

**Žalioji knyga dėl būsimosios TEN-T politikos**

**2009 m. balandžio 22 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl Žaliosios knygos dėl būsimosios transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) politikos (2008/2218(INI))**

*Europos Parlamentas,*

- atsižvelgdamas į 2009 m. vasario 4 d. Komisijos komunikatą „Žalioji knyga: TEN-T: politikos apžvalga“ (COM(2009)0044),
  - atsižvelgdamas į 2008 m. lapkričio 26 d. Komisijos komunikatą „Europos ekonomikos atkūrimo planas“ (COM(2008)0800),
  - atsižvelgdamas į Transporto, telekomunikacijų ir energetikos tarybos 2008 m. gruodžio 8-9 d. sesijoje patvirtintas Tarybos išvadas dėl ekologiško transporto,
  - atsižvelgdamas į 2006 m. birželio 22 d. Komisijos komunikatą „Išlaikyti judėjimą Europoje. Tvarusis judumas mūsų kontinente. Europos Komisijos 2001 m. Baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalga“ (COM(2006)0314),
  - atsižvelgdamas į 2008 m. sausio 23 d. Komisijos komunikatą „Du kartus po 2020 iki 2020-ųjų: Europos galimybė išspręsti klimato kaitos klausimus“ (COM(2008)0030),
  - atsižvelgdamas į 2007 m. spalio 18 d. Komisijos komunikatą „Krovininio transporto logistikos veiksmų planas“ (COM(2007)0607),
  - atsižvelgdamas į 2008 m. gegužės 14 d. Komisijos komunikatą apie derybų dėl sanglaudos politikos strategijų ir programų 2007–2013 m. programavimo laikotarpiu rezultatus (COM(2008)0301),
  - atsižvelgdamas į 2009 m. sausio 20 d. Komisijos ataskaitą dėl Transeuropinio transporto tinklo gairių įgyvendinimo 2004–2005 m. (COM(2009)0005),
  - atsižvelgdamas į savo 2009 m. kovo 11 d. rezoliuciją dėl Lisabonos strategijos<sup>1</sup>,
  - atsižvelgdamas į savo 2007 m. rugsėjo 5 d. rezoliuciją „Krovininio transporto logistika Europoje – tvariojo mobilumo pagrindas“<sup>2</sup>,
  - atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 45 straipsnį,
  - atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto pranešimą ir Regioninės plėtros komiteto nuomonę (A6–0224/2009),
- A. kadangi politinė TEN-T politikos apibrėžtis, suformuluota 1996 m. liepos 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendime Nr. 1692/96/EB, kuriame pateikiamos Bendrijos gairės

---

<sup>1</sup> Priimti tekstai, P6\_TA(2009)0120.

<sup>2</sup> OL C 187E, 2008 7 24, p. 154.

dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros<sup>1</sup>, ir 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendime Nr. 884/2004/EB, kuriuo iš dalies keičiamas Sprendimas Nr. 1692/96/EB, kuriame pateikiamos Bendrijos gairės dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros<sup>2</sup>, leido sudaryti „pageidavimų sąrašą“ dėl 30 pirmenybinių projektų, kuriuos daugiausia nulėmė nacionaliniai interesai,

