



Plenarinio posėdžio dokumentas

B8-0242/2018 }
B8-0245/2018 }
B8-0246/2018 } RC1

29.5.2018

BENDRAS PASIŪLYMAS DĖL REZOLIUCIJOS

pateiktas pagal Darbo tvarkos taisyklių 123 straipsnio 2 ir 4 dalis

keičiantis šių frakcijų pateiktus pasiūlymus dėl rezoliucijų:

B8-0242/2018 (PPE)

B8-0245/2018 (ECR)

B8-0246/2018 (S&D)

dėl Europos infrastruktūros tinklų priemonės transporto ramsčio po 2020 m.
(2018/2718(RSP))

**Marian-Jean Marinescu, Wim van de Camp, Ivo Belet, Cláudia Monteiro
de Aguiar, Markus Pieper, Dieter-Lebrecht Koch**

PPE frakcijos vardu

Ismail Ertug, Inés Ayala Sender

S&D frakcijos vardu

Roberts Zīle, Zdzisław Krasnodębski

ECR frakcijos vardu

**Pavel Telička, Dominique Riquet, Gesine Meissner, Izaskun Bilbao
Barandica, Matthijs van Miltenburg**

ALDE frakcijos vardu

**Europos Parlamento rezoliucija dėl Europos infrastruktūros tinklų priemonės
transporto ramsčio po 2020 m.
(2018/2718(RSP))**

Europos Parlamentas,

- atsižvelgdamas į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 311, 312 ir 323 straipsnius,
- atsižvelgdamas į 2013 m. gruodžio 2 d. Tarybos reglamentą (ES, Euratomas) Nr. 1311/2013, kuriuo nustatoma 2014–2020 m. daugiametė finansinė programa¹, ir į tolesnius jo pakeitimus, padarytus 2017 m. birželio 20 d. Tarybos reglamentu (ES, Euratomas) 2017/1123²,
- atsižvelgdamas į 2013 m. gruodžio 2 d. Europos Parlamento, Tarybos ir Komisijos tarpinstitucinį susitarimą dėl biudžetinės drausmės, bendradarbiavimo biudžeto klausimais ir patikimo finansų valdymo³,
- atsižvelgdamas į savo 2016 m. liepos 6 d. rezoliuciją „Pasirengimas porinkimui 2014–2020 m. DFP tikslinimui: Parlamento indėlis prieš Komisijai pateikiant pasiūlymą“⁴,
- atsižvelgdamas į 2017 m. birželio 28 d. Komisijos diskusijoms skirtą dokumentą dėl ES finansų ateities (COM(2017)0358),
- atsižvelgdamas į savo 2017 m. spalio 24 d. rezoliuciją dėl diskusijoms skirtą dokumento dėl ES finansų ateities⁵,
- atsižvelgdamas į 2016 m. rugsėjo 14 d. Komisijos pasiūlymą dėl Tarybos reglamento, kuriuo keičiamas Reglamentas (ES, Euratomas) Nr. 1311/2013, kuriuo nustatoma 2014–2020 m. daugiametė finansinė programa (COM(2016)0604), ir į kartu su juo pateikiamą Komisijos tarnybų darbinį dokumentą (SWD(2016)0299),
- atsižvelgdamas į 2016 m. rugsėjo 14 d. Komisijos pasiūlymą iš dalies keisti 2013 m. gruodžio 2 d. Europos Parlamento, Tarybos ir Komisijos tarpinstitucinį susitarimą dėl biudžetinės drausmės, bendradarbiavimo biudžeto klausimais ir patikimo finansų valdymo (COM(2016)0606),
- atsižvelgdamas į tai, kad 2016 m. spalio 4 d. Europos Parlamentas ir 2016 m. spalio 5 d. Taryba ratifikavo Paryžiaus susitarimą,
- atsižvelgdamas į savo 2016 m. spalio 26 d. rezoliuciją dėl 2014–2020 m. daugiametės finansinės programos (DFP) laikotarpio vidurio tikslinimo⁶,

¹ OL L 347, 2013 12 20, p. 884.

² OL L 163, 2017 6 24, p. 1.

³ OL C 373, 2013 12 20, p. 1.

⁴ OL C 101, 2018 3 16, p. 64.

⁵ Priimti tekstai, P8_TA(2017)0401.

⁶ Priimti tekstai, P8_TA(2016)0412.

