolu s Európskou investičnou bankou (EIB) a národnými podpornými bankami a inštitúciami preskúmali nové systémy financovania s cieľom uľahčiť investície do údržby siete; okrem toho vyzýva členské štáty, aby vypracovali osobitné národné plány pre bežné a mimoriadne financovanie údržby;

⁽¹³⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1).

⁽¹⁴⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 347/2013 zo 17. apríla 2013 o usmerneniach pre transeurópsku energetickú infraštruktúru, ktorým sa zrušuje rozhodnutie č. 1364/2006/ES a menia a dopĺňajú nariadenia (ES) č. 713/2009, (ES) č. 714/2009 a (ES) č. 715/2009 (Ú. v. EÚ L 115, 25.4.2013, s. 39).

⁽¹⁵⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu (Ú. v. EÚ L 276, 20.10.2010, s. 22).

Streda 20. januára 2021

Financovanie, riadenie a dohľad

14. zdôrazňuje, že s cieľom zabezpečiť dostatočné investície do infraštruktúry TEN-T je nevyhnutné, aby všetky príslušné fondy EÚ (NPE, InvestEU, európske štrukturálne a investičné fondy, Horizont Európa atď.) a úvery Európskej investičnej banky boli prispôbené špecifickým potrebám dopravného odvetvia a aby sa členské štáty zaviazali k riadnemu financovaniu; vyjadruje hlboké poľutovanie nad rozhodnutím Európskej rady navrhnuť rozpočtové škrtky pre programy orientované na budúcnosť, ako sú NPE a InvestEU, najmä so zreteľom na kľúčovú podpornú úlohu, ktorú program NPE zohráva pri dokončovaní TEN-T; konštatuje, že veľmi ambiciózny program EÚ v oblasti dekarbonizácie musí byť podporený zodpovedajúcim financovaním a finančnými nástrojmi s cieľom uspieť pri súčasnom zachovaní konkurencieschopnosti príslušných odvetví; vyzýva Komisiu, aby posilnila súčinnosť a politickú súdržnosť medzi príslušnými nástrojmi EÚ nad rámec NPE (napr. Európsky fond regionálneho rozvoja) a aby okrem toho optimalizovala využívanie nástrojov kombinovaného financovania s cieľom prilákať súkromných investorov a vyvolať pákový efekt v súvislosti s financovaním z verejných zdrojov; poukazuje na to, že príslušné finančné nástroje zamerané na klímu a životné prostredie v rámci Európskej zelenej dohody by sa mali sprístupniť pre investície do siete TEN-T, ktoré môžu pomôcť účinne znížiť emisie v odvetví dopravy;

15. vyjadruje poľutovanie nad tým, že v návrhu nového viacročného finančného rámca (ďalej len „VFR“) a v pláne obnovy členské štáty stále neposkytujú silný signál pre investície do infraštruktúry, ani neuprednostňujú dokončenie TEN-T; zdôrazňuje preto, že zdroje dostupné v rámci fondu Next Generation EU poskytujú jedinečnú príležitosť na zaručenie rozvoja základných sietí TEN-T do roku 2030; vyzýva Komisiu, aby každoročne informovala Európsky parlament o pokroku vo výstavbe; vyzýva Komisiu, aby počas rokovaní s členskými štátmi vyhradila primeranú sumu pomoci na rozvoj dopravných politík EÚ a predložila Európskemu parlamentu záverečnú správu; vyzýva Komisiu zabezpečiť, aby vnútroštátne programy, ktorými sa vykonáva Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti, prideliť významnú úlohu investíciám do modernej, digitálnej, udržateľnej a bezpečnej dopravnej infraštruktúry;

16. pripomína, že dokončenie ERTMS, pokiaľ ide o trate a vlaky, je základným predpokladom vytvorenia jednotného európskeho železničného priestoru a umožnenia riadneho fungovania železničného trhu v koridoroch TEN-T; v tejto súvislosti zdôrazňuje, že na dokončenie ERTMS v základných sieťach je potrebných približne 15 miliárd EUR a že Komisia by mala zohrávať významnú úlohu pri koordinácii operácií financovania a zavádzania;

