



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

29.5.2018

# YHTEINEN PÄÄTÖSLAUSELMAESITYS

työjärjestyksen 123 artiklan 2 ja 4 kohdan mukaisesti

joka korvaa seuraavat poliittisten ryhmien jättämät päätöslauselmaesitykset:

B8-0242/2018 (PPE)

B8-0245/2018 (ECR)

B8-0246/2018 (S&D)

Verkkojen Eurooppa -välineen liikennepilarista vuoden 2020 jälkeen  
(2018/2718(RSP))

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

PPE-ryhmän puolesta

**Ismail Ertug, Inés Ayala Sender**

S&D-ryhmän puolesta

**Roberts Zile, Zdzisław Krasnodębski**

ECR-ryhmän puolesta

**Pavel Telička, Dominique Riquet, Gesine Meissner, Izaskun Bilbao**

**Barandica, Matthijs van Miltenburg**

ALDE-ryhmän puolesta

**Euroopan parlamentin päätöslauselma Verkkojen Eurooppa -välineen liikennepilarista vuoden 2020 jälkeen (2018/2718(RSP))**

*Euroopan parlamentti, joka*

- ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 311, 312 ja 323 artiklan,
- ottaa huomioon vuosia 2014–2020 koskevan monivuotisen rahoituskehiksen vahvistamisesta 2. joulukuuta 2013 annetun neuvoston asetuksen (EU, Euratom) N:o 1311/2013<sup>1</sup> ja 20. kesäkuuta 2017 annetun neuvoston asetuksen (EU, Euratom) N:o 2017/1123<sup>2</sup>, jolla sitä muutettiin,
- ottaa huomioon talousarviota koskevasta kurinalaisuudesta, talousarvioyhteistyöstä ja moitteettomasta varainhoidosta 2. joulukuuta 2013 tehdyn Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission välisen toimielinten sopimuksen<sup>3</sup>,
- ottaa huomioon 6. heinäkuuta 2016 antamansa päätöslauselman monivuotisen rahoituskehiksen 2014–2020 vaalien jälkeisen tarkistamisen valmistelusta: parlamentin huomautukset komission ehdotusta odottaessa<sup>4</sup>,
- ottaa huomioon 28. kesäkuuta 2017 annetun komission pohdinta-asiakirjan EU:n rahoituksen tulevaisuudesta (COM(2017)0358),
- ottaa huomioon 24. lokakuuta 2017 antamansa päätöslauselman EU:n rahoituksen tulevaisuutta koskevasta pohdinta-asiakirjasta<sup>5</sup>,
- ottaa huomioon komission 14. syyskuuta 2016 antaman ehdotuksen neuvoston asetukseksi vuosia 2014–2020 koskevan monivuotisen rahoituskehiksen vahvistamisesta annetun asetuksen (EU, Euratom) N:o 1311/2013 muuttamisesta (COM(2016)0604) ja siihen liitetyn komission yksiköiden valmisteluasiakirjan (SWD(2016)0299),
- ottaa huomioon 14. syyskuuta 2016 annetun komission ehdotuksen talousarviota koskevasta kurinalaisuudesta, talousarvioyhteistyöstä ja moitteettomasta varainhoidosta 2. joulukuuta 2013 tehdyn Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission välisen toimielinten sopimuksen muuttamisesta (COM(2016)0606),
- ottaa huomioon Pariisin sopimuksen ratifioinnin Euroopan parlamentissa 4. lokakuuta 2016 ja neuvostossa 5. lokakuuta 2016,
- ottaa huomioon 26. lokakuuta 2016 antamansa päätöslauselman monivuotisen rahoituskehiksen 2014–2020 välitarkistuksesta<sup>6</sup>,

<sup>1</sup> EUVL L 347, 20.12.2013, s. 884.

<sup>2</sup> EUVL L 163, 24.6.2017, s. 1.

<sup>3</sup> EUVL C 373, 20.12.2013, s. 1.

<sup>4</sup> EUVL C 101, 16.3.2018, s. 64.

<sup>5</sup> Hyväksytyt tekstit, P8\_TA(2017)0401.

<sup>6</sup> Hyväksytyt tekstit, P8\_TA(2016)0412.

