



PIEŅEMTIE TEKSTI

P9_TA(2021)0010

Eiropas Transporta tīkla (*TEN-T*) vadlīniju pārskatīšana

Eiropas Parlamenta 2021. gada 20. janvāra rezolūcija par Eiropas Transporta tīkla (*TEN-T*) vadlīniju pārskatīšanu (2019/2192(INI))

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regulu (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES¹ (*TEN-T* regula),
- ņemot vērā 2019. gada 17. aprīļa normatīvo rezolūciju par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu (EISI)²,
- ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2019. gada 27. novembra Regulu (ES) 2019/2144 par prasībām mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju un šiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanai attiecībā uz to vispārīgo drošību un transportlīdzekļa braucēju un neaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzību³ (Vispārējā drošības regula),
- ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2019. gada 23. oktobra Direktīvu (ES) 2019/1936, ar ko groza Direktīvu 2008/96/EK par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību⁴,
- ņemot vērā 2020. gada 19. jūnija rezolūciju par transportu un tūrismu 2020. gadā un pēc tam⁵,
- ņemot vērā 2016. gada 25. oktobra rezolūciju par transporta infrastruktūras savienojumu un pieejamības uzlabošanu Centrāleiropā un Austrumeiropā⁶,

¹ OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.

² Pieņemtie teksti, P8_TA(2019)0420.

³ OV L 325, 16.12.2019., 1. lpp.

⁴ OV L 305, 26.11.2019., 1. lpp.

⁵ Pieņemtie teksti, P9_TA(2020)0169.

⁶ [OV C 215, 19.6.2018., 152. lpp.](#)

- ņemot vērā 2018. gada 11. decembra rezolūciju par militāro mobilitāti¹,
 - ņemot vērā 2020. gada 15. janvāra rezolūciju par Eiropas zaļo kursu²,
 - ņemot vērā Eiropas Revīzijas palātas 2020. gada 16. jūnija Īpašo ziņojumu Nr. 10/2020 "ES transporta infrastruktūra: lai savlaicīgi nodrošinātu tīkla ietekmi, megaprojekti jāīsteno ātrāk"³,
 - ņemot vērā Eiropas Revīzijas palātas 2018. gada 6. decembra apskatu Nr. 09/2018 "Ceļā uz veiksmīgu transporta nozari Eiropas Savienībā: risināmās problēmas"⁴,
 - ņemot vērā Eiropas Revīzijas palātas 2017. gada 3. oktobra Īpašo ziņojumu Nr. 13/2017 "Vienota Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma: vai politiskā izvēle reiz kļūs par realitāti?"⁵,
 - ņemot vērā Reglamenta 54. pantu,
 - ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu (A9-0251/2020),
- A. tā kā mūsdienīga, ilgtspējīga un pieejama multimodāla transporta infrastruktūra un uz nākotni vērsta loģistika ir ļoti svarīgas iekšējā tirgus veiksmīgai darbībai un ES savienotības un konkurētspējas nodrošināšanai, turklāt tā paver iespējas ilgtspējīgai, cenas ziņā pieejamai, viedai, efektīvai, sadarbībai un drošai mobilitātei;
- B. tā kā Eiropas transporta tīklam (*TEN-T*) būtu jānodrošina ekonomiskā, sociālā un teritoriālā kohēziju un pieejamība visā ES un tās reģionos, tostarp lauku, attālos, kalnainos, reti apdzīvotos, nomaļos, salu un tālākos reģionos, tādējādi stimulējot ekonomikas izaugsmi un darbvietu radīšanu un mazinot nevienlīdzību, veicinot digitalizāciju un inovāciju, risinot klimata pārmaiņu problēmas un palielinot pielāgošanās spēju un noturību;
- C. tā kā *TEN-T* ir būtisks ieguldījums ES pievienošanās un kaimiņattiecību politikas mērķu sasniegšanā, jo īpaši īstenojot pārrobežu projektus, un tā kā Eiropas Savienībai ir ļoti svarīgi uzturēt un stiprināt ciešus transporta savienojumus ar trešām valstīm *TEN-T* ietvaros un turpināt integrēt Rietumbalkānu un Austrumu partnerības valstis;
- D. tā kā *TEN-T* izveides pabeigšanai ir izšķiroša nozīme, lai pārietu uz ilgtspējīgākiem transporta veidiem, piemēram, dzelzceļa un iekšzemes ūdensceļu transportu, un alternatīvo degvielu izmantošanu atbilstīgi Eiropas zaļā kursa mērķiem, kā arī siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu;
- E. tā kā ir nepieciešama transporta koridoru līdzsvarota attīstība visā Eiropā, nodrošinot ziemeļu–dienvidu un austrumu–rietumu savienojumus visā Eiropā, lai vēl vairāk

¹ OV C 388, 13.11.2020., 22. lpp.

² Pieņemtie teksti, P9_TA(2020)0005.

³ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_10/SR_Transport_Flagship_Infrastructures_LV.pdf

⁴ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/LR_TRANSPORT/LR_TRANSPORT_LV.pdf

⁵ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR17_13/SR_ERTMS_RAIL_LV.pdf

stiprinātu ekonomisko, teritoriālo un sociālo kohēziju;

