

Wtorek, 25 października 2016 r.

P8_TA(2016)0408

Usprawnienie połączeń i poprawa dostępności infrastruktury transportowej w Europie Środkowo-Wschodniej

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 25 października 2016 r. w sprawie usprawnienia połączeń i poprawy dostępności infrastruktury transportowej w Europie Środkowo-Wschodniej (2015/2347(INI))

(2018/C 215/24)

Parlament Europejski,

- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 9 września 2015 r. w sprawie wdrożenia białej księgi w dziedzinie transportu z 2011 r.: podsumowanie i dążenie w kierunku mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju ⁽¹⁾,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 2 grudnia 2015 r. w sprawie zrównoważonej mobilności w miastach ⁽²⁾,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 10 maja 2012 r. w sprawie przyszłości regionalnych portów lotniczych i usług lotniczych w UE ⁽³⁾,
 - uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 170,
 - uwzględniając rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 ⁽⁴⁾,
 - uwzględniając rozporządzenie (UE) nr 1316/2013 ⁽⁵⁾,
 - uwzględniając sprawozdanie zatytułowane „Bezpieczeństwo drogowe w Unii Europejskiej”, opublikowane przez Komisję w marcu 2015 r. ⁽⁶⁾,
 - uwzględniając konkluzje z posiedzenia ministrów państw regionu Dunaju z dnia 3 grudnia 2014 r. w sprawie skutecznej modernizacji i skutecznego utrzymywania infrastruktury dróg wodnych na Dunaju i jego żeglownych dopływach ⁽⁷⁾,
 - uwzględniając deklarację łańcucką z dnia 3 marca 2016 r. w sprawie zacieśnienia współpracy w dziedzinie transportu w Karpatach oraz dalszego rozwoju Via Carpatia ⁽⁸⁾,
 - uwzględniając proces berliński, a także konferencję państw Bałkanów Zachodnich w 2014 r., szczyt w Wiedniu w 2015 r. oraz konferencję w Paryżu w 2016 r.,
 - uwzględniając plan działania dotyczący strategii Unii Europejskiej na rzecz regionu Dunaju (SEC(2010)1489),
 - uwzględniając plan działania dotyczący strategii Unii Europejskiej na rzecz regionu Morza Bałtyckiego (SWD(2015) 0177),
 - uwzględniając art. 52 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Rozwoju Regionalnego (A8-0282/2016),
- A. mając na uwadze, że łączalność i dostępność infrastruktury transportowej mają znaczny wpływ na wzrost gospodarczy, konkurencyjność gospodarczą, zatrudnienie i spójność terytorialną UE i jej regionów; mając na uwadze, że Europa Środkowo-Wschodnia stanowi kluczową część europejskiego jednolitego rynku i ma potencjał pozwalający

⁽¹⁾ Teksty przyjęte, P8_TA(2015)0310.

⁽²⁾ Teksty przyjęte, P8_TA(2015)0423.

⁽³⁾ Dz.U. C 261 E z 10.9.2013, s. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 129.

⁽⁶⁾ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/vademecum_2015.pdf

⁽⁷⁾ <http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/news/2014-12-04-danube-ministrial-meeting/conclusions.pdf>

⁽⁸⁾ <http://mib.gov.pl/files/0/1796967/deklaracjalancucka.pdf>

Wtorek, 25 października 2016 r.

- przyciągać inwestycje i przyczyniać się do wzrostu gospodarczego w całej UE oraz że wszystkie rodzaje transportu, bez żadnego wyjątku, powinny przyczyniać się do zwiększania konkurencyjności, do intermodalności i do transformacji ekologicznej, aby lepiej sprzyjać rozwojowi jednolitego rynku;
- B. mając na uwadze, że zwiększenie łączalności i poprawa dostępności infrastruktury transportowej w Europie Środkowo-Wschodniej to środek do osiągnięcia celów polityki spójności, zwłaszcza pożądanego rozwoju gospodarczego regionów przygranicznych;
- C. mając na uwadze, że infrastruktura transportowa w większości regionów środkowo-wschodniej części UE jest nadal słabiej rozwinięta w porównaniu z innymi regionami europejskimi, a także mając na uwadze, że słabo rozwinięta infrastruktura transportowa w Europie Środkowo-Wschodniej współistnieje obok jednej z najbardziej rozwiniętych i gęstych sieci na świecie w centrum Europy; mając na uwadze, że obywatele oczekują od państw członkowskich współpracy na rzecz poprawy jakości tej infrastruktury przy wsparciu UE;
- D. mając na uwadze, że europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne są głównym źródłem inwestycji w transporcie publicznym w Europie Środkowo-Wschodniej oraz że instrument „Łącząc Europę” stanowi ważny instrument finansowania służący dalszemu rozwijaniu infrastruktury transportowej w regionie w ramach korytarzy sieci bazowej TEN-T; mając na uwadze, że brak potencjału administracyjnego organów administracji krajowej, regionalnej i lokalnej może prowadzić do małej absorpcji funduszy UE i dlatego państwa członkowskie Europy Środkowo-Wschodniej, podobnie jak państwa w innych częściach UE, nie zawsze wykorzystywały w jak największym stopniu środki UE z różnych przyczyn, w tym ze względu na niewystarczające przygotowanie i niską skuteczność; mając na uwadze, że należy uruchomić budowę potencjału i pomoc techniczną, aby ułatwić powstawanie większej liczby dobrych projektów oraz wesprzeć administracje publiczne w zarządzaniu funduszami UE;
- E. mając na uwadze, że wzmożenie prac nad ważnymi projektami takimi jak Via Carpatia, Rail Baltica oraz rozwój korytarzy sieci bazowej Wschód – wschodnia część regionu Morza Śródziemnego i Bałtyk – Adriatyk oraz korytarza Morza Adriatyckiego i Morza Jońskiego oraz TRACECA dałoby ważny impuls do poprawy łączalności i dostępności infrastruktury transportowej w tej części UE; mając na uwadze, że wspieranie zbliżenia komunikacyjnego krajów trzecich sąsiadujących z państwami członkowskimi UE z Europy Środkowo-Wschodniej m.in. w obszarze transportu kolejowego i infrastruktury kolejowej pozwoli na poprawę połączeń kolejowych między Unią Europejską, sąsiednimi krajami i regionami i Azją;
- F. mając na uwadze, że dobrze rozwinięte transgraniczne połączenia transportowe mają zasadnicze znaczenie dla konkurencyjności regionów i dla dalszej ekspansji MŚP na obszarach przygranicznych oraz, w szczególności w przypadku transportu publicznego, dla wspierania włączenia społecznego grup znajdujących się w trudnej sytuacji ekonomicznej; mając na uwadze, że w wielu państwach członkowskich Europy Środkowo-Wschodniej wciąż brakuje dobrych połączeń transportowych, zwłaszcza międzynarodowych połączeń kolejowych; mając na uwadze, że niewydajne połączenia pomiędzy różnymi rodzajami transportu oraz brak infrastruktury sieciowej pomiędzy podstawowym a ogólnym transportem oznaczają niewystarczającą interoperacyjność pomiędzy różnymi rodzajami transportu, a taka interoperacyjność nie tylko spowodowałaby obniżenie cen transportu osób i towarów i ulepszenie elastyczności usług transportowych, ale także umożliwiłaby rozwiązanie niepokojących kwestii środowiskowych i społecznych;
- G. mając na uwadze, że skoordynowane usprawnienia infrastruktury transportowej mogą mieć korzystny wpływ na środowisko i na efektywność energetyczną transportu;