- atsižvelgdamas į 2016 m. birželio 15 d. Regionų komiteto nuomonę „Daugiametės finansinės programos (DFP) laikotarpio vidurio peržiūra“¹,
 - atsižvelgdamas į 2018 m. gegužės 2 d. Komisijos komunikatą „Šiuolaikiškas biudžetas Sąjungai, kuri apsaugo, suteikia galių ir gina. 2021–2027 m. daugiametė finansinė programa“ (COM(2018)0321),
 - atsižvelgdamas į 2018 m. kovo 28 d. bendrą Komisijos ir Sąjungos vyriausiosios įgaliotinės užsienio reikalams ir saugumo politikai komunikatą dėl karinio mobilumo veiksmų plano (JOIN(2018)0005),
 - atsižvelgdamas į 2018 m. vasario 14 d. Komisijos ataskaitą „Europos infrastruktūros tinklų priemonės (EITP) laikotarpio vidurio vertinimas“ (COM(2018)0066),
 - atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 123 straipsnio 2 ir 4 dalis,
- A. kadangi ES transporto infrastruktūros plėtra ir atnaujinimas tebėra gana fragmentiška veikla ir kelia didelį pajėgumo ir finansavimo iššūkį, tačiau yra labai svarbūs siekiant užtikrinti tiek darnų augimą, užimtumą ir konkurencingumą, tiek socialinę ir teritorinę sanglaudą Sąjungoje ir taip įveikti regionų disbalansą;
 - B. kadangi Europos infrastruktūros tinklų priemonė (EITP) yra bendra centralizuotai valdoma finansavimo programa, skirta tam, kad būtų skatinama didelio efektyvumo, darnaus ir tarpusavyje susieto transeuropinio tinklo (TEN) plėtra transporto, energetikos ir skaitmeninių paslaugų infrastruktūros srityse;
 - C. kadangi anksti sukūrus transeuropinį transporto tinklą (TEN-T) bus daug lengviau pasiekti ES išmetamo teršalų kiekio mažinimo tikslus pagal Paryžiaus klimato susitarimą, sumažinti Europos ekonomikos priklausomybę nuo iškastinio kuro ir įgyvendinti ES 2020-2020 tikslus energetikos ir klimato politikos srityse; kadangi pagrindinis tinklas turėtų būti užbaigtas iki 2030 m., o visuotinis – iki 2050 m.;
 - D. kadangi platesniame transporto sektoriuje dirba dešimtadalis europiečių ir kadangi investuojant į transporto infrastruktūrą bus sukurta naujų darbo vietų: paskaičiuota, kad kiekvienas milijardas eurų, investuotas į pagrindinį TEN-T tinklą, sukurtų iki 20 tūkstančių naujų darbo vietų;
 - E. kadangi vykdant EITP daugiausia dėmesio skiriama tarpvalstybinėms jungtims, įvairiarūšio ir miestų transporto mazgams, rinkos nepakankamumo problemų sprendimams ir transporto trukdžių šalinimui; kadangi vykdant EITP užtikrinta, kad būtų įgyvendinti projektai, kurie be šios priemonės nebūtų įgyvendinami, ir tokiu būdu, palengvinant tarptautinį bendradarbiavimą ir koordinavimą, sukurta aiški ES pridėtinė vertė;
 - F. kadangi transporto sektoriui teko didžiausia 2014–2020 m. EITP biudžeto dalis; kadangi ta transportui skirta dalis buvo padalyta į bendrą finansinį paketą visoms valstybėms narėms ir sanglaudos paketą, skirtą sanglaudos valstybėms narėms ir tiesiogiai perkeltą iš Sanglaudos fondo;

¹OL C 17, 2017 1 18, p. 20.