RC\1154639FI.docx

PE621.626v01-00 }

PE621.629v01-00 }

PE621.630v01-00 } RC1

- ottaa huomioon alueiden komitean 15. kesäkuuta 2016 antaman lausunnon monivuotisen rahoituskehyn välitarkistuksesta<sup>1</sup>,
  - ottaa huomioon 2. toukokuuta 2018 annetun komission tiedonannon ”Nykyaikainen talousarvio unionille, joka suojelee, puolustaa ja tarjoaa mahdollisuuksia – Monivuotinen rahoituskehys vuosiksi 2021–2027” (COM(2018)0321),
  - ottaa huomioon 28. maaliskuuta 2018 annetun komission ja unionin ulkoasioiden ja turvallisuuspolitiikan korkean edustajan yhteisen tiedonannon sotilaallisen liikkuvuuden toimintasuunnitelmasta (JOIN(2018)0005),
  - ottaa huomioon 14. helmikuuta 2018 annetun komission kertomuksen Verkkojen Eurooppa -välineen väliarvioinnista (COM(2018)0066),
  - ottaa huomioon työjärjestyksen 123 artiklan 2 ja 4 kohdan,
- A. ottaa huomioon, että liikenneinfrastruktuurin kehittäminen ja kunnostaminen on unionissa vielä varsin hajanaista ja että sitä koskeviin valmiuksiin ja sen rahoitukseen liittyy merkittäviä haasteita, mutta katsoo, että se on kuitenkin välttämätöntä, jotta varmistetaan sekä kestävä kasvu, työllisyys ja kilpailukyky että sosiaalinen ja alueellinen yhteenkuuluvuus unionissa ja voidaan siten torjua alueiden välistä epätasapainoa;
- B. toteaa, että Verkkojen Eurooppa -väline on yhteinen, keskitetysti hallinnoitu rahoitusohjelma, jonka tarkoituksena on edistää suorituskykyisen, kestävän ja yhteenliitetyn Euroopan laajuisen verkon (TEN) kehittämistä liikenteen, energian ja digitaalisten palvelujen infrastruktuurien alalla;
- C. ottaa huomioon, että Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) varhainen valmistuminen parantaa merkittävästi unionin mahdollisuuksia saavuttaa Pariisin ilmastopoliittisten mukaiset päästövähennystavoitteensa ja edistää EU:n talouden irtautumista hiilestä sekä edesauttaa EU:n energia- ja ilmastopoliittikan alan 20-20-20-tavoitteiden saavuttamista; ottaa huomioon, että runkoverkon on määrä valmistua vuoteen 2030 mennessä ja kattavan verkon vuoteen 2050 mennessä;
- D. ottaa huomioon, että joka kymmenes eurooppalainen työskentelee liikennealalla, ja toteaa, että investoiminen liikenneinfrastruktuuriin tuo mukanaan uusia työpaikkoja, sillä arvioiden mukaan jokaista TEN-T-runkoverkkoon investoitua miljardia euroa kohden syntyy 20 000 uutta työpaikkaa;
- E. ottaa huomioon, että Verkkojen Eurooppa -välineessä keskitytään helpottamaan rajat ylittäviä yhteyksiä, luomaan multimodaalisia ja kaupunkisilmukohtia, puuttumaan markkinoiden toimintapuutteisiin ja poistamaan pullonkauloja; toteaa, että Verkkojen Eurooppa -välineen avulla on turvattu sellaisten hankkeiden toteutuminen, joita ei muuten olisi toteutettu, ja luotu siten selvää EU-tason lisäarvoa valtioiden välisen yhteistyön ja koordinoinnin helpottamiselle;
- F. ottaa huomioon, että liikenneala on saanut suurimman osuuden Verkkojen Eurooppa -välineen kauden 2014–2020 määrärahoista; ottaa huomioon, että liikennealalle kohdennettu osuus jakautui kaikille jäsenvaltioille tarkoitettuihin yleisiin määrärahoihin ja

<sup>1</sup> EUVL C 17, 18.1.2017, s. 20.

koheesiojäsenvaltioille tarkoitettuihin koheesiomäärärahoihin, jotka siirrettiin suoraan koheesiorahastosta;