- B. kadangi krovinių vežimo srityje būtina gerinti tarptautinį geležinkelių transporto ir vandens kelių konkurencingumą kelių atžvilgiu, kad būtų užtikrinta jūrų greitkelių ir krovinių vežimo geležinkeliais koridorių naudojimo pusiausvyra,
  - C. kadangi Komisija, atsižvelgdama į 30 pirmenybinių projektų, pateikė pasiūlymą suteikti apie 20 000 000 000 EUR ES finansavimą pagal 2007-2013 m. finansinę perspektyvą visam transeuropinio transporto tinklui, nors vėliau, primygtinai pareikalavus Tarybai, ši suma galiausiai buvo sumažinta iki apie 8 000 000 000 EUR, iš kurių 30 pirmenybinių projektų buvo skirta tik 5 300 000 000 EUR,
  - D. kadangi Europos Sąjunga akivaizdžiai negali įgyvendinti transeuropinių transporto ir energetikos tinklų (TEN-T) finansavimo taisyklių, nustatytų 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 680/2007, nustatančiame bendrąsias taisykles dėl Bendrijos finansinės paramos teikimo transeuropinių transporto ir energetikos tinklų srityse<sup>3</sup>, taip palikdama netikrumą projektų finansavimo planuose,
  - E. kadangi būtina sustiprinti Komisijos gebėjimus įgyvendinti didelius tarptautinius, ypač geležinkelio, projektus, kuriems reikia sustiprinto ir nuolatinio įsipareigojusių valstybių narių bendradarbiavimo bei daugiamečio finansavimo, viršijančio finansinių perspektyvų laikotarpį,
  - F. kadangi, nors 2008 m. gegužės 14 d. Komisijos komunikato prieduose nurodoma, kad iš lėšų transporto projektams apie 49 proc. skiriama keliams, apie 31 proc. – geležinkeliams, apie 9 proc. – miesto transportui, tačiau aiškiai nematyti, kurie konkretūs projektai finansuojami bendrai,
1. pripažįsta, kad pirmuosius mėginimus išplėtoti ES transporto infrastruktūros politiką, atsižvelgus į Europos pramonininkų apskritojo stalo (angl. ERT) „trūkstamus ryšius“, paskatino Komisijos 1992 m. gruodžio 2 d. komunikatas „Bendrosios transporto politikos vystymosi ateitis“, nustatantis pateisinimą „pasiekti ekonominį augimą, konkurencingumą ir užimtumą“, o praktiškai juos ėmė įgyvendinti buvęs už transporto politiką atsakingas Komisijos narys Karel Van Miert; pažymi, kad 1995 m. rugsėjo 18 d. Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2236/95, nustatantį bendrąsias taisykles dėl Bendrijos finansinės pagalbos teikimo transeuropinių tinklų srityje<sup>4</sup>, ir Sprendimą Nr. 884/2004/EB mėginta orientuoti į minėtus tikslus; ir verta pažymėti akstiną, kurį šiai politikai suteikė buvusi Europos Komisijos vicepirmininkė bei už energiją ir transportą atsakinga Komisijos narė Loyola de Palacio;
  2. mano, kad TEN-T koordinatorių ataskaitos yra įdomūs tolesnio nedaugelio svarbių projektų koordinavimo ir integravimo pavyzdžiai; todėl prašo, kad Komisija ir valstybės

---

<sup>1</sup> OL L 15, 1997 1 17, p. 1.

<sup>2</sup> OL L 167, 2004 4 30, p. 1.

<sup>3</sup> OL L 162, 2007 6 22, p. 1.

<sup>4</sup> OL L 228, 1995 9 23, p. 1.

narės dėtų pastangas siekdamas pakelti esamų pirmenybinių projektų vertę; mano, kad vidutinės trukmės ir ilgalaikis investavimas turėtų būti tęsiamas stengiantis užbaigti viso tinklo įgyvendinimą;

