



**2022/2021(INI)**

21.3.2023

## **MNENJE**

Odbora za promet in turizem

za Odbor za proračunski nadzor

Veliki prometnoinfrastrukturni projekti v EU – izvajanje projektov ter spremljanje in nadzor nad sredstvi EU  
(2022/2021(INI))

Pripravljaivec mnenja (\*): Colm Markey

(\*): Pridruženi odbor – člen 57 Poslovnika

PA\_NonLeg

## POBUDE

Odbor za promet in turizem poziva Odbor za proračunski nadzor kot pristojni odbor, da v svoj predlog resolucije vključi naslednje pobude:

1. pozdravlja ugotovitve iz pregleda Evropskega računskega sodišča št. 05/2021 o okviru EU za velike projekte prometne infrastrukture: mednarodna primerjava; ugotavlja, da so bili v pregledu opredeljeni štirje posebni izzivi za Komisijo, kar zadeva velike prometne projekte: nezadostna analiza stroškov in koristi, veliko upravno breme, pri spremljanju ni pristopa, ki bi temeljil na tveganju, ter nezadostna usklajenost med strategijami EU in nacionalnimi strategijami na področju prometa; opozarja, da morajo Komisija in države članice v celoti upoštevati priporočila Evropskega računskega sodišča, da bi pospešile uvedbo projektov prometne infrastrukture;
2. poudarja, da so nekatere države članice premalo uspešne pri izvajanju in vzdrževanju velikih infrastrukturnih projektov, zlasti pri usklajevanju, izbiranju, spremljanju in ocenjevanju infrastrukturnih projektov;
3. poziva Komisijo, naj pri spremljanju projektov, ki jih sofinancira EU, uporabi pristop, ki temelji na tveganju, v skladu z ugotovitvami iz poročila Računskega sodišča;
4. obžaluje, da je Računsko sodišče ugotovilo, da pri številnih projektih, ki jih sofinancira EU, prihaja do prekoračitev stroškov in znatnih zamud v primerjavi s prvotnimi ocenami v fazi načrtovanja projektov; ugotavlja, da je povprečna prekoračitev proračuna znašala več kot 2 milijardi EUR na projekt, kar je 47-odstotno povečanje glede na prvotne ocene; obžaluje dejstvo, da je bilo v reviziji ugotovljeno, da je bila pri projektih, ki jih je sofinancirala EU, povprečna zamuda nesprejemljivih 11 let, ter poziva Komisijo, naj preoblikuje postopek izbiranja, načrtovanja in izvajanja projektov za financiranje EU, da bi se preprečile znatne prekoračitve stroškov in zamude ter ustrezno in učinkovito porabila javna sredstva in spoštovali roki, določeni v okviru omrežja TEN-T in drugih ustreznih shemah financiranja; poleg tega Komisijo poziva, naj skupaj z Računskim sodiščem spremlja velike infrastrukturne projekte;
5. pozdravlja Direktivo (EU) 2021/1187 o racionalizaciji ukrepov za pospešitev realizacije vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T)<sup>1</sup> in poziva države članice, naj jo učinkoviteje izvajajo, zlasti kar zadeva čezmejne odseke, da bi preprečili, da bi ti postali ozka grla in bi zaradi njih zamujalo dokončanje evropskih prometnih koridorjev in omrežja TEN-T;
6. meni, da bi moral instrument za povezovanje Evrope delovati kot učinkovita finančna spodbuda za premostitev vrzeli med nacionalnimi interesi in evropskimi prednostnimi nalogami na področju prometa ter prispevati k uskladitvi prednostnih ravni in časovnih okvirov, zlasti čezmejnih projektov ali segmentov, hkrati pa zagotavljati pravično porazdelitev sredstev; obžaluje, da niti večletni finančni okvir niti nacionalni načrti za okrepanje ne spodbujajo znatno naložb v infrastrukturo ali prednostno obravnavajo dokončanja omrežja TEN-T; obžaluje velike razlike med državami članicami v smislu

---

<sup>1</sup> UL L 258, 20.7.2021, str. 1.