- F. tā kā notiekošajās sarunās par Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) finansējumu nākamajos gados pienācīgi jāņem vērā dalībvalstu apņemšanās līdz 2030. gadam pabeigt izveidot *TEN-T* pamattīklu un līdz 2050. gadam — visaptverošo tīklu;
- G. tā kā pašreizējā tempā *TEN-T* izveides savlaicīga pabeigšana ir apdraudēta jo īpaši tādēļ, ka finansiālu, darbības un administratīvu grūtību dēļ, ar ko saskaras projektu īstenotāji, ievērojami kavējas pārrobežu projektu, kā arī trūkstošo savienojumu un pēdējā kilometra savienojumu īstenošana; tā kā Eiropas Revīzijas palātas ziņojumā norādīts, ka trūkumi Komisijas pārraudzības sistēmā un politikas veidotāju procesos valstu līmenī, kā arī vājš stimuls un interese, ko dažas dalībvalstis izrāda par *TEN-T*, ir galvenie kavējumu iemesli;
- H. tā kā resursi, kas piešķirti *TEN-T* izveides pabeigšanai EISI programmas ietvaros, var tikt ievērojami samazināti, jo īpaši pēc Eiropadomes 2020. gada jūlijā pieņemtajiem secinājumiem, līdz transportam paredzēta vispārēja finansējuma apjomam, kas ir acīmredzami nepietiekams;
- I. tā kā *TEN-T* ieviešanas pamatā jābūt vienādas attieksmes principam attiecībā uz pamattīkla koridoriem, nedodot priekšroku konkrētiem koridoriem un kaitējot citiem;
- J. tā kā *TEN-T* politikai būtu jāveicina ES mēroga risinājumu ieviešana attiecībā uz novatoriskiem un pieejamiem transporta veidiem, transporta veidu maiņu, bezemisiju un mazemisiju mobilitāti, intelektiskām transporta sistēmām (piemēram, *ITS*, upju informācijas sistēma (*RIS*)), uzlādes un uzpildes infrastruktūru un alternatīvām degvielām; tā kā *TEN-T* inovācijai un digitalizācijai nepieciešamas papildu investīcijas;
- K. tā kā pašreizējā Covid-19 krīze ir pierādījusi transporta un loģistikas nozaru, kā arī to darba ņēmēju eksistenciālo nozīmi ekonomikā, kura balstās uz stabilu pasažieru un preču pārvadājumu tīklu, kas ir būtisks piegādes ķēžu darbībai; tā kā visu Eiropas un atsevišķu valstu atveseļošanās plānu un centienu pamatā vajadzētu būt efektīvas un noturīgas transporta infrastruktūras izveidei, īpašu uzmanību pievēršot multimodāliem transporta savienojumiem starp ostām, lidostām, dzelzceļiem un autoceļiem;
- L. tā kā Eiropas Dzelzceļa gads 2021. gadā ir iespēja uzsākt pārmaiņas, kas izveidos dzelzceļu par pamatu pasažieru un kravu pārvadājumiem visā Savienībā, un norādīt uz *TEN-T* izšķirošo lomu sociāli ekonomiskās kohēzijas un attīstības veicināšanā, vienlaikus stiprinot iekšējo tirgu un veicinot konkurētspējīgāku un efektīvāku ilgtspējīgu transporta veidu izmantošanu, lai līdz 2030. gadam arvien vairāk pārvadājumu novirzītu uz dzelzceļa transportu un pabeigtu vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidi,

Nākotnei gatavs TEN-T

1. uzsver pievienoto vērtību, ko sniedz multimodālie pamattīkla koridori, kas aptver galvenās pasažieru un kravu plūsmas starp dalībvalstīm un to iekšienē; uzskata, ka šo projektu Eiropas pievienotā vērtība ir galvenais faktors, kas nodrošina sabiedrības atbalstu; uzskata, ka tie katrā ziņā jāpabeidz savlaicīgi līdz 2030. gadam, lai novērstu šaurās vietas un izveidotu trūkstošos savienojumus, kā arī pabeigtu pārrobežu posmu

izveidi, kas ir prioritāte līdztekus pašreizējo koridoru tīkla posmu modernizācijai un pilnveidei;

2. atgādina, ka *TEN-T* politikai ir jāveicina sadarbspējīgi tīkli; norāda, ka iekšzemes pierobežas reģioni veido 40 % no ES teritorijas un tajos dzīvo trešā daļa ES iedzīvotāju, atkārtoti norāda, ka *TEN-T* regulas pārskatīšanā un tās īstenošanā īpaša vērība ir jāpievērš pārrobežu savienojumu izveides veicināšanai, kas uzlabos sadarbspēju un sekmēs Savienības transporta infrastruktūras multimodālu integrāciju;
3. aicina dalībvalstis, kuras vēl nav pienācīgi saskaņojušas savus transporta plānus un programmas ar *TEN-T* mērķiem, novērst šo trūkumu bez liekas kavēšanās, lai piemērotu un ievērotu termiņus, mērķus un grafikus, kas noteikti attiecīgajos ES tiesību aktos; turklāt atgādina, ka *TEN-T* tīkla īpatnību dēļ pat neliela posma neatbilstība vai funkcionalitātes trūkums var negatīvi ietekmēt visas sistēmas efektivitāti un konkurētspēju; tādēļ aicina steidzami noteikt tīklājus un stratēģiski nozīmīgos posmus un pabeigt to izveidi;
4. uzskata, ka *TEN-T* regulas pārskatīšana ir nozīmīga iespēja izveidot nākotnes prasībām atbilstošu tīklu, kas vajadzīgs, lai nākamajās desmitgadēs nodrošinātu ES iekšējā tirgus pienācīgu darbību, Eiropas vienotās transporta telpas turpmāku īstenošanu un ES konkurētspēju pasaulē, kā arī lai veicinātu ES pāreju uz viedu, ilgtspējīgu, efektīvu un drošu mobilitāti; šajā saistībā uzsver, ka nolūkā palielināt pašreizējā tīkla efektivitāti un drīzāk uzsākt alternatīvo degvielu izmantošanu transporta nozarē ir svarīgi atjaunināt tīklu, ņemot vērā jaunus tirgus apstākļus, klimata, vides un sabiedrības pārmaiņas un digitālās vajadzības;
5. uzskata, ka ir svarīgi turpināt attīstīt *TEN-T*, pievēršoties starpsavienojumiem starp pamattīkliem un visaptverošajiem tīkliem lauku, nomaļos, reti apdzīvotos, salu un tālākos reģionos, kā arī posmiem ar vislielāko sociāli ekonomisko potenciālu; uzsver, ka kartēs nevajadzētu veikt būtiskas izmaiņas, kamēr pamattīkls nav pabeigts; tomēr uzsver, ka ir vajadzīgi ierobežoti *TEN-T* pielāgojumi, lai atspoguļotu transporta tīklu attīstību un ar mērķi uzlabot savienojamību starp dažādiem koridoriem un ar nomaļiem reģioniem, tostarp stiprināt pārrobežu dzelzceļa savienojumus ārpus pamatasīm, jo īpaši mazāka mēroga trūkstošos savienojumus ar augstu Eiropas pievienoto vērtību pārrobežu reģionos, un stiprināt *TEN-T* un reģionālās politikas savstarpējo papildināmību, kā arī apmierināt vides, ekonomikas un sabiedrības mainīgās vajadzības; aicina Komisiju pārņemt visas korekcijas, kas rosinātas EISI pārskatīšanā¹, kā arī prasības, kas izriet no Komisijas priekšlikuma regulai par tādu pasākumu racionalizēšanu, kas veicinātu *TEN-T* īstenošanu (COM(2018)0277);
6. mudina Komisiju *TEN-T* ietvaros par prioritāti noteikt alternatīvo degvielu pilnīgu ieviešanu visos transporta veidos, jo īpaši attiecībā uz atjaunojamām degvielām ar mērķi veicināt dekarbonizāciju, tostarp attiecīgo tehnoloģiju izstrādi, kā arī uzlādes un uzpildes infrastruktūru (proti, e-uzlādes, kā arī SDG un ūdeņraža uzpildes iekārtas), drošuma, drošības un sadarbības standartus un alternatīvo degvielu tiesisko regulējumu nolūkā līdz 2050. gadam sasniegt klimatneitralitāti, vienlaikus ievērojot tehnoloģiju neitralitātes principu un nodrošinot tehnoloģiju dažādību; aicina izstrādāt