3. palankiai vertina tai, kad Komisija anksti pateikė savo 2009 m. vasario 4 dienos komunikatą, skirtą iš esmės persvarstyti ES transporto infrastruktūrą ir TEN-T politiką, atsižvelgiant į esamus ir būsimus transporto, tarptautinio judumo, finansinius, ekonominius, regioninius (įskaitant nuolat nepalankioje padėtyje esančius regionus), socialinius, saugumo ir aplinkos srities iššūkius;
4. šiuo atžvilgiu nemato priežasties nustatyti neapibrėžtą TEN-T koncepcinio ramsčio sąvoką, kuri perkrautų pirmenybinių objektų sąrašą; tiki, kad, priešingai Komisijos pareikštam tikslui, aiškiai koncepciniu vadinamas ramstis nesustiprins TEN-T politikos patikimumą, kuris greičiau atsirastų plėtojant konkrečius projektus;
5. todėl sutinka išplėtoti nuoseklesnę ir integruotą tinklų koncepciją, kuri atsižvelgiant į įvairiarūšių jungčių poreikį piliečiams ir krovinių gabavimui; dėl to pabrėžia, kad būtina teikti pirmenybę geležinkeliams, uostams, tvariams jūrų ir vidaus vandenų keliams bei jų jungtims su šalių vidaus teritorijomis ar infrastruktūros ryšių su naujosiomis valstybėmis narėmis ar jų viduje įvairiarūšio transporto mazgams ir, be to, ypatingą dėmesį skirti tarptautinėms transporto jungtims ir oro uostams bei uostams, jungiančius Europą su kitomis pasaulio šalimis, labiau įtraukti į transeuropinius tinklus; pabrėžia, kad būtina atkreipti dėmesį į skirtingas, bet viena kitą papildančias, keleivių ir krovinių reikmes; rekomenduoja, jog valstybės narės ir regioninės institucijos pagerintų tarpinių stočių ir vietos tarpusavio ryšius ir, kad būtų sumažintos sąnaudos, patiriamos dėl periferinės padėties;
6. ragina Komisiją ypač remti prioritetinius projektus su įvairiarūšio transporto jungtimis ir ištisine sąveika, kurie apima kelias valstybes nares; nurodo į tai, kad ekonominių erdvių susiejimas su šiais prioritetiniais projektais yra nacionalinis uždavinys;
7. konstatuoja ir pritaria, kad prioritetinių projektų sąrašė labiau atsižvelgiama į aplinką mažiau teršiančias transporto rūšis; atsižvelgdamas į tai, ragina Komisiją ateityje užtikrinti, kad šios proporcijos būtų išlaikomos įgyvendinant projektus;
8. pabrėžia poreikį integruoti klimato apsaugą ir visų rūšių transporto tvarų vystymąsi į Europos infrastruktūros politiką siekiant paisyti ES tikslų sumažinti CO<sub>2</sub> išlakas;
9. ragina Komisiją daryti poveikį valstybėms narėms, kad šios įtrauktų Europos aplinkos srities teisės aktus į sprendimų priėmimą ir planavimą dėl TEN-T projektų, kaip antai „Natura 2000“, SPAV, poveikio aplinkai vertinimo, Oro kokybės, Vandens, Buveinių ir Paukščių direktyvų bei transporto ir aplinkos ataskaitų teikimo mechanizmo (TERM) ataskaitų dėl Europos aplinkos agentūros transporto ir aplinkos rodiklių;
10. primygtinai ragina Komisiją minimalizuoti neaiškias arba prieštaringas nuostatas dėl bendrų interesų deklarovimo bei aplinkos apsaugos teisės aktų taikymo; be to, mano, kad suteikus projektams transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) statusą, valstybės narės neturėtų piktnaudžiauti Europos teisės aktais minimais 9 dalyje siekdamas blokuoti TEN-T projektų įgyvendinimą;
11. ragina Komisiją ir valstybes nares atsižvelgti į svarbius Europos transporto infrastruktūros

politikos pokyčių veiksniais, kaip antai pasaulio finansų krizę, demografinius pokyčius, plėtrą ir naujas kaimynines šalis, suaktyvėjusį susisiekimą su Rytų Europos ir Viduržemio jūros šalimis;