načrtovanih naložb v prometno infrastrukturo; poziva Komisijo in države članice, naj hitro vzpostavijo finančni okvir za boljše spodbujanje in privabljanje naložb v infrastrukturne projekte ter razvijejo inovativne finančne ureditve, zlasti z mehanizmi kombiniranja, da bi se spodbudile zasebne naložbe;

7. poziva k občutnemu povečanju in okrepitvi proračuna instrumenta za povezovanje Evrope, da bi se pokrile ambicije ter skupne potrebe po finančnih sredstvih in naložbah, ki so nujne za pravočasno dokončanje omrežja TEN-T, pa tudi dodatni stroški, ki izhajajo iz krepitve in širitve omrežja TEN-T, zlasti na čezmejnih odsekih, in integracije vojaške mobilnosti, vojne v Ukrajini, krize zaradi covid-19 in visoke inflacije; ugotavlja, da sedanji večletni finančni okvir odraža prednostne naloge Unije v času njegovega sprejetja leta 2020, in poudarja, da bi ga bilo treba prilagoditi, saj se je od takrat spremenil geopolitični položaj v Evropi;
8. poudarja ključno vlogo financiranja iz instrumenta za povezovanje Evrope za velike infrastrukturne projekte; priznava strateško vrednost omrežja TEN-T in instrumenta za povezovanje Evrope za doseganje novih ciljev v zvezi s strategijo EU za trajnostno in pametno mobilnost, ki dopolnjuje omrežje TEN-T in vseevropsko energetska omrežje (TEN-E), ter v zvezi z okrepljeno vojaško mobilnostjo v EU in boljšo povezljivostjo s strateškimi partnerji Unije; zlasti poudarja, kako pomembna sta razširitev omrežja TEN-T na naše partnerje v vzhodnem sosedstvu in povečanje proračunskih sredstev za vojaško mobilnost, pri čemer je treba posebno pozornost nameniti krepitvi segmentov strateške infrastrukture prometnega omrežja, da bi podprli njihovo dvojno rabo za vojaške in civilne namene ter s tem povečali odpornost Unije;
9. poudarja, da bo uresničitev omrežja TEN-T spodbudila rast, delovna mesta in kohezijo po vsej Uniji ter ji pomagala pri doseganju socialno-ekonomskih in podnebnih ciljev, vendar pa bodo potrebne naložbe v višini 500 milijard EUR za dokončno oblikovanje jedrnega omrežja TEN-T do leta 2030 in 1,5 bilijona EUR za celotno omrežje TEN-T do leta 2050; poudarja, da bi revizija Uredbe št. (EU) 1315/2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja lahko vodila v dodatne potrebe po naložbah;
10. poudarja, da je nezakonita in neupravičena vojna Rusije proti Ukrajini znaten izziv za prometni in turistični sektor EU; ugotavlja tudi, da je vojna zaradi rasti cen goriva in energije vplivala na stopnjo inflacije v Uniji; v zvezi s tem poudarja, da visoka inflacija ovira finančno stabilnost in uresničevanje prometnih projektov; poziva, naj se Unija usklajeno odzove z večjim financiranjem, da se rešijo ta vprašanja in preprečijo zamude pri izvajanju velikih infrastrukturnih projektov; poziva Komisijo, naj predlaga metodologijo za oceno in prilagoditev stroškov projektov in njihovega financiranja, pri čemer naj v celoti upošteva posledice sočasne energetske, geopolitične in podnebne krize;
11. poleg tega poziva Komisijo, naj izvede oceno gospodarskih in socialnih posledic nezakonite ruske vojne v Ukrajini za vse načine prevoza v EU ter predstavi predlog z zakonodajnimi in/ali finančnimi ukrepi v večletnem finančnem okviru, da bi ublažila negativne učinke;
12. je seznanjen z namero Komisije, da bi instrument za povezovanje Evrope uporabila za podporo projektom interoperabilnosti in povezljivosti, ki povezujejo prometna omrežja