Aspekty horyzontalne

1. podkreśla konieczność poprawy łączalności i dostępności infrastruktury transportu do, z i w obrębie środkowo-wschodnich części UE z uwzględnieniem potrzeb gospodarki i zasad zrównoważonego rozwoju; przypomina o celach TEN-T polegających na uzupełnianiu brakujących połączeń, usuwaniu wąskich gardeł i zapewnieniu płynnych połączeń w pasażerskim i towarowym transporcie dalekobieżnym i regionalnym, zwłaszcza w regionach transgranicznych; uważa, że wykorzystanie funduszy UE musi odzwierciedlać prawdziwe potrzeby inwestycyjne w celu ukończenia do 2030 r. sieci bazowej TEN-T w regionie; zauważa, że poza stworzeniem nowej infrastruktury Unia Europejska musi inwestować w modernizację i dokończenie istniejącej infrastruktury transportowej;

Wtorek, 25 października 2016 r.

2. podkreśla znaczenie skoordynowanego planowania projektów przez państwa członkowskie i pomiędzy nimi z uwzględnieniem w jak największym stopniu krajowych planów centralnych i koordynacji z krajami kandydującymi, przy czym jednocześnie należy przeprowadzać realistyczne oceny potrzeb transportowych w oparciu o białą księgę UE w sprawie transportu, a także analizę kosztów i korzyści oraz konsultacje z zainteresowanymi stronami; zauważa, że warunek wstępny dotyczący sporządzenia centralnych planów transportowych pomógł państwom członkowskim w określeniu priorytetów w inwestycjach transportowych; uważa, że odpowiednie służby Komisji muszą dokonać oceny tych planów centralnych i zapewnić działania następcze wobec nich, aby dopilnować, by były one zgodne również z celami i priorytetami UE;
3. zdecydowanie zaleca, by lepiej wykorzystywać istniejące strategie polityczne i instrumenty współpracy regionalnej, takie jak Europejska współpraca terytorialna, INTERREG, a zwłaszcza europejskie ugrupowania współpracy terytorialnej, aby usprawnić transport transgraniczny między regionami i usunąć wąskie gardła;
4. uważa, że makroregionalne strategie UE, takie jak istniejące już strategie na rzecz Morza Bałtyckiego, regionu Dunaju i regionu adriatycko-jońskiego oraz ewentualna przyszła strategia na rzecz regionu Karpat i regionu Morza Czarnego, zapewniają innowacyjne ramy zarządzania w zakresie pokonywania wyzwań stojących przed polityką transportową, z którymi państwa członkowskie nie mogą uporać się same, aby zapewnić lepsze warunki transportowe;
5. z zadowoleniem przyjmuje zakończenie wstępnych planów prac związanych z korytarzami sieci bazowej TEN-T na rok 2015, a także przyjęcie nowych map rozszerzających sieć TEN-T o kraje Bałkanów Zachodnich; podkreśla, że stworzenie sieci bazowej powinno pobudzić również rozwój kompleksowej sieci, zwłaszcza połączeń, które mają znaczenie transgraniczne i wpływają na konsolidację korytarzy; podkreśla znaczenie węzłów miejskich oraz ich roli w usprawnianiu przepływów transportowych zarówno w odniesieniu do transportu pasażerskiego, jak i towarowego;
6. podkreśla, że dysproporcje w zakresie rozwoju infrastruktury i jakości między regionem Europy Środkowo-Wschodniej a resztą Europy mogą zostać zmniejszone jedynie dzięki wyraźnej, konkretnej i zintegrowanej strategii dla całej UE;
7. przypomina Komisji o jej zobowiązaniu zapisanym w białej księdze z 2011 r. dotyczącej transportu do roku 2020, w której przyjęto plan wdrażania obejmujący 40 konkretnych środków służących rozwijaniu konkurencyjnego i zasobooszczędnego europejskiego systemu transportu; przypomina, że za jeden z dalekosiężnych celów uznano przeniesienie 30 % transportu drogowego na odległość ponad 300 km na transport kolejowy lub wodny do 2030 r., a ponad 50 % do 2050 r., co znacznie zmniejszyłoby nasilenie ruchu w Europie Środkowo-Wschodniej;
8. uważa rozwój węzłów transportowych za jeden z kluczowych elementów służących powiązaniu transportu dalekobieżnego, regionalnego i miejskiego, a tym samym promowaniu wydajności, intermodalności i rozwoju przedsiębiorstw regionalnych, z uwzględnieniem rozlicznych szans, jakie może nieść ze sobą digitalizacja, w celu zwiększenia wydajności całego łańcucha logistycznego, w tym udostępniania danych wszystkim zainteresowanym stronom (wymiana danych), aby rozwijać nowe usługi i praktyki;
9. podkreśla, że budowa i modernizacja infrastruktury drogowej w Europie Środkowo-Wschodniej powinna uwzględniać w stosownych przypadkach potrzeby rowerzystów; podkreśla znaczenie rozwoju infrastruktury rowerowej w krajach Europy Środkowo-Wschodniej, co prowadzić będzie do zwiększenia poziomu bezpieczeństwa, zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych, poprawy jakości życia i zdrowia społeczeństwa UE; podkreśla, że sieć rowerowa EuroVelo, w szczególności szlak nr 13 (Szlak „Żelazna Kurtyna”), Szlak „Europa Wschodnia” i „Szlak Atlantyk – Morze Czarne”, stanowi wraz z połączeniami kolejowymi interesujący potencjał dla MŚP w branży turystycznej we wschodnich i środkowoeuropejskich makroregionach, w związku z czym należy je wspierać;
10. zwraca uwagę, że zwiększenie spójności rozwoju gospodarczego państw członkowskich w zachodnich i środkowowschodnich częściach UE wymaga dużych inwestycji; podkreśla konieczność lepszej koordynacji działań organów europejskich i krajowych, zwłaszcza w odniesieniu do realizacji głównej części sieci TEN-T; przypomina jednak, że przy koordynacji wymaganej na szczeblu europejskim trzeba uwzględniać szczególne wyzwania w państwach członkowskich i różnice w zakresie ich gospodarki, systemów zabezpieczenia społecznego, jakości infrastruktury i zmian demograficz-