17. zdôrazňuje, že pri hodnotení projektov z hľadiska kritérií zrelosti výberu projektov stanovených v NPE by sa malo prihliadať na dodržanie lehoty stanovenej v navrhovanej smernici o zefektívnení TEN-T⁽¹⁶⁾; okrem toho sa domnieva, že akékoľvek zdržania, ku ktorým dôjde, by mali byť dôvodom na prešetrovanie pokroku projektu a na revíziu finančnej pomoci, ktorú Únia dostala v rámci NPE, ako sa stanovuje v článku 17 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 1316/2013⁽¹⁷⁾, čo môže viesť k zníženiu alebo odobratiu grantu;

18. zdôrazňuje, že hoci sa sieť TEN-T zavádza postupne a dokončenie základnej siete je krátkodobou prioritou, keďže predstavuje základ rozvoja udržateľnej multimodálnej dopravnej siete a stimuluje rozvoj celej súhrnnej siete, je dôležité zabezpečiť dostatočné financovanie súhrnnej siete, ktorá nie je pokrytá základnou sieťou, aby sa predišlo rastúcim rozdielom; v tejto súvislosti zdôrazňuje, že obe úrovne TEN-T sú kľúčové pre prepojenie a logistickú integráciu EÚ;

19. domnieva sa, že finančné prostriedky EÚ, najmä tie, ktoré sú pridelené v rámci NPE, by mali pružne a účinne prispievať k dokončeniu cezhraničných projektov a chýbajúcich prepojení opravným spôsobom, ak vnímaný nesúlad alebo nerovnováha medzi záťažou, ktorú predstavujú náklady financované na vnútroštátnej úrovni, a sociálno-ekonomickými prínosmi očakávanými na každej strane hranice a zo širšej európskej perspektívy ohrozuje pokrok smerujúci k včasnému dokončeniu projektu; v tejto súvislosti vyzýva Komisiu, aby zaujala cielenejší prístup a uplatňovala vyššie miery spolufinancovania na projekty s najvyššou európskou pridanou hodnotou s cieľom uvoľniť vnútroštátne investície;

⁽¹⁶⁾ Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zefektívnení opatrení na urýchlenie realizácie transeurópskej dopravnej siete (COM(2018)0277), zmenený na návrh smernice podľa poznámky Rady 8726/20 z 12. júna 2020 (2018/0138(COD)).

⁽¹⁷⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1316/2013 z 11. decembra 2013 o zriadení Nástroja na prepájanie Európy, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a zrušujú sa nariadenia (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 129).

Streda 20. januára 2021

20. je hlboko znepokojený oneskoreniami pri dokončovaní projektov, najmä cezhraničných projektov, ktoré bránia včasnému vytvoreniu súvislých koridorov základnej siete TEN-T a ktoré vedú k zvýšeným nákladom na projekty; vyzýva členské štáty, aby splnili svoje povinnosti týkajúce sa svojich častí siete a zabezpečili účinné a včasné administratívne a súdne konania pri plnom dodržiavaní európskych a vnútroštátnych právnych predpisov, a naliehavo ich vyzýva, aby zvýšili úroveň digitalizácie administratívnych a súdnych procesov; pripomína členským štátom, aby posilnili spoluprácu s orgánmi iných členských štátov pri cezhraničných projektoch, napr. prostredníctvom zriadenia spoločného orgánu na základe vzájomnej dohody, najmä s cieľom koordinovať harmonogramy a lehoty, a naliehavo vyzýva členské štáty, aby bezodkladne vykonali novú smernicu o zefektívnení TEN-T; vyzýva Komisiu, aby pomáhala členským štátom, ktoré chcú zaviesť významné doložky o vylúčení – v súlade s právom Únie – ktoré by mohli výrazne urýchliť vnútroštátne súdne konania;

21. zdôrazňuje, že vykonávanie opatrení EÚ na zjednodušenie postupov udeľovania povolení, postupov cezhraničného obstarávania a iných administratívnych postupov členskými štátmi má zásadný význam pre zníženie technických prekážok a administratívnej záťaže, a tým aj možných zdržaní a zvýšených nákladov v projektoch dopravnej infraštruktúry TEN-T; konštatuje, že je to mimoriadne dôležité, pokiaľ ide o poskytnutie väčšej istoty realizátorom projektov a potenciálnym súkromným investorom⁽¹⁸⁾; vyzýva Komisiu, aby do správy o pokroku siete TEN-T doplnila kapitolu o znižovaní neodôvodnenej administratívnej záťaže;

