



PRIIMTI TEKSTAI

P8_TA(2018)0200

Sanglaudos politika ir teminis tikslas „tvaraus transporto skatinimas ir silpnųjų vietų pagrindinėse tinklo infrastruktūros dalyse šalinimas“

2018 m. gegužės 3 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl sanglaudos politikos ir teminio tikslo „tvaraus transporto skatinimas ir silpnųjų vietų pagrindinėse tinklo infrastruktūros dalyse šalinimas“ (Bendrųjų nuostatų reglamento 9 straipsnio 7 punktas) įgyvendinimo (2017/2285(INI))

Europos Parlamentas,

- atsižvelgdamas į sanglaudos politiką ir teminį tikslą „tvaraus transporto skatinimas ir silpnųjų vietų pagrindinėse tinklo infrastruktūros dalyse šalinimas“ (Bendrųjų nuostatų reglamento (ES) Nr. 1303/2013 9 straipsnio 7 punktas)¹,
- atsižvelgdamas į Bendrųjų nuostatų reglamento 37 straipsnį dėl finansinių priemonių, kurioms remti gali būti naudojami Europos struktūriniai ir investicijų fondai (ESI fondai),
- atsižvelgdamas į Europos regioninės plėtros fondo reglamento (ES) Nr. 1301/2013 5 straipsnio 7 punktą dėl tvaraus transporto skatinimo ir silpnųjų vietų pagrindinėse tinklo infrastruktūros dalyse šalinimo²,
- atsižvelgdamas į Sanglaudos fondo reglamento (ES) Nr. 1300/2013 4 straipsnio d punktą dėl tvaraus transporto skatinimo ir silpnųjų vietų pagrindinėse tinklo infrastruktūros dalyse šalinimo³,
- atsižvelgdamas į 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES⁴,
- atsižvelgdamas į 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 1316/2013, kuriuo sukuriama Europos infrastruktūros tinklų priemonė ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 bei panaikinami reglamentai (EB)

¹ OL L 347, 2013 12 20, p. 320.

² OL L 347, 2013 12 20, p. 289.

³ OL L 347, 2013 12 20, p. 281.

⁴ OL L 348, 2013 12 20, p. 1.

Nr. 680/2007 ir (EB) Nr. 67/2010¹,

- atsižvelgdamas į 2013 m. lapkričio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimą Nr. 1386/2013/ES dėl bendrosios Sąjungos aplinkosaugos veiksmų programos iki 2020 m. „Gyventi gerai pagal mūsų planetos išgales“²,
- atsižvelgdamas į savo 2018 m. kovo 13 d. rezoliuciją dėl mažiau išsivysčiusių regionų ES³,
- atsižvelgdamas į savo 2017 m. liepos 6 d. rezoliuciją „Europos Sąjungos atokiausių regionų sanglaudos ir plėtros skatinimas. SESV 349 straipsnio taikymas“⁴,
- atsižvelgdamas į savo 2017 m. gegužės 18 d. rezoliuciją „Tinkamas Europos regionų finansavimo priemonių derinys: finansinių priemonių ir subsidijų balansavimas ES sanglaudos politikoje“⁵,
- atsižvelgdamas į savo 2015 m. rugsėjo 9 d. rezoliuciją dėl 2011 m. Baltosios knygos dėl transporto politikos įgyvendinimo. Rezultatų apžvalga ir tolesni veiksmai tvaraus judumo link⁶,
- atsižvelgdamas į savo 2009 m. balandžio 22 d. rezoliuciją dėl Žaliosios knygos dėl būsimosios transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) politikos⁷,
- atsižvelgdamas į 2017 m. spalio 9 d. Komisijos septintąją ekonominės, socialinės ir teritorinės sanglaudos ataskaitą „Mano regionas, mano Europa, mano ateitis“ (COM(2017)0583),
- atsižvelgdamas į 2018 m. vasario 6 d. Komisijos komunikatą „Įtikinama plėtros perspektyva ir didesnis ES įsipareigojimas Vakarų Balkanų šalims“ (COM(2018)0065),
- atsižvelgdamas į 2017 m. spalio 24 d. Komisijos komunikatą „Sustiprinta ir atnaujinta strateginė partnerystė su ES atokiausiais regionais“ (COM(2017)0623),
- atsižvelgdamas į 2017 m. rugsėjo 20 d. Komisijos komunikatą „Ekonomikos augimo ir sanglaudos skatinimas ES pasienio regionuose“ (COM(2017)0534),
- atsižvelgdamas į 2013 m. gruodžio 17 d. Komisijos komunikatą „Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos judumo sistemos mieste kūrimas“ (COM(2013)0913),
- atsižvelgdamas į 2011 m. kovo 8 d. Komisijos komunikatą „Konkurencingos mažo anglies dioksido kiekio technologijų ekonomikos sukūrimo iki 2050 m. planas“ (COM(2011)0112),