¹ Jo īpaši korekcijas, kas noteiktas pielikuma III daļā (Eiropas Parlamenta normatīvajai rezolūcijai par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu (EISI)).

ES ceļu infrastruktūras ceļvedi, kas būtu saskaņots ar automobiļu rūpniecības ceļvedi, lai nodrošinātu, ka investīcijas infrastruktūrā ir cieši saistītas ar transportlīdzekļu ražošanu īstermiņā un vidējā termiņā;

7. uzsver, ka jāturpina attīstīt transporta savienojumus gan pilsētu mezglos, dzelzceļa stacijās un satiksmes mezglos, iekšzemes un jūras ostās, lidostās, loģistikas centros, multimodālajās platformās, gan ar tiem, tostarp pilnveidojot un modernizējot savienojumus ar tiem gan pamattīklos, gan visaptverošajos tīklos, lai nodrošinātu netraucētu, efektīvu, pieejamu, integrētu, viedu, drošu, savstarpēji savienotu, piemēroti aprīkotu un ilgtspējīgu transporta un kravas pārvadājumu loģistikas mobilitātes sistēmu, kā arī attīstot biļešu tirdzniecību, tādējādi veicinot efektīvu transporta veidu maiņu, jo īpaši stiprinot sabiedriskā transporta sistēmas un uzlabojot pilsētu mezglu un lauku apvidu savienotību;
8. uzsver, ka gaidāmā *TEN-T* pamatnostādņu pārskatīšana jāveic vienlaikus ar paziņoto direktīvas par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu¹, *TEN-T* regulas² un regulas par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem³ pārskatīšanu;
9. uzsver, ka pētniecībai, inovācijai un digitalizācijai ir būtiska nozīme transporta nozares turpmākā dekarbonizācijā, vienlaikus ar pasažieru un kravu pārvadājumu apjomu palielināšanos uzlabojot multimodālo sadarbību un padarot transportu drošāku, efektīvāku un noturīgāku saskaņā ar Eiropas zaļā kursa mērķiem; uzsver, ka ar *TEN-T* ir jāveicina inovatīvas digitālās lietotnes visos transporta veidos, tostarp intelektiskās transporta sistēmas, Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma (*ERMES*), kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmas, upju informācijas pakalpojumi, gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas (Eiropas vienotās gaisa telpas gaisa satiksmes pārvaldības (*ATM*) pētniecības programma) un infrastruktūras strukturālā stāvokļa uzraudzības sistēmas; šajā saistībā atkārtoti uzsver, cik svarīgi ir pabeigt *Galileo* projektu; aicina Komisiju mudināt dalībvalstis finansēt šīs sistēmas, izmantojot Atvēršanas un noturības mehānismu;
10. norāda, ka pārdomāti un autonomi mobilitātes risinājumi kļūst komerciāli dzīvotspējīgi un ka ir jāpaātrina attiecīgās transporta un digitālās infrastruktūras uzlabošana *TEN-T* ietvaros, vienlaikus nodrošinot pārrobežu sadarbību, datu aizsardzību un kibernetiķu, lai veicinātu automatizētu un satīklotu transportlīdzekļu drošu ekspluatāciju saskaņā ar nesen pieņemto Vispārējo drošības regulu;
11. uzsver, ka ir ļoti nepieciešams Eiropas atbalsts novatorisku transporta veidu pētniecībai un attīstībai, piemēram, bezpilota lidaparātu un "magnētiskā spilvena" tehnoloģiju izstrādei, uzsver, ka Eiropas partnerībām saistībā ar dažādiem transporta veidiem var būt ļoti labvēlīga ietekme uz *TEN-T* drošu, efektīvu un pārdomātu ieviešanu;

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 22. oktobra Direktīva 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (OV L 307, 28.10.2014., 1. lpp.).

² Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 17. aprīļa Regula (ES) Nr. 347/2013, ar ko nosaka Eiropas energoinfrastruktūras pamatnostādnes un atceļ Lēmumu Nr. 1364/2006/EK, groza Regulu (EK) Nr. 713/2009, Regulu (EK) Nr. 714/2009 un Regulu (EK) Nr. 715/2009 (OV L 115, 25.4.2013., 39. lpp.).

³ Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 22. septembra Regula (ES) Nr. 913/2010 par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem (OV L 276, 20.10.2010., 22. lpp.).