22. naliehavo vyzýva Komisiu, aby posilnila svoj dohľad nad realizáciou TEN-T tým, že využije právomoci, ktoré jej už boli zverené nariadením, posilní príslušné nástroje s cieľom požadovať od členských štátov, aby plnili svoje povinnosti, a posilní úlohu európskych koordinátorov pri riadení koridorov, najmä pokiaľ ide o cezhraničné prepojenia, ako aj úlohu „jednotného kontaktného miesta“, ktorú zohráva určený orgán v rámci postupu udeľovania povolení; vyzýva Komisiu, aby posilnila a využila ustanovenia článku 56 nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 pri revízii usmernení pre TEN-T s cieľom povzbudiť členské štáty, aby urýchlili plánovanie a dokončenie projektov; vyzýva Komisiu, aby objasnila, ako sa majú vykladať pravidlá a požiadavky na účely hodnotenia, podávania správ a posudzovania oprávnenosti; vyzýva Komisiu, aby podporovala výmenu najlepších postupov týkajúcich sa zapojenia občianskej spoločnosti a zainteresovaných strán a konzultácií medzi členskými štátmi a aby ich podporovala na európskej, vnútroštátnej, regionálnej a miestnej úrovni;

23. vyzýva členské štáty, aby posilnili súlad medzi vnútroštátnymi dopravnými plánmi a sieťami TEN-T s cieľom zaručiť riadne vykonávanie nariadenia o TEN-T;

24. zastáva názor, že Železničná agentúra EÚ (ďalej len „ERA“) by mala zohrávať významnejšiu úlohu pri zavádzaní siete TEN-T, najmä v súvislosti s cezhraničnou interoperabilitou, zlepšením bezpečnosti, zvýšením konkurencieschopnosti a zavádzaním ERTMS; požaduje zvýšenie rozpočtu ERA na rok 2021, vybavenie agentúry zodpovedajúcimi finančnými prostriedkami na plnenie jej úloh, najmä preto, že rok 2021 bol vyhlásený za Európsky rok železníc;

Druhy dopravy

25. poukazuje na význam posilnenia kvality cestnej infraštruktúry v rámci TEN-T v celej Únii;

26. v tejto súvislosti vyzýva Komisiu, aby prijala ďalšie opatrenia na zvýšenie zavádzania alternatívnych palív a elektrických nabíjajúcich staníc a vodíkových čerpacích staníc, pričom treba zohľadniť možné budúce riešenia v oblasti alternatívnych palív a v plnej miere dodržiavať zásadu technologickej neutrality;

27. vyzýva na prijatie opatrení na ďalšie posilnenie bezpečnosti cestnej premávky a zachovanie a zlepšenie prevádzkovej bezpečnosti počas celého životného cyklu kritickej infraštruktúry, pričom treba zohľadniť potreby nemotorizovaných účastníkov dopravy, a to s cieľom chrániť zraniteľných účastníkov cestnej premávky; pripomína význam podpory inovatívnych a inteligentných riešení bezpečnosti cestnej premávky s cieľom splniť strategický cieľ EÚ Vision Zero (nulová úmrtnosť na cestách); zdôrazňuje, že je potrebné splniť nové bezpečnostné požiadavky smernice (EÚ) 2019/1936, a poukazuje na to, že na tento účel sú potrebné ďalšie investície do adaptácie a údržby infraštruktúry, ktoré by sa mali zabezpečiť; zdôrazňuje, že akékoľvek zjednodušenie regulačných požiadaviek na projektové postupy pri revízii usmernení TEN-T by sa nemalo uskutočňovať na úkor najprísnejších bezpečnostných noriem;

28. pripomína Komisii a členským štátom, že je potrebné zabezpečiť dostatočný počet bezpečných a chránených parkovísk pre nákladné vozidlá pozdĺž siete TEN-T, aby sa zvýšila bezpečnosť cestnej premávky a kvalita života užívateľov siete, najmä pracovníkov v doprave;

⁽¹⁸⁾ Ako sa uvádza v predbežnej dohode zo 17. júna 2020, ktorá je výsledkom medziinštitucionálnych rokovaní o nariadení o zefektívnení opatrení na urýchlienie realizácie transeurópskej dopravnej siete.