12. pabrėžia, kad ypač atsižvelgiant į dabartinę finansų krizę, TEN-T plėtra bei transporto sektoriaus ES integravimas į kaimyninių šalių transporto sektorių yra patikimiausia priemonė siekiant užtikrinti tiek ilgalaikį vidaus rinkos tvarumą, tiek ir ekonominę bei socialinę sanglaudą Europos Sąjungoje;
13. ragina Komisiją padidinti pastangas pagerinti geresnį europinį teritorinės plėtros koordinavimą (Europos Sąjungos teritorinė darbotvarkė bei teritorinės sanglaudos principas) ir transporto planavimą, sukuriant geresnį tinklą tarp regionų ir tuo atsižvelgiant į regionų pasiekiamumą; pažymi, kad reikia apsvarstyti didelius kalnuotų, pakrančių ir (arba) salų, centrinių, pakraščių ir kitokių valstybių sienas kertančių vietovių skirtumus bei būtinybę geriau integruoti į TEN-T mobilumo miestuose sistemas;
14. ragina Komisiją ypatingą pirmenybę suteikti prioritetiniams projektams svarbiausių geležinkelių, kelių ir vidaus vandenų linijų srityje, siekiant sukurti tarptautines jungtis su naujosiomis valstybėmis narėmis ir trečiosiomis šalimis;
15. atsižvelgdamas į tai, ragina įtraukti Europos erdvės plėtros perspektyvą (EEPP) kaip programavimo pagrindą ir esamus Europos teritorijų planavimo stebėsenos tinklo (ESPON) tyrimus kaip mokslinę, į teritorijas orientuotą pagrindinę informaciją apie transporto plėtrą;
16. pabrėžia, kad į TEN-T politikos plėtrą reikia įtraukti ir Lisabonos strategijos, ir atkūrimo plano tikslus, konstatuojant judumo, prieinamumo ir logistikos esminę svarbą ES konkurencingumui, taip pat siekiant sustiprinti sanglaudą jos teritorijose;
17. ragina Komisiją ir valstybes nares įtraukti žaliuosius koridorius, krovinių vežimo geležinkeliais tinklus, Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos (angl. ERTMS) koridorius, jūros „greitkelius“, kaip antai artimąjį vežimą jūra, esamus pakankamo ploto vandens kelius ar nepakankamo ploto šliuzus, sausumos uostus bei logistikos platformas, taip pat miesto judumo mazgus bei planuojamą TEN-T išplėtimą į Europos kaimynystės politikoje dalyvaujančios šalys, Rytų Europos ir Viduržemio jūros šalis į įvairiarūšio TEN-T sąvoką, remiantis suplanuotais veiksmais, kuriais skatinami aplinkai mažiau kenksmingi, mažiau naftos sunaudojantys ir saugesni modeliai, stengiantis užtikrinti įvairių transporto rūšių jungčių, ypač geležinkelių jungčių uostuose, suderinamumą; be to ragina suderinti dabartinę bei būsimą TEN-T programą ir siūlomus teisės aktus dėl krovinių vežimo geležinkeliais;
18. pažymi, kad remiantis naujausiais moksliniais tyrimais tik 1 proc. Europos infrastruktūrai skirtų lėšų šiuo metu yra naudojama vidaus vandenų keliams; mano, kad vidaus vandenų kelių infrastruktūros plėtrai Europoje reikia didelės Europos paramos norint pasinaudoti visomis vidaus vandenų kelių kaip tvarios ir patikimos transporto rūšies teikiamomis galimybėmis;
19. prašo Komisijos daryti poveikį, kad krovinių vežimo geležinkeliais plėtra būtų spartinama, atsižvelgiant į didesnį tinklo veiksmingumą ir vežimo greičio didinimą;
20. atsižvelgdamas į tai, palankiai vertina Komisijos pasiūlymą dėl Europos Parlamento ir

Tarybos reglamento dėl konkurencingo krovinių vežimo geležinkeliais tinklo (COM(2008)0852) ir pirmiau minėtą 2007 m. spalio 18 d. Komisijos komunikatą;