12. uzskata, ka patiesas Eiropas vienotās transporta telpas virzītājspēks ir visa tīkla mēroga un saskaņotas infrastruktūras standarti; uzskata, ka ir svarīgi saglabāt un modernizēt pašreizējo infrastruktūru, jo īpaši pārrobežu posmos, ņemot vērā tehnoloģisko progresu, mainīgos drošības standartus, lielāku efektivitāti, augstākas kvalitātes darbības rādītājus, veikspējas pieaugumu, jaunas funkcijas, uzlabotu pārrobežu uzticamību un sadarbību, kā arī nepieciešamību pieņemt dzīves cikla pieeju un uzlabot infrastruktūras noturību pret krīzi, piemēram, pandēmiju un klimata pārmaiņu, ietekmi; tomēr norāda, ka EISI finansējums nav pietiekams visu minēto mērķu sasniegšanai; norāda, ka dalībvalstu koordinēšanai ir būtiska nozīme, lai pārvarētu krīzi un nodrošinātu nepārtrauktas preču plūsmas un pirmās nepieciešamības preču piegādes Savienības iedzīvotājiem; aicina Komisiju ierosināt tiesisko regulējumu, lai uzlabotu pamattīkla transporta infrastruktūras riska pārvaldību, noturību un spēju pielāgoties klimata pārmaiņām visos transporta veidos;
13. uzskata, ka transporta infrastruktūras nepienācīga uzturēšana var ietekmēt *TEN-T* nepārtrauktību, ilgtspēju, veikspēju, drošību un tādējādi arī noturību; norāda, ka būtiska nozīme ir *TEN-T* infrastruktūras, jo īpaši tiltu un tuneļu, regulārai un standartizētai tehniskajai apkopei, lai nodrošinātu ilgstošu infrastruktūras kvalitāti; aicina Komisiju ieviest skaidrus standartus infrastruktūras, jo īpaši tiltu un tuneļu, kvalitātes prasībām un izstrādāt kopīgu Eiropas pieeju *TEN-T* infrastruktūras pārbaudēm un kvalitātes novērtēšanai; aicina Komisiju Eiropas līmenī izstrādāt pamattīkla uzraudzības plānu par uzturēšanu; aicina Komisiju un dalībvalstis kopā ar Eiropas Investīciju banku (EIB) un valstu attīstību veicinošām bankām un iestādēm pētīt jaunas finansēšanas shēmas, ar ko tiktu atbalstītas investīcijas tīkla uzturēšanā; turklāt aicina dalībvalstis izstrādāt īpašus valstu plānus par parastas un ārkārtas uzturēšanas finansējumu;

Finansēšana, pārvaldība un pārraudzība

14. uzsver — lai investīcijas *TEN-T* infrastruktūrā būtu pietiekamas, ir svarīgi, lai visi attiecīgie ES fondi (EISI, *InvestEU*, Eiropas strukturālie un investīciju fondi, Atvaseļošanas un noturības instruments, pamatprogramma "Apvārsnis Eiropa" u. c.) un EIB aizdevumi tiktu pielāgoti transporta nozares īpašajām vajadzībām, kā arī lai dalībvalstis apņemtos nodrošināt pietiekamu finansējumu; pauž dziļu nožēlu par Eiropadomes lēmumu ierosināt budžeta samazināšanu vairākām uz nākotni vērstām programmām, piemēram, EISI un programmai *InvestEU*, jo īpaši ņemot vērā EISI programmas izšķirošo ietekmi uz *TEN-T* tīkla izveidi; norāda, ka, lai veiksmīgi īstenotu patiesi vērienīgo dekarbonizācijas programmu, vienlaikus saglabājot iesaistīto nozaru konkurētspēju, tā ir jāatbalsta ar atbilstīgu finansējumu un finansēšanas instrumentiem; aicina Komisiju stiprināt sinerģiju un politikas saskaņotību starp attiecīgajiem ES instrumentiem ārpus EISI (piemēram, Eiropas Reģionālās attīstības fondu) un turklāt optimizēt apvienošanas instrumentu izmantošanu, lai piesaistītu privātos investorus un panāktu sviras efektu attiecībā uz publisko finansējumu; norāda, ka attiecīgajiem uz klimatu un vidi vērstajiem finanšu instrumentiem saskaņā ar Eiropas zaļo kursu būtu jābūt pieejamām investīcijām *TEN-T* tīklā, kas var palīdzēt efektīvi samazināt transporta nozares emisijas;
15. pauž nožēlu, ka jaunās daudzgadu finanšu shēmas (DFS) priekšlikumā un atvaseļošanas plānā dalībvalstis joprojām nav devušas spēcīgu vēstījumu ne investīcijām infrastruktūrā, ne *TEN-T* izveides pabeigšanai; tādēļ uzsver, ka ES Atvaseļošanās instrumenta fonda līdzekļi nodrošina unikālu iespēju, ko izmantot, lai līdz 2030. gadam pabeigtu *TEN-T* pamattīklu izveidi; aicina Komisiju katru gadu informēt Parlamentu par

būvniecības virzību; aicina Komisiju sarunās ar dalībvalstīm attiecīgu daļu atbalsta līdzekļu rezervēt ES transporta politikas izstrādei un par to iesniegt Parlamentam galīgo ziņojumu; aicina Komisiju nodrošināt, ka valstu programmas, ar kurām īsteno Atvērto tīklu un noturības mehānismu, piešķir būtisku nozīmi investīcijām modernā, digitālā, ilgtspējīgā un drošā transporta infrastruktūrā;

16. atgādina, ka *ERTMS* ieviešanas gan uz sliežu ceļiem, gan vilcienos pabeigšana ir būtisks priekšnosacījums vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidei un dzelzceļa pakalpojumu tirgus pienācīgas darbības *TEN-T* koridoros nodrošināšanai; šajā saistībā uzsver, ka ir vajadzīgi aptuveni 15 miljardi EUR, lai pabeigtu *ERTMS* izveidi pamattīklos, un ka Komisijai ir jāuzņemas nozīmīga loma sistēmas finansēšanas un izvēršanas darbību koordinēšanā;
17. uzsver, ka, projektu atlasē izvērtējot atbilstību projektu izstrādes pakāpes kritērijiem, kas noteikti EISI, būtu jāņem vērā tas, kā ievērots ierosinātajā direktīvā par *TEN-T* racionalizēšanu¹ noteiktais termiņš; turklāt uzskata, ka jebkāda kavēšanās varētu būt pamats projekta progresu izvērtēšanai un finansiālā atbalsta, ko Savienība saņemusi saskaņā ar EISI, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 1316/2013² 17. panta 1. punktā, pārskatīšanai, kā dēļ dotācija var tikt samazināta vai atcelta;
18. uzsver — lai gan *TEN-T* tiek ieviests pakāpeniski un pamattīkla izveides pabeigšana ir īstermiņa prioritāte, jo tas ir ilgtspējīga un multimodāla transporta tīkla attīstības pamats un stimulē visu visaptverošā tīkla attīstību, lai novērstu arvien pieaugošas atšķirības, ir svarīgi nodrošināt pietiekamu finansējumu visaptverošajam tīklam, kas neietilpst pamattīklā; šajā saistībā uzsver, ka abi *TEN-T* līmeņi ir būtiski ES savienojamībai un loģistikas integrācijai;
19. uzskata, ka ES fondiem, jo īpaši tiem, kas piešķirti saskaņā ar EISI, būtu elastīgi un efektīvi jāveicina pārrobežu projektu un trūkstošo savienojumu pabeigšana koriģējošā veidā, ja ir aizdomas par neatbilstību vai nelīdzsvarotību starp izmaksu slogu, ko finansē valsts līmenī, un sociālajiem un ekonomiskajiem ieguvumiem, kas sagaidāmi robežas abās pusēs un kas — no plašākas Eiropas perspektīvas — apdraud projekta savlaicīgu pabeigšanu; šajā saistībā aicina Komisiju īstenot mērķtiecīgāku pieeju, piemērojot augstākas līdzfinansējuma likmes projektiem ar visaugstāko Eiropas pievienoto vērtību nolūkā atraisīt valstu investīcijas;
20. pauž nopietnas bažas par projektu, jo īpaši pārrobežu projektu, pabeigšanas kavēšanos, kas traucē savlaicīgi izveidot netraucētus *TEN-T* pamattīkla koridorus un kuru dēļ palielinās projektu izmaksas; aicina dalībvalstis pildīt savas saistības attiecībā uz to tīkla daļām un nodrošināt efektīvas un savlaicīgas administratīvās un tiesvedības procedūras, pilnībā ievērojot Eiropas un valstu tiesību aktus, kā arī mudina tās uzlabot administratīvo un tiesas procesu digitalizāciju; atgādina dalībvalstīm, ka jāstiprina