EU in Ukrajine; poziva, naj se določijo ločena sredstva za solidarnostne pasove med EU in Ukrajino; poudarja, da je treba sedanji proračun instrumenta za povezovanje Evrope za obdobje 2021–2027 povečati, ter poziva, naj se v naslednjem večletnem finančnem okviru (2028–2035) oblikuje dodatna proračunska postavka, namenjena „zunanjemu prometu“, da se poveča sodelovanje s tretjimi državami pri čezmejnih projektih in uvajanju infrastrukture;

13. poudarja strateški pomen večjega financiranja instrumenta za povezovanje Evrope v njegovi začetni fazi, da se zagotovi, da bo denar porabljen do konca sedanjega programskega obdobja;
14. meni, da bi bilo treba nove prednostne naloge EU glede na sedanjo geopolitično realnost pospremiti z ustreznimi dodatnimi sredstvi, ne pa da se izvajajo na račun drugih prometnih programov in prednostnih nalog; poudarja, da je za pravočasno dokončanje omrežja TEN-T bistveno, da raven financiranja, vključno s financiranjem Unije, ustreza ambicijam in skupnim finančnim potrebam infrastrukturnih projektov; poziva, naj se sredstva instrumenta za povezovanje Evrope povečajo in namenijo prednostnim nalogam na področju prometa; nasprotuje proračunskim prerazporeditvam in zmanjšanjem sredstev, s katerimi Komisija odvzema sredstva programom financiranja, vzpostavljenim v večletnem finančnem okviru, in jih dodeljuje novim instrumentom, kot je prerazporeditev 400 milijonov EUR iz instrumenta za povezovanje Evrope za akt o čipih v okviru programa za digitalno Evropo; poudarja, da je treba sredstva instrumenta za povezovanje Evrope za promet uporabljati izključno za pobude, povezane s prometom;
15. poziva, naj se evropski strukturni in investicijski skladi bolj osredotočijo na naložbe v promet, naj se posnemajo učinkovite strategije instrumenta za povezovanje Evrope, naj se iščejo sinergije med upravljanjem evropskih strukturnih in investicijskih skladov ter instrumenta za povezovanje Evrope, ki je dokazal svojo veliko učinkovitost, in naj se izbirajo projekti z veliko evropsko dodano vrednostjo;
16. priznava, da so potrebni večje naložbe v pravočasne predhodne in običajne študije izvedljivosti, določanje obsega, podrobna zasnova, javno posvetovanje ter sodelovanje v zgodnjih fazah projekta, da bi se izognili dragim zamudam v poznejših fazah načrtovanja in gradnje, obravnavali pomisleke javnosti ter omejili možnosti za serijske in lažne ugovore, katerih cilj je neupravičeno zavlačevati postopek; poudarja, da je treba pregledati ugovore, da bi zagotovili, da so vsi izraženi pomisleki utemeljeni;
17. je seznanjen s sporočilom Komisije o načrtu REPowerEU in njeno namero, da vzpostavi „namenska območja“ s poenostavljenimi postopki izdaje dovoljenj za kritično energetska infrastrukturo; ugotavlja, da bi podoben koncept lahko uporabili pri projektih kritične prometne infrastrukture; poudarja, da se v številnih državah članicah nekatere kategorije projektov prednostno obravnavajo na podlagi njihovega strateškega pomena, za katerega so značilni krajši roki ter hkratni in/ali poenostavljeni postopki; meni, da bi se moral tak okvir, kadar obstaja v nacionalnem pravnem okviru, samodejno uporabljati za projekte v okviru omrežja TEN-T; poziva države članice, katerih nacionalni pravni okviri nimajo take prednostne obravnave, naj jo za prometne projekte vzpostavijo;