21. pabrėžia, kaip svarbu leisti dalytis informacija įvairiarūšiam transporte, siekiant skatinti ir remti infrastruktūros ir techninės infrastruktūros (informacinių sistemų, kaip antai ERTMS/RIS/ITS/SESAR/Galileo) sąveiką, gerinti sąveikumą, riedmenis (ERTMS techninę ir programinę įrangą traukiniuose ir krovinių vagonų triukšmo mažinimą), ekologišką logistiką, įvairiarūšes jungtis ir centrus, decentralizuoto tiekimo „nuo durų iki durų“ grandinės paslaugas ir judumo valdymą;
22. pabrėžia TEN-T skirtų suderintų ir standartizuotų pažangiųjų transporto sistemų plėtros svarbą siekiant užtikrinti veiksmingesnį, sklandų, saugų ir aplinkai palankų transporto valdymą;
23. rekomenduoja gerinti TEN-T įgyvendinimą sudarant geresnes galimybes gauti informaciją naudojantis sistemomis, pavyzdžiui, TENtec informacine sistema, pasitelkiant į pagalbą atvirąjį koordinavimo metodą, kuris apima gairių nustatymą ir keitimąsi gerąja patirtimi;
24. pagrindinį dėmesį skiria poreikiui skatinti esamos TEN-T projektų infrastruktūros veiksmingumą trumpuoju laikotarpiu, ypač jau pradėjus įgyvendinti šiuos projektus, kad koridoriai taptų gyvybingesni ir veiksmingesni, paprasčiausiai nelaukiant, kol juose bus įgyvendinami ilgalaikiai labai dideli projektai;
25. remia struktūrinę Žaliosios knygos „3 alternatyvą dėl TEN-T struktūros“, t. y. dvejojo pagrindo alternatyvą, kurią sudaro išsamus tinklas, grindžiamas esamais TEN-T žemėlapiais, ir įvairiarūšis „pagrindinis tinklas“, kuris dar neapibrėžtas, nustatant geležinkelius, tvarius vandens kelius ir uostus bei jų jungtis su logistikos mazgais kaip prioritetus;
26. remia „pagrindinio tinklo“ koncepciją, kurią sudaro „geografinis ramstis“ ir „konceptualusis ramstis“, kai „konceptualiajame ramstyje“ numatyti kriterijai ir veikimo būdai laikui bėgant lanksčiai identifikuoti projektus, koridorius ir tinklo dalis, o ne juos nustatyti nekintamai biudžeto laikotarpio pradžioje visam laikotarpiui; mano, kad biudžeto laikotarpiu TEN-T turi būti galima lanksčiai išplėsti, siekiant pritaikyti prie rinkos sąlygų pokyčių;
27. pripažįsta lemiamą valstybių narių, užmezgusių visapusišką konsultavimąsi su savo regionų ir vietos valdžios institucijomis, pilietinės visuomenės suinteresuotosiomis šalimis ir vietos gyventojais, vaidmenį priimant sprendimus dėl transporto infrastruktūros, ją planuojant ir finansuojant, įskaitant Europos tarptautinį koordinavimą ir bendradarbiavimą; tikisi iš Europos Vadovų Tarybos daugiau nuoseklumo, susijusio su prašymais dėl TEN-T projektų ir sprendimais dėl TEN-T biudžeto; atsižvelgdamas į ES finansinės perspektyvos laikotarpio vidurio peržiūrą ir į vykstančią diskusiją dėl ES atkūrimo plano prašo valstybes nares tinkamai apsvarstyti klausimą dėl būtinos finansinės paramos TEN-T tinklui priklausančioms transporto infrastruktūroms, kuri yra prioritetinė sritis remiantis iki šiol nustatyta ES politika;
28. visiškai pritaria Bendrijos siekiui mažinti administracinę naštą ir todėl labai ragina Komisiją peržiūrėti TEN-T pirmenybinių projektų finansines perspektyvas siekiant ateityje mažinti biurokratizmą;

