|  |  |
| --- | --- |
| Eiropas Parlaments  2014-2019 | EP logo RGB_Mute |

Sesijas dokuments

<NoDocSe>B8‑0247/2018</NoDocSe>

<Date>{28/05/2018}28.5.2018</Date>

<TitreType>REZOLŪCIJAS PRIEKŠLIKUMS</TitreType>

<TitreSuite>iesniegts, noslēdzot debates par Komisijas paziņojumu</TitreSuite>

<TitreRecueil>saskaņā ar Reglamenta 123. panta 2. punktu</TitreRecueil>

<Titre>par Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu pēc 2020. gada</Titre>

<DocRef>(2018/2718(RSP))</DocRef>

<RepeatBlock-By><Depute>*Merja Kyllönen*</Depute>

<Commission>{GUE/NGL}GUE/NGL grupas vārdā</Commission>

</RepeatBlock-By>

B8‑0247/2018

Eiropas Parlamenta rezolūcija par Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu pēc 2020. gada

(2018/2718(RSP))

*Eiropas Parlaments*,

– ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 311., 312. un 323. pantu,

– ņemot vērā Padomes 2017. gada 20. jūnija Regulu (ES, Euratom) 2017/1123, ar kuru groza Regulu (ES, Euratom) Nr. 1311/2013, ar ko nosaka daudzgadu finanšu shēmu 2014.–2020. gadam[[1]](#footnote-1),

– ņemot vērā Eiropas Parlamenta, Padomes un Komisijas 2013. gada 2. decembra Iestāžu nolīgumu par budžeta disciplīnu, sadarbību budžeta jautājumos un pareizu finanšu pārvaldību[[2]](#footnote-2),

– ņemot vērā 2016. gada 6. jūlija rezolūciju par gatavošanos DFS 2014.–2020. gadam pārskatīšanai pēc vēlēšanām — Parlamenta ieteikumi pirms Komisijas priekšlikuma izstrādes[[3]](#footnote-3),

– ņemot vērā Komisijas 2016. gada 14. septembra priekšlikumu Padomes regulai, ar kuru groza Regulu (ES, Euratom) Nr. 1311/2013, ar ko nosaka daudzgadu finanšu shēmu 2014.–2020. gadam (COM(2016)0604) un pievienoto Komisijas dienestu darba dokumentu SWD(2016)0299,

– ņemot vērā Komisijas 2016. gada 14. septembra priekšlikumu grozījumam Iestāžu nolīgumā (2013. gada 2. decembris) starp Eiropas Parlamentu, Padomi un Komisiju par budžeta disciplīnu, sadarbību budžeta jautājumos un pareizu finanšu pārvaldību COM(2016)0606,

– ņemot vērā Parīzes nolīguma ratifikāciju Eiropas Parlamentā 2016. gada 4. oktobrī un Padomē 2016. gada 5. oktobrī,

– ņemot vērā 2016. gada 26. oktobra rezolūciju par DFS 2014.–2020. gadam vidusposma novērtēšanu[[4]](#footnote-4),

– ņemot vērā Reģionu komitejas 2016. gada 15. jūnija atzinumu "Daudzgadu finanšu shēmas (DFS) vidusposma pārskatīšana"[[5]](#footnote-5),

– ņemot vērā Reglamenta 123. panta 2. punktu,

A. tā kā transporta nozare un saistītā infrastruktūra ir būtiska jebkuras valsts attīstībā, kā arī dalībvalstu iedzīvotāju labklājībā un veicina izaugsmi, sociālo un ekonomisko iekļaušanu un attīstību, sekmējot katra ES reģiona ekonomisko potenciālu;

B. tā kā Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (EISI) bija iecerēts kā kopīga, centralizēti pārvaldīta finansēšanas programma transporta, enerģētikas un telekomunikāciju infrastruktūrai saistībā ar Eiropu 2020 — stratēģiju gudrai, ilgtspējīgai un integrējošai izaugsmei un ES mērķiem "20–20–20" enerģētikas un klimata politikas jomā;

C. tā kā EISI nodrošina būtisku ES finansējuma daļu transporta un enerģētikas projektiem un sniedz lielu ieguldījumu Eiropas ekonomikas dekarbonizācijā, tādējādi veicinot Parīzes klimata nolīgumā minēto ES emisiju samazināšanas mērķu izpildi;

D. tā kā EISI līdzfinansēto projektu veidiem būtu jāatbilst ES vēlmei palielināt savienojamību Eiropas mērogā un koncentrēt atbalstu uz Eiropas līmeņa sabiedriskajiem labumiem; tā kā EISI sekmē Komisijas prioritātes attiecībā uz Eiropas dekarbonizāciju saskaņā ar visu dalībvalstu ratificētā Parīzes nolīguma par klimata pārmaiņām mērķiem;

E. tā kā attiecībā uz Eiropas stratēģiskajām investīcijām Komisija jau ir publicējusi priekšlikumu regulai par Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) realizācijas veicināšanas pilnveidošanas pasākumiem, un paredzams, ka līdz 2018. gada 6. jūnijam tā publicēs tiesību akta priekšlikumu par EISI pēc 2020. gada,