¹ OL L 348, 2013 12 20, p. 129.

² OL L 354, 2013 12 28, p. 171.

³ Priimti tekstai, P8_TA(2018)0067.

⁴ Priimti tekstai, P8_TA(2017)0316.

⁵ Priimti tekstai, P8_TA(2017)0222.

⁶ OL C 316, 2017 9 22, p. 155.

⁷ OL C 184 E, 2010 7 8, p. 35.

- atsižvelgdamas į 2011 m. kovo 28 d. Komisijos baltąją knygą „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (COM(2011)0144),
 - atsižvelgdamas į 2009 m. vasario 4 d. Komisijos žaliają knygą „TEN-T politikos peržiūra. Siekiant geriau integruoto transeuropinio transporto tinklo įgyvendinant bendrąją transporto politiką“ (COM(2009)0044),
 - atsižvelgdamas į 2016 m. rugpjūčio mėn. Komisijos apibendrinamąją ataskaitą „1 darbų paketas: 2007–2013 m. sanglaudos politikos programų *ex post* vertinimas, ypatingą dėmesį skiriant Europos regioninės plėtros fondui (ERPF), Europos socialiniam fondui (ESF) ir Sanglaudos fondui (SF)“ (1DP),
 - atsižvelgdamas į 2016 m. birželio mėn. Komisijos apibendrinamąją ataskaitą „Regioninės plėtros tendencijos ES. 1 darbų paketas: 2007–2013 m. sanglaudos politikos programų *ex post* vertinimas, ypatingą dėmesį skiriant Europos regioninės plėtros fondui (ERPF), Europos socialiniam fondui (ESF) ir Sanglaudos fondui (SF)“ (1DP),
 - atsižvelgdamas į 2016 m. gegužės mėn. Komisijos galutinę ataskaitą „5 darbų paketas: 2007–2013 m. sanglaudos politikos programų *ex post* vertinimas, ypatingą dėmesį skiriant Europos regioninės plėtros fondui (ERPF), Europos socialiniam fondui (ESF) ir Sanglaudos fondui (SF)“,
 - atsižvelgdamas į 2017 m. balandžio 10 d. Komisijos tarnybų darbinį dokumentą „Konkurencingumas mažas pajamas gaunančiuose ir lėto augimo regionuose. Atsiliekančių regionų ataskaita“ (SWD(2017)0132),
 - atsižvelgdamas į 2010 m. gegužės 4 d. Komisijos darbinį dokumentą „Konsultacijos dėl transeuropinio transporto tinklo politikos ateities“ (COM(2010)0212),
 - atsižvelgdamas į Europos aplinkos agentūros 2016 m. tarpinę šiltnamio efektą sukeliančių dujų apskaitos ataskaitą;
 - atsižvelgdamas į Europos Parlamento Vidaus politikos generalinio direktorato B teminio skyriaus (Struktūrinė ir sanglaudos politika) užsakytą 2016 m. kovo mėn. paskelbtą tyrimą „Keičiasi ne tik transportas, bet ir pasaulis“,
 - atsižvelgdamas į Europos Parlamento Vidaus politikos generalinio direktorato B teminio skyriaus (Struktūrinė ir sanglaudos politika) užsakytą 2010 m. sausio mėn. paskelbtą tyrimą „Keičiasi ne tik transportas, bet ir pasaulis“,
 - atsižvelgdamas į 2016 m. Eurostato statistikos žinyną „Energijos, transporto ir aplinkos rodikliai. 2016 m. redakcija“,
 - atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 52 straipsnį ir 2002 m. gruodžio 12 d. Pirmininkų sueigos sprendimo dėl leidimo rengti savo iniciatyva teikiamą pranešimą 1 straipsnio 1 dalies e punktą bei 3 priedą,
 - atsižvelgdamas į Regioninės plėtros komiteto pranešimą ir į Transporto ir turizmo komiteto nuomonę (A8-0136/2018),
- A. kadangi paramą telkiant pagal temas, siekiant didinti Europos struktūrinių ir investicijų