¹ Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par pasākumu racionalizēšanu ar mērķi veicināt Eiropas transporta tīkla ieviešanu (COM(2018)0277) ir pārveidots par priekšlikumu direktīvai saskaņā ar Padomes 2020. gada 12. jūnija piezīmi 8726/20 (2018/0138(COD)).

² Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regula (ES) Nr. 1316/2013, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, groza Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010 (OV L 348, 20.12.2013., 129. lpp.).

sadarbība ar citu dalībvalstu iestādēm pārrobežu projektos, piemēram, savstarpēji vienojoties izveidot kopīgas iestādes, jo īpaši lai koordinētu grafikus un termiņus, un mudina dalībvalstis nekavējoties īstenot jauno direktīvu par *TEN-T* racionalizēšanu; aicina Komisiju palīdzēt dalībvalstīm, kuras atbilstīgi Savienības tiesību aktiem vēlas ieviest būtiskas izslēgšanas klauzulas, kas varētu būtiski paātrināt tiesvedību šajās valstīs;

21. uzsver — lai mazinātu tehniskos šķēršļus un administratīvo slogu un tādējādi novērstu iespējamo kavēšanos un izmaksu pieaugumu *TEN-T* transporta infrastruktūras projektu īstenošanā, ir būtiski, ka dalībvalstis īsteno ES pasākumu racionalizēšanu atļauju piešķiršanas, pārrobežu iepirkuma un citu administratīvo procedūru jomā; norāda, ka tas ir īpaši svarīgi, lai nodrošinātu noteiktību projektu īstenošanai un potenciālajiem privātā sektora investoriem¹; aicina Komisiju progresa ziņojumos par *TEN-T* pievienot nodaļu par nepamatota administratīvā sloga samazināšanu;
22. mudina Komisiju pastiprināt *TEN-T* īstenošanas pārraudzību, izmantojot pilnvaras, kas tai jau piešķirtas ar regulu, pastiprinot attiecīgos instrumentus, lai pieprasītu dalībvalstīm pildīt saistības, un stiprinot Eiropas koordinatoru nozīmi koridoru pārvaldībā, jo īpaši attiecībā uz pārrobežu savienojumiem, kā arī izraudzītās iestādes — vienas pieturas aģentūras — nozīmi atļauju piešķiršanas procedūrā; aicina Komisiju stiprināt un izmantot Regulas (ES) Nr. 1315/2013 56. panta noteikumus, pārskatot *TEN-T* pamatnostādnes, kuru mērķis ir mudināt dalībvalstis paātrināt projektu plānošanu un īstenošanas pabeigšanu; aicina Komisiju precizēt, kā noteikumi un prasības ir jāinterpretē novērtēšanas, ziņošanas un atbilstības novērtēšanas nolūkā; aicina Komisiju veicināt paraugprakses apmaiņu par pilsoniskās sabiedrības un ieinteresēto personu iesaistīšanu un apspriešanos starp dalībvalstīm, kā arī veicināt to īstenošanu Eiropas, valstu, reģionālajā un vietējā līmenī;
23. aicina dalībvalstis uzlabot valstu transporta plānu un *TEN-T* saskaņotību, lai nodrošinātu *TEN-T* regulas pienācīgu īstenošanu;
24. uzskata, ka ES Dzelzceļa aģentūrai (*ERA*) būtu jāpiešķir lielāka nozīme *TEN-T* īstenošanā, jo īpaši attiecībā uz pārrobežu sadarbību, drošības uzlabošanu, konkurētspējas palielināšanu un *ERTMS* izvēršanu; aicina palielināt ES Dzelzceļa aģentūras 2021. gada budžetu, lai nodrošinātu tai pienācīgus finanšu līdzekļus tās uzdevumu izpildei, jo īpaši tādēļ, ka 2021. gads ir noteikts par Eiropas Dzelzceļa gadu;

Transporta veidi

25. norāda, ka ir svarīgi uzlabot *TEN-T* ceļu infrastruktūras kvalitāti visā Savienībā;
26. šajā saistībā aicina Komisiju veikt turpmākus pasākumus, lai palielinātu alternatīvo degvielu ieviešanu un elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktu un ūdeņraža uzpildes staciju izvēršanu, ņemot vērā iespējamās nākotnes alternatīvās degvielas risinājumus un pilnībā ievērojot tehnoloģiju neitralitātes principu;
27. aicina veikt pasākumus, lai vēl vairāk stiprinātu ceļu satiksmes drošību un uzturētu un

¹ Saskaņā ar 2020. gada 17. jūnija pagaidu vienošanos, kas panākta pēc iestāžu sarunām par regulu par pasākumu racionalizēšanu ar mērķi veicināt Eiropas transporta tīkla ieviešanu.

