



HYVÄKSYTYT TEKSTIT

P8_TA(2018)0200

Koheesipolitiikka ja temaattinen tavoite ”kestävän liikenteen edistäminen ja pullonkaulojen poistaminen tärkeimmistä liikenneverkkoinfrastruktuureista”

Euroopan parlamentin päätöslauselma 3. toukokuuta 2018 koheesipolitiikan ja temaattisen tavoitteen ”kestävän liikenteen edistäminen ja pullonkaulojen poistaminen tärkeimmistä liikenneverkkoinfrastruktuureista” (yhteisiä säännöksiä koskevan asetuksen 9 artiklan 7 kohta) täytäntöönpanosta (2017/2285(INI))

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon koheesipolitiikan ja temaattisen tavoitteen ”kestävän liikenteen edistäminen ja pullonkaulojen poistaminen tärkeimmistä liikenneverkkoinfrastruktuureista” (yhteisiä säännöksiä koskevan asetuksen (EU) N:o 1303/2013¹ 9 artiklan 7 kohta),
- ottaa huomioon yhteisiä säännöksiä koskevan asetuksen 37 artiklan ERI-rahastoista tuettavista rahoitusvälineistä,
- ottaa huomioon Euroopan kehitysrahastoista annetun asetuksen (EU) N:o 1301/2013 5 artiklan 7 kohdan kestävän liikenteen edistämisestä ja pullonkaulojen poistamisesta tärkeimmistä liikenneverkkoinfrastruktuureista²,
- ottaa huomioon koheesiorahastosta annetun asetuksen (EU) N:o 1300/2013 4 artiklan d alakohdan kestävän liikenteen edistämisestä ja pullonkaulojen poistamisesta tärkeimmistä verkkoinfrastruktuureista³,
- ottaa huomioon 11. joulukuuta 2013 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1315/2013 unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta⁴,
- ottaa huomioon 11. joulukuuta 2013 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1316/2013 Verkkojen Eurooppa -välineen perustamisesta sekä

¹ EUVL L 347, 20.12.2013, s. 320.

² EUVL L 347, 20.12.2013, s. 289.

³ EUVL L 347, 20.12.2013, s. 281.

⁴ EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1.

asetuksen (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta ja asetusten (EY) N:o 680/2007 ja (EY) N:o 67/2010 kumoamisesta¹,

- ottaa huomioon 20. marraskuuta 2013 tehdyn Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 1386/2013/EU vuoteen 2020 ulottuvasta yleisestä unionin ympäristöalan toimintaohjelmasta ”Hyvä elämä maapallon resurssien rajoissa”²,
- ottaa huomioon 13. maaliskuuta 2018 antamansa päätöslauselman EU:n vähemmän kehittyneistä alueista³,
- ottaa huomioon 6. heinäkuuta 2017 antamansa päätöslauselman yhteenkuuluvuuden ja kehityksen edistämisestä EU:n syrjäisimmillä alueilla: SEUT-sopimuksen 349 artiklan täytäntöönpano⁴,
- ottaa huomioon 18. toukokuuta 2017 antamansa päätöslauselman oikeasta rahoitusvalikoimasta Euroopan alueille: rahoitusvälineet ja avustukset EU:n koheesipolitiikassa⁵,
- ottaa huomioon 9. syyskuuta 2015 antamansa päätöslauselman liikennepolitiikan vuoden 2011 valkoisen kirjan täytäntöönpanosta: tilannekatsaus ja kohti kestäväää liikkuvuutta⁶,
- ottaa huomioon 22. huhtikuuta 2009 antamansa päätöslauselman vihreästä kirjasta Euroopan laajuisia liikenneverkkoja koskevasta politiikasta tulevaisuudessa⁷,
- ottaa huomioon komission 9. lokakuuta 2017 antaman seitsemännen kertomuksen taloudellisesta, sosiaalisesta ja alueellisesta yhteenkuuluvuudesta ”Minun alueeni, minun Eurooppani, meidän tulevaisuutemme” (COM(2017)0583),
- ottaa huomioon 6. helmikuuta 2018 annetun komission tiedonannon ”Uskottavat jäsenyysnäkyvät ja EU:n tehostettu sitoumus Länsi-Balkanin maille” (COM(2018)0065),
- ottaa huomioon 24. lokakuuta 2017 annetun komission tiedonannon ”Vahvempi ja uudistettu strateginen kumppanuus EU:n syrjäisimpien alueiden kanssa” (COM(2017)0623),
- ottaa huomioon 20. syyskuuta 2017 annetun komission tiedonannon kasvun ja yhteenkuuluvuuden edistämisestä EU:n raja-alueilla (COM(2017)0534),
- ottaa huomioon 17. joulukuuta 2013 annetun komission tiedonannon ”Tavoitteena kilpailukykyinen ja resurssitehokas kaupunkiliikenne” (COM(2013)0913),