- G. ottaa huomioon, että Verkkojen Eurooppa -väline on yksi menestyneimmistä EU-ohjelmista, sillä ehdotuspyyntöihin osallistuneita on ollut paljon enemmän kuin voidaan rahoittaa; toteaa, että vuoden 2017 loppuun mennessä Verkkojen Eurooppa -välineen liikenneosiosta oli jo osoitettu 21,3 miljardin euron arvosta avustuksia TEN-T-hankkeille ja saatu aikaan yhteensä 41,6 miljardin euron investoinnit; ottaa huomioon, että vuonna 2018 on tarkoitus allekirjoittaa lisää avustussopimuksia, jotka liittyvät rahoituksen yhdistämistä koskevaan ehdotuspyyntöön, jossa Verkkojen Eurooppa -välineen avustuksia yhdistetään yksityiseen, muun muassa Euroopan strategisten investointien rahastosta (ESIR) saatavilla olevaan rahoitukseen; toteaa, että kyseistä ehdotuspyyntöä varten osoitettiin alun perin yhden miljardin euron määrärahat mutta marraskuussa 2017 niitä lisättiin 350 miljoonalla eurolla innovointia ja uusia teknologioita koskevan painopisteen tukemiseksi vaihtoehtoisia polttoaineita koskevan toimintasuunnitelman tavoitteiden mukaisesti;
- H. ottaa huomioon, että ”käytä tai menetä” -periaatteen käyttöönotto on tukenut merkittävästi Verkkojen Eurooppa -välineen menestystä; toteaa kuitenkin, että toteuttamatta jääneille hankkeille myönnettyjen määrärahojen takaisinperintää olisi vauhditettava;
- I. ottaa huomioon, että Verkkojen Eurooppa -välineen tavoitteena on vauhdittaa investoimista liikenneinfrastruktuuriin ja innovointiin ja hankkia rahoitusta sekä julkiselta että yksityiseltä sektorilta sekä parantaa samalla oikeusvarmuutta ja noudattaa teknologianeutraaliuden periaatetta;
- J. ottaa huomioon, että komission odotetaan julkistavan kesäkuussa 2018 unionin strategisia investointeja koskevat lainsäädäntöehdotuksensa, Verkkojen Eurooppa -välineen ajan tasalle saattaminen mukaan luettuna;
1. korostaa, että liikenneinfrastruktuuriin tehtävät investoinnit ovat sijoitus pitkän aikavälin kasvuun, yhteenkuuluvuuteen, kilpailukykyyn ja työllisyyteen; korostaa siksi Verkkojen Eurooppa -välineen strategista merkitystä asioissa, jotka liittyvät sisämarkkinoiden yhdentymiseen, älykkääseen liikkumiseen ja unionin mahdollisuuksiin luoda kansalaisille käytännön lisäarvoa tämän ohjelman avulla;
  2. painottaa, että Verkkojen Eurooppa -väline on ollut ja sen on säilyttävä vaikuttavana ja kohdennettuna välineenä, josta tehdään investointeja Euroopan laajuiseen infrastruktuuriin liikenteen ja energian alalla sekä digitaalisten palveluiden alalla, jotta voidaan auttaa saavuttamaan EU:n ensisijaiset tavoitteet, jotka liittyvät työpaikkoihin, kasvuun ja investointeihin, sisämarkkinoihin, energiaunioniin, ilmastoon ja digitaalisiin sisämarkkinoihin;
  3. korostaa, että kaudella 2014–2020 Verkkojen Eurooppa -väline on onnistunut luomaan huomattavaa EU:n tason lisäarvoa tukemalla yhteyksien kehittämishankkeita, joilla on rajat ylittävä, yhteentoimivuutta edistävä ja multimodaalinen ulottuvuus, ja hankkeita, joilla parannetaan yhteyksiä kaikissa liikennemuodoissa, mukaan lukien meriliikenne, sisävesisatamat ja sisävesiväylät; toteaa, että siinä on asetettu etusijalle hankkeet, joilla rakennetaan yhteyksiä sinne mistä ne puuttuvat, ja poistettu pullonkauloja pyrkien luomaan kaikkien saavutettavissa oleva yhtenäinen unionin liikennealue ja innovatiivinen liikennesektori; kehottaa komissiota lisäämään solmukohtien, kuten merisatamien,

RC\1154639FI.docx

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

tuottamaa rajat ylittävää lisäarvoa ja tukemaan hankkeita, joilla parannetaan yhteyksiä kolmansiin kumppanimaihin;