- G. kadangi EITP yra viena sėkmingiausių ES programų, nes paraiškų kiekis gerokai viršijo siūlytas lėšas; kadangi TEN-T projektams iki 2017 m. pabaigos pagal EITP programą „Transportas“ jau skirta 21,3 mlrd. EUR dotacijų, kurios padėjo surinkti iš viso 41,6 mlrd. EUR investicijų; kadangi per 2018 metus bus pasirašyti papildomų dotacijų susitarimai, rengiantis paskelbti kvietimą teikti paraiškas dėl derinamojo finansavimo, kurį vykdant EITP dotacijos bus derinamos su privačiu finansavimu, įskaitant finansavimą iš Europos strateginių investicijų fondo (ESIF); kadangi pradinis šio kvietimo biudžetas (1 mlrd. EUR) 2017 m. lapkričio mėn. buvo padidintas 350 mln. EUR siekiant paremti prioritetą „Inovacijos ir naujos technologijos“, vadovaujantis Alternatyviųjų degalų veiksmų plano tikslais;
- H. kadangi prie EITP sėkmės labai prisidėjo tai, kad pradėta taikyti principą „panaudok, kitaip prarasi“; kadangi vis dėlto turėtų būti paspartintas neįgyvendintiems projektams skirtų lėšų susigrąžinimas;
- I. kadangi vykdant EITP siekiama paspartinti investicijas į transporto infrastruktūrą ir inovacijas, taip pat paskatinti finansavimą tiek iš viešojo, tiek iš privatačiojo sektorių, sykiu didinant teisinį tikrumą ir laikantis neutralumo technologijų atžvilgiu principo;
- J. kadangi tikimasi, kad Komisija 2018 m. birželio mėn. paskelbs teisėkūros pasiūlymus dėl Europos strateginių investicijų, įskaitant atnaujintą EITP;
1. pabrėžia, kad investicijos į transporto infrastruktūrą reiškia investicijas į ilgalaikį darnų augimą, sanglaudą, konkurencingumą ir darbo vietas; todėl pabrėžia strateginę EITP programos svarbą vidaus rinkos integracijai, išmaniajam judumui ir ES galimybei įgyvendinant šią programą užtikrinti apčiuopiamą pridėtinę vertę piliečiams;
 2. pabrėžia, kad EITP yra ir toliau turi būti veiksminga ir kryptinga priemonė, skirta investicijoms į transeuropinę infrastruktūrą (TEN) transporto, energetikos ir skaitmeninių paslaugų sektoriuose, kad, be kita ko, galėtų prisidėti prie ES prioritetinių tikslų, susijusių su darbo vietų kūrimu, ekonomikos augimu ir investicijomis, vidaus rinka, energetikos sąjunga, klimatu ir bendrąja skaitmenine rinka, įgyvendinimo;
 3. pabrėžia, kad remiant tarpvalstybinio, sąveikaus ir įvairiarūšio transporto projektus ir projektus, kuriais gerinamas visų rūšių transporto junglumas, įskaitant transportą jūroje, vidaus vandenų uostus ir vidaus vandenų kelius, pirmenybę teikiant trūkstančių jungčių įdiegimo projektams ir šalinant transporto trukdžius, siekiant sukurti visiems prieinamą bendrą Europos transporto erdvę ir novatorišką transporto sektorių, 2014–2020 m. EITP programa sėkmingai užtikrina didelę Europos pridėtinę vertę; ragina Komisiją didinti tarpvalstybinių transporto mazgų, tokių kaip jūrų uostai, pridėtinę vertę ir remti projektus, kuriais gerinamos jungtys su trečiosiomis valstybėmis partnerėmis;
 4. pripažįsta, kad visa ES investicijų į TEN-T nauda gali būti gauta ir galimybės panaudotos tik užbaigus pagrindinį ir visuotinį tinklus; ragina Komisiją atkreipti dėmesį į tai, kad, norint sukurti TEN, reikės didelių investicijų ir dalis jų priklausys nuo tolesnės ES paramos, kitaip projektas gali įstrigti aklavietėje; primygtinai reikalauja išlaikyti spaudimą, kad tinklai būtų užbaigti ne vėliau kaip atitinkamai 2030 m. ir 2050 m., viso proceso metu laikantis XXI amžiaus standartų;
 5. ragina Komisiją užtikrinti, kad į pasiūlymą dėl 2021–2027 m. DFP įtraukta EITP

RC\1154639LT.docx

PE621.626v01-00 }
PE621.629v01-00 }
PE621.630v01-00 } RC1

programa pratęstų dabartinę programą ir kad būtų numatyti dar platesnio užmojo politikos tikslai ir finansiniai ištekliai; pabrėžia, kad investicijos į skaitmeninius, novatoriškus ir darnaus transporto projektus turi būti spartinamos siekiant pereiti prie ekologiškesnės, tikrai integruotos, modernios, visiems prieinamos, saugesnės ir efektyvios transporto sistemos;