¹ EUVL L 348, 20.12.2013, s. 129.

² EUVL L 354, 28.12.2013, s. 171.

³ Hyväksytyt tekstit, P8_TA(2018)0067.

⁴ Hyväksytyt tekstit, P8_TA(2017)0316.

⁵ Hyväksytyt tekstit, P8_TA(2017)0222.

⁶ EUVL C 316, 22.9.2017, s. 155.

⁷ EUVL C 184 E, 8.7.2010, s. 35.

- ottaa huomioon 8. maaliskuuta 2011 annetun komission tiedonannon ”Etenemissuunnitelma – siirtyminen kilpailukykyiseen vähähiiliseen talouteen vuonna 2050” (COM(2011)0112),
- ottaa huomioon 28. maaliskuuta 2011 annetun komission valkoisen kirjan ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” (COM(2011)0144),
- ottaa huomioon 4. helmikuuta 2009 annetun komission vihreän kirjan ”Euroopan laajuinen liikenneverkko: Katsaus politiikkaan – Integroidumpi Euroopan laajuinen liikenneverkko yhteisen liikennepolitiikan tueksi” (COM(2009)0044),
- ottaa huomioon koheesiopolitiikan ohjelmien jälkiarvioinnista elokuussa 2016 annetun komission yhteenvetokertomuksen ”Work Package 1: Ex post evaluation of Cohesion Policy programmes 2007–2013, focusing on the European Regional Development Fund (ERDF) and the Cohesion Fund (CF)”,
- ottaa huomioon koheesiopolitiikan ohjelmien jälkiarvioinnista kesäkuussa 2016 annetun komission yhteenvetokertomuksen ”Regional development trends in the EU – Work Package 1: Ex post evaluation of Cohesion Policy programmes 2007–2013, focusing on the European Regional Development Fund (ERDF) and the Cohesion Fund (CF)”,
- ottaa huomioon koheesiopolitiikan ohjelmien jälkiarvioinnista toukokuussa 2016 annetun komission yhteenvetokertomuksen ”Work Package 5: Ex post evaluation of Cohesion Policy programmes 2007–2013, focusing on the European Regional Development Fund (ERDF) and the Cohesion Fund (CF)”,
- ottaa huomioon 10. huhtikuuta 2017 julkaistun komission yksiköiden valmisteluasiakirjan ”Competitiveness in low-income and low-growth regions – the lagging regions report” (Alhaisen tulotason ja kasvun alueiden kilpailukyky – vähemmän kehittyneitä alueita koskeva kertomus) (SWD(2017)0132),
- ottaa huomioon 4. toukokuuta 2010 annetun komission valmisteluasiakirjan ”Tulevaa Euroopan laajuisen liikenneverkon politiikkaa koskevasta kuulemisesta” (COM(2010)0212),
- ottaa huomioon Euroopan ympäristökeskuksen raportin ”Approximated European Union greenhouse gas inventory: Proxy GHG emission estimates for 2016”,
- ottaa huomioon parlamentin sisäasioiden pääosaston politiikkayksikön B (rakenne- ja koheesiopolitiikka) teettämän ja maaliskuussa 2016 julkaistun liikennealan tutkimuksen ”The world is changing, transport, too”,
- ottaa huomioon parlamentin sisäasioiden pääosaston politiikkayksikön B (rakenne- ja koheesiopolitiikka) teettämän ja tammikuussa 2010 julkaistun liikennealan tutkimuksen ”The future of the EU’s transport infrastructure”,
- ottaa huomioon Eurostatin vuoden 2016 tilastoasiakirjan ”Energy, transport and environment indicators – 2016 edition”,
- ottaa huomioon työjärjestyksen 52 artiklan sekä valiokunta-aloitteisten mietintöjen laatimista koskevasta lupamenettelystä 12. joulukuuta 2002 tehdyn puheenjohtajakokouksen päätöksen 1 artiklan 1 kohdan e alakohdan ja liitteen 3,