fondų (ESI fondų) veiksmingumą ir remti regionų pastangas įgyvendinant strategiją „Europa 2020“, didžiausias dėmesys buvo tikslingai skiriamas investicijoms pagal 7 teminį tikslą, susijusį su transporto infrastruktūros kokybės gerinimu, įskaitant veiksmingą esamos infrastruktūros naudojimą;

- B. kadangi Sanglaudos fondo (SF) ir Europos regioninės plėtros fondo (ERPF) parama teikiama tiek TEN-T tinklui, tiek už TEN-T tinklo ribų esančiai regioninio ir vietos transporto infrastruktūrai vystyti, visų pirma mažiau išsivysčiusiose valstybėse narėse ir regionuose, kur vis dar būtina įdėti nemažai pastangų, kad būtų užbaigtos trūkstamos jungtys, pašalinti trukdžiai ir modernizuoti riedmenys;
- C. kadangi transporto sektorius ir šio sektoriaus infrastruktūra yra svarbiausi ir esminiai bet kurios šalies vystymosi ir valstybių narių gyventojų gerovės veiksniai – dėl to transporto sektorius lieka pagrindine investicijų sritimi, kuri padeda siekti didesnio augimo, konkurencingumo ir vystymosi stiprinant kiekvieno ES regiono ekonominį potencialą, taip skatinant ekonominę ir socialinę sanglaudą, remiant vidaus rinką ir kartu puoselėjant sanglaudą, integraciją ir socialinę bei ekonominę įtrauktį, kovojant su pusiausvyros tarp regionų nebuvimu, palengvinant prieigą prie paslaugų ir mokymų atokiausiuose regionuose, kuriuose šiuo metu rizikuojama netekti gyventojų, bei stiprinant įmonių kūrimo ir vystymo tinklus;
- D. kadangi 2007–2013 m. laikotarpiu į transporto infrastruktūrą investuota 81 mlrd. EUR, t. y. beveik trečdalis (31 proc.) ESI fondų; kadangi didžiausias investicijų į transporto infrastruktūrą poveikis konkrečiau yra ypač akivaizdus Centrinėje ir Rytų Europoje, kur buvo skirta 69 proc. viso transporto sektoriui skirto finansavimo;
- E. kadangi pagal 2014–2020 m. daugiametę finansinę programą, kuriai būdinga didėjanti ESI fondų ir Europos infrastruktūros tinklų priemonė (EITP) biudžetų; kadangi nepaisant neigiamo paskutinės ekonomikos ir finansų krizės poveikio ir uždelsto programų įgyvendinimo, didelio poveikio investicijoms į transporto infrastruktūrą tai neturėjo; kadangi investicijos į ES transporto infrastruktūrą yra viena iš politikos sričių, kuriančių didžiausią ES pridėtinę vertę dėl, *inter alia*, bendrojoje rinkoje jaučiamo netiesioginio poveikio, kuris padeda užtikrinti, kad grynąją investicijų naudą gautų visos valstybės narės;
- F. kadangi sėkmingais projektų kelių, geležinkelio ir uostų srityje, finansuojamų iš ES biudžeto pavyzdžiais prisidedama prie ekonomikos, pramonės, eksporto, turizmo, prekybos, darbo vietų kūrimo, regionų atgaivinimo ir gyventojų skaičiaus mažėjimo tendencijos pakeitimo; kadangi esama ES pridėtinės vertės sukūrimo pavyzdžių, kaip antai geležinkelio linijos E30/C-E30 nuo Žešuvo iki Krokuvos modernizavimas Lenkijoje, geležinkelio linija nuo Sofijos iki Plovdivo Bulgarijoje, geležinkelio tunelis Leipcigo mieste (5 ir 6 moduliai) Vokietijoje, bėgių atnaujinimas nuo Voticės iki Benešovo prie Prahos Čekijos Respublikoje, Talino Ilemistės jungties rekonstrukcija Estijoje arba valstybinio kelio Rumunijoje DN6 Aleksandrija – Krajova rekonstrukcija, nacionalinių kelių eismo DN6 nuo Viduržemio jūros iki Krajovos Rumunijoje, greitasis geležinkelis Valensija – Mursija Ispanijoje arba užbaigtas Trakijos greitkelis nuo Sofijos iki Juodosios jūros uosto Burgaso, ketvirtoji Budapešto metro linija Vengrijoje arba Sofijos metro linijos Bulgarijoje ir daugelis kitų;
- G. kadangi TEN-T tinklas ir transporto infrastruktūra, kaip antai keliai, greitųjų geležinkelių investicijos, vandens keliai ir oro transportas, yra ES prioritetinės sritys ir