18. priznava, da je treba racionalizirati regulativne postopke, da bi zagotovili ustrezno javno posvetovanje in presoje vplivov na okolje, hkrati pa bi tudi zagotovili, da projekti kritične infrastrukture ne bodo neupravičeno blokirani; poziva države članice, naj spoštujejo časovne okvire za te regulativne postopke iz direktive o pametnem omrežju TEN-T, da bi se izognili nepotrebnim zamudam;
19. poudarja, da morajo države članice uvesti poenostavljen in usklajen postopek izdaje dovoljenj, med drugim tudi za okoljske presoje; ugotavlja, da so bili kot potrebni ukrepi za izboljšanje učinkovitosti sistema na nacionalni ravni navedeni krajši roki, sočasni postopki in omejeni časovni okviri za pritožbe; poziva države članice, naj vzpostavijo poenostavljen skupni postopek, da bi omejile upravno breme za predlagatelje projektov ter zagotovile bolj nemoten in učinkovit postopek, ne da bi na kakršen koli način ogrozile standarde Unije o varstvu okolja in sodelovanju javnosti;
20. poudarja, da številni, različni in zapleteni postopki izdajanja dovoljenj, čezmejni postopki javnega naročanja in drugi postopki močno ovirajo pravočasno izvedbo projektov ter pogosto povzročajo znatne zamude in višje stroške; v zvezi s tem poudarja prednosti enega imenovanega organa za racionalizacijo upravnih postopkov na nacionalni ravni; poziva, naj se v direktivi o pametnem omrežju TEN-T od držav članic zahteva, da uvedejo postopek enotne kontaktne točke, da bi zmanjšale zapletenost, izboljšale učinkovitost in povečale preglednost postopkov;
21. poudarja, da bi morale države članice in predlagatelji projektov spoštovati direktivo o pametnem omrežju TEN-T, da bi se izognili zamudam in prekoračitvam stroškov ter zagotovili pravočasno dokončanje omrežja TEN-T; v zvezi s tem poziva, naj se postopki izdajanja dovoljenj, vključno z okoljskimi presojami, izvedejo v skladu z ukrepi in skrajšanimi roki iz direktive;
22. ugotavlja, da je naknadna ocena pomembno orodje za zagotavljanje vpogleda v postopek odločanja, uspešnost in rezultate projektov prometne infrastrukture, pa tudi za obveščanje javnosti; poziva, naj velike prometne projekte, ki jih sofinancira EU, sistematično naknadno ocenjujejo priznane, neodvisne tretje osebe na podlagi meril skladnosti, uspešnosti, učinkovitosti in evropske dodane vrednosti, vključno s posodobljeno analizo stroškov in koristi, ter poziva, naj se zagotovi, da se te ocene vključijo v postopke za prihodnje projekte;
23. opozarja na izjemen pomen vzdrževanja, da se zagotovita dobro delovanje prometnih projektov na dolgi rok in njihova visoka kakovost; poudarja, da periodično in redno vzdrževanje prihrani denar v življenjski dobi projekta; poziva, naj se zaključeni veliki infrastrukturni projekti ustrezno vzdržujejo; poziva države članice in predlagatelje projektov, naj pri načrtovanju upoštevajo stroške vzdrževanja za celotno življenjsko dobo infrastrukturnih projektov; vztraja, naj bo ta zahteva predpogoj za prejemanje sredstev v okviru instrumenta za povezovanje Evrope;
24. poziva države članice, naj pri obravnavi novih infrastrukturnih projektov, ki jih financira EU, uporabijo izkušnje, pridobljene pri tekočih projektih TEN-T, ter naj si pravočasno in učinkovito izmenjujejo dobro prakso in ustrezne informacije, s končnim ciljem izboljšanja izvajanja prometnih infrastrukturnih projektov;
25. je trdno prepričan, da bodo veliki projekti, ki vključujejo posodobitev in nadgradnjo

infrastrukture za vse načine prevoza, kot je elektrifikacija jedrnega železniškega omrežja, zagotovili evropsko dodano vrednost v smislu ciljev povezljivosti ter podnebnih in digitalnih ciljev;