29. prašo valstybes nares ir Komisiją stiprinti nacionaliniu lygiu vykdomos politikos koordinavimą siekiant užtikrinti bendro finansavimo nuoseklumą ir TEN-T programos įvykdymą pagal EB sutarties 154 ir 155 straipsnius;
30. šiuo atžvilgiu pabrėžia, kad dėl finansų krizės Europos Sąjunga, valstybės nares ir regionai turi labiau grįsti savo sprendimus dėl transporto infrastruktūros projektų teisingais sąnaudų ir naudos įvertinimais, tvarumu ir Europos tarptautine papildoma nauda;
31. tačiau pažymi, kad investavimas į transporto infrastruktūrą yra viena pagrindinė kovos su ekonomine ir finansine krize sritis, todėl ragina Komisiją pagreitinti infrastruktūrai skirtų projektų, susijusių su TEN-T ir finansuojamų iš struktūrinių ir (arba) sanglaudos fondų, įgyvendinimą; ragina valstybes nares iš naujo įvertinti savo teikiamą pirmenybę investavimo srityje atsižvelgiant į šį požiūrį siekiant pagreitinti TEN-T projektų, už kuriuos jos yra atsakingos, vykdymą visų pirma tarptautinių projekto dalių vykdymą;
32. primena Komisijai, kad transporto infrastruktūros projektų ES bendras finansavimas panaudojant TEN-T, sanglaudos, regioninių fondų ir Europos investicijų banko lėšas privalo atitikti tokius kriterijus: ekonominio pagrįstumo, konkurencingumo stiprinimo, bendrosios rinkos veiksnio, aplinkos tvarumo, skaidrumo mokesčių mokėtojams ir piliečių dalyvavimo (partnerystės principas); šiuo požiūriu pabrėžia viešojo ir privačiojo sektoriaus partnerystės plėtros svarbą TEN-T finansavimui, taip pat poreikio siūlyti lanksčius klausimų, išskylančių tokio masto darbuose (geografinės, techninės kliūtys, gyventojų prieštaravimas ir t.t.) sprendimų svarbą;
33. ragina Komisiją užtikrinti, kad ES finansinių programų apimtyje vertintais projektais bus atsižvelgiama į jų galimą poveikį valstybiniam kitų reikalingų investicijų finansavimui, kurios nėra remiamos iš ES lėšų; mano, kad lėšų, kurias papildomai naudoja valstybės nares iš ES lėšų finansuojamiems projektams, neturėtų būti skiriamos privačiuojamųjų kelių techninei priežiūrai arba investicijoms į jas; mano, kad todėl projektai, bent jau iš dalies, turėtų būti nustatomi ir vertinami pagal jų potencialą integruoti būtinos papildomos privačiuojamųjų kelių infrastruktūros plėtrą ir techninę priežiūrą (ir jos neapleisti);
34. pabrėžia Europos oro susisiekimo rinkai būdingą ypač didėjančią investicijų poreikį pagal Bendro Europos dangaus II paketą bei siūlomą „visuotinį su aviacija susijusį sisteminių požiūrį“; todėl ragina Komisiją peržiūrėti TEN-T biudžeto perspektyvas apsvaistyti oro uostams ir oro eismo valdymui bei oro navigacijos paslaugoms skirtų lėšų dalies padidinimą;
35. pažymi, kad reikia daugiau mokslinių tyrimų ir plėtros dėl geriausios ir veiksmingiausios patirties pavyzdžių transporto infrastruktūros finansavimo ir jo teigiamo poveikio konkurencingumui bei kokybinio ir kiekybinio užimtumui srityje, įskaitant viešosios ir privačiosios partnerystės patirtį šiuo atžvilgiu, kaip jau buvo pradėta daryti dabartiniuose Komisijos tyrimuose;
36. pabrėžia darbo grupės TEN-T vykdomojoje agentūroje sukūrimo būtinybę norint paskatinti naudotis viešojo ir privačiojo sektoriaus partneryste kai kuriems pirmenybiniais projektams arba jų dalims finansuoti ir sprendimams kaip geriausiai patirčiai skleisti;

