



VASTUVÕETUD TEKSTID

P8_TA(2016)0408

Kesk- ja Ida-Euroopa transporditaristu ühenduste ja juurdepääsetavuse parandamine

Euroopa Parlamendi 25. oktoobri 2016. aasta resolutsioon Kesk- ja Ida-Euroopa transporditaristu ühenduste ja juurdepääsetavuse parandamise kohta (2015/2347(INI))

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse oma 9. septembri 2015. aasta resolutsiooni 2011. aasta transpordipoliitika valge raamatu rakendamise kohta: vahekokkuvõte ja edasised sammud säästva liikuvuse suunas¹,
- võttes arvesse oma 2. detsembri 2015. aasta resolutsiooni säästva linnalise liikumiskeskonna kohta²,
- võttes arvesse oma 10. mai 2012. aasta resolutsiooni piirkondlike lennujaamade ja lennuteenuste tuleviku kohta ELis³,
- võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 170,
- võttes arvesse määrust (EL) nr 1315/2013⁴,
- võttes arvesse määrust (EL) nr 1316/2013⁵,
- võttes arvesse komisjoni poolt 2015. aasta märtsis avaldatud aruannet liiklusohutuse kohta Euroopa Liidus⁶,
- võttes arvesse Doonau äärsete riikide ministrite 3. detsembri 2014. aasta kohtumise järeldusi Doonau ja selle laevatavate lisajõgede siseveeteede taristu mõjusa

¹ Vastuvõetud tekstid, P8_TA(2015)0310.

² Vastuvõetud tekstid, P8_TA(2015)0423.

³ ELT C 261 E, 10.9.2013, lk 1.

⁴ ELT L 348, 20.12.2013, lk 1.

⁵ ELT L 348, 20.12.2013, lk 129.

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

taastamise ja hooldamise kohta¹,

- võttes arvesse 3. märtsi 2016. aasta Łańcuti deklaratsiooni Karpaatides transpordialase koostöö tugevdamise ning Via Carpatia arendusega jätkamise kohta²,
 - võttes arvesse Berliini protsessi, 2014. aasta Lääne-Balkani riikide konverentsi, 2015. aasta Viini tippkohtumist ja 2016. aasta Pariisi konverentsi,
 - võttes arvesse Euroopa Liidu Doonau piirkonna strateegia tegevuskava (SEC(2010)1489),
 - võttes arvesse Euroopa Liidu Läänemere piirkonna strateegia tegevuskava (SWD(2015)0177),
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 52,
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit ning regionaalarengukomisjoni arvamust (A8-0282/2016),
- A. arvestades, et transporditaristu ühenduvus ja juurdepääsetavus mõjutab tugevalt ELi ja selle piirkondade majanduskasvu, majanduse konkurentsivõimet, tööhõivet ja territoriaalset ühtekuuluvust; arvestades, et Kesk- ja Ida-Euroopa moodustavad Euroopa ühtsest turust olulise osa, millel on potentsiaali investeringute ligitõmbamiseks ja kogu ELi majanduskasvu hoogustamiseks, ning arvestades, et eranditult kõik transpordiliigid peaksid aitama parandada konkurentsivõimet, koostalitlusvõimet ja üleminekut keskkonnasõbralikkusele, et aidata paremini kaasa ühtse turu arengule;
- B. arvestades, et transporditaristu ühenduvuse ja juurdepääsetavuse parandamine Kesk- ja Ida-Euroopas aitab saavutada ühtekuuluvuspoliitika eesmärke, eelkõige seoses soovitava majandusarenguga piirialadel;
- C. arvestades, et ELi kesk- ja idaosa enamikes piirkondades on transporditaristu teiste Euroopa piirkondadega võrreldes praeguseni arengus mahajäänud, ning arvestades, et Kesk- ja Ida-Euroopa vähearenenud transporditaristu kõrval eksisteerib Euroopa südames maailma üks tihedamaid ja arenenumaid võrgustikke; arvestades, et kodanikud ootavad, et liikmesriigid teeksid ELi toel taristu parandamiseks koostööd;
- D. arvestades, et suur osa Kesk- ja Ida-Euroopas ühistransporti tehtud investeringutest on tulnud Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondidest, ning arvestades, et ka Euroopa ühendamise rahastu on oluline rahastamisvahend piirkonna transporditaristu edasiseks arendamiseks TEN-T põhivõrgu transpordikoridoride raames; arvestades, et napp haldussuutlikkus liikmesriikide, piirkondade ja kohaliku tasandi haldusasutustes võib tähendada, et ELi vahendite kasutussuutlikkus on väike, mistõttu ei ole Kesk- ja Ida-Euroopas ning mujalgi asuvad ELi liikmesriigid eri põhjustel (näiteks ebapiisava ettevalmistuse või vähese tõhususe tõttu) alati suutnud ELi rahalisi vahendeid maksimaalselt ära kasutada; arvestades, et arvukamate heade projektide esilekerkimiseks ning avaliku sektori asutuste abistamiseks ELi rahaliste vahendite

¹ <http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/news/2014-12-04-danube-ministrial-meeting/conclusions.pdf>

² <http://mib.gov.pl/files/0/1796967/deklaracjalancucka.pdf>

haldamisel tuleks suutlikkust suurendada ja pakkuda tehnilist abi;

- E. arvestades, et töö intensiivistamine selliste oluliste projektide nagu Via Carpatia ja Rail Baltica puhul, samuti Ida-Euroopa – Vahemere idaosa põhivõrgu koridori, Läänemere – Aadria mere põhivõrgu koridori, Aadria ja Joonia mere koridori ning Euroopa, Kaukaasia ja Kesk-Aasia vahelise transpordikoridori arendamine annaks olulise stiimuli transporditaristu ühenduvuse ja juurdepääsetavuse suurendamiseks ELi kesk- ja idaosas; arvestades, et liitu mittekuuluvate naaberriikide ning Kesk- ja Ida-Euroopas asuvate ELi liikmesriikide tihedamate suhete toetamine, muu hulgas raudteetranspordi ja -taristu vallas, aitab parandada rongiühendust Euroopa Liidu, naaberriikide ja -piirkondade ning Aasia vahel;
- F. arvestades, et hästi välja arendatud piiriülesed transpordiühendused on äärmiselt tähtsad piirkondliku konkurentsivõime jaoks ja VKEde piirialadele laienemise toetamise seisukohast, eelkõige seoses ühistranspordiga, sest sellised ühendused toetavad majanduslikult haavatavate elanikkonnarühmade sotsiaalset kaasamist; arvestades, et paljudes ELi Kesk- ja Ida-Euroopa liikmesriikides puudub endiselt hea transpordiühendus ning eelkõige piiriülene raudteeühendus; arvestades, et eri transpordiliikide vähetõhusate ühenduste ning põhi- ja üldtranspordi vaheliste võrgurajatiste puudumise tõttu on eri transpordiliikide koostalitlusvõime ebapiisav, kuigi selline koostalitlusvõime vähendaks hindu nii tarbijate kui ka kaubaveo jaoks, muudaks transporditeenused paindlikumaks ning aitaks ka lahendada keskkonnaalaseid ja sotsiaalseid probleeme;
- G. arvestades, et transporditaristu kooskõlastatud parandamine võib avaldada positiivset mõju keskkonnale ja transpordi energiatõhususele;