6. pripažįsta, kad EITP indėlis nulėmė tai, kad įgyvendinti dauguma projektų, visų pirma tarpvalstybinio, nacionalinio, regioninio ir vietos lygmens jungčių projektai; pabrėžia, kad EITP pasirodė esanti svarbus viešųjų ir privačiųjų investicijų katalizatorius; vis dėlto mano, jog reikėtų imtis tolesnių veiksmų, kad būtų išnaudotos visos jos teikiamos galimybės;
7. ragina Komisiją apsvarstyti kitus būdus, kaip skatinti įgyvendinti EITP – politikos priemonę, kuri apima konkrečių sektorių tikslus ir pagal kurią vykdomi sudėtingi projektai, turintys tarpvalstybinį arba ES masto sąveikumo aspektą;
8. mano, kad, remdamasi išsamia 2014–2020 m. laikotarpio peržiūra ir sudėtingų EITP ir kitų finansinių programų ir priemonių, pvz., programos „Horizontas 2020“, ESI fondų ir ESIF, sąsajų padariniais, visų pirma pastebėtu EITP ir ESIF tarpusavio pakeičiamumo poveikiu, pagal kitą DFP Komisija turėtų toliau griežtinti ir užtikrinti EITP ir kitų programų, pvz., programos „Europos horizontas“ ir fondo „InvestEU“, papildomumo nuostatas, siekiant išlaikyti ir nustatyti aiškius programos tikslus, išvengti dubliavimosi ir optimizuoti biudžeto išteklius;
9. pabrėžia, kad bet koks kitos EITP finansavimo sumažinimas lėšas perskirstant kitoms programoms, kaip tai buvo padaryta su 2014–2020 m. EITP, kai jos finansavimas buvo perskirtas ESIF ir Europos gynybos pramonės plėtros programai (EGPPP), bus laikomas nepriimtiniu; primygtinai ragina Komisiją išsaugoti nesuskaldytą EITP finansinį pajėgumą, nes didžioji dalis EITP finansavimo yra susijusi su projektais, kurie duoda platesnę regionų ir ES lygmens naudą, tačiau negauna pakankamo nacionalinio arba rinkos finansavimo;
10. pripažįsta, kad sėkmingi pirmieji pagal dabartinę EITP programą pradėto kvietimo teikti paraiškas dėl derinamojo finansavimo rezultatai teikia vilčių; todėl labai ragina Komisiją tokius kvietimus pakartotinai rengti ir ateityje ir toliau naudoti tvirtesnę EITP dotacijų pavidalą, ją derinant su ES ir ne ES finansinėmis priemonėmis, kai įmanoma; ragina Komisiją taip pat ieškoti būdų, kaip efektyviau skatinti privačiojo sektoriaus investuotojus dalyvauti bendro finansavimo projektuose, ir ragina valstybes nares panaikinti teises ir administracines tokio proceso kliūtis;
11. ragina Komisiją toliau projektų lygmeniu skatinti trijų sektorių sąveiką, kuri šiuo metu yra nedidelė dėl to, kad biudžeto sistema yra nelanksti, kalbant apie projektų tinkamumą finansuoti ir išlaidų tinkamumą finansuoti; primygtinai ragina Komisiją derinti infrastruktūrą prie būsimų švaraus ir išmanaus judumo poreikių; tikisi, kad būsimos sektoriaus politikos gairės ir EITP bus lankstesnės, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos sinergijai, ir kad jos bus lengviau priderinamos prie technologinių naujovių ir prioritetų, pvz., skaitmeninimo, siekiant spartinti mažataršės ekonomikos kūrimą ir įveikti bendrus visuomenės iššūkius, tokius kaip kibernetinis saugumas;
12. pabrėžia, kad, siekiant užtikrinti visiems trims sektoriams bendras procedūras, spartų lėšų skirstymą ir labai patikimą biudžeto vykdymą, labai svarbus tiesioginis valdymas;

pabrėžia, kad tiesioginis EITP dotacijų valdymas pasirodė esąs labai veiksmingas: projektai vykdyti sparčiai, atrankos procese buvo konkurencija, daug dėmesio skirta ES politikos tikslams, įgyvendinimas buvo koordinuotas ir valstybės narės buvo visapusiškai įsitraukusios; pripažįsta, kad užtikrinant EITP sėkmę labai svarbų vaidmenį atliko Inovacijų ir tinklų programų vykdomoji įstaiga (INEA), optimizavusi biudžetą, visų pirma dėl to, kad buvo lanksti, kai reikėjo sparčiai perkelti tam tikriems veiksams nepanaudotas lėšas kitų veiksmų finansavimui; primygtinai reikalauja sustiprinti INEA, kad būtų užtikrintas tinkamas ES lėšų panaudojimas;