jeigu sumažėtų Europos investicijų, spragą užpildytų padidėjusios tiesioginės užsienio investicijos (TUI), dėl kurių pelnas, mokesčiai ir darbo galimybės būtų perkeltami už ES ribų, o dėl to veikiausiai padidėtų regionų priklausomybė ir makroekonominis nestabilumas; kadangi toks procesas ilgai turėtų neigiamos įtakos Sąjungos veiklai regionuose ir politikai, taip pat paskatintų susiskaidymą ir atotrūkį;

- H. kadangi pagrindinio tinklo koridorių vystymas apima keletą tokių neatsiejamų komponentų, kaip alternatyviųjų degalų infrastruktūra (įkrovimo įranga) bei intelektinės ir inovatyvios transporto sistemos, ir kadangi jis atlieka esminį vaidmenį sudarant sąlygas visos transporto sistemos priklausomybei nuo iškastinio kuro mažinti;
 - I. kadangi išmanūs, perspektyvūs, tvarūs ir visapusiškai tarpusavyje sujungti transporto, energetikos ir skaitmeniniai tinklai yra būtina sąlyga tam, kad būtų įgyvendinta ir tinkamai veiktų Europos bendroji rinka ir kad Europa būtų sujungta su pasauline rinka; kadangi tai yra tikrieji Europos ekonomikos našumo augimą, teritorinę sanglaudą ir piliečių gerovę užtikrinantys veiksniai;
 - J. kadangi labiau integruotas požiūris į investicijas transporto infrastruktūros srityje padės pašalinti kliūtis, pagerins įvairiarūšio transporto jungtis ir padidins investicijas skatinant perėjimą nuo kelių prie geležinkelių transporto, o taip pat paskatins ekologiškų transporto priemonių, pvz., elektra varomų transporto priemonių bei geležinkelių ir vandens kelių naudojimą; kadangi dėl to bus paskatinta transporto energijos šaltinių įvairovė ir ekologiškesni transporto tinklai, tuo sumažinant išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, pagerinant oro kokybę ir skatinant tolesnius veiksmus kovojant su klimato kaita;
 - K. kadangi transportas yra svarbi ES energetikos ir klimato politikos sudedamoji dalis ir kadangi ES minimalios atsinaujinančiosios energijos dalies tikslo ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo tikslų negalima pasiekti be reikšmingo transporto indėlio;
1. atkreipia dėmesį, kad EITP, SF ir ERPF turėtų ir toliau būti pagrindiniai ES šaltiniai, iš kurių būtų finansuojamos investicijos į transporto infrastruktūrą pagal teminį tikslą „tvaraus transporto skatinimas ir silpnųjų vietų pagrindinėse tinklo infrastruktūros dalyse šalinimas“ kitu programavimo laikotarpiu; siūlo, kad turint omenyje kuriamą didelę Europos pridėtinę vertę ir netiesioginį poveikį, šiais finansavimo šaltiniais galėtų ir toliau naudotis visi reikalavimus atitinkantys ES valstybių narių regionai, kas užtikrintų subalansuotą priežiūrą ir prisidėtų prie ES sanglaudos politikos įgyvendinimo;
 2. pažymi, kad ES investicijų į transporto infrastruktūrą intervencinė logika turėtų ir toliau būti grindžiama gerai suderinta centralizuotai valdomų išteklių ir pagal pasidalijamąjį valdymą skirstomų lėšų šaltinių sistema, siekiant tenkinti politikos ir finansavimo poreikius; primena, kad EITP tikslas yra centralizuotai ES lygmeniu teikti pirmenybę pagrindiniams TEN-T koridoriams, įskaitant saugos, technologijų naujovių ir aplinkos apsaugos aspektus; taip pat primena, kad ERPF ir SF turi aiškų regioninį aspektą, kuris reaguoja į vietos paklausą (miestų ir priemiesčių vietovės) ir regionų ypatybes; atkreipia dėmesį į tai, kad jais remiamos jungtys su TEN-T ir judumas pasitelkiant antrinius ir tretinius transporto mazgus bei įvairiarūšius terminalus (visuotinis TEN-T tinklas); atsižvelgdamas į tai, pabrėžia, kad reikia subalansuotai didinti susijusius šių trijų finansavimo šaltinių biudžeto lėšų paketus, siekiant išvengti nevienodo investicijų