Horisontaalsed tahud

1. rõhutab vajadust tugevdada ELi kesk- ja idaosadesse suunduva, sealt väljuva või selles piires asuva transporditaristu ühenduvust ja juurdepääsetavust, võttes arvesse majanduslikke vajadusi ja säästva arengu põhimõtteid; kordab, et üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) eesmärkideks on puuduvate ühenduste rajamine, kitsaskohtade kõrvaldamine ning reisijate ja kauba jaoks sujuvate ühenduste loomine pikamaa- ja piirkondliku transpordi jaoks eeskätt piiriülestes piirkondades; on seisukohal, et ELi rahaliste vahendite kasutamine peab vastama piirkonnas TEN-T põhivõrgu 2030. aastaks väljaehitamise seotud tegelikele investeerimisvajadustele; märgib, et lisaks uue taristu loomisele peab EL investeerima ajakohastamise ja praeguse transporditaristu väljaehitamisse;
2. toonitab, kui tähtis on, et liikmesriigid kavandaksid projekte koordineeritult, kooskõlastades neid nii teiste riikidega kui ka oma riigi piires, võttes võimalikult suurel määral arvesse riiklike transpordi valdkonna üldkavasid ja koordineerides meetmeid ka kandidaatriikidega, viies läbi realistlikud transpordivajaduste hindamised kooskõlas transporti käsitleva ELi valge raamatuga, analüüsides kulusid ja tulusid ja konsulteerides sidusrühmadega; märgib, et transpordi arengu üldkavade koostamise eeltingimus on aidanud liikmesriikidel transpordivaldkonna investeringuid prioriseerida; leiab, et komisjoni vastutavad talitused peavad neid üldkavasid hindama ja neile järelmeetmed tagama, et need vastaksid ka ELi eesmärkidele ja prioriteetidele;
3. soovib tungivalt kasutada piirkondadevahelise piiriülese transpordi edendamiseks ja

nn pudelikaelte likvideerimiseks paremini olemasolevaid piirkondliku koostöö meetmeid ja vahendeid, nagu Euroopa territoriaalne koostöö (ETK), Interreg ja eelkõige Euroopa territoriaalse koostöö rühmitused (ETKRid);

4. on seisukohal, et makropiirkondlikud ELi strateegiad, näiteks Läänemere, Doonau jõe ning Aadria ja Joonia mere piirkonna suhtes juba kehtestatud strateegiad ning Karpaatide piirkonna ja Musta mere piirkonna võimalikud tulevased strateegiad pakuvad innovatiivset juhtimisraamistikku lahenduste leidmiseks transpordialastele keerdküsimustele, mida liikmesriigid üksi lahendada ei suuda, ning võimaldavad tagada paremad transporditingimused;
5. peab kiiduväärseks algse TEN-T põhivõrgu koridoride 2015. aasta töökavade täitmist ning uute kaartide heakskiitmist, millega laiendatakse TEN-T võrku edasi Lääne-Balkani riikidesse; rõhutab, et põhivõrgu rakendamine peaks ka stimuleerima tervikliku võrgu väljaarendamist, eelkõige ühenduste puhul, millel on piiriülene tähtsus ja mis mõjutavad koridoride ühendamist; rõhutab, kui olulised on linnatranspordisõlmed, mis mängivad suurt rolli transpordivoogude tõhustamises nii reisijate kui ka kaubaveo jaoks;
6. rõhutab, et Kesk- ja Ida-Euroopa piirkonna ja ülejäänud Euroopa vahelist ebavõrdsust taristu arendamise ja kvaliteedi küsimuses on võimalik vähendada selge, konkreetse ja integreeritud üleliidulise strateegiaga;
7. tuletab komisjonile meelde transpordipoliitikat aastani 2020 ja seda käsitleva 2011. aasta valge raamatu kohaseid kohustusi – selles võeti vastu 40 konkreetsest meetmest koosnev rakenduskava konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa Euroopa transpordisüsteemi väljatöötamiseks; tuletab meelde, et üks selle pikaajalisi eesmärke on suunata 2030. aastaks 30 % ning 2050. aastaks rohkem kui 50 % üle 300 km pikkustest maanteevedudest ümber raudteele või veeteedele, vähendades sellega märkimisväärselt liiklust Kesk- ja Ida-Euroopas;
8. on seisukohal, et transpordisõlmede rajamine on pikamaa-, piirkondliku ja linnatranspordi ühendamise seisukohast ülioluline, sest see edendab tõhusust, koostalitlusvõimet ja ettevõtluse piirkondlikku arengut, kusjuures ära ei tohiks unustada ka digiteerimisega seonduvaid suuri võimalusi logistilise ahela tulemuslikkuse parandamisel (sh andmete kõikidele sidusrühmadele kättesaadavaks tegemine (andmete jagamine), et töötada välja uusi teenuseid ja tavasid);
9. toonitab, et maanteetaristu ehitamisel ja ajakohastamisel Kesk- ja Ida-Euroopas peaks asjakohastel juhtudel arvesse võtma ka jalgratturite vajadusi; toonitab, kui oluline on luua Kesk- ja Ida-Euroopas jalgratturitele mõeldud taristu, mis suurendab nende ohutust, vähendab liiklusõnnetuste ohvrite arvu ning parandab ELi elanike elukvaliteeti ja tervist; rõhutab, et EuroVelo jalgrattateede võrgustik, eriti selle 13. rada (raudse eesriide rada), Ida-Euroopa rada ning Atlandi ookeani ja Musta merd ühendav rada pakuvad koos raudteeühendustega kombineerituna huvitavaid võimalusi turismi valdkonnas tegutsevatele Kesk- ja Ida-Euroopa makropiirkonna VKEdele, mistõttu tuleks seda võrgustikku ka edendada;
10. juhib tähelepanu asjaolule, et liikmesriikide majandusarengu sidususe edendamine ELi lääne-, kesk- ja idaosades nõuab suuri investeeringuid; toonitab, et Euroopa ja liikmesriikide ametiasutuste vahel on vaja suuremat koordineerimist, eelkõige mis