- ottaa huomioon aluekehitysvaliokunnan mietinnön ja liikenne- ja matkailuvaliokunnan lausunnon (A8-0136/2018),
- A. toteaa, että temaattisella keskittymisellä, jonka avulla pyritään parantamaan Euroopan rakenne- ja investointirahastojen (ERI-rahastot) tehokkuutta ja tukemaan alueiden pyrkimyksiä Eurooppa 2020 -strategian toteutuksessa, on keskitytty nimenomaisesti temaattiseen tavoitteeseen 7 liittyviin investointeihin, jotka koskevat liikenneinfrastruktuurin laadun parantamista ja myös olemassa olevan infrastruktuurin tehokasta käyttöä;
- B. toteaa, että koheesiorahasto ja Euroopan aluekehitysrahasto (EAKR) antavat tukea sekä Euroopan laajuisten liikenneverkkojen että niiden ulkopuolisen alueellisen ja paikallisen liikenneinfrastruktuurin kehittämiseksi etenkin vähiten kehittyneissä jäsenvaltioissa ja vähiten kehittyneillä alueilla, joilla tarvitaan edelleen huomattavia toimia puuttuvien yhteyksien luomiseksi, pullonkaulojen poistamiseksi ja liikkuvan kaluston nykyaikaistamiseksi;
- C. toteaa, että liikenneala ja sen infrastruktuuri ovat keskeisiä ja tärkeitä tekijöitä kaikkien maiden kehityksen sekä jäsenvaltioiden väestön hyvinvoinnin kannalta, ja sen vuoksi liikenneala on edelleen yksi keskeisistä investointialoista, joka edistää kasvua, kilpailukykyä ja kehitystä vahvistamalla EU:n kaikkien alueiden taloudellista potentiaalia ja edistämällä näin taloudellista ja sosiaalista yhteenkuuluvuutta, tukemalla sisämarkkinoita ja edistämällä siten yhteenkuuluvuutta, yhdentymistä ja sosiaalista ja taloudellista osallisuutta, torjumalla alueiden välistä epätasapainoa, helpottamalla palveluiden ja koulutuksen saatavuutta syrjäisimmillä alueilla, joita tällä hetkellä uhkaa väestökato, ja vahvistamalla liiketoiminnan käynnistämisen- ja kehittämisverkostoja;
- D. ottaa huomioon, että ERI-rahastoista investoitiin kaudella 2007–2013 liikenneinfrastruktuuriin 81 miljardia euroa eli lähes kolmannes (31 prosenttia sen varoista); toteaa, että suurimmat liikenneinfrastruktuuri-investoinnin myönteiset vaikutukset näkyvät erityisesti Keski- ja Itä-Euroopassa, jonne osoitettiin 69 prosenttia koko liikennerahoituksesta;
- E. ottaa huomioon, että vuosien 2014–2020 monivuotista rahoituskehystä sävyttää ERI-rahastojen ja Verkkojen Eurooppa -välineen määrärahojen kasvu; toteaa, että viimeaikaisen talous- ja rahoituskriisin kielteisillä seurauksilla ja ohjelmakauden täytäntöönpanon viivästyksellä ei kuitenkaan ollut suurta vaikutusta liikenneinvestointeihin; toteaa, että EU:n liikenneinfrastruktuuri-investoinnit ovat niitä toimintapolitiikkoja, joilla tuotetaan sisämarkkinoille kohdistuvien heijastusvaikutusten ansiosta eniten EU:n lisäarvoa, mikä todellakin tekee kaikista jäsenvaltioista investoinnin osalta nettoedunsaajia;
- F. toteaa, että EU:n talousarviosta tuettujen tie-, rautatie- ja satamahankkeiden menestystarinat edistävät osaltaan talouden, kasvun, teollisuuden, viennin, matkailun, kaupan, työpaikkojen luomisen, alueiden elvyttämisen ja väestökadon kääntämisen kehitystä; toteaa, että EU:n tuomasta lisäarvosta on esimerkkejä, kuten Krakovan ja Rzeszówin välisen rautatielinjan E30/C-E30 uudenaikaistaminen Puolassa, Sofian ja Plovdivin välinen rautatie Bulgariassa, Leipzigin keskustan rautatietunneli (osat 5 ja 6) Saksassa, Voticen ja Benešov u Prahyn välisen rautatien uudenaikaistaminen Tšekin tasavallassa, Ülemisten liittymän jälleenrakentaminen Tallinnassa Virossa, Alexandrian ja Craiovan välisen valtatie DN6 kunnostus Romaniassa, Madridista Valenciaan Murciaan kulkeva huippunopea rataosuus Espanjassa, Sofian ja Mustallamerellä olevan