Streda 20. januára 2021

29. zdôrazňuje, že by sa mali zaviesť a prispôbiť osobitné certifikované úseky siete TEN-T, ako aj siete diaľnic, aby spĺňali minimálne výkonnostné normy pre automatizované a poloaumatizované vozidlá a aby spĺňali výkonnostné normy infraštruktúry, pokiaľ ide o viditeľnosť, stav dopravných signálov, dopravné značky a dopravné značenia;

30. poukazuje na potenciál nových a aktívnych spôsobov prepojenej mobility v mestskej a miestnej doprave osôb a tovaru; vyzýva Komisiu a členské štáty, aby úzko spolupracovali s regiónmi a mestami, najmä cezhranične, pri zlepšovaní a dokončovaní chýbajúcich koncových úsekov infraštruktúry a intermodálnych a cezhraničných spojení v rámci celej transeurópskej dopravnej siete, a tým umožnili plynulejšie a efektívnejšie využívanie infraštruktúry a služieb, ktoré zase predchádzajú zápcham a znižujú emisie;

31. opätovne zdôrazňuje kľúčovú úlohu železničnej dopravy pri dekarbonizácii odvetvia dopravy a pripomína, že je dôležité v plnej miere vykonávať štvrtý železničný balík, aby mohla železničná doprava naplno rozvinúť svoj potenciál; žiada, aby rozvoj železničnej infraštruktúry sprevádzali opatrenia na zníženie neodôvodnenej administratívnej záťaže; vyzýva Komisiu, aby každoročne informovala Európsky parlament o pokroku v tejto oblasti; domnieva sa, že podpora presunov na iné druhy dopravy a účinnej železničnej a kombinovanej dopravy, najmä v cezhraničných situáciách a pri chýbajúcich spojeniach v intenzívne využívaných úsekoch, musí byť prioritou pre TEN-T a mala by sa vykonávať úplným zavedením ERTMS, odstránením regulačných, prevádzkových a technických prekážok v sieti a zabezpečením rovnakého prístupu prevádzkovateľov železničnej dopravy, urýchlením elektrifikácie, zabezpečením prepojenia a interoperability, a to aj optimalizáciou kapacity infraštruktúry a modernizáciou zariadení železničných koľajových vozidiel, podporou výskumu a inovácií vrátane spoločného podniku Shift2Rail a optimalizáciou koridorov železničnej nákladnej dopravy v súlade s dopytom, najmä v logistických uzloch, ako sú prístavy a letiská; okrem toho zdôrazňuje, že je potrebné vymedziť tranzitné a terminálové uzly v rámci siete a zároveň vybaviť základné uzly platformami na tranzit, aby sa zabezpečil plynulý tok cestujúcich a tovaru; zdôrazňuje význam projektov na zlepšenie prístupnosti, najmä pre osoby so zdravotným postihnutím a staršie osoby;

32. vyzýva Komisiu, aby pravidelne prijímala záväzné periodické ciele zavádzania ERTMS s cieľom dokončiť jeho zavedenie v rámci základnej siete TEN-T do roku 2030; domnieva sa, že ERA by mala konať ako efektívna a účinná systémová autorita a plniť svoju posilnenú úlohu a povinnosti v súvislosti s ERTMS v rámci štvrtého železničného balíka; žiada, aby sa plán zavedenia ERTMS pre koridory železničnej nákladnej dopravy financoval prostredníctvom projektu spoločného záujmu v rámci Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti; poukazuje na význam regulačnej stability, pokiaľ ide o technické špecifikácie interoperability ako prostriedku na uvoľnenie investícií do ERTMS, a žiada Komisiu, aby pri aktualizácii TSI na rok 2030 dôkladne analyzovala ďalšie zmeny a zabezpečila kompatibilitu;

33. zdôrazňuje, že európska železničná infraštruktúra musí zabezpečiť dostatočnú kapacitu pre nákladné aj osobné vlaky, zabezpečiť intenzívnejšie využívanie infraštruktúry a zabezpečiť vyššiu návratnosť investícií; naliehavo vyzýva Komisiu, aby uprednostňovala cezhraničné vlakové prepojenie s cieľom posilniť prechod na iné druhy dopravy v medzinárodnej osobnej doprave; v tejto súvislosti zdôrazňuje potenciál nočných vlakov, pokiaľ ide o konkurencieschopné cestovanie šetrné ku klíme; zastáva názor, že plynulá cezhraničná železničná doprava v sieti TEN-T a pozdĺž európskych koridorov železničnej nákladnej dopravy si vyžaduje povinnú cezhraničnú spoluprácu medzi manažermi infraštruktúry; vyzýva Komisiu, aby v rámci revízie TEN-T predložila záväzné opatrenia pre manažerov infraštruktúry;