puutub TEN-T põhivõrgu väljaehitamisse; tuleb siiski meelde, et Euroopa tasandil vajaliku koordineerimise puhul tuleb arvesse võtta liikmesriikide konkreetseid mureküsimusi ning nende majandus- ja sotsiaalkindlustussüsteemide, aga ka taristu kvaliteedi erinevusi ja demograafilisi muutusi; toonitab, et paremini toimiv raudteesektor pakub töökohtade loomise võimalusi; nõuab kaupade ja teenuste liikumist takistavate kõikide meelevaldsete tõkete kõrvaldamist ning nõuab samuti, et riigid hoiduksid selliseid tõkkeid loomast;

11. kutsub liikmesriike ja komisjoni üles tagama Euroopa ühendamise rahastu, Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide, ühinemiseelse abi rahastamisvahendi ning Euroopa Investeerimispannga ja Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupanga rahastamisvahendite koostoime ja täiendavuse transporditaristu projektide rakendamisel ELi kesk- ja idaosas, et parandada arvestatavalt nende kasutamist ja mitmekesistamist; toonitab vajadust vahetada ja levitada kogemusi ja teadmisi eri rahastamisvahenditest rahastatavate projektide (nn segarahastamine) ettevalmistamise ja rakendamise kohta; tuleb meelde, kui tähtis on kasutada Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fondi (EFSI) vahendeid aegsasti, et edendada turustatavaid, elujõulisi ja turupõhiseid projekte; nõuab tungivalt, et komisjon, EIP ja Euroopa investeerimishinnastamise keskus intensiivistaksid oma tööd projektide eestvedajatega Kesk- ja Ida-Euroopas, et tagada EFSI vahendite kasutamine innovatiivsete ja jätkusuutlike transpordiliikidega seotud kvaliteetsete taristuprojektide jaoks; rõhutab, kui oluline on EFSI igasuguste transporditaristu projektide arendamise jaoks; märgib, et siiani on enamik taristuprojekte, mida kavatakse rahastada EFSI vahenditega, paiknenud Lääne-Euroopas; palub seetõttu seoses EFSIga, et komisjon ergutaks investoreid toetama Kesk- ja Ida-Euroopa transporditaristu projektidele keskenduvaid projektiplatvorme; rõhutab, kui oluline on ühtekuuluvuspoliitika rahastamine Kesk- ja Ida-Euroopa riikide transporditaristu arengu jaoks, sest selle kvaliteet jääb sageli kõvasti alla Lääne-Euroopa transpordivõrkude omale, ning nõuab seda silmas pidades vajalike ressursside ja piisavate rahaliste vahendite eraldamist järgmises mitmeaastases finantsraamistikus;
12. tuleb meelde, et Ühtekuuluvusfondist paigutati Euroopa ühendamise rahastusse ümber 11 305 500 000 eurot, et kasutada seda Ühtekuuluvusfondist toetust saavate liikmesriikide transpordisektoris; rõhutab, et olukordades, kus investeeringuid tehakse pigem poliitilistel kaalutlustel kui ärihuvidest lähtudes, tuleks praegust kasutussuutlikkuse määra arvestades kõigi nende olemasolevate rahastamisvahendite kasutamist eelistada kolmandate isikute investeeringute kaasamisele;
13. palub, et Kesk- ja Ida-Euroopa liikmesriigid tagaksid ELi vahendite kasutamisel suure läbipaistvuse ja tiheda kontrolli ning avaldaksid nende eraldamise kohta üksikasjad nii ruttu kui võimalik;
14. juhib tähelepanu võimalustele, mida pakuvad avaliku ja erasektori partnerluse hübriidprojektid, mis ühendavad taristuinvesteeringuteks eraldatavad ELi toetused (kuni 85 % kõikidest abikõlblikest kuludest), avaliku sektori rahastamise (kaasrahastamise kujul, mis tähendab, et toetusesaaja peab ise samuti panustama) ja eraettevõtlike vahendid; toonitab samal ajal, et ELi vahendid ja eelarvelised ressursid aitavad suurendada investeeringute usaldusväarsust, sest need vähendavad riske erasektori jaoks; juhib tähelepanu sellele, et samal ajal saab erasektor kasu stabiilsetest, pikaajalistest lepingutest, mis ei sõltu riigisisestest majanduslikest, poliitilistest ja eelarvelistest kõikumistest; ergutab seetõttu liikmesriike kasutama

võimaluse korral avaliku ja erasektori partnerlusi, mis võivad olla taristusse investeerimiseks soodsad lahendused, võttes eelkõige arvesse ühest küljest seda, et keerukate taristuprojektide rakendamine nõuab suuri kulutusi ja sellest saadav tulu on väike, ning teisest küljest soovi tagada kvaliteetsete avalike teenuste tõhus pakkumine; palub sellega seoses, et komisjon annaks Kesk- ja Ida-Euroopas asuvatele liikmesriikidele tehnilist abi, võttes arvesse asjaolu, et mõnedel nendest riikidest on rahastamisvahendite kasutamise ja erasektori suurprojektidesse kaasamisega vähe kogemusi; palub samuti, et komisjon teeks koostööd riiklike, piirkondlike ja kohalike ametiasutustega ning esitaks korrapäraselt ülevaateid transpordiprojektide kohta koos neile ELi eri vahenditest kaasrahastamiseks eraldatud vastavate summadega;