1. uzskata, ka transporta nozarē prioritāra nozīme būtu jāpiešķir projektiem, ar ko veicina videi nekaitīgu transporta veidu attīstību, uzlabo pārrobežu savienojumus, aizpilda trūkstošos posmus un novērš nepilnības, ja nepieciešams; tādējādi uzskata, ka saskaņā ar šo scenāriju EISI spēs nodrošināt konkrētu ieguldījumu vēlmē izveidot harmonizētu un ilgtspējīgu Eiropas transporta telpu; uzsver, ka ES finansējuma piešķiršanas kritērijos jāiekļauj pienākums apliecināt, kā attiecīgais projekts veicinās klimata mērķrādītāju sasniegšanu;

2. turklāt prasa, lai EISI būtu vērsts arī uz ES pievienotās vērtības nodrošināšanu savienojamības izveidē transporta jomā, galvenokārt pievēršoties tādiem projektiem valstu, reģionālā vai vietējā līmenī, kas nebūtu īstenoti bez ES atbalsta; tādējādi uzskata, ka Komisijai būtu jāturpina piešķirt EISI finansējums dotāciju veidā projektiem, ar kuriem nodrošina plašākus ieguvumus reģionālā un ES līmenī un kuriem ir nepietiekams valsts finansējums;

3. uzsver EISI, "Apvāršņa 2020" un Eiropas strukturālo un investīciju fondu (ESI fondu) papildināmības ieguvumus; norāda, ka Eiropas Reģionālās attīstības fondam (ERAF) un Kohēzijas fondam ir spēcīgi reģionālie aspekti, kas atbilst vietējam pieprasījumam un nodrošina finansiālo atbalstu mazāk attīstītiem reģioniem un 15 dalībvalstīm, kuras ir tiesīgas saņemt Kohēzijas fonda atbalstu; turklāt piebilst, ka EISI mērķis ir centralizēti pievērsties ES mēroga prioritātei, proti, *TEN-T* pamattīklam, galveno uzmanību veltot ES integrācijai ar pārrobežu savienojumiem un starpsavienojumiem, nepilnību novēršanu un sadarbspējas projektiem;

4. uzsver, ka ES transporta infrastruktūras investīcijas kopā ar Kohēzijas fonda ieguldījumu transporta jomā EUR 11,3 miljardu apmērā būtu jāsaglabā kā līdzsvarota centralizēti pārvaldītu un dalīti pārvaldītu avotu sistēma;

5. uzskata, ka ir nepieciešama EISI aktualizēšana, pievēršoties starpsavienojumiem, tīklu izveidei perifērās zonās un visu transporta vajadzību aptveršanai, ietverot digitālos risinājumus, transporta veida maiņu un ilgtspējīgāku transportu; uzskata, ka šajā aktualizētajā EISI prioritāra nozīme būtu jāpiešķir arī tiešākām pamattīklu un visaptverošo tīklu saiknēm, ietverot, piemēram, tādas horizontālās prioritātes kā jūras maģistrāles un iekšzemes ūdensceļus; uzskata, ka tas būtu jāņem vērā iepriekš noteiktu projektu sarakstos, kas iekļauti nākamajā EISI regulā;

6. atgādina, ka, lai pabeigtu pamattīklu līdz 2030. gadam, aktualizētajā EISI nepieciešama ieinteresēto iedzīvotāju lielāka iesaistīšanās lēmumu pieņemšanā, pārredzamība līdzekļu izmantošanas novērtēšanā un pārraudzībā vides un finanšu ziņā, transporta veidu integrācijas uzlabošana un komodālo darbību veicināšana;

7. atzinīgi vērtē starpnozaru sinerģiju ieviešanu EISI; sagaida, ka turpmākās nozares politikas pamatnostādnes un EISI būs elastīgāki, lai veicinātu sinerģijas, un tajos vairāk ņems vērā tehnoloģiju attīstību un prioritātes, piemēram, digitalizāciju, vienlaikus veicinot dekarbonizāciju un pievēršoties kopējām sabiedrības problēmām;

8. uzsver, ka EISI arī turpmāk jābūt efektīvam un mērķorientētam instrumentam saistībā ar investīcijām Eiropas komunikāciju tīklā (*TEN*) transporta, enerģētikas un digitālajā nozarē un ar mērķi veicināt ES prioritātes attiecībā uz ilgtspējīgām darbvietām, izaugsmi un investīcijām, novēršot klimata pārmaiņas saskaņā ar visām saistītajām horizontālajām ES politikas nostādnēm, lai nodrošinātu ES dekarbonizāciju līdz 2050. gadam;

9. noraida jebkādu EISI izmantošanu vai iesaistīšanu saistībā ar tādu mērķu izpildi, kas minēti ES rīcības plānā par militāro mobilitāti, un uzskata, ka minētais neietilpst Regulas (ES) Nr. 1315/2013 (par *TEN-T*) un Regulas (ES) Nr. 1316/2013 (par EISI) darbības jomā;

10. uzdod priekšsēdētājam šo rezolūciju nosūtīt Komisijai un dalībvalstīm.

1. OV L 163, 24.6.2017., 1. lpp. [↑](#footnote-ref-1)
2. OV C 373, 20.12.2013., 1. lpp. [↑](#footnote-ref-2)
3. Pieņemtie teksti, P8\_TA(2016)0309. [↑](#footnote-ref-3)
4. Pieņemtie teksti, P8\_TA(2016)0412. [↑](#footnote-ref-4)
5. OV C 17, 18.1.2017., 20. lpp. [↑](#footnote-ref-5)