Wtorek, 25 października 2016 r.

nych; podkreśla, że lepsze funkcjonowanie sektora kolejowego może przyczynić się do tworzenia miejsc pracy; wzywa do usunięcia wszelkich arbitralnych przeszkód dla swobodnego przepływu towarów i usług oraz apeluje do wszystkich państw o niewprowadzanie takich barier;

11. zwraca się do państw członkowskich i Komisji o zapewnienie synergii oraz wzajemnej komplementarności finansowania w ramach instrumentu „Łącząc Europę”, europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych, Instrumentu Pomocy Przedakcesyjnej oraz instrumentów EBI i EBOR przy realizacji projektów w zakresie infrastruktury transportowej w Europie Środkowo-Wschodniej, aby znacząco zwiększyć ich wykorzystanie i dywersyfikację; podkreśla potrzebę wymiany i rozpowszechniania wiedzy i doświadczeń w zakresie opracowywania i wykorzystywania projektów finansowanych w ramach różnych instrumentów (tak zwane łączenie funduszy); przypomina o znaczeniu terminowego wykorzystywania środków z Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych (EFIS), aby realizować ekonomicznie opłacalne projekty rynkowe; wzywa Komisję Europejską, EBI i Europejskie Centrum Doradztwa Inwestycyjnego do zintensyfikowania współpracy z promotorami projektów w Europie Środkowo-Wschodniej, aby dopilnować, by środki z EFIS były wykorzystywane na realizację wysokiej jakości projektów infrastrukturalnych w dziedzinie innowacyjnych i zrównoważonych rodzajów transportu; podkreśla znaczenie EFIS w opracowywaniu wszystkich rodzajów projektów w zakresie infrastruktury transportowej; zauważa, że większość projektów infrastrukturalnych, które mają zostać sfinansowane przez EFIS, znajduje się w Europie Zachodniej; wzywa zatem Komisję, by w związku z EFIS zachęcała inwestorów do wspierania platform projektów koncentrujących się na projektach w zakresie infrastruktury transportowej w Europie Środkowo-Wschodniej; podkreśla znaczenie funduszy polityki spójności dla rozwoju infrastruktury transportowej w krajach Europy Środkowo-Wschodniej, której jakość nadal dalece odbiega od poziomu sieci transportowych w krajach Europy Zachodniej, w związku z czym wzywa do zagwarantowania koniecznych środków i poziomu finansowania w ramach kolejnych wieloletnich ram finansowych;

12. przypomina, że z Funduszu Spójności przeniesiono 11 305 500 000 EUR do instrumentu „Łącząc Europę” z przeznaczeniem na sektor transportu w państwach członkowskich korzystających ze wsparcia z Funduszu Spójności; podkreśla, że wykorzystanie wszystkich tych łatwo dostępnych funduszy należy przedkładać – zwłaszcza w świetle obecnego wskaźnika wykorzystania – ponad wkład inwestycyjny podmiotów trzecich, tam gdzie inwestycje są motywowane w większym stopniu względami politycznymi niż interesami biznesowymi;

13. wzywa państwa członkowskie z Europy Środkowo-Wschodniej do zapewnienia wysokiego poziomu przejrzystości i ścisłej kontroli wykorzystania funduszy UE oraz do publikowania na jak najwcześniejszym etapie szczegółowych informacji dotyczących ich przydziału;

14. zwraca uwagę na możliwości, jakie dają hybrydowe projekty partnerstwa publiczno-prywatnego dzięki połączeniu źródeł finansowania inwestycji infrastrukturalnych pochodzących z dotacji UE (do 85 % łącznych kosztów kwalifikowanych), środków publicznych stanowiących wymagany wkład własny beneficjenta oraz pieniędzy przedsiębiorców prywatnych; podkreśla jednocześnie, iż udział unijnych funduszy i środków budżetowych to czynnik zwiększający wiarygodność inwestycji, ponieważ zmniejsza ryzyko dla sektora prywatnego; zaznacza, że sektor prywatny korzysta jednocześnie ze stabilnych, długoterminowych kontraktów dających niezależność od zmian gospodarczych, politycznych i budżetowych państwa; zachęca państwa członkowskie do korzystania w miarę możliwości z partnerstw publiczno-prywatnych, które mogą być korzystną formą inwestycji w infrastrukturę, zwłaszcza w przypadku realizacji złożonych przedsięwzięć infrastrukturalnych wymagających wysokich nakładów finansowych i generujących niewielką stopę zwrotu z jednej strony oraz dążenia do zagwarantowania efektywnego świadczenia wysokiej jakości usługi publicznej z drugiej strony; w związku z tym apeluje do Komisji o udzielanie państwom członkowskim w Europie Środkowo-Wschodniej pomocy technicznej z uwagi na fakt, iż niektóre z nich mają niewielkie doświadczenie w obsłudze instrumentów finansowych oraz angażowaniu sektora prywatnego w duże projekty; ponadto wzywa Komisję, by we współpracy z władzami krajowymi, regionalnymi i lokalnymi przeprowadzała regularne ogólne przeglądy projektów transportowych współfinansowanych w ramach poszczególnych funduszy UE z podaniem odpowiednich kwot;

15. wzywa Komisję i państwa członkowskie do usprawnienia i uproszczenia procedur przetargowych, do wydania wytycznych dotyczących PPP, do zapewnienia odpowiednich ram pomocy państwa, a także do uproszczenia procedur wydawania zezwoleń, by ułatwić realizację projektów transportowych, zwłaszcza transgranicznych;

16. podkreśla, że europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne mogą być wykorzystywane do tworzenia brakujących połączeń na obszarach przygranicznych w Europie Środkowo-Wschodniej oraz do konsolidacji istniejącej infrastruktury w celu zapewnienia pełnego dostępu do jednolitego rynku i dalszego wspierania wzrostu gospodarczego; podkreśla w tym kontekście, że skoro transport ma kluczowe znaczenie dla rozwoju regionalnego, to właściwa i odpowiednio finansowana infrastruktura lokalna stanowi podstawowy i nieodzowny warunek osiągnięcia spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej;

Wtorek, 25 października 2016 r.