15. palub komisjonil ja liikmesriikidel optimeerida ja lihtsusta hankemenetlusi, anda välja suunised avaliku ja erasektori partnerluste kohta, tagada piisav riigiabi raamistik ja lihtsustada loamenetlusi, et hõlbustada transpordiprojektide rakendamist, eelkõige piiriüleste projektide puhul;
16. rõhutab, et Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide vahendeid saab kasutada Kesk- ja Ida-Euroopa piiriäärsetel aladel puuduvate ühenduste väljaehitamiseks ning olemasoleva infrastruktuuri tugevdamiseks, et tagada täielik juurdepääs ühtsele turule ja soodustada veelgi majanduskasvu; rõhutab sellega seoses, et kuna transport on regionaalarengu võti, on piisav ja nõuetekohaselt rahastatud kohalik infrastruktuur majandusliku, sotsiaalse ja territoriaalse ühtekuuluvuse põhiline ja vältimatu eeltingimus;
17. tuletab meelde, et Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide vahendeid saaks kasutada ka vahendusasutuste ja toetusajaajate haldussuutlikkuse suurendamiseks, kuna ilma selleta võiks ELi toetus selle piirkonna transpordivaldkonna investeringutele ohtu sattuda; märgib, et selles osas on eriti kasulikuks osutunud abimehhanism JASPERS ning seetõttu võiks lisaks mehhanismi jätkamisele kaaluda sellele püsivama institutsioonilise kuju andmist; märgib, et Euroopa investeerimisnõustamise keskuse kaudu pakutav tehniline abi peaks aitama avaliku ja erasektori projektide elluviijatel luua stabiilne töökava teostamisvalmis ja hästi struktureeritud projektidest, et kasutada rahastamisvahendeid pika ajavahemiku jooksul; tuletab meelde, et Euroopa põhivõrgukoridoride koordinaatoritel on poliitiline mandaat, kuid puudub piisav haldussuutlikkus; palub komisjonil ja liikmesriikidel võtta meetmeid selliste ressursside riigi tasandil juhtimise optimeerimiseks, et vältida tarbetut bürokraatiat;
18. palub komisjonil ja Euroopa Investeerimispangal teha paremat koostööd ja koordineerida oma pingutusi, et tagada transpordi infrastruktuuri rahastamise küsimuses laialdane konsulteerimine kõigi sidusrühmadega, parimate tavade vahetamine, rahastamisvahendite edendamine ja potentsiaalsete projektide varajane kaardistamine, ning palub anda selle kohta parlamendile korrapäraselt teavet; rõhutab, et kõiki meetmeid, mis puudutavad transporditaristu ühenduvuse ja juurdepääsetavuse parandamise projekte, tuleks pidada eriti kiireloomuliseks;
19. julgustab piirkondi ja liikmesriike võtma vastu meetmeid või jätkama meetmetega, mis aitavad liikuda keskkonnasõbralikumate transpordivõimaluste suunas; julgustab kasutama Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide vahendeid projektide jaoks, mille eesmärk on tekitada nõudlust avalike ja säästvamate transpordivõimaluste järele, näiteks lihtsustatud piletimüük piiriületusel ja investeringud elektrisõidukite

laadimispunktide süsteemidesse;

20. rõhutab, et sama suurt tähelepanu tuleks pöörata Euroopa TEN-T võrgu ida-lääne ja põhja-lõuna suunalistele transpordikoridoridele, mis võivad aidata kaasa asjaomaste riikide majanduse arengule, sest luuakse uusi võimalikke töökohti VKEdes, idufirmades, kaubanduses, teaduses, uurimistegevuses ja tehnoloogia vallas, kusjuures samal ajal suurendatakse liiklusohutust ja vähendatakse transpordikulusid; tõstab esile, kui olulised on mitmeliigilisus ja transpordisektori innoveerimine selleks, et arendada kaubandust, turismi ja keskkonnakaitset, ning toetab siseveeteede lisamist mitmeliigilise logistika ahelasse, kuna kõikide transpordiliikide vahelised ühendused aitavad kaasa piirkonna majanduse arengule ja vähendavad transpordisüsteemis kitsaskohti;
21. peab kiiduväärseks TEN-T võrgu laiendamist Lääne-Balkani riikidesse; palub komisjonil tagada Lääne-Balkani läbirääkijariikide integreerimine üleeuroopalisse transpordivõrku ning koostöö tegemist Ukraina, Moldova ja teiste naaberriikidega (sh Euroopa, Kaukaasia ja Kesk-Aasia vahelisse transpordikoridori kuuluvate riikidega) transpordiühenduste küsimuses; rõhutab, kui oluline on kohandada finantskriteeriume nii, et läbirääkijariigid ja kandidaatriigid saaksid rohkem kasu ELi rahastamisvahenditest, eriti piiriüleste projektide puhul; rõhutab, et investeringuid (eriti ühinemiseelse abi rahastamisvahendist ja Lääne-Balkani investeerimisraamistiku vahenditest) ja liikluse optimeerimise meetmeid tuleks koordineerida piirkondlikul tasandil, et aidata kaasa põhivõrgu laiendamisele piirkonnas;
22. on veendunud, et ELi kesk- ja idaosa transporditaristu ja ühenduvuse parandamine on tähtis vahend liidu idapiiril ja Lääne-Balkani piirkonnas stabiilsuse, majanduse arengu, piirkondliku koostöö ja julgeoleku suurendamiseks ning transporditingimuste ülespoole ühtlustamiseks siseturul; toonitab sellega seoses, kui oluline on Ida-Euroopa – Vahemere idaosa põhivõrgu koridor;
23. rõhutab, kui absoluutselt vajalik on säilitada ELi transpordisüsteemi tõhusaks ja kulutõhusaks toimimiseks Schengeni süsteem, mis põhineb kaupade, teenuste ja isikute vabal liikumisel avatud sisepiirideta alal; tuletab meelde, et komisjon nõudis juba 2011. aasta juunis tungivalt, et kõik liikmesriigid võtaksid vastu otsuse Schengeni ala laiendamise kohta Bulgaariasse ja Rumeeniasse;
24. rõhutab vajadust parandada ühenduvust ja transporditaristu juurdepääsetavust, et edendada turismi arengut ELis; rõhutab, et ulatuslikum ja tõhusam Euroopa transpordivõrk on turismisektori jaoks oluline küsimus, sest see aitab piirkondi turistidele huvipakkumaks muuta; on seisukohal, et Kesk- ja Ida-Euroopa riikides on turismisektori arendamise potentsiaal tohutu ning seda võiks transporditaristu edasise arendamise abil paremini ära kasutada;
25. juhib tähelepanu soodsale keskkonna- ja majandusmõjule, mida tekitab eri transpordiliikide ühendamise loodav sünergia, pidades silmas nende valdkondade iseloomulike tugevuste paremat ära kasutamist;
26. rõhutab, et Kesk- ja Ida-Euroopas kombineeritud transpordisüsteemi väljatöötamine eeldab kaubaveotingimuste parandamist raudteekoridorides ning üldiselt juurdepääsetavate ühendveoterminalide rajamise toetamist;