26. poziva države članice, naj dokončno oblikovanje jedrnega omrežja TEN-T do leta 2030 uvrstijo med prednostne naloge, in sicer pred dokončanje razširjenega in celovitega omrežja, hkrati pa zagotovijo pravočasno dokončanje celovitega omrežja; poziva, naj se nacionalni projekti, ki niso usklajeni s prednostnimi nalogami omrežja TEN-T, ne obravnavajo kot prednostne naloge pri prejemanju evropskih sredstev;
27. poziva k poenotenju in usklajevanju prednostnih nalog EU in nacionalnih načrtov za prometno infrastrukturo; poudarja, da bi morale države članice zagotoviti skladnost med uredbo o TEN-T ter svojimi nacionalnimi prometnimi in naložbenimi načrti; poudarja, da projekti v okviru nacionalnih načrtov držav članic ne bi smeli imeti prednosti pred projekti, ki so usklajeni s cilji Unije na področju prometa; poudarja, da bi bilo treba sredstva in finančne instrumente EU, s katerimi se financirajo veliki infrastrukturni projekti, uporabiti za spodbujanje širše evropske povezljivosti, ne pa za prednostno obravnavanje ali zaščito nacionalnih interesov;
28. poziva k prednostni obravnavi čezmejnih projektov medsebojne povezljivosti, katerih cilj je odpraviti ozka grla, obravnavati manjkajoče povezave, opredeliti strateške segmente in izboljšati čezmejno povezljivost, ter projektov za medsebojno povezljivost in različne načine prevoza, ki spodbujajo multimodalnost in trajnostnost; meni, da čezmejni projekti in projekti manjkajočih povezav zagotavljajo največjo evropsko dodano vrednost, in poudarja, da je njihova nujno potrebna uresničitev glavna prednostna naloga;
29. opozarja na pomen večje povezljivosti omrežja, ki je odvisna od projektov medsebojnega povezovanja, ki jih pogosto izvaja več držav članic vzdolž enega koridorja; izpostavlja tudi, da je treba poudarjati in spodbujati dobro sodelovanje med organi na vseh ravneh iz različnih držav članic, da bi zmanjšali zamude in stroške v primeru neusklajenosti časovnih razporedov in prednostnih nalog; poziva, naj se okrepi vloga koordinatorjev omrežja TEN-T pri zagotavljanju sodelovanja in nemotenega izvajanja čezmejnih projektov ter uvedbe infrastrukturnih projektov vzdolž koridorjev;
30. poziva k večji sinergiji med vsemi načini prevoza; je seznanjen s pomanjkljivo povezljivostjo letališč in pristanišč z vlaki v številnih državah članicah ter poziva, naj se obravnava multimodalna povezljivost z osrednjimi pristanišči in letališči omrežja TEN-T;
31. priznava, da so prometni in energetske sistemi medsebojno povezani; poziva Komisijo, naj zagotovi, da bo vseevropsko energetske omrežje (TEN-E) po potrebi združljivo s TEN-T in uredbo o infrastrukturi za alternativna goriva, da bi spodbudili sinergije med omrežji in preprečili vrzeli v podporni strukturi, da se zagotovi strateška energetska neodvisnost; poziva k obsežnemu začetku vzpostavljanja polnilne in oskrbovalne infrastrukture v omrežju TEN-T, da bi dosegli podnebne cilje Unije in celovit pristop k javni porabi za infrastrukturo za alternativna goriva; se zaveda, da sta razpoložljivost in dobava znatnih količin zelene energije pomembni za uspešno razogljichenje prometnega sektorja;