uzlabotu ekspluatācijas drošību visa kritiskās infrastruktūras dzīves cikla laikā, ņemot vērā nemotorizēto transporta līdzekļu lietotāju vajadzības un nolūkā aizsargāt neaizsargātos satiksmes dalībniekus; atgādina, cik svarīgi veicināt inovatīvus un viedus ceļu satiksmes drošības risinājumus, lai sasniegtu ES stratēģisko mērķi — tā dēvēto "nulles redzējumu"; uzsver nepieciešamību izpildīt jaunās drošības prasības, kas noteiktas Direktīvā (ES) 2019/1936, un norāda, ka šajā nolūkā ir vajadzīgas un jānodrošina turpmākas investīcijas infrastruktūras pielāgošanā un uzturēšanā; uzsver, ka, pārskatot *TEN-T* pamatnostādnes, projektu procedūrās būtu jānovērš jebkāda regulējošo prasību vienkāršošana nolūkā izvairīties no negatīvas ietekmes uz augstākajiem drošības standartiem;

28. atgādina Komisijai un dalībvalstīm, ka ir jānodrošina pietiekami drošas un aizsargātas stāvvietas kravām automobiļiem visā *TEN-T*, lai palielinātu gan satiksmes drošību, gan tīkla lietotāju, jo īpaši transporta darba ņēmēju, labbūtnību;
29. uzsver, ka būtu jāizveido un jāpielāgo īpaši sertificēti *TEN-T* posmi, kā arī maģistrāļu tīkla posmi, kas atbilstu automatizētu un pusautomatizētu transportlīdzekļu minimālajiem darbības standartiem un infrastruktūras darbības standartiem attiecībā uz redzamību, satiksmes signālu stāvokli, ceļa zīmēm un ceļa marķējumu;
30. norāda uz jaunu un aktīvu satīklotas mobilitātes veidu potenciālu pilsētas un vietējā pasažieru un preču transportā; aicina Komisiju un dalībvalstis cieši sadarboties ar reģioniem un pilsētām, jo īpaši arī pārrobežu līmenī, lai uzlabotu un pabeigtu trūkstošo pēdējā kilometra infrastruktūru un intermodālos un pārrobežu savienojumus visā *TEN-T*, tādējādi nodrošinot vienotu un efektīvāk izmantotu infrastruktūru un pakalpojumus, kas savukārt novērš sastrēgumus un samazina emisijas;
31. atkārtoti uzsver dzelzceļa transporta būtisko nozīmi transporta nozares dekarbonizācijā un atgādina, cik svarīgi ir pilnībā īstenot ceturto dzelzceļa nozares tiesību aktu kopumu, lai dzelzceļa uzņēmumi varētu pilnībā izmantot savu potenciālu; aicina dzelzceļa infrastruktūras attīstību papildināt ar pasākumiem nepamatota administratīvā sloga samazināšanai; aicina Komisiju katru gadu ziņot Parlamentam par panākumiem šajā jomā; uzskata, ka transporta veidu maiņas un efektīva dzelzceļa un kombinēto pārvadājumu veicināšana, jo īpaši pārrobežu situācijās un gadījumos, kad intensīvi izmantotajos posmos trūkst savienojumu, ir jānosaka par *TEN-T* prioritāti un būtu jāveic, pilnībā izvēršot *ERTMS*, likvidējot regulatīvos, operatīvos un tehniskos šķēršļus tīklā un nodrošinot dzelzceļa operatoriem vienlīdzīgu piekļuvi tam, paātrinot elektrifikāciju, nodrošinot starpsavienojumus un sadarbību, tostarp uzlabojot infrastruktūras veiktspēju un modernizējot ritošā sastāva aprīkojumu, atbalstot pētniecību un inovāciju, tostarp kopuzņēmumu *Shift2Rail*, kā arī optimizējot dzelzceļa kravu pārvadājumu koridorus atbilstoši pieprasījumam, jo īpaši loģistikas centros, piemēram, ostās un lidostās; turklāt uzsver nepieciešamību noteikt tīklā tranzīta mežglus un galamezglus, vienlaikus aprīkojot pamatmezglus ar platformām tranzītam nolūkā izlīdzināt pasažieru un preču plūsmu; uzsver, cik svarīgi ir projekti, kas uzlabo pieejamību, jo īpaši personām ar invaliditāti un vecāka gadagājuma cilvēkiem;
32. aicina Komisiju regulāri pieņemt saistošus mērķus attiecībā uz *ERTMS* ieviešanu, lai *TEN-T* pamattīklā to pabeigtu līdz 2030. gadam; uzskata, ka Eiropas Dzelzceļu aģentūrai būtu jādarbojas kā efektīvai un lietderīgai sistēmas atbildīgajai iestādei un jāpilda tās pastiprinātā loma un pienākumi attiecībā uz *ERTMS* saskaņā ar ceturto dzelzceļa nozares tiesību aktu kopumu; aicina *ERTMS* īstenošanas dzelzceļa kravu

pārvadājumu koridoros ceļveža izstrādi finansēt no Atveseļošanas un noturības mehānisma finansējuma kopīgu interešu projektiem; norāda, cik svarīga ir regulējuma stabilitāte attiecībā uz sadarbības tehniskajām specifikācijām kā līdzekli investīciju atraisīšanai *ERTMS*, un aicina Komisiju, atjauninot *SITS* laikposmam līdz 2030. gadam, rūpīgi analizēt turpmākās izmaiņas un nodrošināt savietojamību;