27. peab äärmiselt kasulikeks rahvusvahelisi taristuprojekte, nagu uus siididee, sest need aitavad Kesk- ja Ida-Euroopal maailmamajanduse potentsiaalset paremini kasu lõigata; on seisukohal, et tänu soodsale geograafilisele asukohale võib Kesk- ja Ida-Euroopast saada oluline Euroopa ja Aasia vaheline logistikakeskus ja kommunikatsioonisõlm;
28. toonitab, et transpordivõimaluste parem juurdepääsetavus Kesk- ja Ida-Euroopas ning sellega seotud investeeringud peaksid andma tõuke ka kohalike firmade ja ettevõtete arengule; juhib tähelepanu sellele, et hankemenetlustes ja projektide rakendamisel tuleks arvestada ka VKEdega; palub, et komisjon pööraks rohkem tähelepanu sellele, et projektidesse kaasatud suured töövõtjad ja alltöövõtjad tegelevad ebaausa koostööga, mille tõttu kannatavad väga sageli kõige vähem kvalifitseeritud töötajad;
29. kordab, et Kesk- ja Ida-Euroopa jaoks taristulahendusi kavandades tuleb arvesse võtta ka nende inimeste vajadusi, kes elavad hõredalt asustatud ja raskesti juurdepääsetavates piirkondades, näiteks mägipiirkondades; kordab, et transpordivõimaluste vähene juurdepääsetavus võib põhjustada sotsiaalset tõrjutust, ning palub, et komisjon võtaks arvesse ka nende inimeste vajadusi, kes kasutavad kohalikke transpordimarsruute; toonitab, et transpordiühenduste kasulikkuse hindamisel ei saa võtta ainsaks kriteeriumiks nende tulusust;

Maanteetransport

30. tuletab meelde, et piiriüleste teede arendamine täidab piirialadel tähtsat rolli elanikkonna ja ettevõtete vahelise koostöö soodustamisel; palub, et liikmesriigid jätkaksid maanteede ajakohastamist, puuduvate ühenduste loomist, ohutute ja juurdepääsetavate parkimisvõimaluste rajamist ning piirkondlike ja kohalike võrkude ühendamist TEN-T võrguga, sest TEN-T võrku kuulumine on piirkonnakeskuste majanduskasvu seisukohast äärmiselt oluline;
31. rõhutab vajadust tagada ELis õiglasel teemaksusüsteemid; juhib tähelepanu sellele, et liikmesriikidele tuleb eelnimetatud süsteemide kehtestamisel anda nende erinevuste arvessevõtmiseks teatav paindlikkus, kuid seejuures tuleb säilitada piisav tehniline koostalitlusvõime; kordab, et need süsteemid tuleks välja töötada koostöös ettevõtlusringkondade ja ärieesmärgil maanteekasutajatega ning viimatinimetatutele ei tohiks kehtestada täiendavaid või ebaproportsionaalseid tasusid, mis muudaksid nende äritegevuse vähem tulusaks;
32. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles tegelema kiireloomulise vajadusega arendada piki ELi idapiiri kulgevat teetaristu võrgustikku, mis algab Eestist ja kulgeb läbi Läti, Leedu, Poola, Slovakkia, Ungari, Rumeenia ja Bulgaaria ning lõpeb Kreekas; on seisukohal, et selliste jõupingutuste aluseks tuleks võtta juba ammu Via Carpatia projekti raames tehtud kavad (asjaomaste riikide esindajad allkirjastasid 3. märtsil 2016. aastal Varssavis seda projekti käsitleva deklaratsiooni, milles käsitleti transpordikoridori loomisel tehtavat täiendavat koostööd ja marsruudi ajakohastamist); on seisukohal, et Via Carpatia ehitamisega tekib ELi äärepoolsematel piirkondadel võimalus kiiremalt areneda ning ELi arenenumatele piirkondadele kiiremini järele jõuda; juhib tähelepanu sellele, et transpordikoridori loomine stimuleerib ka investeerimist ja ettevõtluse arengut ning parandab kogu ELi julgeolekut, pidades eelkõige silmas Ukrainas kestva relvakonflikti; on arvamusel, et tuleks uurida võimalust avada Reini-Doonau koridor Via Carpatia tee kaudu ELi põhjaossa, ning on veendunud, et Via Carpatiale tuleks eraldada sobivad eelarvevahendid; nõuab seetõttu

Via Carpatia projekti lisamist TEN-T põhivõrku, et tagada piisav ELi rahastamine; ergutab ka liikmesriike looma selle projekti jaoks rahastamisvõimalusi, kasutades selleks ära kõiki võimalikke rahastamisvahendeid, nagu Euroopa ühendamise rahastut ja Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fondi;

33. kinnitab, et maanteetaristu kvaliteet mõjutab otseselt liiklusohutust; on seetõttu seisukohal, et liiklusohutust tuleks hinnata ka maanteetaristu ehitamisel; väljendab muret selle pärast, et liiklusõnnetuste põhjustatud surmajuhtumite ja tõsiste vigastuste esinemissagedus on mitmes Kesk- ja Ida-Euroopa liikmesriigis endiselt küllaltki kõrge; rõhutab, et liiklusohutuse parandamise meetmeid tuleks liikmesriikide ja ELi tasandil rohkem propageerida; on arvamusel, et Kesk- ja Ida-Euroopas asuvates liikmesriikides tuleks ette näha piisavad eelarvevahendid ka taristu taastamise projektidele;
34. rõhutab, et transpordisektori ohutus ja jätkusuutlikkus on taristu loomisel esmatähtsad prioriteedid; palub seetõttu, et komisjon ja liikmesriigid edendaksid kõikide transpordiliikide puhul veelgi digiteerimist ja automatiseerimist; nõuab, et taristu investeerimisprojektid hõlmaksid transpordilahendusi, mille abil vähendada liiklusõnnetuste põhjustatud surmajuhtumite või tõsiste vigastuste esinemissagedust, ning et arvesse võetaks ka suure liikluskoormusega teede lähedal elavate inimeste vajadusi;