4. toteaa, että unionin TEN-T-verkkoon tekemistä investoinneista voidaan saada täysi hyöty ja niihin liittyvät mahdollisuudet voidaan hyödyntää kaikin tavoin vasta sitten, kun runkoverkko ja täydentävät verkot on saatu valmiiksi; kehottaa komissiota ottamaan huomioon, että näiden verkkojen loppuun saattaminen edellyttää merkittäviä investointeja, jotka riippuvat osittain EU:n tuen jatkumisesta tai muutoin niiden vaarana on keskeytyminen; pitää tärkeänä, että ylläpidetään painetta niiden saattamiseksi valmiiksi viimeistään vuonna 2030 ja 2050 ja että koko prosessissa noudatetaan 2000-luvun vaatimuksia;
5. kehottaa komissiota varmistamaan, että vuosien 2021–2027 monivuotisen rahoituskehysten piiriin kuuluvassa Verkkojen Eurooppa -ohjelmassa jatketaan nykyisen ohjelman viitoittamalla tiellä entistäkin kunnianhimoisemmin toimintapoliittisin tavoittein ja rahoitusvaroin; korostaa, että on vauhditettava investointeja digitaalisiin, innovatiivisiin ja kestäviin liikennehankkeisiin, jotta päästään etenemään kohti ympäristöystävällisempää, aidosti yhdenmuettyä, modernia, kaikkien ulottuvilla olevaa, turvallisempaa ja tehokasta liikennejärjestelmää;
6. toteaa, että Verkkojen Eurooppa -välineen käytöllä oli ratkaiseva merkitys useimpien hankkeiden käynnistämässä erityisesti kun kyse oli rajat ylittävistä kansallisen, alue- tai paikallistason yhteenliitettävyyshankkeista; korostaa, että Verkkojen Eurooppa -väline on osoittautunut merkittäväksi keinoksi houkuttaa julkisia ja yksityisiä investointeja; katsoo kuitenkin, että tarvitaan vielä lisätoimia sen täyden potentiaalin hyödyntämiseksi;
7. kehottaa komissiota tarkastelemaan uusia keinoja edistää Verkkojen Eurooppa -välinettä politiikkalähtöisenä ja erityisiin alakohtaisiin tavoitteisiin pyrkivänä välineenä, jolla voidaan tukea monimutkaisia hankkeita, joilla on rajat ylittävä tai EU:n laajuista yhteentoimivuutta koskeva ulottuvuus;
8. katsoo, että komission olisi seuraavan monivuotisen rahoituskehysten aikana vahvistettava edelleen Verkkojen Eurooppa -välineen ja muiden ohjelmien, kuten Horisontti Eurooppa ja InvestEU-rahasto, täydentävyyttä ja varmistettava se, jotta voidaan ylläpitää ja edistää ohjelman selkeitä tavoitteita, välttää päällekkäisyyksiä ja optimoida talousarviovarat; katsoo että sen olisi tarkasteltava tätä varten perinpohjaisesti kautta 2014–2020 sekä Verkkojen Eurooppa -välineen ja muiden rahoitusohjelmien ja -välineiden, kuten Horisontti 2020, ERI-rahastot ja ESIR, monitahoisesta keskinäisestä suhteesta aiheutuvia vaikutuksia ja erityisesti Verkkojen Eurooppa -välineen ja ESIRin välillä havaittua korvaavaa vaikutusta;
9. korostaa, että minkäänlaisia tulevan Verkkojen Eurooppa -välineen määrärahojen leikkauksia muiden ohjelmien hyväksi, kuten tapahtui kaudella 2014–2020 ESIR-rahaston ja Euroopan puolustusteollisen kehittämisohjelman hyväksi, ei voitaisi pitää hyväksyttävänä; kehottaa komissiota säilyttämään Verkkojen Eurooppa -välineen rahoituskapasiteetin eheyden, sillä suurin osa välineestä myönnetystä rahoituksesta liittyy hankkeisiin, jotka hyödyttävät laajemminkin alueita tai unionia mutta joiden kansallisen tason rahoitus on riittämätöntä tai jotka eivät voi turvautua markkinapohjaiseen rahoitukseen;