17. przypomina, że europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne można również wykorzystać do zwiększenia potencjału administracyjnego organów pośredniczących i beneficjentów, bowiem brak takiego potencjału może osłabić wyniki unijnego wsparcia dla inwestycji transportowych w regionie; odnotowuje, że w szczególności inicjatywa wsparcia JASPERS okazała się dotychczas pomocna w tym względzie i że w związku z tym należy ją nie tylko kontynuować, ale także rozważyć wprowadzenie dla niej trwalszych ram instytucjonalnych; podkreśla, że wsparcie techniczne oferowane poprzez Europejskie Centrum Doradztwa Inwestycyjnego powinno pomóc prywatnym promotorom projektów w utworzeniu stabilnego kanału prezentowania dojrzałych, dobrze skonstruowanych projektów, pozwalającego korzystać z instrumentów finansowych w perspektywie długoterminowej; przypomina, że europejscy koordynatorzy ds. korytarzy bazowych mają co prawda mandat polityczny, ale nie dysponują wystarczającym potencjałem administracyjnym; wzywa Komisję i państwa członkowskie do podjęcia działań służących usprawnieniu publicznego zarządzania takimi zasobami w celu unikania zbędnych obciążeń administracyjnych;

18. wzywa Komisję i EBI do lepszej współpracy i koordynacji starań o zapewnienie szerszych konsultacji ze wszystkimi zainteresowanymi stronami na temat finansowania infrastruktury transportowej, a także wymiany dobrych praktyk, propagowania instrumentów finansowych i wczesnego rozpoznawania potencjalnych projektów, oraz do regularnego informowania Parlamentu o tych działaniach; podkreśla, że wszelkie działania dotyczące projektów mających na celu usprawnienie połączeń i poprawę dostępności infrastruktury transportowej należy podejmować jak najpilniej;

19. zachęca regiony i państwa członkowskie do podjęcia lub kontynuowania środków służących przejściu na bardziej przyjazne środowisku rozwiązania transportowe; zachęca do korzystania z europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych w projektach mających generować popyt na transport publiczny i bardziej zrównoważone rozwiązania transportowe, np. dzięki uproszczonym transgranicznym systemom biletowym oraz inwestycjom w systemy punktów ładowania baterii;

20. podkreśla, że należy w równym stopniu zwrócić uwagę na korytarze transportowe na osi wschód-zachód oraz północ-południe w ramach europejskiej sieci TEN-T, które mogą przyczynić się do rozwoju gospodarczego uczestniczących państw poprzez stworzenie nowych możliwości w zakresie zatrudnienia w MŚP, przedsiębiorstw typu start-up, wymiany handlowej, nauki, badań i technologii, a także do zwiększenia bezpieczeństwa na drogach i zmniejszenia kosztów transportu; podkreśla znaczenie multimodalności i innowacji w transporcie dla rozwoju handlu i turystyki oraz ochrony środowiska, a także wspiera włączenie śródlądowych dróg wodnych do multimodalnego łańcucha logistycznego, jako że połączenie wszystkich rodzajów transportu zapewniłoby rozwój gospodarczy danego obszaru i ograniczyłoby wąskie gardła w systemie transportowym;

21. z zadowoleniem przyjmuje rozszerzenie sieci TEN-T na kraje Bałkanów Zachodnich; apeluje do Komisji o zapewnienie integracji z siecią TEN-T krajów przystępujących z Bałkanów Zachodnich oraz współpracy w zakresie połączeń transportowych z Ukrainą, Mołdawią i innymi sąsiednimi państwami, w tym państwami, które są częścią korytarza TRACECA; podkreśla znaczenie dostosowania kryteriów finansowych, aby kraje przystępujące i kandydujące mogły w większym stopniu korzystać z instrumentów finansowych UE, zwłaszcza w przypadku projektów transgranicznych; podkreśla, że inwestycje, zwłaszcza za pośrednictwem Instrumentu Pomocy Przedakcesyjnej oraz ram inwestycyjnych dla Bałkanów Zachodnich, a także środki optymalizacji ruchu powinny być koordynowane na szczeblu regionalnym, aby przyczynić się do rozszerzenia sieci bazowej w regionie;

22. uważa, że usprawnienia infrastruktury transportowej i połączeń w środkowo-wschodnich państwach UE stanowią ważne narzędzie zwiększenia stabilności, rozwoju gospodarczego, współpracy regionalnej i bezpieczeństwa na wschodniej granicy UE i na Bałkanach Zachodnich, a także zwiększenia pozytywnej konwergencji warunków transportowych na rynku wewnętrznym; podkreśla w związku z tym znaczenie korytarza Wschód – wschodnia część regionu Morza Śródziemnego;

23. podkreśla absolutną konieczność zachowania strefy Schengen w celu zapewnienia wydajnego i opłacalnego systemu transportu w UE opartego na swobodnym przepływie towarów, usług i osób przez otwarte granice wewnętrzne; przypomina, że w czerwcu 2011 r. Komisja Europejska wezwała już wszystkie państwa członkowskie do podjęcia decyzji w sprawie rozszerzenia strefy Schengen na Bułgarię i Rumunię;

24. podkreśla potrzebę poprawy łączalności i dostępności infrastruktury transportowej, aby promować rozwój branży turystycznej w UE; przypomina, że rozbudowana i wydajna europejska sieć transportowa to ważny atut dla branży turystycznej, zwiększający atrakcyjność turystyczną danego regionu; zauważa, że państwa Europy Środkowo-Wschodniej dysponują ogromnym potencjałem pod względem rozwoju turystyki, który to potencjał można by lepiej wykorzystać poprzez dalszy rozwój infrastruktury transportowej;

Wtorek, 25 października 2016 r.