Raudteetransport

35. rõhutab, kui tähtis on ELi kesk- ja idaosade raudteetranspordi sidusa ja jätkusuutliku kasvu ja ühtekuuluvuse jaoks raudteekoridoride ehitamine, ajakohastamine ja säilitamine; toonitab, et raudteel on kliimamõju, õhusaaste ja liiklusõnnetuste vähendamisel oluline roll, ning eeldab, et sellistel jõupingutustel on positiivne mõju tööstuse arengule, kaubavedude logistikale, avalike teenuste kvaliteedile ja reisijate liikuvuse kindlusele; palub, et liikmesriigid kaotaksid piiriüleseid ja riigisiseseid kitsaskohad ning suurendaksid tegevussuutlikkust, et saavutada 2011. aasta transpordialases valges raamatus aastateks 2030 ja 2050 seatud vahe-eesmärgid teistele transpordiliikidele ülemineku vallas;
36. rõhutab, et teatavates Kesk- ja Ida-Euroopa piirkondades on olemas arvestatav raudteevõrk, mis vajab aga kiiremas korras taristu ajakohastamist, kusjuures seda tuleb teha enne, kui selle olukord veelgi halveneb ja võrgus tegevus lõpetatakse; laidab liiga vähest investeerimist piiriülestes raudteeliinidesse ja raudtee-reisijateveo teenuste vähesust paljudel piirialadel; kutsub liikmesriike üles taastama puuduvaid ühendusi või looma uusi ning kaotama kitsaskohti; teeb ettepaneku uurida raudteevõrku TEN-T tervikliku põhivõrgu kavandamismetoodika abil, et tuvastada võimalikud (eelkõige piiriüleseid) lüngad ühendustes nii ELi liikmesriikide kui ka ELi mittekuuluvate naaberriikidega; ergutab liikmesriike tegema tihedat ja konstruktiivset koostööd selliste lünkade kaotamiseks ning territoriaalse integratsiooni ja ühtekuuluvuse parandamiseks; palub, et komisjon annaks kõikidele sellistele jõupingutustele tõhusat rahalist abi;
37. kordab, et toetab Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) kasutuselevõttu kõikides TEN-T põhivõrgu koridorides; on veendunud, et ERTMSi täielik ja kiire kasutuselevõtt peab olema ELi absoluutne prioriteet, et luua täielikult koostalitlusvõimeline, toimiv, tõhus ja atraktiivne Euroopa raudteepiirkond, mis

suudaks võistelda teiste transpordiliikidega;

38. palub, et liikmesriigid võtaksid vastu selged ja pikaajalised raudteetranspordi arendamise strateegiad ning kõrvaldaksid kõik tõkked ELi rahastamise abil rakendatavate raudteeprojektide teelt;
39. toonitab vajadust investeerida rohkem raudteede kvaliteedi parandamisse, et muuta need juurdepääsetavamaks ja atraktiivsemaks nii reisijate- kui ka kaubaveo jaoks ning suurendada raudteevedude osatähtsust teiste transpordiliikide seas vastavalt transporti käsitlevas ELi valges raamatus seatud kolmandale eesmärgile, mis puudutab üleminekut teistele transpordiliikidele;
40. märgib, et sadamatest algavatel ja sadamatesse viivatel marsruutidel on vähe maantee- ja raudteevedude ühenduspunkte; tõstab esile, et enamik Ida-Euroopa lennuvälju asub raudteetaristu läheduses, mistõttu on integreerimine endiselt tehniliselt võimalik; palub, et komisjon toetaks täielikult mitmeliigiliste transpordiühenduste (maantee- raudtee-lennujaam) täiendavat integreerimist Kesk- ja Ida-Euroopas;
41. palub, et komisjon toetaks Kesk- ja Ida-Euroopa riikides jätkuvalt veeremisse investeerimist, sest see teeb võimalikuks raudteetranspordi potentsiaali taastamise nende riikide ühistranspordisüsteemides;
42. toonitab, et Euroopa raudteetranspordi taristu jätkusuutlik areng ei peaks piirduma üksnes võrgustiku rajamisega, vaid see peaks hõlmama ka hooldusmeetmeid, et see oleks ka pikas perspektiivis kulutõhus; on seisukohal, et hooldusmeetmete olulisust silmas pidades tuleks sellistele meetmetele eraldada märkimisväärne osa rahalistest vahenditest;
43. tõstab esile üldisi hüvesid, mida pakub Rail Baltica, mis on Põhjamere – Balti koridori üks esmatähtsaid projekte ning strateegiliselt ülioluline kõikide sellega seotud liikmesriikide ja kogu piirkonna jaoks alates Soomest (arvestades ka võimalikku Botnia laiendust), Eestist, Lätist, Leedust ja Poolast ning lõpetades Saksamaa, Hollandi ja Lõuna-Euroopaga; peab kiiduväärseks Rail Baltica projekti ehitamisel ja ettevalmistamisel tehtud edusamme ning märgib, et hea koostöö huvitatud ja osalevate riikide vahel on äärmiselt oluline selleks, et projekt edasiste viivituste ja tagasilöökideta edeneks, samuti selleks, et vältida võimalust, et projekti jaoks mõeldud rahalisi vahendeid ei suudeta kulukohustustega siduda; rõhutab, et kui Euroopa Komisjoni eeskirju ei järgita, jäädakse ELi kaasrahastamisest (ligikaudu 85 %) ilma ning tulevased rahastamistingimused ei ole nii soodsad kui praegused; nõuab tungivalt, et osalevad riigid tunnustaksid ja tugevdaksid RB Rail Joint Venture rolli nii ulatusliku rahvusvahelise projekti haldamise optimaalse asutusena, et nad esitaksid ELi rahastamise saamiseks ühised taotlused, jätkaksid nii ühiste kui ka siseriiklike avalike hangetega, koordineeriks projektiga seotud tööd ning näitaksid lõpuks ka seda, et nad on võimelised koostööd tegema;
44. toonitab, kui oluline on konkurentsivõime ja tõhususe tõstmiseks algatus Shift2Rail, eriti kaubatranspordi valdkonnas, pidades silmas raudtee osakaalu aeglast kahanemist Euroopa kauba- ja reisijateveo turgudel; on seisukohal, et samuti tuleks investeerida raudteetranspordi kvaliteedi parandamisse kaubavedudel; peab kiiduväärseks ühiseid rahvusvahelisi algatusi, mis asjaomases piirkonnas asuvad liikmesriigid on teinud raudteetaristu arendamiseks ja ajakohastamiseks, näiteks uue raudtee-kaubavedude

koridori nr 11 loomist (nn merevaigukoridor, mis ühendab Poola, Slovakkia, Ungari ja Sloveenia kaubandus- ja tööstuskeskusi ja milleks tehakse ühiselt jõupingutusi rahvusvaheliste kaubarongide läbilaskevõime osas); juhib tähelepanu asjaolule, et selliste projektidega edendatakse raudtee osatähtsust rahvusvaheliste kaubavedude valdkonnas, suurendatakse raudteetranspordi konkurentsivõimet ning tagatakse olemasoleva rahvusvahelise kaubavedude mahu optimeerimine;