10. panee merkille, että nykyisen Verkkojen Eurooppa -välineen yhteydessä käynnistetyn rahoituksen yhdistämistä koskevan ehdotuspyynnön ensimmäiset tulokset ovat rohkaisevia; kannustaakin painokkaasti komissiota käynnistämään samanlaisia ehdotuspyyntöjä tulevaisuudessa sekä käyttämään jatkossakin vahvempaa Verkkojen Eurooppa -välinettä, jossa tukea annetaan avustusten muodossa ja niihin yhdistetään mahdollisuuksien mukaan unionin rahoitusvälineitä ja muita rahoitusvälineitä; kehottaa komissiota myös etsimään tapoja kannustaa entistä tehokkaammin yksityisiä investointikumppaneita osallistumaan investointeihin ja kehottaa jäsenvaltioita poistamaan lainsäädännöllisiä ja hallinnollisia esteitä tällaisen prosessin tieltä;
11. kehottaa komissiota edistämään edelleen asianomaisten kolmen alan välistä hanketason synergiaa, joka on tällä hetkellä vähäistä sen vuoksi, että hankkeiden ja kustannusten tukikelpoisuutta koskeva talousarviokehys on niin jäykkä; kehottaa komissiota mukauttamaan infrastruktuureja puhtaan ja älykkään liikkuvuuden tulevien tarpeiden huomioon ottamiseksi; edellyttää, että tulevat alakohtaiset politiikan suuntaviivat ja Verkkojen Eurooppa -väline tehdään joustavammiksi, jotta helpotetaan yhteisvaikutuksia ja jotta voidaan vastata paremmin uuden teknologian kehittymiseen ja uusiin painopisteisiin, kuten digitalisaatioon, ja jotta samalla voidaan nopeuttaa vähähiilisen talouden luomista ja puuttua yhteisiin yhteiskunnallisiin ongelmiin, kuten kyberturvallisuuteen;
12. korostaa suoran hallinnoinnin tärkeyttä pyrittäessä varmistamaan, että kaikilla kolmella alalla on yhteiset menettelyt, että varat jaetaan ripeästi ja että talousarvion toteutus on moitteetonta; huomauttaa, että Verkkojen Eurooppa -välineestä myönnettyjen avustusten suora hallinnointi on osoittautunut hyvin tehokkaaksi, sillä sen ansiosta hankejatkumo on voimakas, valintaprosessi perustuu kilpailuun, hankkeissa keskitytään EU:n politiikkatavoitteisiin, täytäntöönpano on koordinoitua ja jäsenvaltiot osallistuvat hankkeisiin täysipainoisesti; toteaa, että innovoinnin ja verkkojen toimeenpanoviraston (INEA) rooli Verkkojen Eurooppa -välineen menestyksessä on ollut keskeinen, koska virasto on huolehtinut talousarvion mahdollisimman tehokkaasta toteuttamisesta erityisesti kohdentamalla tietyissä toimissa käyttämättä jääneet varat joustavasti ja nopeasti uudelleen toisten toimien rahoittamiseksi; vaatii sen vuoksi vahvistamaan INEAa, jotta varmistetaan, että EU:n varat käytetään asianmukaisesti;
13. tukee ”käytä tai menetä” -periaatteen soveltamista Verkkojen Eurooppa -välineen suorassa hallinnoinnissa; vaatii samalla säilyttämään mahdollisuuden kierrättää sitoumuksia tapauksissa, joissa hankkeista ei suoriuduta suunnitellulla tavalla, jotta parannetaan Verkkojen Eurooppa -välineen tehokkuutta;
14. myöntää, että hankkeen esittäminen on monimutkaista, etenkin kun on kyse suurista liikenneinfrastruktuureista, ja että esimerkiksi Verkkojen Eurooppa -välineeseen kuuluvan ohjelman tukitoimen välityksellä erityisesti koheesiojäsenvaltioille tarjottavalla teknisellä avulla on suuri merkitys toteutusvalmiiden ja korkealuokkaisten hankkeiden tukikelpoisuuden edistämiseksi; kehottaa komissiota tarjoamaan edelleen tämän tyyppistä apua ja miettimään uudelleen arviointikriteerejä, joiden avulla olisi mahdollista havaita selvemmin hankkeisiin sisältyvä lisäarvo; pyytää komissiota lisäksi toteuttamaan lisätoimia, joilla yksinkertaistetaan merkittävästi hallinnollisia vaatimuksia myös muiden kuin pienten avustusten osalta, sekä mukauttamaan pienempiä hankkeita edustaville hakijoille tarjottavaa teknistä apua;