paskirstymo skirtingais lygmenimis; ragina Komisiją palengvinti supaprastintas, laiku atliekamas ir lanksčias ESI fonų lėšų perskirstymo tarp regionų, veiklos programų ir programos krypčių pagal ESI fondus procedūras, siekiant tinkamai atsižvelgti į besikeičiančią ekonominę tikrovę ir regioninius poreikius;

3. mano, kad reikia nustatyti papildomų finansavimo šaltinių, pavyzdžiui, Europos strateginių investicijų fondo (ESIF) ir finansinių priemonių, svarbą, atsižvelgiant į jų derėjimą su ERPF ir SF ir EIB skolinimo operacijų papildomumą; pažymi, kad 2017 m. Europos infrastruktūros tinklų priemonės Transporto sektoriaus derinimo kvietimas taip pat buvo skirtas šioms sąveikoms stiprinti, tačiau valstybėms narėms keistis geriausios praktikos pavyzdžiais ir remti pajėgumus yra būtina; atsižvelgdamas į tai pabrėžia, kad ESIF turėtų padėti užtikrinti viešojo ir privačiojo sektorių partnerystes, projektų lygmeniu pritaikant finansines priemones privačiojo sektoriaus investicijoms ir nacionaliniam ir (arba) regioniniam finansavimui; pažymi, kad finansiškai naudingi infrastruktūros projektai pirmiausia turėtų būti remiami naudojantis paskolomis, ES garantijomis arba derinamomis priemonėmis, kaip ir ERPF, SF ar EITP finansavimu; tačiau, mano, kad subsidijos ir toliau turi būti pagrindinis investicijų į tvaraus viešojo transporto finansavimą šaltinis;
4. pažymi, kad prieš sudarant infrastruktūrai reikalingą biudžetą ir nustatant jos įgyvendinimo metodus reikia atlikti objektyvų *ex ante* kiekybinį paklausos ir būsimų poreikių vertinimą; atkreipia dėmesį, kad laikantis šių dviejų pagrindinių tinklo infrastruktūros tikslų turėtų būti sudaryta galimybė pagal ERPF ir SF tinkamumo finansuoti kriterijus įvertinti esamą paklausą teritoriniu lygmeniu; taip pat pažymi, kad transeuropinio, regioninio ir vietos transporto tinklo modeliavimas gali būti veiksmingas įrodant, kur investicijomis būtų sukurta didžiausia Europos pridėtinė vertė;
5. ragina Komisiją, siekiant skatinti tvarų transportą ir šalinti kliūtis pagrindinėse tinklo infrastruktūros dalyse, parengti kontrolinį tinkamumo kriterijų sąrašą, kuriais būtų geriau išreikšti vietos ir regionų poreikiai, susiję su transporto infrastruktūra, siekiant padėti nustatyti visą transporto sektoriui skirtą paketą, reikiamas investicijas ir nustatyti prioritetus; pabrėžia, kad svarbu remtis kokybiškais, patikimais, atnaujintais, susistemintais ir prieinamais ES transporto suvestinės duomenimis; be to, atkreipia dėmesį į tai, kad šis sąrašas galėtų apimti tokius klausimus kaip daugiarūšio transporto jungtys, vietos ir regionų ypatumai, alternatyvių transporto rūšių prieinamumas, kelių ir geležinkelių sauga bei poveikis aplinkai;
6. pažymi, kad reikia daugiau investuoti į pagrindinę transporto infrastruktūrą mažiau išsivysčiusiuose regionuose, o taip pat kalnų, atokiuose, mažai gyventojų turinčiuose arba atokiausiuose regionuose, kuriems būdingas mažas prieinamumas reikia aktyviau vykdyti ERPF, EITP ir SF investicijas į transporto infrastruktūrą po to, kai ES pridėtinė vertė buvo užtikrinta remiantis tinkama sąnaudų ir naudos analize. Taip pat pabrėžia poreikį tobulinti daugiarūšio transporto jungtis; pabrėžia, kad šių regionų prieinamumo gerinimas yra būtina sąlyga ekonominiam vystymuisi; ragina Komisiją ir valstybes nares – prieš įgyvendinant projektą vykdomų viešų diskusijų pagalba – skatinti aktyvesnę viešojo sektoriaus dalyvavimą ieškant transporto sprendimų ne tik nacionaliniu ir regioniniu, bet ir vietos ir (arba) miesto ir kaimo lygmeniu, siekiant plėtoti optimalias investicijas transporto srityje;
7. pažymi, kad tvarioms inovacijoms diegti transporto srityje taip pat reikalinga trijų pagrindinių priemonių – ESI fondų, EITP, ir programos „Horizontas 2020“ bei jos

vėlesnio atitikmens sąveika ir papildomumas;