Burgasin sataman välisen Traakian moottoritien valmistuminen, Budapestin metrolinja 4 Unkarissa, Sofian metrolinjat Bulgariassa ja monet muut kohteet;

- G. ottaa huomioon, että Euroopan laajuiset liikenneverkot ja liikenneinfrastruktuuri, kuten maantiet (suurten nopeuksien) rautatieinvestoinnit, vesiväylät ja lentoliikenne ovat EU:n prioriteetteja, ja jos unionin investoinnit viivästyisivät, vaje voitaisiin täyttää lisäämällä ulkomaisia suoria investointeja, jolloin tuotot, verot ja työllistymismahdollisuudet siirtyisivät EU:n ulkopuolelle ja alueiden riippuvuus ja makrotalouden epävakaus mahdollisesti lisääntyisivät; toteaa, että tällainen prosessi heikentäisi unionin alueellista läsnäoloa ja toimintapolitiikkoja pitkällä aikavälillä ja johtaisi pirstaloitumiseen ja eroavaisuuksiin;
- H. toteaa, että osan ydinverkkokäytävien kehittämistä muodostavat olennaiset osatekijät, kuten vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri (latauslaitteet) ja älykkäät ja innovatiiviset liikennejärjestelmät, ja että ydinverkkokäytävien kehitystyö on keskeisen tärkeässä asemassa koko liikennejärjestelmän hiilestä irtautumisen mahdollistajana;
- I. katsoo, että unionin sisämarkkinoiden valmiiksi saattamisen ja moitteettoman toiminnan sekä unionin ja maailmanmarkkinoiden välisen yhteyden ennakoedellytyksenä ovat älykkäät, tulevaisuuden vaatimukset huomioon ottavat, kestävät ja täysin yhteenliitetyt liikenne-, energia- ja digitaaliset verkot; katsoo, että juuri niiden ansiosta unionin talouden tuottavuus kasvaa sekä alueellinen koheesio ja kansalaisten hyvinvointi lisääntyy;
- J. toteaa, että entistä integroidumpi suhtautuminen liikenneinfrastruktuuriin kohdistuviin sijoituksiin poistaa pullonkauloja, parantaa eri liikennemuotojen yhdistämismahdollisuuksia ja lisää investointeja siirtymiseen maanteiltä rautateille samoin kuin ympäristöystävällisiin ajoneuvoihin, kuten sähköautoihin, sekä rautateihin ja vesiväyliin; toteaa, että tämä johtaa energian monimuotoistumiseen liikenteessä ja vihreämpiin liikenneverkkoihin vähentäen näin kasvihuonekaasupäästöjä, parantaen ilmanlaatua ja edistäen lisätoimia ilmastomuutoksen torjumiseksi;
- K. toteaa, että liikenne on merkittävä osa EU:n energia- ja ilmastopolitiikkaa ja että EU:n uusiutuvan energian vähimmäisosuuksia koskevia tavoitteita ja kasvihuonekaasupäästöjen vähennystavoitetta ei voida saavuttaa ilman liikennealan merkittävää panosta;
1. painottaa, että temaattiseen tavoitteeseen ”kestävän liikenteen edistäminen ja pullonkaulojen poistaminen tärkeimmistä verkkoinfrastruktuureista” liittyviä liikenneinfrastruktuuri-investointeja olisi edelleenkin rahoitettava unionissa seuraavalla ohjelmakaudella etenkin Verkkojen Eurooppa -välineen, koheesiorahaston ja Euroopan aluekehitysrahaston (EAKR) avulla; ehdottaa, että suuren eurooppalaisen lisäarvon ja aiheutuvien laajojen heijastusvaikutusten vuoksi näiden rahoituslähteiden olisi edelleen oltava käytettävissä ja katettava tasapainoisesti unionin kaikki jäsenvaltiot ja alueet, jotta voidaan edistää unionin koheesipolitiikan täytäntöönpanoa;
2. panee merkille, että EU:n liikenneinfrastruktuuri-investointien taustalla olevan toimintalogiikan olisi yhä perustuttava keskitetysti hallintoitujen ja jaettujen hallintoresurssien väliseen tasapainoon, jotta poliittiset tarpeet ja rahoitustarpeet täyttyisivät; palauttaa mieliin, että Verkkojen Eurooppa -välineen avulla pyritään käsittelemään keskitetysti Euroopan laajuisen liikenneverkkojen keskeisiin käytäviin liittyvää EU:n laajuisesta painopistettä, turvallisuus, teknologinen innovointi ja