34. zdôrazňuje, že rozvoj vysokorýchlostných a vysokokvalitných služieb osobnej železničnej dopravy v rámci základných sietí TEN-T musí byť v nadchádzajúcich rokoch vysokou prioritou s cieľom vytvoriť rozsiahlu sieť vysokorýchlostných železničných spojení medzi veľkými európskymi mestami, ktoré v súčasnosti nemajú prístup k takýmto službám, a podstatne zvýšiť konkurencieschopnosť udržateľných spôsobov pozemnej dopravy;

35. zdôrazňuje význam vnútrozemskej vodnej dopravy ako udržateľného druhu dopravy a zdôrazňuje potrebu zabezpečiť nadčasovú infraštruktúru s vysokou kapacitou a spoľahlivosťou, kvalitu a dobrú splavnosť vodných ciest, najmä v súvislosti so zmenou klímy; uznáva dôležitú úlohu prístavov ako strategických uzlov v základnej aj súhrnnej sieti; vyzýva Komisiu, aby zabezpečila plynulé prepojenie medzi základnými a súhrnnými vnútrozemskými a námornými prístavmi a železničnými a cestnými sieťami s cieľom uľahčiť multimodalitu; žiada, aby sa prijali opatrenia na zabezpečenie harmonizovaného cezhraničného zavádzania RIS a na uľahčenie zavádzania inovačných, efektívnych a udržateľných riešení v tomto odvetví;

36. požaduje plán rozvoja vnútrozemských vodných ciest, ktorý sa bude financovať prostredníctvom projektu spoločného záujmu v rámci Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti;

Streda 20. januára 2021

37. zdôrazňuje úlohu, ktorú zohrávajú námorné spojenia vysokej kvality nielen v medzinárodnom, ale aj vnútornom obchode EÚ; zdôrazňuje dôležitú úlohu piliera námorných diaľnic TEN-T a príbrežnej námornej dopravy ako udržateľných spôsobov dopravy v tomto kontexte; domnieva sa, že účelom piliera námorných diaľnic je uľahčiť využívanie príbrežných námorných spojení a služieb založených na potrebách, ktoré sú plynule integrované do pozemnej dopravy a dopĺňajú ju, uľahčiť spoluprácu medzi námornými prístavmi a zlepšiť ich prepojenie s vnútrozemím, ako aj podporovať rozvoj a zavádzanie čistých a alternatívnych palív (na základe posúdenia vplyvu) a energeticky efektívnych riešení pre námornú dopravu; vyzýva preto Komisiu, aby vyhodnotila, ktoré koncové body základného koridoru by sa mali sprístupniť ako námorné spojenia s inými základnými koridormi a kde by sa mali aktualizovať mapy TEN-T v súlade so zisteniami tohto hodnotenia;

38. zdôrazňuje kľúčovú úlohu námorných a vnútrozemských prístavov ako strategických uzlov dopravnej siete, ktoré spájajú príbrežnú a lodnú dopravu na širom mori so železničnou, cestnou, vnútrozemskou vodnou a potrubnou dopravou a sú na križovatke logistických dodávateľských reťazcov; zdôrazňuje, že je dôležité zabezpečiť dostupnosť prístavov TEN-T pre najväčšie plavidlá prostredníctvom opatrení na zabezpečenie kapacity; zdôrazňuje cezhraničný rozmer námorných prístavov a zdôrazňuje, že prístavy nie sú len súčasťou námornej dopravy, ale sú čoraz viac zoskupeniami všetkých druhov dopravy, ako aj súčasťou energetického, priemyselného a modrého hospodárstva; berie na vedomie význam a zvýšený rozvoj prístavnej spolupráce a zoskupovania; domnieva sa, že TEN-T by preto mala uľahčovať projekty zamerané na zvýšenie súčinnosti medzi dopravnou, energetickou a digitálnou infraštruktúrou v rámci prístavov a v prípade potreby zabezpečiť opatrenia na modernizáciu železničných a cestných spojení s námornými a vnútrozemskými vodnými prístavmi s cieľom podporiť presun na iné druhy dopravy a posilniť udržateľnú logistiku;