25. zwraca uwagę na korzyści płynące ze środowiskowej i gospodarczej synergii wynikającej z wzajemnego łączenia różnych rodzajów transportu w celu lepszego wykorzystania zalet każdego z nich;
26. podkreśla, że rozwój transportu kombinowanego w Europie Środkowo-Wschodniej wymaga poprawy parametrów towarowych korytarzy kolejowych i wsparcia budowy publicznie dostępnych terminali intermodalnych;
27. dostrzega ogromny potencjał drzemący w międzynarodowych projektach infrastrukturalnych takich jak Nowy Jedwabny Szlak dla lepszego wykorzystania przez Europę Środkowo-Wschodnią potencjału globalnej gospodarki; zauważa, że dzięki korzystnemu położeniu geograficznemu Europa Środkowo-Wschodnia może stać się ważnym centrum logistycznym i węzłem komunikacyjnym między Europą a Azją;
28. podkreśla, że zwiększenie dostępności transportowej w Europie Środkowo-Wschodniej i związane z tym inwestycje powinny być impulsem dla rozwoju lokalnych firm i przedsiębiorstw; zwraca uwagę, że procedury przetargowe i realizacja projektów powinny być przyjazne małym i średnim przedsiębiorstwom; wzywa Komisję do zwrócenia większej uwagi na problem nierzetelnej współpracy między głównymi wykonawcami inwestycji a podwykonawcami, której ofiarą bardzo często padają pracownicy o najniższych kwalifikacjach;
29. przypomina o konieczności uwzględnienia potrzeb mieszkańców regionów słabiej zaludnionych i trudno dostępnych, w tym regionów górskich, przy projektowaniu rozwiązań infrastrukturalnych w Europie Środkowo-Wschodniej; przypomina, że brak dostępu do transportu może być powodem wykluczenia społecznego, i wzywa do uwzględnienia przez Komisję potrzeb osób korzystających z lokalnych szlaków transportowych; podkreśla, że rentowność połączeń transportowych nie może być jedynym kryterium oceny ich użyteczności;

Transport drogowy

30. przypomina, że rozwój dróg transgranicznych ma kluczowe znaczenie dla ułatwiania współpracy między ludnością i przedsiębiorstwami w regionach przygranicznych; wzywa państwa członkowskie do dalszej modernizacji dróg, dalszego uzupełniania brakujących połączeń, budowania bezpiecznych i dostępnych parkingów oraz do zwiększenia stopnia powiązania dróg regionalnych i lokalnych z siecią TEN-T, ponieważ przyłączenie do sieci TEN-T jest ważną podstawą dla wzrostu gospodarczego ośrodków regionalnych;
31. podkreśla konieczność zapewnienia sprawiedliwych systemów opłat drogowych w UE; zaznacza, że przy tworzeniu takich systemów należy pozostawić państwom członkowskim pewną elastyczność z uwagi na ich szczególne uwarunkowania, przy jednoczesnym zapewnieniu interoperacyjności technicznej na odpowiednim poziomie; przypomina, że systemy te powinny zostać zaprojektowane we współpracy z przedsiębiorcami i komercyjnymi użytkownikami dróg oraz że ci ostatni nie powinni musieć uiszczać dodatkowych czy nieproporcjonalnych opłat, które prowadziłyby do spadku rentowności ich działalności gospodarczej;
32. apeluje do Komisji i państw członkowskich o zajęcie się pilną potrzebą wzmocnienia infrastruktury drogowej wzdłuż wschodniej granicy UE, począwszy od Estonii, przez Łotwę, Litwę, Polskę, Słowację, Węgry, Rumunię i Bułgarię, a skończywszy na Grecji; uważa, że działania takie powinny opierać się na planowaniu realizowanym od dłuższego czasu w ramach projektu Via Carpatia, w sprawie którego przedstawiciele krajów, przez które przebiega szlak, podpisali w dniu 3 marca 2016 r. w Warszawie deklarację o dalszej współpracy w rozwoju korytarza oraz aktualizacji jego przebiegu; uważa, że dzięki budowie Via Carpatia regiony UE położone peryferyjnie uzyskają możliwość przyspieszonego rozwoju i szybciej dorównają bardziej rozwiniętym obszarom Unii; zaznacza, że budowa szlaku pobudzi również inwestycje i wzrost przedsiębiorczości oraz poprawi bezpieczeństwo całej UE zwłaszcza w związku z konfliktem zbrojnym na Ukrainie; jest zdania, że należy wykorzystać możliwość otwarcia korytarza Ren-Dunaj na północ UE przez Via Carpatia i że na Via Carpatia trzeba przeznaczyć odpowiednie środki budżetowe; dlatego wzywa do włączenia projektu Via Carpatia do sieci bazowej TEN-T, aby mógł uzyskać stosowne wsparcie finansowe z UE; zachęca też państwa członkowskie do finansowania tego projektu z wykorzystaniem wszystkich możliwych instrumentów finansowych takich jak instrument „Łącząc Europę” czy Europejski Fundusz na rzecz Inwestycji Strategicznych;

Wtorek, 25 października 2016 r.

33. przypomina, że jakość infrastruktury drogowej ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo na drogach; dlatego uważa, że przy budowie infrastruktury drogowej należy oceniać również kwestię bezpieczeństwa na drogach; jest zaniepokojony utrzymującą się na stosunkowo wysokim poziomie liczbą poważnych obrażeń i ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w wielu państwach członkowskich z Europy Środkowo-Wschodniej; podkreśla, że należy nadal propagować środki na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego zarówno na szczeblu państw członkowskich, jak i UE; jest zdania, że należy przeznaczyć odpowiednie środki finansowe na projekty modernizacji infrastruktury drogowej w państwach członkowskich Europy Środkowo-Wschodniej;

34. podkreśla, że bezpieczeństwo i zrównoważony charakter sektora transportu to główne priorytety rozwoju infrastruktury; w związku z tym wzywa Komisję i państwa członkowskie do dalszego zachęcania do digitalizacji i automatyzacji wszystkich rodzajów transportu; wzywa do uwzględniania w projektach inwestycji infrastrukturalnych rozwiązań komunikacyjnych zmniejszających ryzyko śmierci lub ciężkich obrażeń w wypadkach drogowych oraz uwzględniania potrzeb pieszych mieszkających w pobliżu szlaków komunikacyjnych o dużym natężeniu ruchu;