33. uzsver, ka Eiropas dzelzceļa infrastruktūrai jānodrošina pietiekama veiktspēja gan kravas, gan pasažieru vilcieniem, nodrošinot lielāku infrastruktūras izmantošanu un palielinot investīciju atdevi; mudina Komisiju piešķirt prioritāti pārrobežu dzelzceļa savienojumiem, lai stiprinātu transporta veidu maiņu starptautisko pasažieru pārvadājumu jomā; šajā saistībā uzsver nakts vilcienu potenciālu klimatam nekaitīgos un konkurētspējīgos ceļojumos; uzskata — lai nodrošinātu netraucētu pārrobežu dzelzceļa satiksmi *TEN-T* un Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoros, infrastruktūras pārvaldītājiem obligāti būs jāsadarbojas pārrobežu līmenī; aicina Komisiju, pārskatot *TEN-T*, ierosināt infrastruktūras pārvaldītājiem piemērojamus juridiski saistošus pasākumus;
34. uzsver, ka ātrgaitas un augstas kvalitātes pasažieru pārvadājumu pa dzelzceļu attīstībai *TEN-T* pamattīklā nākamajos gados jābūt augstai prioritātei ar mērķi izveidot plašu ātrgaitas dzelzceļa savienojumu tīklu starp lielākajām Eiropas pilsētām, kurām pašreiz nav pieejami šādi pakalpojumi, un būtiski palielināt ilgtspējīgu sauszemes transporta veidu konkurētspēju;
35. uzsver, cik svarīgs, jo īpaši klimata pārmaiņu kontekstā, ir iekšzemes ūdensceļu transports kā ilgtspējīgs transporta veids un ka ir jānodrošina nākotnes prasībām atbilstoša augstas veiktspējas infrastruktūra, kā arī ūdensceļu uzticamība, kvalitāte un labu kuģojamība; atzīst ostu kā stratēģisku mezglu svarīgo nozīmi gan pamattīklā, gan visaptverošajā tīklā; aicina Komisiju nodrošināt nevainojamus savienojumus starp iekšzemes un jūras ostām pamattīklā un visaptverošajā tīklā, kā arī dzelzceļa un autoceļu tīkliem nolūkā veicināt multimodalitāti; aicina veikt pasākumus, lai nodrošinātu *RIS* saskaņotu pārrobežu ieviešanu un atvieglotu inovatīvu, efektīvu un ilgtspējīgu risinājumu ieviešanu šajā nozarē;
36. aicina iekšējo ūdensceļu attīstības ceļveža izstrādi finansēt no Atveseļošanas un noturības mehānisma finansējuma kopīgu interešu projektiem;
37. uzsver kvalitatīvu jūras savienojumu nozīmi ne tikai ES starptautiskajā, bet arī ES iekšējā tirdzniecībā; uzsver, ka *TEN-T* jūras maģistrāļu pīlāram un tuvsatiksmes kuģošanai kā ilgtspējīgiem transporta veidiem ir liela nozīme šajā kontekstā; uzskata, ka jūras maģistrāļu pīlāra mērķis ir veicināt gan uz vajadzībām balstītus tuvsatiksmes savienojumus un pakalpojumus, kas ir nevainojami integrēti ar sauszemes transportu un papildina to, gan jūras ostu sadarbību un to savienojumus ar iekšzemi, kā arī, balstoties uz ietekmes novērtējumu, sekmēt tīru un alternatīvu degvielu izstrādi un ieviešanu un jūras transporta energoefektivitātes risinājumus; tādēļ aicina Komisiju izvērtēt, kuri pamatkoridora beigu punkti būtu jāpadara pieejami kā jūras savienojumi ar citiem pamatkoridoriem un kur *TEN-T* kartes būtu jāatjaunina saskaņā ar minētā novērtējuma secinājumiem;
38. uzsver jūras un iekšzemes ostu kā transporta tīkla stratēģisko mezglu būtisko nozīmi, savienojot tuvsatiksmes un tālsatiksmes jūras ceļus ar dzelzceļu, autoceļiem, iekšzemes ūdensceļiem un cauruļvadiem un atrodoties loģistikas piegādes ķēžu krustcelēs; uzsver,

ka ir svarīgi ar veiktspējas garantijas pasākumiem nodrošināt *TEN-T* ostu pieejamību lielākajiem kuģiem; uzsver jūras ostu pārrobežu dimensiju un vērš uzmanību uz to, ka ostas ir ne tikai jūras transporta sistēmas sastāvdaļa, bet arvien vairāk ir visu transporta veidu kopas, kā arī daļa no enerģētikas, rūpniecības un zilās ekonomikas; norāda uz ostu sadarbības un kopu veidošanas nozīmi un pastiprināto attīstību; uzskata, ka tādēļ *TEN-T* būtu jāveicina projekti, kuru mērķis ir palielināt sinerģiju ostās starp transporta, enerģētikas un digitālo infrastruktūru, un vajadzības gadījumā jāparedz pasākumi, lai modernizētu dzelzceļa un autoceļu savienojumus ar jūras un iekšzemes ūdensceļu ostām nolūkā atbalstīt transporta veidu maiņu un veicināt ilgtspējīgu loģistiku;

39. uzsver tuvsatiksmes savienojumu nozīmi reģionālajā savienojamībā, jo īpaši nomaļos reģionos un salās; uzskata, ka prasībās attiecībā uz jūras maģistrālēm nav ņemti vērā valstu tuvsatiksmes savienojumi; tādēļ mudina Komisiju vienkāršot šīs prasības *TEN-T* regulā, veidojot vienlīdzīgus apstākļus starp jūras satiksmes savienojumiem un sauszemes savienojumiem, jo īpaši ņemot vērā savienojumus ar ostām visaptverošajā tīklā;
40. uzsver kuģniecības nozares iespējas būtiski samazināt emisijas, veicot investīcijas ostu infrastruktūrā, kas atbalsta alternatīvo degvielu izmantošanu un pāreju uz akumulatoru uzlādi un elektroapgādi, kamēr kuģi atrodas piestātnē; norāda, ka šādām investīcijām jāpiešķir īpaša prioritāte kā multimodāla transporta veicināšanas pasākumiem ostās; aicina Komisiju turpināt izstrādāt finanšu instrumentus, kas ir pieejami, lai palielinātu investīcijas šajā nolūkā un, stimulējot pētniecību, turpinātu atbalstīt dažādu tīro tehnoloģiju attīstību;
41. mudina Komisiju atzīt ne tikai ostu transporta funkciju, bet to plašāku nozīmi dekarbonizācijas centienu īstenošanā, un, jo īpaši to potenciālu veicināt sauszemes un atkrastes vēja enerģijas izmantošanas iespējas;
42. uzsver, ka gaisa transports un ar to saistītā infrastruktūra, piemēram, lidostas, ir būtiski, lai savienotu ES gan pasaules, gan iekšējā līmenī, tostarp lauku, reti apdzīvotos, nomaļos, salu un tālākos reģionus, kā arī, lai nodrošinātu multimodalitāti, piemēram, sadarbību, jo īpaši ar dzelzceļa transportu, un lai veidotu sinerģiju saistīto ES aģentūru starpā; uzskata *TEN-T* par svarīgu instrumentu, lai paātrinātu alternatīvo degvielu, kā arī to uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešanu, nodrošinot nepieciešamo veiktspēju pamattīkla un visaptverošā tīkla lidostās; uzskata, ka Eiropas vienotās gaisa telpas II+ iniciatīvas turpmākā attīstība ir steidzama un būtiska nolūkā panākt efektīvāku un ilgtspējīgāku infrastruktūras savienojamību; atgādina, ka Covid-19 krīze ir pierādījusi gaisa transporta, kā arī pasažieru un preču pārvadājumu savienojamības nozīmi ekonomikā, un tādēļ ir jānodrošina tā noturība pret jauniem riskiem un krīzēm;
43. uzskata, ka ir jāveicina *TEN-T* un *TEN-E* sinerģija un papildināmība, vienlaikus pilnībā nodrošinot pašreizējās un turpmākās finansējuma iespējas un finansējuma līmeņus *TEN-T* attīstībai; šajā saistībā uzsver, ka cauruļvadi tiek uzskatīti ne tikai par enerģētikas infrastruktūras elementu, bet arī par instrumentu pārejai uz ilgtspējīgāku transportu; atzīst cauruļvadu kā savienojumu starp rūpniecības kopām un transporta mezgliem un kā preču transporta līdzekļa nozīmi un uzsver to svarīgo ietekmi uz dažu dekarbonizācijas tehnoloģiju īstenošanu;
44. uzsver, ka visām dalībvalstīm nepieciešams labi attīstīts, vieds, drošs un ilgtspējīgs