13. pritaria tam, kad tiesioginiame EITP valdyme būtų taikomas principas „panaudok, kitaip prarasi“; Sykiu primygtinai reikalauja, kad būtų išlaikyta galimybė įsipareigojimus panaudoti kitaip tais atvejais, kai projektai nevyksta taip, kaip planuota, siekiant padidinti EITP veiksmingumą;

14. pripažįsta, kad projektą, o ypač stambios transporto infrastruktūros projektą, pateikti yra sudėtinga ir kad teikiama techninė pagalba, pvz., pagal EITP programos paramos veiksmus, visų pirma sanglaudos valstybėms narėms, yra reikalinga, siekiant didinti brandžių ir aukštos kokybės projektų tinkamumą finansuoti; ragina Komisiją ir toliau teikti šios rūšies pagalbą ir persvarstyti vertinimo kriterijus, kad jie padėtų aiškiau nustatyti pridėtinę projektų vertę; taip pat prašo Komisijos imtis tolesnių veiksmų, kad būtų gerokai supaprastinti administraciniai reikalavimai, susiję ne tik su mažomis dotacijomis, ir atitinkamai pakoreguoti techninę pagalbą, teikiamą paraiškų dėl smulkesnių projektų teikėjams;

15. palankiai vertina tai, kad vykdant 2014–2020 m. programą EITP transporto ramsčio sanglaudos paketui iš Sanglaudos fondo perkelta 11,3 mlrd. EUR, ir pabrėžia, kad kvietimai teikti paraiškas dėl sanglaudos finansavimo buvo nepaprastai sėkmingi;

16. atkreipia dėmesį į Komisijos pasiūlymą skirti 2021–2027 m. laikotarpio EITP 42 265 milijonus eurų, be kita ko, 7 675 milijonus eurų skirti energetikos projektams ir 2 662 milijonus eurų (abiems atvejais lyginamosiomis kainomis) telekomunikacijų ir skaitmeninių paslaugų projektams; tačiau apgailestauja dėl to, kad lyginamosiomis kainomis EITP programai „Transportas“ skiriama suma siekia 11 384 mln. EUR, o įnašas iš Sanglaudos fondo siekia 10 000 mln. EUR, nes tai reiškia, kad finansavimas sumažinamas atitinkamai 12 proc. ir 13 proc.; pažymi, kad lėšos, skiriamos transporto ramsčiui, yra vienintelės, kurios mažinamos, ir su tuo negali sutikti; pabrėžia, kad transporto paketui skiriamų lėšų mažinimas yra nesuderinamas su transporto sektoriui vidaus rinkoje kylančiais iššūkiais ir sėkmingu EITP įgyvendinimu, ir prašo Komisijos iš naujo apsvarstyti siūlomą sumą;

17. mano, kad, siekiant išlaikyti didelį EITP programos patikimumą ir patrauklumą investuotojams, jos finansinis pajėgumas per kitos DFP laikotarpį turėtų būti padidintas; pabrėžia, kad dėl nepakankamo transportui skiriamo biudžeto gali kilti pavojus TEN-T tinklo užbaigimui ir kad dėl to faktiškai nuvertėtų jau padarytos viešųjų lėšų investicijos;

18. be to, pabrėžia, kad sanglaudos paketas turi ryškų regioninį aspektą, pagal kurį tenkinami vietos poreikiai, ir yra labai svarbus tam, kad būtų baigtos kurti pagrindinio tinklo dalys sanglaudos valstybėse narėse, taigi, jis labai svarbus ES teritorinei sanglaudai; pabrėžia, kad ES investicijos į transporto infrastruktūrą, panaudojus įnašą iš Sanglaudos fondo, turėtų ir toliau būti daromos pagal gerai subalansuotą centralizuotai valdomų ir pagal

pasidalijamojo valdymo principą skirstomų lėšų šaltinių sistemą; pabrėžia, kad tiesiogiai pagal EITP programą valdomų lėšų, kurias numatyta skirti iš Sanglaudos fondo kitos DFP 2021–2027 m. laikotarpiu, suma turi būti bent jau tokia pati, kaip ankstesnės DFP 2014–2020 m. laikotarpiu, ir kad ši suma turi būti pakankama tam, kad per kitos DFP 2021–2027 m. laikotarpį būtų užbaigti tie projektai, kurie buvo finansuojami pagal dabartinę DFP iš numatytų Sanglaudos fondo lėšų;