Transport kolejowy

35. podkreśla priorytetowe znaczenie budowy, modernizacji i utrzymania linii kolejowych dla jednolitego i trwałego rozwoju transportu kolejowego oraz dla spójności w środkowo- wschodniej części UE; zwraca uwagę, że koleje mają do odegrania ważną rolę w ograniczaniu wpływu transportu na środowisko, zanieczyszczenia powietrza i liczby wypadków oraz oczekuje korzystnego wpływu takich działań na rozwój przemysłu, logistykę transportu towarowego, jakość usług publicznych i niezawodność mobilności pasażerów; wzywa państwa członkowskie do usunięcia transgranicznych i krajowych wąskich gardeł oraz do zwiększenia potencjału operacyjnego, aby osiągnąć cele w zakresie zmiany transportu, jakie określono na lata 2030 i 2050 w białej księdze w sprawie transportu z 2011 r.;

36. uważa, że niektóre regiony Europy Środkowo-Wschodniej posiadają rozbudowaną sieć kolejową, która wymaga jednak pilnej modernizacji infrastruktury, zanim ulegnie dalszej degradacji i przestanie być operacyjna; krytycznie ocenia niedoinwestowanie transgranicznych linii kolejowych i niski poziom pasażerskich usług kolejowych na wielu obszarach przygranicznych; wzywa państwa członkowskie do ustanowienia lub przywrócenia brakujących połączeń i do usunięcia wąskich gardeł; sugeruje monitorowanie sieci kolejowej za pomocą metodyki planowania dla bazowej i kompleksowej sieci TEN-T w celu znalezienia ewentualnych brakujących nadal połączeń, w szczególności transgranicznych, zarówno pomiędzy państwami członkowskimi UE, jak i państwami członkowskimi a ich sąsiadami nienależącymi do Unii; zachęca państwa członkowskie do rozwinięcia bliskiej i konstruktywnej współpracy w celu wyeliminowania takich braków oraz poprawy integracji i spójności terytorialnej; zwraca się do Komisji o udzielanie skutecznego wsparcia finansowego na rzecz wszystkich takich działań;

37. ponownie przypomina o swoim poparciu dla wdrażania europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) we wszystkich korytarzach bazowej sieci TEN-T; jest zdania, że pełne i szybkie wdrożenie systemu ERTMS musi być absolutnym priorytetem UE, aby stworzyć w pełni interoperacyjną, funkcjonalną, efektywną i atrakcyjną europejską przestrzeń kolejową, która będzie w stanie konkurować z innymi rodzajami transportu;

38. wzywa państwa członkowskie do przyjęcia jasnych długoletnich strategii rozwoju transportu kolejowego i do usunięcia barier dla inwestycji kolejowych realizowanych z wykorzystaniem środków UE;

39. podkreśla potrzebę intensywniejszego inwestowania w poprawę jakości kolei, aby stały się one bardziej dostępne i atrakcyjniejsze, zarówno w dziedzinie transportu pasażerskiego, jak i transportu towarów, a także aby miały większy udział w podziale zadań przewozowych zgodnie z celem nr 3 w zakresie zmiany transportu, określonym w unijnej białej księdze w sprawie transportu;

40. zwraca uwagę na brak połączeń drogowo-kolejowych z portami; podkreśla, że większość portów lotniczych w Europie Wschodniej znajduje się w pobliżu infrastruktury kolejowej i że ich połączenie jest nadal możliwe pod względem technicznym; wzywa Komisję, by w pełni popierała dalszą integrację multimodalnych połączeń transportowych (drogi-koleje-lotniska) w Europie Środkowo-Wschodniej;

41. apeluje do Komisji o dalsze wspieranie inwestycji taborowych w krajach Europy Środkowo-Wschodniej, ponieważ pozwoli to na odbudowę potencjału kolei w systemach publicznego transportu pasażerskiego tych państw;

Wtorek, 25 października 2016 r.

42. podkreśla, że zrównoważony rozwój europejskiej infrastruktury kolejowej nie może ograniczać się wyłącznie do zbudowania sieci, ale musi również obejmować środki jej utrzymania w celu zapewnienia racjonalności infrastruktury pod względem kosztów w perspektywie długofalowej; uważa, że ze względu na znaczenie działań w dziedzinie utrzymania dużą część zasobów finansowych powinno się przeznaczyć na takie środki;

43. zwraca uwagę na wspólne korzyści związane z linią Rail Baltica, priorytetowym projektem w ramach korytarza Morze Północne-Morze Bałtyckie, a także na jej ogromne znaczenie strategiczne dla wszystkich zainteresowanych państw członkowskich oraz dla regionu rozpoczynającego się w Finlandii (z możliwym „rozszerzeniem botnickim”) i ciągnącego się przez Estonię, Łotwę, Litwę, Polskę, a dalej Niemcy i Holandię na południe Europy; z zadowoleniem przyjmuje postępy w budowie i przygotowaniu projektu Rail Baltica oraz podkreśla, że sprawna współpraca pomiędzy zainteresowanymi i zaangażowanymi krajami ma kluczowe znaczenie dla postępów w realizacji tego przedsięwzięcia bez dalszych opóźnień i utrudnień oraz dla uniknięcia wszelkiego ryzyka niewykorzystania środków finansowych przyznanych na to przedsięwzięcie; podkreśla, że w przypadku nieprzestrzegania zasad ustalonych przez Komisję Europejską współfinansowanie ze strony Unii w wysokości ok. 85 % przypadnie, a warunki finansowania w przyszłości nie będą aż tak korzystne jak obecnie; wzywa zainteresowane kraje do uznania i wzmocnienia roli spółki joint venture RB Rail jako najbardziej optymalnego organu dla zarządzania projektem międzynarodowym takiego kalibru oraz do składania wspólnych wniosków o finansowanie unijne, prowadzenia przetargów zarówno wspólnych, jak i krajowych, koordynowania prac nad projektem, a także wykazania, że są w stanie ze sobą współpracować;