15. panee tyytyväisenä merkille, että kauden 2014–2020 ohjelmassa siirrettiin 11,3 miljardia euroa koheesiorahastosta Verkkojen Eurooppa -välineen liikenneosion koheesiomäärärahoihin, ja korostaa, että koheesiomäärärahoja koskevat ehdotuspyynnöt onnistuivat erinomaisesti;
16. panee merkille komission ehdotuksen, jonka mukaisesti vuosina 2021–2027 Verkkojen Eurooppa -välineelle osoitetaan 42 265 miljoonaa euroa, joista 7 675 miljoonaa on tarkoitettu energiahankkeisiin ja 2 662 miljoonaa euroa televiestintä- ja digitaalihankeisiin (molemmat määrät kiinteinä hintoina); pitää kuitenkin valitettavana, että Verkkojen Eurooppa -välineen liikenneosiolle osoitetut määrärahat ovat kiinteinä hintoina 11 384 miljoonaa euroa ja että koheesiorahastosta saatava rahoitusosuus on 10 000 miljoonaa euroa, mikä merkitsee, että ensin mainittuja on leikattu 12 prosenttia ja viimeksi mainittua 13 prosenttia; panee merkille, että liikenneosiolle osoitetut varat ovat ainoita, joita on vähennetty, eikä voi hyväksyä sitä; korostaa, että liikennealan sisämarkkinoilla kohdistuvien haasteiden ja Verkkojen Eurooppa -välineen menestyksen vuoksi on ristiriitaista, että liikennealan kokonaismäärärahojen määrää leikataan, ja pyytää komissiota miettimään uudelleen ehdotettua määrää;
17. katsoo, että Verkkojen Eurooppa -välineen rahoituskapasiteettia olisi lisättävä seuraavan monivuotisen rahoituskehityksen voimassaolokaudella, jotta se säilyy edelleen investoijien kannalta erittäin uskottavana ja houkuttelevana; korostaa, että jos liikennealalle osoitetaan liian vähän määrärahoja, TEN-T-verkon valmistuminen vaarantuu ja että tämä itse asiassa heikentäisi julkisista varoista jo tehtyjen investointien arvoa;
18. korostaa lisäksi, että koheesiomäärärahoilla on vahva alueellinen ulottuvuus, jonka avulla voidaan vastata paikallisiin tarpeisiin, ja että ne ovat avainasemassa koheesiojäsenvaltioissa olevien runkoverkkojen osien valmistumisen kannalta ja siten myös unionin alueellisen yhteenkuuluvuuden kannalta; toteaa, että kun EU:n liikenneinfrastruktuuriin tehtäviä investointeja tehdään koheesiorahaston rahoitusosuudesta, niiden olisi yhä muodostettava keskitetysti ja yhteisesti hallinnoitujen varojen tasapainoinen kokonaisuus; korostaa, että seuraavassa monivuotisessa rahoituskehityksessä 2021–2027 koheesiorahastossa korvamerkityn, Verkkojen Eurooppa -välineen puitteissa suoran hallinnon piirissä olevan määrän on säilyttävä vähintään samalla tasolla kuin edellisessä rahoituskehityksessä 2014–2020 ja että tämän määrän on joka tapauksessa oltava riittävä, jotta seuraavan monivuotisen rahoituskehityksen 2021–2027 aikana voidaan saattaa päätökseen näillä koheesiorahaston korvamerkityillä määrärahoilla rahoitetut meneillään olevat hankkeet;
19. muistuttaa, että EU:n liikenteen runkoverkon valmistuminen sekä toimintapoliittisiin painopisteisiin liittyvien tavoitteiden saavuttaminen edellyttävät edelleen asianomaisten kansalaisten ja sidosryhmien osallistumista päätöksentekoon, avoimuutta arvioitaessa ja seurattaessa hankkeita ympäristön ja rahoituksen toteutuksen kannalta, liikennemuotojen parempaa integrointia ja eri liikennemuotoja yhdistävien toimien edistämistä;
20. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita sitoutumaan jatkossakin Verkkojen Eurooppa -välineen pääasiallisiin liikennealan tavoitteisiin, jotka ovat seuraavat: TEN-T-runkoverkon saattaminen valmiiksi, mukaan lukien eurooppalaisen ilmaliikenteen hallinnan nykyaikaistamishankkeen (SESAR), merten moottoriteiden ja Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERMTS) käyttöönotto, sekä siirtyminen puhtaaseen, kilpailukykyiseen, innovatiiviseen ja verkotettuun liikkuvuuteen vuoteen

