

Środa, 20 stycznia 2021 r.

P9_TA(2021)0010

Przegląd wytycznych dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)**Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 20 stycznia 2021 r. w sprawie przeglądu wytycznych dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) (2019/2192(INI))**

(2021/C 456/05)

Parlament Europejski,

- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE ⁽¹⁾ (rozporządzenie w sprawie TEN-T),
- uwzględniając swoją rezolucję ustawodawczą z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego instrument „Łącząc Europę” ⁽²⁾,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego ⁽³⁾ (rozporządzenie w sprawie ogólnego bezpieczeństwa),
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. zmieniającą dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej ⁽⁴⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 19 czerwca 2020 r. w sprawie turystyki i transportu w roku 2020 i w dalszej przyszłości ⁽⁵⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 25 października 2016 r. w sprawie usprawnienia połączeń i poprawy dostępności infrastruktury transportowej w Europie Środkowo-Wschodniej ⁽⁶⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie mobilności wojskowej ⁽⁷⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 15 stycznia 2020 r. w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu ⁽⁸⁾,
- uwzględniając sprawozdanie specjalne nr 10/2020 Europejskiego Trybunału Obrachunkowego z dnia 16 czerwca 2020 r. pt. „Unijna infrastruktura transportowa – należy przyspieszyć wdrażanie wielkich projektów, tak aby terminowo osiągnąć efekty na poziomie całej sieci” ⁽⁹⁾,
- uwzględniając przegląd horyzontalny nr 09/2018 Europejskiego Trybunału Obrachunkowego z dnia 6 grudnia 2018 r. pt. „Udoskonalanie sektora transportu w UE – aktualne wyzwania” ⁽¹⁰⁾,
- uwzględniając sprawozdanie specjalne nr 13/2017 Europejskiego Trybunału Obrachunkowego z dnia 3 października 2017 r. pt. „Jednolity europejski system zarządzania ruchem kolejowym – czy decyzja polityczna ma szansę stać się rzeczywistością?” ⁽¹¹⁾,
- uwzględniając art. 54 Regulaminu,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A9-0251/2020),

⁽¹⁾ Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1.⁽²⁾ Teksty przyjęte, P8_TA(2019)0420.⁽³⁾ Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1.⁽⁴⁾ Dz.U. L 305 z 26.11.2019, s. 1.⁽⁵⁾ Teksty przyjęte, P9_TA(2020)0169.⁽⁶⁾ Dz.U. C 215 z 19.6.2018, s. 152.⁽⁷⁾ Dz.U. C 388 z 13.11.2020, s. 22.⁽⁸⁾ Teksty przyjęte, P9_TA(2020)0005.⁽⁹⁾ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_10/SR_Transport_Flagship_Infrastructures_PL.pdf⁽¹⁰⁾ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/LR_TRANSPORT/LR_TRANSPORT_PL.pdf⁽¹¹⁾ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR17_13/SR_ERTMS_RAIL_PL.pdf

Środa, 20 stycznia 2021 r.