44. mając na uwadze stagnację kolei, jeżeli chodzi o europejskie rynki transportu towarowego i pasażerskiego, podkreśla znaczenie inicjatywy Shift2Rail dla poprawy konkurencyjności i efektywności, szczególnie w dziedzinie transportu towarów; uważa, że powinno się również inwestować w poprawę jakości kolejowego transportu towarów; z zadowoleniem przyjmuje wspólne, międzynarodowe inicjatywy państw członkowskich w regionie na rzecz rozwoju i modernizacji infrastruktury kolejowej, takie jak utworzenie nowego, kolejowego szlaku towarowego nr 11, zwanego Korytarzem Bursztynowym, łączącego ośrodki przemysłowo-handlowe Polski, Słowacji, Węgier i Słowenii wspólną ofertą w zakresie przydziału przepustowości dla międzynarodowych pociągów towarowych; zwraca uwagę, iż takie projekty promują kolej jako środek transportu w międzynarodowych przewozach towarowych, poprawiają konkurencyjność transportu kolejowego oraz zapewniają lepsze wykorzystanie istniejącej zdolności przewozowej w międzynarodowym ruchu towarowym;

45. zauważa, że sektor kolejowy może korzystać z wielu źródeł finansowania dostępnych za pośrednictwem różnych programów unijnych; jest zdania, że dostęp do tych źródeł finansowania i efektywne korzystanie z nich mają podstawowe znaczenie, jako że ograniczenia finansowe są źródłem poważnych ograniczeń ilości środków publicznych, jakie rządy krajowe są w stanie zainwestować w koleje;

46. zwraca uwagę na powszechnie stosowane w krajach Europy Środkowo-Wschodniej dodatkowe opłaty w transgranicznym regionalnym kolejowym transporcie pasażerskim, nakładane często przez spółki kolejowe jako element międzynarodowej taryfy kolejowej, co prowadzi do mniejszej atrakcyjności transgranicznych połączeń kolejowych;

47. podkreśla, że kraje Europy Środkowo-Wschodniej muszą zostać połączone z sieciami kolei dużych prędkości w Europie Zachodniej, by zwiększyć konkurencyjność sektora transportu kolejowego i wesprzeć wzrost gospodarczy w tym regionie; wzywa Komisję i państwa członkowskie, by zachęcały do realizacji przedsięwzięć transgranicznych dotyczących połączeń kolejami dużych prędkości korytarzami TEN-T;

48. podkreśla konieczność wspierania wspólnych projektów i inwestycji z krajami trzecimi, co pozwoli na komplementarne wykorzystanie potencjału kolejowych korytarzy transportowych zmodernizowanych z wykorzystaniem funduszy unijnych, np. w połączeniach między UE a krajami azjatyckimi;

Śródlądowe drogi wodne

49. podkreśla znaczenie, jakie dla transportu multimodalnego i dla logistyki w całej UE ma transport śródlądowy, będący oszczędnym i zrównoważonym rodzajem transportu; uważa, że niezbędna w związku z tym jest modernizacja infrastruktury śródlądowych dróg wodnych do przewozu pasażerów i towarów oraz ulepszenie interoperacyjności z innymi środkami transportu;

Wtorek, 25 października 2016 r.

50. zauważa, że Europa Środkowo-Wschodnia ma znaczny potencjał rozwojowy, jeśli chodzi o drogi żeglugi śródlądowej oraz porty rzeczne i morskie; jest zdania, że potencjał ten można w pełni wykorzystać tylko przy należyтым poszanowaniu dorobku prawnego Unii w dziedzinie ochrony środowiska, różnorodności biologicznej i wody, a położenie większego nacisku na wykorzystanie portów i kolei może pomóc w osiągnięciu celu, jakim jest ulepszenie transportu multimodalnego w regionie;

51. z zadowoleniem przyjmuje utworzenie programu NAIADES, a także jego kontynuację do roku 2020 za pośrednictwem programu NAIADES II i podkreśla znaczenie istnienia europejskiej strategii i planu działania w dziedzinie śródlądowych dróg wodnych;

52. uważa, że kluczowe dla potencjału ekonomicznego portów śródlądowych jest wykorzystywanie multimodalności; podkreśla, że dla przyciągnięcia użytkowników ważny jest odpowiedni dostęp na ostatnim odcinku i odpowiednie połączenia kolejowe z łączącą infrastrukturą kolejową w terminalach śródlądowego transportu wodnego, a także z węzłami transportowymi na pobliskich obszarach portów;

53. podkreśla rolę Dunaju jako kluczowej drogi wodnej w makroregionie Dunaju; zwraca uwagę, że potencjał tego regionu w zakresie śródlądowego transportu wodnego należy wykorzystać w większym stopniu, dlatego też przypomina o konieczności utrzymania przez państwa członkowskie operacyjność śródlądowych dróg wodnych należących do zakresu ich odpowiedzialności; wzywa państwa nadbrzeżne do zapewnienia ciągłości żeglowności na Dunaju oraz do wdrożenia centralnego planu odnowy i utrzymania dróg wodnych, zatwierdzonego w 2014 r., przy czym należy uwzględnić aspekty środowiskowe i zwrócić szczególną uwagę na zachowanie naturalnych siedlisk zwierząt, ochronę środowiska naturalnego, bioróżnorodności oraz wody, a tym samym zachować i wspierać MŚP w dziedzinie zrównoważonego rolnictwa i rybołówstwa oraz zrównoważonej turystyki; podkreśla, że połączenia między Odrą, Łabą i Dunajem mogłyby pobudzić wzrost przepustowości transportu i zdolności w zakresie komunikacji w całym regionie na osi Północ-Południe, co prowadziłoby do tworzenia miejsc pracy i rozwoju MŚP;

54. zachęca państwa członkowskie do intensywniejszych wysiłków na rzecz unowocześniania i osiągnięcia IV klasy żeglowności infrastruktury innych śródlądowych dróg wodnych, w szczególności rzecznych odcinków sieci bazowej TEN-T; podkreśla, że konieczne jest unowocześnienie Łaby, aby umożliwić jej pełną żeglowność, co ma podstawowe znaczenie dla korytarza Wschód – wschodnia część regionu Morza Śródziemnego; podkreśla konieczność podniesienia klasy żeglowności Odry do klasy IV; zwraca też uwagę na znaczenie międzynarodowych dróg wodnych E40 i E70 dla lepszej integracji państw Europy Środkowo-Wschodniej z paneuropejskimi śródlądowymi szlakami komunikacyjnymi; zaznacza, że stworzenie dogodnych połączeń multimodalnych między tymi drogami wodnymi a korytarzem sieci bazowej TEN-T Bałtyk – Adriatyk znacznie zwiększyłoby potencjał inwestycyjny wschodnich regionów UE;