8. ragina stiprinti ERPF paramą Europos teritorinio bendradarbiavimui, pasitelkiant papildomus išteklius ir sutelkiant dėmesį į pagrindines investicijas į tvarią transporto infrastruktūrą (pvz., tarpvalstybinius vandens kelius, uostus, tiltus, geležinkelius, įvairių transporto rūšių jungtis ir terminalus ir t.t.); supranta, kad daugiausia dėmesio turėtų būti skiriama pasienio regionų, įskaitant ES išorės sienas, junglumui, taip pat konsultacinei pagalbai ir gebėjimų stiprinimui projektų lygmeniu; ragina pašalinti kliūtis, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos investicijoms į transportą, ypač tarpvalstybinėms investicijoms į vandens, geležinkelių ir kelių transportą bei pagerinti prieigą prie išorės rinkų;
9. ragina pašalinti su Vakarų Balkanais jungiančios transporto infrastruktūros spragas, susijusias su integruotų transporto paslaugų projektais, skiriant daugiau dėmesio tolesnėms investicijoms į junglumą ir transporto pralaidumo kliūčių šalinimui, ypač atsižvelgiant į Komisijos komunikatą dėl Vakarų Balkanų šalių europinės perspektyvos; atsižvelgdamas į tai, primena, koks svarbus yra Europos teritorinis bendradarbiavimas ir makroregioninės strategijos integruoto transporto projektams, kartu atsižvelgiant į tai, kad reikia geriau koordinuoti transporto planus ir projektus, kuriais siekiama užbaigti transporto jungčių spragas (pvz. su Vakarų Balkanais); be to, atsižvelgdamas į tai primena, kad jūrų uostai ir vandens keliai labai dažnai yra tarpvalstybiniai subjektai, todėl turėtų gauti tokio pat bendro ES finansavimo dalį, kaip tarpvalstybiniai geležinkelių ir kelių projektai;
10. pabrėžia, kad, atsižvelgiant į tvaraus transporto tikslą, į sanglaudos politiką būtina įtraukti klimato apsaugą, kad būtų įgyvendinti ES tikslai sumažinti išmetamą CO₂ kiekį; ragina Komisiją reikalauti iš valstybių narių, kad šios įtrauktų ES aplinkos srities teisės aktus į sprendimų priėmimą ir planavimą dėl finansuotųjų projektų, o ypač – susijusių su tinklu „Natura 2000“, strateginius poveikio aplinkai vertinimus, oro kokybę, Vandens pagrindų direktyva, direktyvomis dėl buveinių ir paukščių apsaugos bei Europos aplinkos agentūros transporto ir aplinkos ataskaitų teikimo mechanizmu (TERM);
11. pabrėžia, kad daugiau paramos turėtų būti skiriama pažangiajam eismo valdymui skatinti, be kita ko, atliekant skaitmeninimą, veiksmingiau panaudojant esamą infrastruktūrą ir perorientuojant eismą į piko valandas;