39. zdôrazňuje význam krátkych námorných spojení pre regionálnu prepojenosť, najmä pre okrajové regióny a ostrovy; domnieva sa, že požiadavky na námorné diaľnice vylučujú vnútroštátne krátke námorné spojenia; naliehavo preto vyzýva Komisiu, aby zjednodušila tieto požiadavky v nariadení o TEN-T s cieľom zabezpečiť, aby námorné spojenia boli rovnocenné s pozemnými prepojeniami, a to najmä s prihliadnutím na prepojenia s prístavmi v súhrnnej sieti;

40. zdôrazňuje potenciál, ktorý existuje pre výrazné zníženie emisií odvetvia lodnej dopravy prostredníctvom investícií do prístavnej infraštruktúry, ktorá podporuje používanie alternatívnych palív a prechod na nabíjanie akumulátorov a dodávku energie počas kotvenia plavidiel; poukazuje na to, že takéto investície by mali mať osobitnú prioritu ako spôsob podpory multimodálnej dopravy v prístavoch; žiada Komisiu, aby ďalej rozvíjala finančné nástroje, ktoré sú k dispozícii na zvýšenie investícií na tento účel, a aby ďalej podporovala prebiehajúci vývoj rôznych čistých technológií stimulovaním výskumu;

41. požaduje Komisiu, aby uznala rozsiahlejšiu úlohu prístavov nad rámec čisto dopravných funkcií, pokiaľ ide o úsilie o dekarbonizáciu, najmä ich potenciál prispieť k využívaniu príležitostí na výrobu veternej energie na pevnine a na mori;

42. zdôrazňuje, že letecká doprava a s ňou súvisiace infraštruktúry, ako sú letiská, sú nevyhnutné na globálne a vnútorné prepojenie EÚ vrátane jej vidieckych, riedko osídlených, okrajových, ostrovných a najvzdialenejších regiónov a na zabezpečenie multimodalít, napríklad prostredníctvom interoperability najmä so železničnou dopravou, ako aj vytváranie súčinnosti medzi príslušnými agentúrami EÚ; považuje TEN-T za dôležitý nástroj na zrýchlenie zavádzania alternatívnych palív v tomto odvetví, ako aj ich nabíjacej a čerpacej infraštruktúry, a to poskytnutím potrebnej kapacity na letiskách v základnej a súhrnnej sieti; domnieva sa, že ďalší rozvoj iniciatívy Jednotné európske alebo II+ je naliehavý a kľúčový na dosiahnutie efektívnejšieho a udržateľnejšieho prepojenia infraštruktúry; pripomína, že kríza spôsobená ochorením COVID-19 ukázala hodnotu leteckej dopravy pre hospodárstvo, ako aj prepojenosť cestujúcich a tovaru, a teda potrebu zabezpečiť jej odolnosť voči novým rizikám a krízam;

43. domnieva sa, že by sa mala podporovať súčinnosť a komplementárnosť TEN-T a TEN-E, pričom by sa mali v plnej miere zabezpečiť existujúce a budúce možnosti a úrovne financovania rozvoja TEN-T; v tejto súvislosti zdôrazňuje, že plynovody sa nepovažujú len za prvok energetickej infraštruktúry, ale aj za faktor umožňujúci prechod na udržateľnejšiu dopravu; uznáva úlohu plynovodov ako prepojenia medzi priemyselnými klastrami a dopravnými uzlami a ako dopravného prostriedku pre komodity a zdôrazňuje ich význam pre uplatňovanie určitých technológií dekarbonizácie;

44. zdôrazňuje, že je potrebné, aby všetky členské štáty mali dobre rozvinutú, inteligentnú, bezpečnú a udržateľnú sieť TEN-T, ktorá uľahčuje mobilitu, prepojenosť a územnú prístupnosť v celej EÚ, najmä v okrajových regiónoch, ostrovných a najvzdialenejších regiónoch, s cieľom podporiť a rozvíjať európsky a medzinárodný cestovný ruch; vyzýva Komisiu, aby preskúmala možnú súčinnosť so sieťou EuroVelo a jej 16 koridormi, najmä zvýšením finančnej podpory, s cieľom podporiť miestny a ekologický cykloturizmus v Európe;