Porty morskie i porty lotnicze

55. podkreśla potencjał dalszego rozwoju atrakcyjnej żeglugi do portów Morza Bałtyckiego, Morza Czarnego i Morza Adriatyckiego w kontekście koncepcji „autostrad morskich”; zwraca uwagę na znaczenie zwiększenia potencjału sektora energetyki, w tym zrównoważonych paliw, dla transportu wodnego, oraz zapewnienia wydajnych połączeń kolejowych z portami w głębi lądu;

56. zaznacza, że rozwoju portów na Morzu Bałtyckim, Adriatyckim i Czarnym nie może hamować żadna inna infrastruktura podwodna; jest zaniepokojony tym, że realizacja projektów takich jak gazociąg Nord Stream może zakłócić i zablokować inwestycje w tym regionie, zwłaszcza w rejonie Bałtyku; nalega, aby wszystkie rurociągi podwodne musiały spełniać wymogi głębokości zanurzenia u wejścia do portu;

57. uważa, że porty morskie i porty lotnicze będą najlepiej służyć gospodarstwu rozwojowi państw członkowskich UE z Europy Środkowo-Wschodniej, jeżeli będą węzłami wchodzącymi w skład zintegrowanego systemu transportu multimodalnego połączonego z dobrze funkcjonującą infrastrukturą kolejową;

58. podkreśla, że porty północnej części Adriatyku muszą zacieśnić wzajemną współpracę poprzez koordynację regionalną, aby wspólnie promować przepływ ruchu związanego z handlem morskim po Adriatyku północnym, a także w pełni zintegrować porty włoskie z portami słoweńskimi (Koper) i chorwackimi (Rijeka); w związku z tym wzywa Komisję, by włączyła port Rijeka do korytarza bałtycko-adriatyckiego, aby umożliwić pełne połączenie transportowe północnych portów morskich na Adriatyku północnym z Europą Centralną i Morzem Bałtyckim;

Wtorek, 25 października 2016 r.

59. przypomina, że Komisja Europejska zwróciła uwagę na kwestię luk w siatce połączeń w niedawno opracowanej europejskiej strategii w dziedzinie lotnictwa; zwraca jednak uwagę na ograniczony potencjał proponowanych rozwiązań i zachęca Komisję do monitorowania siatki połączeń lotniczych w UE, w szczególności w regionie Europy Środkowo-Wschodniej, oraz do opracowania dalszych wniosków mających na celu zmniejszenie rozbieżności w dostępie do usług transportu lotniczego; uważa, że należy dalej rozwijać połączenia lotnicze w tej części UE, ponieważ stopień połączenia w UE13 jest 7,5 raza niższy niż w UE15 ⁽¹⁾; jest zaniepokojony faktem, że o ile infrastruktura lotnicza w regionie jest stale modernizowana, o tyle zdecydowana większość nowych szlaków lotniczych jest skierowana na zachód; zachęca Komisję do przeprowadzenia analizy tego, czy odnośne prawodawstwo odpowiada swym celom oraz w razie potrzeby do zaproponowania nowych inicjatyw, które zapewnią wystarczającą jakość sieci połączeń pomiędzy obszarami peryferyjnymi a centrum Europy;

60. podkreśla, że Europa Środkowo-Wschodnia dysponuje mniejszą liczbą i gorszą jakością połączeń lotniczych w stosunku do zachodniej części UE; zaznacza, że takie luki w siatce połączeń stwierdzono w drodze niezależnej analizy przeprowadzonej na zlecenie Komisji;

61. wzywa Komisję, aby dokonała analizy jakości sieci połączeń lotniczych w państwach członkowskich i między nimi, a także by wprowadziła środki na rzecz poprawy usług transportu lotniczego pod względem jakości oferowanej konsumentom;

62. zauważa ogromny potencjał małych i średnich portów lotniczych dla dostępności transportowej Europy Środkowo-Wschodniej, szczególnie dla osób podróżujących w celach biznesowych i turystycznych; przypomina, że w ostatnich latach w Europie Środkowo-Wschodniej powstało i zostało zmodernizowanych wiele regionalnych portów lotniczych, których potencjał nie jest należycie wykorzystywany z powodu braku dogodnych połączeń między tymi lotniskami a głównymi szlakami transportowymi; podkreśla potrzebę efektywniejszego wykorzystania tych portów lotniczych poprzez budowę nowych połączeń drogowych i kolejowych;

63. uznaje różnorakie role regionalnych i lokalnych portów lotniczych w rozwoju regionów w środkowo-wschodniej części UE, jak również w ułatwianiu wzrostu gospodarczego, handlu, konkurencyjności, mobilności sprzyjającej włączeniu społecznemu i turystyki oraz zapewnianiu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej dostępu pozbawionego barier; podkreśla, że lotniska regionalne przyczyniają się do poprawy atrakcyjności regionów; utrzymuje, że w przypadku wszelkich nowych udogodnień należy dokonać właściwej oceny zapotrzebowania na ruch i jego potencjału, a wykorzystanie środków UE musi się ograniczać wyłącznie do rentownych i zrównoważonych projektów; podkreśla, że na rozwój istniejącego potencjału należy przeznaczać odpowiednie wsparcie finansowe; uważa, iż rola regionalnych portów lotniczych wzrośnie, jeżeli będą one dysponowały nowoczesną infrastrukturą oraz siecią połączeń transportowych (przede wszystkim kolejowych) odpowiednio skorelowanych z regionem i krajem umożliwiającą szybkie dotarcie do lotniska z różnych punktów pobliskich miast czy miejscowości; podkreśla znaczenie rozwijania istniejących już i nowych lotnisk regionalnych i lokalnych, które przyczyniają się do rozwoju gospodarczego, w tym sektora turystyki, w słabo rozwiniętych i odizolowanych regionach poprzez poprawę dostępności i sieci połączeń, co sprawia, że regiony te stają się atrakcyjniejsze pod kątem inwestycji i konkurencyjności, a to z kolei przyspiesza ich rozwój społeczno-gospodarczy; proponuje rozwój sieci regionalnych portów lotniczych, aby zapewnić lepsze połączenia w obrębie państw członkowskich, a także pomiędzy nimi;

o

o o

64. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji oraz Komitetowi Regionów.

⁽¹⁾ Dokument roboczy służb Komisji towarzyszący jej komunikatowi pt. „Strategia europejska w dziedzinie lotnictwa” (SWD(2015)0261).