ympäristönäkökohdat mukaan lukien; muistuttaa lisäksi, että EAKR:lla ja koheesiorahastolla on vahva alueellinen ulottuvuus, joka vastaa paikallista kysyntää (kaupunkialueet ja niiden ulkopuoliset alueet) ja alueellisia ominaispiirteitä; toteaa, että niillä tuetaan yhdistymistä Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon ja liikkuvuutta sekundaaristen ja tertiaaristen solmukohtien sekä multimodaaliterminaalien kautta (kattava Euroopan laajuinen liikenneverkko); korostaa tässä yhteydessä, että näiden kolmen rahoituslähteen asiaankuuluvia talousarviomäärärahoja on lisättävä tasapainoisesti, jotta vältetään investointien epäsymmetrinen jakautuminen eri tasojen välillä; kehottaa komissiota helpottamaan yksinkertaistettujen, oikea-aikaisten ja joustavien menettelyjen käyttöönottoa, jotta ERI-rahastojen varoja voitaisiin siirtää alueiden, toimenpideohjelmien ja niiden toimintalinjojen välillä niin, että ne niiden avulla voitaisiin vastata asianmukaisesti muuttuviin taloudellisiin realiteetteihin ja alueelliseen kysyntään;

3. katsoo, että muiden rahoituslähteiden, kuten Euroopan strategisten investointien rahaston (ESIR) ja rahoitusvälineiden, rooli on määritettävä sen perusteella, täydentävätkö ne EAKR:n ja koheesiorahaston rahoitusta sekä EIP:n lainanantotoimia; panee merkille, että Verkkojen Eurooppa -välineen liikenteen rahoituslähteiden yhdistämistä koskevalla vuoden 2017 ehdotuspyynnöllä on myös määrä vahvistaa näitä synergiavaikutuksia, mutta lisäksi tarvitaan parhaiden käytäntöjen vaihtoa jäsenvaltioiden välillä sekä lisätukea valmiuksien kehittämiseksi; painottaa tässä yhteydessä, että ESIR-rahastoa olisi käytettävä julkisten ja yksityisten kumppanuuksien perustana, kun rahoitusvälineitä yhdistellään yksityisiin investointeihin ja kansalliseen/alueelliseen rahoitukseen hanketasolla; huomauttaa, että rahoituskelpoisia infrastruktuurihankkeita olisi ensisijaisesti tuettava lainoilla, EU:n vakuuksilla tai niiden yhdistelmällä EAKR:n, koheesiorahaston tai Verkkojen Eurooppa -välineen rahoituksen lisäksi; katsoo kuitenkin, että avustusten olisi edelleen oltava pääasiallinen rahoituslähde investoinneille, joita käytetään kestävän julkisen liikenteen rahoitukseen;
4. panee merkille, että infrastruktuuri edellyttää kysynnän ja tulevien tarpeiden objektiivista ja etukäteen suoritettavaa kvantifiointia ennen talousarvion ja toteutusmenetelmien vahvistamista; painottaa, että näiden keskeisten infrastruktuuritavoitteiden yhteydessä EAKR:n ja koheesiorahaston tukikelpoisuusehdoissa olisi voitava ottaa huomioon olemassa oleva kysyntä asianmukaisella alueellisella tasolla; panee myös merkille, että Euroopan laajuisen, alueellisen ja paikallisen liikenneverkon mallintamisella on mahdollista tehokkaasti osoittaa, missä investoinneilla saataisiin paras eurooppalainen lisäarvo;
5. kehottaa komissiota kestävän liikenteen tukemiseksi ja keskeisten verkkoinfrastruktuurien pullonkaulojen poistamiseksi laatimaan tukikelpoisuusehtoja koskevan tarkistuslistan, joka vastaa paremmin liikenneinfrastruktuureita koskevia paikallisia ja alueellisia tarpeita, jotta voidaan määrittää liikenteen kokonaismäärärahat, tarvittavat investoinnit sekä asetettavat ensisijaiset tavoitteet; pitää tärkeänä sitä, että perustana käytetään EU:n liikennealan tulostaulun tietoja, jotka ovat laadukkaita, luotettavia, ajantasaisia, jäsenneiltyjä ja saatavilla; toteaa lisäksi, että tämä tarkistuslista voi käsittää esimerkiksi eri liikennemuotojen liitettävyyden, paikalliset ja alueelliset erityispiirteet, vaihtoehtoisten liikennemuotojen saatavuuden, maantie- ja rautatieliikenteen turvallisuuden sekä ympäristövaikutuksen;
6. toteaa, että tarvitaan entistä integroidumpia investointeja liikenteen perusinfrastruktuureihin vähiten kehittyneillä alueilla sekä vuoristoisilla, syrjäisillä, väestökadosta kärsivillä ja kaikkein syrjäisimmillä alueilla, joille pääsy on hankalaa, ja