Streda 20. januára 2021

Strategické smerovanie

45. vyzdvihuje strategickú hodnotu, ktorú má pre EÚ zachovanie úzkych dopravných spojení s tretími krajinami v rámci TEN-T a ďalšia integrácia partnerských krajín Európskej zóny voľného obchodu (EZVO), západného Balkánu a Dopravného spoločenstva juhovýchodnej Európy a krajín Východného partnerstva a podpora lepšieho prepojenia s okrajovými oblasťami EÚ; považuje takisto za vhodné, vzhľadom na strategické investície a rast vplyvu tretích krajín v tomto regióne, rozšíriť dopravné spojenia TEN-T na kandidátske krajiny, krajiny južného Stredozemia a Východného partnerstva a na Áziu založené na normách EÚ a zabezpečení reciprocity; okrem toho zdôrazňuje strategický význam Stredozemného mora pre Úniu a potrebu posilniť infraštruktúru krajín južného Stredozemia a ostrovných regiónov EÚ;

46. zdôrazňuje význam zachovania prepojenia TEN-T so Spojeným kráľovstvom, počnúc jeho uznaním za „susednú krajinu“ v zmysle článku 3 písm. b) nariadenia o TEN-T, pričom treba zabezpečiť realizáciu a dokončenie spoločne dohodnutých infraštruktúrnych projektov TEN-T a zabezpečiť účasť Spojeného kráľovstva na financovaní tohto prepojenia; vyzýva Komisiu, aby venovala osobitnú pozornosť vonkajším hraniciam EÚ a monitorovala vplyv vystúpenia Spojeného kráľovstva na pohraničné regióny; pripomína významnú úlohu Spojeného kráľovstva a tzv. pozemného mosta ako súčasť siete TEN-T a uznáva negatívny vplyv brexitu na prepojenosť, prístupnosť a hospodársku súdržnosť medzi Írskom a kontinentálnou Európou, ako aj na ostrove Írsko; vyzýva Komisiu, aby zabezpečila účinné prepojenie Írska s kontinentálnou Európou s osobitným dôrazom na námorné trasy prostredníctvom základnej a súhrnnej siete bez ohľadu na podobu budúcich vzťahov medzi EÚ a Spojeným kráľovstvom;

47. zdôrazňuje, že sieť TEN-T má so svojimi hlavnými uzlami strategickú funkciu pre Úniu; naliehavo žiada Komisiu, aby vypracovala plány na ochranu strategickej infraštruktúry a TEN-T ako celku; vyzýva Komisiu k zabezpečeniu toho, aby sa strategický záujem EÚ, zákaz cenového dumpingu, úplné dodržiavanie prísnych európskych pracovných noriem a zásada reciprocity, pokiaľ ide o prístup k verejnému obstarávaniu, v plnej miere uplatňovali v rámci postupov verejného obstarávania pre projekt TEN-T;

48. zdôrazňuje význam zvyšovania súčinnosti medzi transeurópskymi sieťami v oblasti dopravy, energetiky a telekomunikácií a medzi ich príslušnými koridormi s cieľom zabezpečiť hladký prístup na trh a distribúciu alternatívnych palív pre dopravu a zohľadniť meniace sa digitálne potreby odvetvia dopravy a jeho používateľov;

49. zdôrazňuje, že politika v oblasti dopravnej infraštruktúry ponúka jasnú príležitosť na zvýšenie súčinnosti medzi obrannými potrebami a TEN-T s celkovým cieľom zlepšiť vojenskú mobilitu v rámci Únie, berúc do úvahy geografickú rovnováhu a zvažujúc potenciálne prínosy pre civilnú ochranu; trvá na tom, že dopravná infraštruktúra v úsekoch transeurópskej siete, ktoré boli označené za vhodné na dvojaké použitie, by sa mala prispôbiť striktne v súlade so zásadou dvojakeho použitia s cieľom riešiť civilné aj obranné potreby; vyzýva Komisiu, aby zachovala svoj pôvodný návrh financovania vojenskej mobility v rámci VFR na roky 2021 – 2027;

o

o o

50. poveruje svojho predsedu, aby postúpil toto uznesenie Rade, Komisii a vládam a parlamentom členských štátov.