32. poudarja, da je treba spodbujati sinergije med omrežjema TEN-T in TEN-E, da bi znatno povečali proizvodnjo, dobavo in shranjevanje energije iz obnovljivih virov v Uniji;
33. opominja na potencial pristanišč pri proizvodnji vetrne energije za obnovljiva goriva; priznava, da imata lahko omrežji TEN-E in TEN-T pri uresničevanju tega potenciala pomembno sinergistično vlogo;
34. ugotavlja, da je treba kot prehodno gorivo kratkoročno uvažati utekočinjeni zemeljski plin;
35. poziva Komisijo, naj Evropskemu parlamentu in nacionalnim parlamentom predloži letno poročilo o izvajanju, v katerem bo opisan napredek pri dokončanju omrežja TEN-T in navedeni vzroki za morebitno zamudo; poziva Komisijo, naj za vsako državo posebej vključi poglavje o vseh projektih, ki se financirajo z instrumentom za povezovanje Evrope in zamujajo več kot dve leti; poziva države članice, naj ugotovijo vzroke za zamude in predlagajo ukrepe za zagotovitev hitre rešitve teh vprašanj; meni, da bi morala biti neupravičena zamuda povod za zmanjšanje ali ukinitvev nepovratnih sredstev v okviru instrumenta za povezovanje Evrope;
36. poziva Komisijo, naj uvede zakonodajni okvir za vzpostavitev enotnega evropskega digitalnega prostora izvrševanja, da bi odgovornim izvršilnim organom omogočili izvajanje ciljno usmerjenih, na tveganjih temelječih in inšpekcijskih pregledov komercialnega prevoza po cesti;
37. poziva Komisijo, naj zagotovi, da bodo veliki projekti prometne infrastrukture usklajeni s cilji evropskega zelenega dogovora in strategije trajnostne in pametne mobilnosti ter da bodo prispevali k trajnostnosti, varnosti in interoperabilnosti prometa ter ustvarjanju delovnih mest v sektorju;
38. poudarja, kako pomembna je izvedba temeljite socialno-ekonomske analize stroškov in koristi ter presoje vplivov na okolje s standardizirano metodologijo na podlagi pristopa celotnega življenjskega cikla za vsak velik projekt prometne infrastrukture;
39. poudarja, da so potrebne znatne naložbe na evropski in nacionalni ravni v skladu z načelom tehnološke nevtralnosti za razogljičenje prometnega sektorja in podpiranje uvajanja inovativnih prometnih rešitev, prehoda na druge oblike prevoza ter rešitev za brezemisijsko in nizkoemisijsko mobilnost; v zvezi s tem poudarja, da je treba zagotoviti uvedbo evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS), tako na vozilu kot ob progi, ter alternativnih goriv, da bi odpravili zastoje in onesnaževanje zraka; poleg tega poudarja, da so potrebne naložbe za izboljšanje varnosti, učinkovitosti in dostopnosti prometa ter za povečanje odpornosti prometne infrastrukture na podnebne in geopolitične nevarnosti;
40. poudarja, da je treba dati prednost pametnim in trajnostnim prometnim projektom ter znatno povečati zmogljivost in interoperabilnost pri pametnih in trajnostnih načinih prevoza, vključno z aktivno mobilnostjo; meni, da bi morale evropske politike in podpora pri gradnji ali nadgradnji infrastrukture omrežja TEN-T ustrezno upoštevati olajšanje kolesarjenja, hkrati pa bi bilo treba podpirati razvoj evropske mreže kolesarskih poti EuroVelo;