niille on suunnattava enemmän EAKR:n Verkkojen Eurooppa -välineen ja koheesiorahaston liikenneinfrastruktuuri-investointeja sen jälkeen, kun eurooppalainen lisäarvo on osoitettu riittävällä kustannus-hyötyanalyysillä, ja pitää tarpeellisena eri liikennemuotojen liitettävyyttä koskevan työn kehittämistä; korostaa, että näiden alueiden saavutettavuuden parantaminen on ehtona taloudelliselle kehitykselle; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita järjestämään julkisia kuulemisia ennen hankkeiden täytäntöönpanoa ja näin rohkaisemaan kehitystä kohti julkisen sektorin aktiivisempaa osallistumista liikenne-ratkaisuihin kansallisella ja alueellisella mutta myös paikallisella/kaupunkien ja maaseudun tasolla niin, että pyritään kehittämään optimaalisia liikenneinvestointeja;

7. toteaa, että liikennealan kestävä innovoinnit edellyttävät kolmen pääasiallisen välineen – ERI-rahastojen, Verkkojen Eurooppa -välineen, Horisontti 2020 -ohjelman ja sen seuraajan – välistä synergiaa ja täydentävyyttä;
8. pyytää vahvistamaan EAKR:n tukea Euroopan alueelliselle yhteistyölle käyttämällä muita rahoituslähteitä ja kehottaa keskittymään keskeisiin kestävässä liikenneinfrastruktuuria koskeviin investointeihin (esim. rajat ylittävät vesiväylät, satamat, sillat, rautatiet, yhteenliitetyt liikennemuodot ja terminaalit jne.); katsoo, että investoinnit olisi kohdistettava raja-alueiden, myös EU:n ulkorajojen, yhteyksiin, neuvonta-apuun ja valmiuksien kehittämiseen hanketasolla; kehottaa poistamaan esteet, jotta voidaan helpottaa investointeja ja etenkin rajat ylittäviä investointeja (vesiväylät, rautatie- ja maatiiliikenne) sekä pääsyä ulkoisille markkinoille;
9. kehottaa poistamaan liikenneinfrastruktuurin puutteet Länsi-Balkanin reiteillä integroitujen liikennehankkeiden yhteydessä keskittymällä lisäämään investointeja yhteenliitettävyyteen ja puuttumaan liikenteen pullonkauloihin ottaen erityisesti huomioon komission tiedonannon Länsi-Balkanin lähentymisestä Eurooppaan; pitää tässä yhteydessä tärkeänä Euroopan alueellista yhteistyötä sekä integroituja liikennehankkeita koskevia makroalueellisia strategioita; panee samalla merkille tarpeen parantaa liikennesuunnitelmien ja -hankkeiden koordinoitua liikenteen puutteiden poistamiseksi esimerkiksi Länsi-Balkanin maiden kanssa; muistuttaa tämän osalta myös, että merisatamat ja vesiväylät ovat usein rajatylittäviä kokonaisuuksia ja niiden olisi hyödyttävä samoista osarahoitusosuuksista kuin rajatylittävät rautatie- ja tiehankkeet;
10. korostaa tarvetta sisällyttää koheesiolitiikkaan ilmaston suojele kestävän liikenteen tavoitteen mukaisesti, jotta voidaan täyttää hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevat unionin tavoitteet; pyytää komissiota kehottamaan jäsenvaltioita sisällyttämään Euroopan laajuisiin verkkoihin liittyviä rahoitettavia hankkeita koskevaan päätöksentekoon ja suunnittelutyöhön unionin ympäristölainsäädännön, erityisesti Natura 2000 -verkoston, strategiset ympäristöarvioinnit, ympäristövaikutusten arvioinnin, ilman laadun, vesipuidedirektiivin, luontotyyppi- ja lintudirektiivit sekä Euroopan ympäristökeskuksen liikenne- ja ympäristöraportoinnin järjestelmän (TERM);
11. painottaa, että olisi lisättävä tukea älykkäälle liikenteenohjaukselle, myös digitalisoinnin avulla, tehostamalla nykyisen infrastruktuurin käyttöä ja ohjaamalla liikennettä ruuhkahuippujen ulkopuolelle;
12. vaatii riittävää ja kunnianhimoista yhteistä unionin liikennepoliittikkaa, joka perustuu yhtenäiseen ja EU:n liikennealan välineiden avulla koordinoituun rahoituskehikseen; katsoo, että temaattinen keskittyminen olisi säilytettävä, jotta yksinkertaistaminen ja eri