12. ragina parengti tinkamą ir plataus užmojo bendrą Europos transporto politiką, pagrįstą finansavimo sistema, susieta ir koordinuojama kartu su ES transporto sektoriaus priemonėmis; mano, kad ir toliau turėtų būti užtikrinamas paramos telkimas pagal temas, siekiant užtikrinti skirtingų finansavimo šaltinių supaprastinimą ir sąveiką projektų lygmeniu; siūlo sukurti bendrą taisyklių rinkinį, skirtą visiems finansavimo šaltiniams, susijusiems su visais teminiais tikslais; mano, kad reikia supaprastinti, standartizuoti ir paspartinti su viešaisiais pirkimais ir valstybės pagalba susijusias atitikties procedūras;
13. ragina Komisiją ir valstybes nares ir toliau bendrai finansuoti projektus per būsimą programavimo laikotarpį vadovaujantis principu „panaudok, kitaip prarasi“;
14. palankiai vertina bendros paramos Europos regionų projektams (JASPERS), Europos viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės ekspertų centro (EVEC) ir Europos

investavimo konsultacijų centro (EIKC) darbą; tačiau tikisi, kad visoje ES vykdant EIB grupės operacijas, susijusias su transporto infrastruktūra, daug daugiau išteklių bus skirta siekiant teikti išsamią konsultacinę pagalbą vietos, regioninėms ir nacionalinėms valdžios institucijoms ankstyvuoju šių projektų, kuriais sukuriama ES pridėtinė vertė, nustatymo ir išankstinio vertinimo etapu;

15. ragina Komisiją rengiant naują reglamentą (-us) dėl sanglaudos politikos po 2020 m. pasiūlyti numatyti daugiau lėšų, dėl kurių miestai galėtų bendrai teikti pasiūlymus dėl infrastruktūros ir technologijų, kuriomis būtų prisidedama prie miesto transporto priklausomybės nuo iškastinio kuro ir kelių transporto priemonių sukeltos oro taršos mažinimo;
16. pritaria, kad pakankamai išteklių turėtų būti skiriama moksliniams tyrimams, programoms ir projektams, kuriais skatinamas kelių eismo saugumas Europoje, kaip numatyta Valetos deklaracijoje dėl kelių eismo saugumo;
17. pabrėžia, jog reikia užtikrinti, kad būtų skiriama išteklių siekiant remti tvarų judumą mieste, intelektinių transporto sistemų kūrimą, projektų dviratininkams ir pėstiesiems rengimą ir geresnį transporto prieinamumą neįgaliesiems;
18. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją Tarybai, Komisijai, Europos regionų komitetui, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui, valstybių narių vyriausybėms ir jų nacionaliniams bei regioniniams parlamentams.