TEN-T tīkls, kas veicina mobilitāti, savienojamību un teritoriālo pieejamību visā ES, jo īpaši nomaļos reģionos, salās un tālākos reģionos, lai veicinātu un attīstītu Eiropas un starptautisko tūrismu; aicina Komisiju izpētīt iespējamo sinerģiju ar Eiropas velomaršrutu tīklu un tā 16 koridoriem, jo īpaši palielinot finansiālo atbalstu, lai veicinātu vietēju un videi nekaitīgu velotūrismu Eiropā;

Stratēģiskā ievirze

45. uzsver stratēģisko nozīmi ES, uzturot *TEN-T* ietvaros ciešus transporta savienojumus ar trešām valstīm un vēl vairāk integrējot Eiropas Brīvās tirdzniecības zonas partnervalstis, Rietumbalkānu, Dienvidaustrumeiropas Transporta kopienas, kā arī Austrumu partnerības valstis un veicinot labāku savienojamību ar ES nomaļajām teritorijām; ņemot vērā stratēģiskās investīcijas un trešo valstu ietekmes pieaugumu šajā reģionā, uzskata arī, ka ir lietderīgi paplašināt *TEN-T* transporta savienojumus uz kandidātvalstīm, Vidusjūras reģiona dienvidu un Austrumu partnerības valstīm, kā arī uz Āziju, pamatojoties uz ES savstarpīguma standartiem un garantijām; turklāt uzsver Vidusjūras stratēģisko nozīmi Eiropas Savienībai un nepieciešamību stiprināt Vidusjūras reģiona dienvidu valstu un ES salu reģionu infrastruktūru;
46. norāda, cik svarīgi ir saglabāt *TEN-T* saikni ar Apvienoto Karalisti, sākot ar tās atzīšanu par "kaimiņvalsti", kā noteikts *TEN-T* regulas 3. panta b) punktā, vienlaikus nodrošinot savstarpēji saskaņotu *TEN-T* infrastruktūras projektu īstenošanu un pabeigšanu un nodrošinot, ka Apvienotā Karaliste piedalās šā savienojuma finansēšanā; aicina Komisiju pievērst īpašu uzmanību ES ārējām robežām un uzraudzīt Apvienotās Karalistes izstāšanās ietekmi uz pierobežas reģioniem; atgādina Apvienotās Karalistes un tā dēvētā sauszemes tilta kā *TEN-T* tīkla daļas lielo nozīmi un atzīst Apvienotās Karalistes izstāšanās no ES negatīvo ietekmi uz Īrijas un kontinentālās Eiropas, kā arī Īrijas salas savienojamību, pieejamību un ekonomisko kohēziju; aicina Komisiju pamattīklā un visaptverošajā tīklā saglabāt efektīvu savienojumu starp Īriju un kontinentālo Eiropu neatkarīgi no ES un Apvienotās Karalistes turpmākajām attiecībām, īpašu uzmanību pievēršot jūras ceļiem;
47. uzsver, ka *TEN-T* un tā galvenajiem transporta mezgliem ir stratēģiska nozīme Eiropas Savienībai; mudina Komisiju izstrādāt plānus, lai aizsargātu stratēģisko infrastruktūru un *TEN-T* kopumā; aicina Komisiju nodrošināt, ka ES stratēģiskās intereses, cenu dempinga aizliegums, augsto Eiropas darba standartu pilnīga ievērošana un savstarpīguma princips attiecībā uz piekļuvi publiskajam iepirkumam tiek pilnībā piemērots *TEN-T* projektu iepirkuma procedūrās;
48. uzsver, ka ir svarīgi palielināt sinerģiju starp Eiropas tīkliem transporta, enerģētikas un telesakaru jomā, kā arī starp to attiecīgajiem koridoriem, lai nodrošinātu netraucētu piekļuvi transporta alternatīvo degvielu tirgum un to sadali un ņemtu vērā transporta nozares un tās lietotāju augošās digitālās vajadzības;
49. uzsver, ka transporta infrastruktūras politika piedāvā konkrētu iespēju palielināt sinerģiju starp aizsardzības vajadzībām un *TEN-T* ar vispārēju mērķi uzlabot militāro mobilitāti visā Savienībā, ņemot vērā ģeogrāfisko līdzsvaru un apsverot potenciālos ieguvumus civiliedzīvotāju aizsardzības jomā; uzstāj, ka transporta infrastruktūra Eiropas transporta tīkla posmos, kas atzīti par piemērotiem divējādai izmantošanai, būtu jāpielāgo stingri saskaņā ar divējāda lietojuma principu, lai risinātu gan civilās, gan aizsardzības vajadzības; aicina Komisiju neatteikties no sākotnējā priekšlikuma finansēt

militāro mobilitāti saskaņā ar DFS 2021.–2027. gadam;

o

o o

50. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt šo rezolūciju Padomei, Komisijai un dalībvalstu valdībām un parlamentiem.