19. primena, kad, norint užbaigti ES transporto pagrindinį tinklą ir įgyvendinti politikos prioritetus, ir toliau reikės užtikrinti piliečių ir atitinkamų suinteresuotųjų subjektų dalyvavimą sprendimų priėmimo procesuose, aplinkosauginių ir finansinių projektų įgyvendinimo aspektų vertinimo ir stebėjimo skaidrumą, geresnį įvairių transporto rūšių integravimą ir įvairiarūšio transporto operacijų skatinimą;
20. ragina Komisiją ir valstybes nares ir toliau laikytis įsipareigojimų, susijusių su EITP pagrindiniais politikos tikslais transporto srityje: iki 2030 m. užbaigti TEN-T pagrindinį tinklą, be kita ko, plėtoti Bendro Europos dangaus oro eismo valdymo mokslinių tyrimų programą (SESAR), jūrų greitkelius ir Europos geležinkelių eismo valdymo sistemą (ERTMS), pereiti prie netaršaus, konkurencingo, novatoriško ir susietojo susisiekimo, be kita ko, iki 2025 m. sukurti pagrindinės ES alternatyviųjų degalų įkrovimo infrastruktūros tinklą, ir daryti pažangą, kad iki 2050 m. užbaigtas TEN-T visuotinis tinklas;
21. pabrėžia, kad būtina daugiau dėmesio skirti pažangiems horizontaliesiems projektams; todėl ragina Komisiją apsvarstyti galimybę pradėti konkrečias, specialias ir tarptautines iniciatyvas, siekiant paspartinti ir užtikrinti tinkamą horizontaliųjų prioritetų, pavyzdžiui, ERTMS, įgyvendinimą, pritraukiant privačiųjų investicijų ir tam, be kita ko, panaudojant dotacijas ir finansines priemones;
22. primena, kad transporto sektoriuje labai svarbu skirti dėmesio įvairiarūšio transporto ir tarpvalstybinėms jungtims, skaitmeniniams sprendimams, perėjimui prie kitų rūšių transporto ir darnesniajam transportui; mano, kad pagal atnaujintą EITP pirmenybė taip pat turėtų būti teikiama tiesesnėms pagrindinio ir visuotinio tinklų sąsajoms; mano, kad šie tikslai turėtų atsispindėti iš anksto nustatytų projektų sąrašuose, kurie bus įtraukti į kitą EITP reglamentą;
23. pripažįsta, kad transporto sektorius turėtų visapusiškai pasinaudoti skaitmeninių ir novatoriškų technologijų teikiamomis galimybėmis, ir mano, kad nauja novatoriška transporto infrastruktūra visada yra patrauklesnė investicijoms, ypač privataus sektoriaus investicijoms; tačiau atkreipia dėmesį į tai, kad esama infrastruktūra tebėra ES tinklo pagrindas, ir pabrėžia, kad reikia skubiai ir daugiau investuoti į esamos infrastruktūros priežiūrą; todėl ragina Komisiją užtikrinti, kad būtų patrauklu modernizuoti arba atnaujinti esamą infrastruktūrą, užsibrėžiant plačius inovacijų užmojus;
24. ragina Komisiją skirti ypač daug dėmesio atokiausiems regionams, kaip numatyta SESV 349 straipsnyje, ir išplėsti pagrindinį tinklą, kad jis apimtų uostus, siekiant gerinti jungtis su jų geografiniais baseiniais, jungtis tarp pačių regionų, jungtis su žemynu ir su trečiosiomis valstybėmis; mano, kad atokiausiems regionams derėtų finansuoti 85 proc. visų rūšių transporto projektų sąnaudų, siekiant gerinti tų regionų galimybes teikti paraiškas pagal kvietimus ir sukurti reguliarias jūrų transporto jungtis tarp atokiausių regionų ir žemyno; ragina Komisiją apsvarstyti galimybę skelbti specialų kvietimą atokiausiems regionams teikti paraiškas ir galimybę skirti finansavimą novatoriškoms regioninių atokiausių regionų oro uostų technologijoms, siekiant užtikrinti oro uostų

infrastruktūros saugumą ir priežiūrą;

25. palankiai vertina bendrame komunikate dėl karinio judumo veiksmų plano nustatytus tikslus, susijusius su infrastruktūros gerinimu ir sinergijos galimybių užtikrinimu; ragina Komisiją naudotis EITP siekiant remti dvejopo naudojimo civilinės ir gynybos infrastruktūros plėtrą TEN-T tinkle;

26. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją Komisijai ir valstybėms narėms.