45. märgib, et raudteesektori jaoks on ELi mitmesugustest programmidest võimalik leida palju eri rahastamisallikaid; on veendunud, et nende rahastamisallikate kasutuselevõtt ja tõhus kasutamine on äärmiselt oluline, võttes arvesse, et see avaliku sektori raha, mis liikmesriikide valitsused saavad raudteesse investeerida, on finantspiirangute tõttu tõsiselt limiteeritud;
46. juhib tähelepanu Kesk- ja Ida-Euroopas reisijate piiriülese piirkondliku raudteetranspordi puhul tavapäraselt kasutatavatele lisatasudele, mis raudtee-ettevõtet sageli rahvusvaheliste piletihindade raames inimestele peale suruvad ning mis vähendavad piiriüleste raudteeliinide kasutamise atraktiivsust;
47. toonitab vajadust tagada, et Kesk- ja Ida-Euroopa riigid ühendatakse Lääne-Euroopa kiirraudteevõrguga, et suurendada raudteetranspordi sektori konkurentsivõimet ja toetada piirkonna majanduse arengut; palub nii komisjonil kui ka liikmesriikidel toetada kiirraudteeühenduste piiriüleseid projekte kõikide TEN-T võrgu koridoride raames;
48. toonitab vajadust toetada ühisprojekte ja investeerida ka ELi mittekuuluvatesse riikidesse, et luua võimalusi ELi vahendite abil ajakohastatud raudteetranspordikoridoride potentsiaali täiendavaks realiseerimiseks (näiteks ELi ja Aasia riikide vahelisteks ühendusteks);

Siseveetee

49. rõhutab siseveetranspordi tähtsust kulutõhusa ja säästva transpordivahendina mitmeliigilises transpordivõrgus ning kogu ELi hõlmavas logistikaahelas; peab seetõttu vajalikuks siseveetransporditaristu ajakohastamist reisijate ja kaupade vedamiseks ning selle muutmist teiste transpordiliikidega koostalitlusvõimelisemaks;
50. märgib, et Kesk- ja Ida-Euroopal on märkimisväärne arengupotentsiaal siseveeteede ning jõe- ja meresadamate osas; on seisukohal, et seda potentsiaali saab kasutada ainult siis, kui järgitakse liidu õigustikku keskkonna, bioloogilise mitmekesisuse ja vee kaitse vallas, kusjuures suurema tähelepanu pööramine sadamate ja raudtee kasutamisele võiks aidata toetada mitmeliigilise transpordi edendamise eesmärgi saavutamist selles piirkonnas;
51. peab kiiruväärseks programmi NAIADES loomist ja programmi NAIADES II jätkamist aastani 2020 ning toonitab, kui tähtsad on Euroopa siseveetranspordi strateegia ja tegevuskava;
52. on veendunud, et mitmeliigilisuse kasutamine siseveesadamates on nende majandusliku potentsiaali seisukohast äärmiselt tähtis; rõhutab, kui tähtis on sadamate teeninduspiirkondadesse kasutajate meelitamiseks see, et siseveetranspordi terminalidele ja transpordisõlmedele oleks piisav nn viimase lõigu juurdepääs ja et

olemas oleksid transpordisõlmedega raudteeühendused;

53. rõhutab Doonau jõe rolli Doonau makropiirkonna peamise siseveetransporditeena; märgib, et piirkonna siseveetranspordi potentsiaali tuleks rohkem ära kasutada, ning kordab, et liikmesriigid peavad säilitama nende vastutusvaldkonda kuuluvate siseveeteede kasutatavuse; kutsub jõeäärseid riike üles tagama, et Doonau on jätkuvalt laevatatav, ning palub, et nad rakendaksid oma 2014. aastal heaks kiidetud üldkava faarvaateri taastamise ja hooldamise kohta, võttes samal ajal arvesse keskkonnaaspekte ning suhtudes erilise hoolega looduslike elupaikade, keskkonna, bioloogilise mitmekesisuse ja veekeskkonna säilitamisse ning hoides ja edendades selleks säästva põllumajanduse, kalanduse ja turismi valdkonnas tegutsevaid VKEsid; rõhutab, et ühendused Doonau ning Oderi ja Elbe vahel võiksid suurendada kogu piirkonna transpordi- ja kommunikatsioonisuutlikkust põhja-lõuna teljel, mis tooks kaasa töökohtade loomise ja VKEde arengu;
54. ergutab liikmesriike suurendama oma jõupingutusi muude siseveetaristute laevatamistingimuste tõstmiseks ja IV klassi saavutamiseks, eriti TEN-T põhivõrku jäävates konkreetsetes jõeosades; rõhutab, et Elbe jõel on vaja tegeleda tingimuste arvestatava parandamisega, et saavutada selle täielik laevatatavus, mis on Ida-Euroopa – Vahemere idaosa koridori jaoks väga oluline; toonitab vajadust saavutada Oderi jõel IV klassi laevatamistingimused; märgib samuti, kui olulised on rahvusvahelised veeteed E40 ja E70 Kesk- ja Ida-Euroopa riikide paremaks integreerimiseks üleeuroopalisse siseveetranspordi marsruutide võrgustikku; rõhutab, et heade mitmeliigiliste ühenduste loomine nende veeteede ja Läänemere–Aadria mere TEN-T põhivõrgu koridori vahel aitaks märkimisväärselt suurendada ELi idapiirkondadesse investeerimise tõenäosust;