rahoituslähteiden väliset synergiavaikutukset olisivat mahdollisia hanketasolla; ehdottaa, että laaditaan yhteinen säännöstö kaikkiin temaattisiin tavoitteisiin liittyville kaikille rahoituslähteille; katsoo, että julkisia hankintoja ja valtiontukisääntöjen noudattamista koskevia menettelyjä on virtaviivaistettava, standardoitava ja nopeutettava;

13. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita jatkamaan hankkeiden yhteisrahoitusta seuraavalla ohjelmakaudella ”käytä tai menetä” -periaatteen mukaisesti;
14. suhtautuu myönteisesti Euroopan alueiden hankkeille annettavan yhteisen avun (JASPERS) ohjelman yhteydessä tehtyyn työhön sekä julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksia käsittelevän eurooppalaisen asiantuntijakeskuksen (EPEC) ja Euroopan investointineuvontakeskuksen työhön; odottaa kuitenkin, että EIP-ryhmän EU:ssa toteuttamissa liikenneinfrastruktuuritoimissa osoitettaisiin huomattavasti enemmän resursseja perusteellisen neuvonta-avun antamiseen paikallisille, alueellisille ja kansallisille viranomaisille varhaisemmassa vaiheessa sellaisten hankkeiden yksilöintiä ja ennalta arviointia varten, joilla on eurooppalaista lisäarvoa;
15. kehottaa komissiota ehdottamaan koheesiopolitiikan uusien, vuoden 2020 jälkeen sovellettavien asetusten yhteydessä enemmän korvamerkittyjä varoja siihen, että kaupungit voivat yhdessä esittää infrastruktuuria tai teknologiaa koskevia tarjouspyyntöjä kaupunkiliikenteen hiilestä vapauttamiseksi sekä maantieajoneuvojen aiheuttamien ilmansaasteiden vähentämiseksi;
16. kannattaa riittävien resurssien kohdentamista liikenneturvallisuutta Euroopassa edistävään tutkimukseen ja sitä edistäviin ohjelmiin ja hankkeisiin liikenneturvallisuutta koskevan Valletan julistuksen mukaisesti;
17. korostaa tarvetta varmistaa, että riittävästi resursseja on saatavilla tukemaan kestävästä liikkuvuudesta kaupungeissa, älykkäiden liikennejärjestelmien kehittämistä, pyöräilijöille ja jalankulkijoille suunnattuja hankkeita sekä liikenteen esteettömyyden parantamista vammaisten henkilöiden kannalta;
18. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman neuvostolle, komissiolle, Euroopan alueiden komitealle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle sekä jäsenvaltioiden hallituksille ja kansallisille ja alueellisille parlamenteille.