41. poziva Komisijo, naj v celoti prizna evropsko dodano vrednost prometne mreže EuroVelo in nameni večji delež sredstev za promet infrastrukturi za aktivno mobilnost, kot je kolesarska infrastruktura;
42. ugotavlja, da so alternativna goriva, električna omrežna infrastruktura ter večja oskrba s trajnostno energijo ključnega pomena za doseganje cilje zelenega dogovora in strateško neodvisnost;
43. poudarja, da je treba do leta 2030 nujno dokončati uvedbo ERTMS na medsebojno povezanih železniških sistemih; poudarja, da ta proces traja že več kot 20 let, in poziva države članice z medsebojno povezanimi železniškimi sistemi, naj pojasnijo zamudo in nemudoma predložijo nacionalne načrte za uvedbo ERTMS; želi spomniti, da za države članice z izoliranim omrežjem velja izjema;
44. pozdravlja načrt Komisije REPowerEU in jo poziva, naj obravnava vprašanja, povezana z oskrbo s trajnostnimi gorivi in naraščajočimi stroški prevoza in energije ter izboljšanjem energetske neodvisnosti v Uniji;
45. poziva, naj se prizna posebna dodana vrednost v projektih, ki prispevajo k prepotrebni uskladitvi uvajanja infrastrukture za alternativna goriva po vsej Uniji; poziva k hitremu dogovoru o uredbi o infrastrukturi za alternativna goriva ter čimprejšnjemu začetku njenega izvajanja;
46. priznava, da so lahko morska pristanišča vozlišča čiste energije prihodnosti in pomembni spodbujevalci energetskega prehoda po vsej Evropi; ugotavlja, da bodo morska pristanišča v tej vlogi bistvena za uresničitev podnebnih ciljev EU za leti 2030 in 2050, pa tudi ambicij iz načrta REPowerEU; poudarja, da morska pristanišča vse pogosteje dobivajo nove odgovornosti in so vključena v nove storitve, kot so trajnostna proizvodnja energije, raziskave modrega gospodarstva in vojaška mobilnost; ugotavlja, da lahko pomorska pristanišča v svoji vlogi večsektorskih akterjev znatno prispevajo k trajnostnemu, digitalnemu in odpornemu evropskemu gospodarstvu;
47. priznava, da je treba zagotoviti povezljivost držav in regij, med drugim zlasti manj razvitih, oddaljenih, otoških in najbolj oddaljenih in tistih, ki jih je prizadela nezakonita, neupravičena ruska agresija proti Ukrajini ali izstop Združenega kraljestva iz EU; strinja se tudi, da je treba prekiniti sodelovanje na področju prometa z Rusijo in Belorusijo;
48. priznava pomen, ki ga ima omrežje TEN-T za boljšo povezljivost s strateškimi partnerji v tretjih državah; poziva Komisijo, naj okrepi čezmejne povezave s partnerskimi državami vzhodnega partnerstva, državami Evropskega združenja za prosto trgovino in Združenim kraljestvom; v zvezi s tem poziva k hitri vključitvi Bolgarije in Romunije v schengensko območje, saj bi to znatno izboljšalo povezljivost med severom in jugom v Vzhodni Evropi;
49. opozarja na sporočilo Komisije z dne 12. maja 2022 o solidarnostnih pasovih, v katerem je opisanih več izzivov na področju prometne infrastrukture, s katerimi se soočajo EU in njene sosede; poudarja, kako pomembno je obravnavati te izzive, da bi podprli svetovno prehransko varnost in okrevanje ukrajinskega gospodarstva; poudarja, da je v navedenem sporočilu predlagana ocena razširitve evropskih prometnih koridorjev do Ukrajine in Republike Moldavije; poziva Komisijo, naj podpre Ukrajino in njena

prizadevanja za okrepitev železniških povezav med Ukrajino in EU, da bi se ukrajinski prometni objekti v prihodnosti vključili v omrežje TEN-T.

## INFORMACIJE O SPREJETJU V ODBORU, ZAPROŠENEM ZA MNENJE

<b>Datum sprejetja</b>	21.3.2023
<b>Izid končnega glasovanja</b>	+: 31 -: 0 0: 9
<b>Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju</b>	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Karolin Braunsberger-Reinhold, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kundura (Elena Kountoura), Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Caroline Nagtegaal, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Vera Tax, Achille Variati, Peter Vitanov (Petar Vitanov), Lucia Vuolo, Kosma Złotowski
<b>Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju</b>	Tom Berendsen, Sara Cerdas, Leila Chaibi, Nicola Danti, Andor Deli, Markus Ferber, Valter Flego, Maria Grapini, Andrej Novakov (Andrey Novakov), Andreas Schieder
<b>Namestniki (člen 209(7)), navzoči pri končnem glasovanju</b>	Asim Ademov, Moritz Körner

**POIMENSKO GLASOVANJE PRI KONČNEM GLASOVANJU V ODBORU,  
ZAPROŠENEM ZA MNENJE**

31	+
ECR	Carlo Fidanza, Kosma Zlotowski
PPE	Magdalena Adamowicz, Asim Ademov, Tom Berendsen, Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Markus Ferber, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Lukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Andrej Novakov (Andrej Novakov), Massimiliano Salini, Lucia Vuolo
Renew	Nicola Danti, Valter Flego, Elsi Katainen, Moritz Körner, Caroline Nagtegaal, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Sara Cerdas, Ismail Ertug, Maria Grapini, Rovana Plumb, Andreas Schieder, Vera Tax, Achille Variati, Peter Vitanov (Petar Vitanov)

0	-

9	0
ECR	Peter Lundgren
ID	Philippe Olivier
NI	Andor Deli
The Left	Leila Chaibi, Elena Kundura (Elena Kountoura)
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Tilly Metz

Uporabljeni znaki:

+ : za

- : proti

0 : vzdržani