2030 mennessä, mihin kuuluu unionin peruslatausinfrastruktuurin kehittäminen vaihtoehtoisia polttoaineita varten vuoteen 2025 mennessä; edistyminen siinä, että Euroopan laajuisen liikenneverkon täydentävä verkko valmistuu vuoteen 2050 mennessä;

21. korostaa, että on tarpeen keskittyä enemmän älykkäisiin laaja-alaisiin hankkeisiin; pyytää siksi komissiota harkitsemaan asiaa koskevien erityisten ylikansallisten välineiden perustamista vauhdittamaan ja varmistamaan horisontaalisten prioriteettien, kuten ERTMS:n, asianmukainen täytäntöönpano vivuttamalla yksityisiä investointeja ja osittain myös yhdistämällä avustuksia ja rahoitusvälineitä;
22. muistuttaa, että liikennealalla on tärkeää keskittyä multimodaalisiin ja rajat ylittäviin yhteyksiin, digitaalisiin ratkaisuihin, liikennemuotosiirtymään ja kestävämpään liikenteeseen; katsoo, että päivitetystä Verkkojen Eurooppa -välineessä olisi myös painotettava enemmän runkoverkon ja täydentävien verkkojen välisiä suoria yhteyksiä; katsoo, että nämä tavoitteet olisi otettava huomioon seuraavaan Verkkojen Eurooppa -välinettä koskevaan asetukseen sisällytettävissä ennalta määritettyjen hankkeiden luetteloissa;
23. toteaa, että liikennealan olisi käytettävä kaikilta osin hyväkseen digitaalisten ja innovatiivisten tekniikoiden tarjoamat mahdollisuudet ja että uusi innovatiivinen liikenneinfrastruktuuri on aina houkuttelevampi erityisesti yksityisen sektorin investointikohteena; huomauttaa kuitenkin, että nykyinen infrastruktuuri säilyy unionin verkon perusrakenteena, ja korostaa, että nykyisen infrastruktuurin ylläpitoon on kiireesti investoitava enemmän; pyytää komissiota siksi varmistamaan nykyistä infrastruktuuria koskevien jälkiasennusten ja parannusten houkuttelevuuden korkeilla innovointitavoitteilla;
24. kehottaa komissiota kiinnittämään SEUT:n 349 artiklan mukaisesti erityistä huomiota syrjäisimpiin alueisiin ja laajentamaan satamien ydinverkkoa, jotta parannetaan yhteyksiä niiden maantieteellisillä alueilla, kyseisten alueiden välillä, mantereelle ja kolmansii maihin; katsoo, että syrjäisimmille alueille olisi annettava mahdollisuus enintään 85 prosentin yhteisrahoitusosuuteen kaikissa liikennemuodoissa, jotta parannetaan niiden mahdollisuuksia osallistua ehdotuspyyntöihin ja voidaan luoda säännöllisiä meriyhteyksiä niiden ja mantereen välille; kehottaa komissiota harkitsemaan erityisen ehdotuspyynnön perustamista syrjäisimpiä alueita varten sekä tarkastelemaan myös mahdollisuutta osoittaa rahoitusta syrjäisimmillä alueilla sijaitsevien alueellisten lentoasemien innovatiivista teknologiaa varten, jotta taataan lentoasemainfrastruktuurien turvallisuus ja ylläpito;
25. on tyytyväinen sotilaallisen liikkuvuuden toimintasuunnitelmaa koskevassa yhteisessä tiedonannossa asetettuihin, infrastruktuurien parantamista ja synergioiden mahdollistamista koskeviin tavoitteisiin; pyytää komissiota käyttämään Verkkojen Eurooppa -välinettä kaksikäyttötarkoituksiin sopivan siviilipuolustusinfrastruktuurin kehittämisen tukemiseen TEN-T-verkon alueella;
26. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman komissiolle ja jäsenvaltioille.