Meresadamad ja lennujaamad

55. rõhutab, kui suur potentsiaal on merekiirteede kontseptsiooni raames ligitõmbava meretranspordi väljaarendamisel Läänemere, Musta mere ja Aadria mere sadamates; rõhutab, kui tähtis on suutlikkuse suurendamine energiasektoris, muu hulgas seoses säästvate kütustega laevatamiseks, ning tõhusate raudteeühenduste loomine sadamaid sisemaaga siduvatel ühendustedel;
56. juhib tähelepanu sellele, et muu merealune taristu ei tohi takistada säästvat sadamaarendust Läänemere, Aadria mere ja Musta mere piirkonnas; peab murettekitavaks, et selliste projektidega nagu Nord Stream jätkamine võib vähendada ja blokeerida piirkonda tehtavaid investeeringuid, eelkõige Läänemere piirkonnas; rõhutab, et veealuste torujuhtmete puhul tuleb võtta arvesse laevade süvisele kehtestatud nõudeid sadamate sissepääsudes;
57. on seisukohal, et meresadamad ja lennujaamad saavad kõige rohkem ELi kesk- ja idaosa majandusarengule kaasa aidata, kui nad on transpordisõlmed integreeritud mitmeliigilises transpordisüsteemis ja ühendatud kõrgvõimsusel toimiva raudteetaristuga;
58. tõstab esile, et Aadria mere põhjaosa sadamad peavad tugevdama koostööd, koordineerides piirkondlikul tasandil oma meetmeid merekaubanduse liiklusvoo ühiseks edendamiseks Aadria mere põhjaosas, ning integreerima Itaalia sadamad täielikult Sloveenia ja Horvaatia omadega (vastavalt Koper ja Rijeka); palub, et

komisjon lisaks sellega seoses Rijeka sadama Läänemere–Aadria mere koridori, et võimaldada täielikku transpordiühenduse loomist Aadria mere põhjaosa meresadamate ning Kesk-Euroopa ja Läänemere vahel;

59. tuletab meelde, et komisjon tuvastas hiljuti välja töötatud Euroopa lennundusstrateegias ühenduvusega seotud lünki; märgib aga, et välja pakutud lahenduste potentsiaal on piiratud, ning ergutab komisjoni jälgima lennuühendusi ELis, eriti Kesk- ja Ida-Euroopa piirkonnas, ja töötama välja uusi ettepanekuid lennutranspordi teenuste kättesaadavusel ilmnunud lünkade kõrvaldamiseks; on veendunud, et õhuhendusi selles ELi osas tuleb edasi arendada, sest EL13 ühenduvus on 7,5 korda madalam kui EL15 oma¹; väljendab muret selle pärast, et kuigi selle piirkonna lennujaamade taristut uuendatakse pidevalt, on suurem osa uutest lennuliinidest suunatud ainult lääne poole; palub, et komisjon analüüsiks, kas asjakohased õigusaktid on eesmärkide jaoks piisavad, ning teeks vajaduse korral ettepanekud uuteks algatusteks, et tagada Euroopa äärealade ja keskpriirkonna vahel piisav ühenduvus;
60. rõhutab, et Kesk- ja Ida-Euroopas on lennuühendusi vähem ja need on kehvema kvaliteediga kui ELi lääneosas; juhib tähelepanu sellele, et need ühenduvuslüngad tuvastati komisjoni palvel läbi viidud sõltumatu analüüsi käigus;
61. palub, et komisjon uuriks lennuühendusi liikmesriikides ja nende vahel ning kehtestaks meetmed, mille abil parandada tarbijatele pakutavate lennutranspordi teenuste kvaliteeti;
62. märgib, kui suur on väikeste ja keskmise suurusega lennujaamade potentsiaal transpordi juurdepääsetavuse osas Kesk- ja Ida Euroopas, eriti ärireisijate ja turistide jaoks; kordab, et viimastel aastatel on Kesk- ja Ida-Euroopas ehitatud ja ajakohastatud palju piirkondlikke lennujaamu, kuid nende potentsiaali ei kasutata piisavalt ära, kuna puuduvad korralikud ühendused nende lennujaamade ja oluliste transporditelgede vahel; juhib tähelepanu vajadusele kasutada neid lennujaamu tõhusamalt ning selleks tuleb ehitada uusi maantee- ja raudteeühendusi;
63. tunnistab piirkondlike ja kohalike lennujaamade mitmekesisist rolli ELi kesk- ja idapiirkondade arengus ning majanduskasvu, kaubanduse, konkurentsivõime, kaasava liikuvuse ja turismi soodustamisel, aga ka puudega ja piiratud liikumisvõimega isikutele takistamatu juurdepääsu võimaldamisel; rõhutab, et piirkondlikud lennujaamad on piirkonna atraktiivsuse suurendamisel väga olulised; on seisukohal, et uute rajatiste puhul tuleb nõuetekohaselt hinnata liiklusnõudlust ja potentsiaali ning ELi vahendite kasutamist tuleb rangelt piirata majanduslikult elujõuliste ja säästvate projektidega; rõhutab, et sellele vastavalt tuleks eraldada ka rahalist toetust olemasoleva suutlikkuse arendamiseks; on seisukohal, et piirkondlike lennujaamade osatähtsus kasvab, kui neil on kaasaegne taristu ja nad kuuluvad transpordiühenduste võrgustikku (eelkõige raudteevõrku), mis on piirkonna ja riigi tasandil hästi ühendatud ja võimaldab mitmetest lähedalasuvate suurlinnade eri osadest ja väiksematest linnadest kiirelt lennujaama jõuda; toonitab, kui oluline on arendada olemasolevaid ja uusi piirkondlikke ja kohalikke lennujaamu, mis toetavad majanduskasvu ja muu hulgas turismisektorit vähearenenud ja eraldatud piirkondades, parandades

¹ Komisjoni talituste töödokument, mis on lisatud komisjoni teatisele Euroopa lennundusstrateegia kohta (SWD(2015)0261).

juurdepääsetavust ja ühendusi ning muutes need piirkonnad investeringute ja konkurentsivõime seisukohast atraktiivsemaks, kiirendades seeläbi ka sotsiaalmajanduslikku arengut; teeb ettepaneku, et komisjon kaaluks piirkondliku tasandi lennujaamade võrgustiku väljatöötamist, et tagada paremad ühendused liikmesriikide vahel ja sees;

o
o o

64. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile ning Regioonide Komiteele.