37. pažymi, kad padidėjusi viešosios ir privačiosios partnerystės bei Europos investicijų banko pagalba negalės pakeisti didelės plačios apimties projektų finansavimo iš biudžeto dalies kalbant apie kelių kartų gražos laiką;
38. pirmenybę teikia tam, kad valstybės narės peržiūrėtų transeuropinių transporto ir energetikos tinklų biudžetą praėjus pusei termino, 2009–2010 m. peržiūradamos finansines perspektyvas, o ne tam, kad būtų drastiškai sumažinti kiti projektai ir su jais susijusios geležinkelių transporto ir vandens kelių plėtros ambicijos;
39. pažymi, kad tam tikrą procentą nuo kelio infrastruktūrų rinkliavos pajamų būtina skirti transeuropinių transporto ir energetikos tinklų projektams finansuoti siekiant padidinti svėro efektą paskolai;
40. prašo Komisijos pateikti tarptautinio masto traukinių maršrutų regionuose, kurie buvo išmontuoti arba apleisti, pavyzdžius, suteikiant pirmenybę tiems, kurie galėtų būti sujungti su TEN-T;
41. prašo Komisiją ir valstybes nars apsvastyti „Eurovelo“ tinklą ir „Geležinės uždangos kelią“ (angl. Iron Curtain Trail) kaip galimybę remti Europos tarptautinius važiavimo dviračiu infrastruktūros tinklus, remiant tausojamąjį judumą ir tvarų turizmą;
42. norėdamas paskatinti viso geležinkelių TEN tinklo konkurencingumą prašo Komisiją iki jos kadencijos pabaigos pasiūlyti teisėkūros iniciatyvą dėl geležinkelių vidaus keleivių rinkų atvėrimo nuo 2012 m. sausio 1 d.;
43. apgailestauja, kad pirmenybiniai projektai, susiję su pasienio, ypač Pirėnų, sritimis, labai svarbiomis Pirėnų pusiasaliui ir Prancūzijai, vykdomi lėtai;
44. ragina Komisiją ir toliau įtraukti Europos Parlamentą ir Europos Vadovų Tarybą svarstant daugiamečius ir (arba) metinius pasiūlymus ir sprendimus, susijusius su TEN-T projektų bendruoju finansavimu;
45. prašo Komisiją, kad ji nuolat ir bent kartą per metus informuotų Europos Parlamentą ir Tarybą apie kiekvieną pirmenybinį projektą, kiekvieno projekto padėtį, projekto sąnaudų patikimumą, kiekvieno projekto įgyvendinimo galimybes ir projekto vykdymo trukmę;
46. prašo Komisijos ir EIB, kaip ir TEN-T bendro finansavimo atveju, taip pat ir bendrai finansuojant TEN-T projektus iš regioninių, sanglaudos ir EIB lėšų, kasmet Parlamentui ir Tarybai pateikti konkrečių bendrai finansuojamų projektų sąrašą;
47. tvirtina, kad ekologiniu ir ekonominiu požiūriu įvairiarūšio transporto sistemos, kurios sudaro sąlygas tam tikrame maršrute naudoti skirtingų rūšių transporto priemones, daugeliu atvejų yra vienintelis būsimas perspektyvus ir tvarus pasirinkimas;
48. pabrėžia, kad neseniai išsiplėtusioje Šengeno erdvėje transporto infrastruktūra tarp Vakarų ir Rytų Europos yra labai svarbi turint mintyje ekonomikos augimo galimybes, ypač su šia infrastruktūra susijusiose naujosiose valstybėse narėse; ragina Komisiją ir valstybes nars plėtoti ir skatinti kurti tarptautines Rytų ir Vakarų Europos kelių ir geležinkelių jungtis, ypač remti tarpvalstybinės transporto infrastruktūros kūrimą kartu su vietos, regionų ir valstybių valdžios institucijomis įgyvendinant specialią veiksmų programą; taip pat atkreipia dėmesį į tai, kad geresnis TEN-T ir trečiosios šalies

transporto tinklų tarpusavio ryšys ypač pagerintų pasienio sričių padėtį ir bus naudingas regionų bendradarbiavimui ir visai ES;

49. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją Tarybai ir Komisijai bei valstybių narių vyriausybėms ir parlamentams.