- A. mając na uwadze, że nowoczesna, zrównoważona i dostępna infrastruktura multimodalna i zorientowana na przyszłość logistyka mają zasadnicze znaczenie dla dobrego funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz połączeń i konkurencyjności UE, a także jako czynnik warunkujący zrównoważoną, przystępną cenowo, inteligentną, efektywną, interoperacyjną i bezpieczną mobilność;
- B. mając na uwadze, że transeuropejska sieć transportowa (TEN-T) powinna zapewniać spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną oraz dostępność w całej UE i jej regionach, w tym w regionach wiejskich, oddalonych, górskich, słabo zaludnionych, peryferyjnych, wyspiarskich i najbardziej oddalonych, stymulując tym samym wzrost gospodarczy i tworzenie miejsc pracy, zmniejszając nierówności, wspierając cyfryzację i innowacje, przeciwdziałając zmianie klimatu oraz zwiększając zdolności adaptacyjne i odporność;
- C. mając na uwadze, że TEN-T istotnie przyczynia się do realizacji celów politycznych UE w zakresie polityki akcesyjnej i polityki sąsiedztwa, zwłaszcza przez projekty transgraniczne, oraz mając na uwadze, że utrzymanie i wzmocnienie ścisłych połączeń transportowych z państwami trzecimi w ramach TEN-T oraz dalsza integracja krajów Bałkanów Zachodnich i Partnerstwa Wschodniego mają w związku z tym istotne znaczenie dla UE;
- D. mając na uwadze, że ukończenie TEN-T ma kluczowe znaczenie dla przechodzenia na bardziej zrównoważone rodzaje transportu, takie jak kolej i śródlądowe drogi wodne, dla wykorzystywania paliw alternatywnych zgodnie z celami Europejskiego Zielonego Ładu oraz dla ograniczenia emisji gazów cieplarnianych;
- E. mając na uwadze, że zrównoważony rozwój korytarzy transportowych w Europie, zapewniający łączność północ-południe i wschód-zachód w całej Europie, jest niezbędny do dalszego wzmacniania spójności gospodarczej, terytorialnej i społecznej;
- F. mając na uwadze, że trwające negocjacje w sprawie finansowania instrumentu „Łącząc Europę” w ciągu następnych siedmiu lat powinny należycie uwzględniać zobowiązanie państw członkowskich do ukończenia sieci bazowej TEN-T do 2030 r., a sieci kompleksowej do 2050 r.;
- G. mając na uwadze, że terminowe ukończenie sieci TEN-T wydaje się być zagrożone, biorąc pod uwagę obecne tempo, w szczególności przy znacznych opóźnieniach w przypadku projektów transgranicznych oraz brakujących ogniwoch i połączeniach końcowych, spowodowanych trudnościami finansowymi, operacyjnymi i administracyjnymi, jakie napotykają promotorzy projektów; mając na uwadze, że w sprawozdaniu Europejskiego Trybunału Obrachunkowego (ETO) wskazano, że kluczowymi czynnikami opóźnień są niedociągnięcia w sprawowaniu nadzoru przez Komisję i w procesach podejmowania decyzji politycznych na szczeblu krajowym, a także słabe zaangażowanie niektórych państw członkowskich w TEN-T i nikłe zainteresowanie tą kwestią;
- H. mając na uwadze, że istnieje ryzyko znacznego zmniejszenia środków przeznaczonych na ukończenie TEN-T w ramach instrumentu „Łącząc Europę”, zwłaszcza po przyjęciu w lipcu 2020 r. konkluzji Rady Europejskiej, w których kwota przewidziana na ogólną pulę środków na transport jest absolutnie niewystarczająca;
- I. mając na uwadze, że przy wdrażaniu sieci TEN-T należy kierować się zasadą równego traktowania korytarzy sieci bazowej, nie faworyzując niektórych korytarzy kosztem innych;
- J. mając na uwadze, że polityka TEN-T powinna wspierać wdrażanie w całej UE rozwiązań w zakresie innowacyjnego i dostępnego transportu, przesunięcia międzygałęziowego, mobilności niskoemisyjnej i bezemisyjnej, inteligentnych systemów transportowych (np. ITS, RIS), infrastruktury ładowania i tankowania oraz paliw alternatywnych; mając na uwadze, że nowatorski charakter i cyfryzacja TEN-T wymagają dodatkowych inwestycji;
- K. mając na uwadze, że trwający kryzys związany z COVID-19 pokazał, że sektor transportu i logistyki oraz jego pracownicy mają zasadnicze znaczenie dla gospodarki, która opiera się na niezawodnych sieciach i arteriach transportu osób i towarów, a także dla funkcjonowania łańcuchów dostaw; mając na uwadze, że rozwój wydajnej i odpornej infrastruktury transportowej powinien leżeć u podstaw wszystkich europejskich i krajowych planów odbudowy i działań z tym związanych, ze szczególnym uwzględnieniem multimodalnych połączeń transportowych między portami, lotniskami, sieciami kolejowymi i drogowymi;
- L. mając na uwadze, że Europejski Rok Kolei w 2021 r. stanowi okazję do rozpoczęcia zmiany, dzięki której kolej stanie się podstawą transportu pasażerskiego i towarowego w całej Unii, oraz do zwrócenia uwagi na decydującą rolę sieci TEN-T w zwiększaniu spójności społeczno-gospodarczej i rozwoju społeczno-gospodarczego, przy jednoczesnym wzmocnieniu rynku wewnętrznego i promowaniu bardziej konkurencyjnych i wydajnych zrównoważonych rodzajów transportu, tak aby zintensyfikować przejście na transport kolejowy i ukończyć tworzenie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego do 2030 r.;

Środa, 20 stycznia 2021 r.

Sieć TEN-T dostosowana do wymogów przyszłości

1. podkreśla wartość dodaną multimodalnych korytarzy sieci bazowej obejmujących główne przepływy pasażerów i towarów między państwami członkowskimi i w ich obrębie; uznaje europejską wartość dodaną tych projektów za kluczowy czynnik generujący wsparcie publiczne; uważa, że konieczne jest ich terminowe ukończenie do 2030 r., przy czym priorytetem jest wyeliminowanie wąskich gardeł i brakujących połączeń, a także ukończenie odcinków transgranicznych, wraz z modernizacją i udoskonaleniem istniejących odcinków sieci w korytarzach;
2. przypomina, że polityka TEN-T powinna promować sieci interoperacyjne; zauważa, że wewnętrzne regiony przygraniczne w całej UE stanowią 40 % jej terytorium, a zamieszkuje je jedna trzecia ludności UE; przypomina, że w ramach przeglądu rozporządzenia w sprawie TEN-T oraz jego wdrażania należy zwrócić szczególną uwagę na ułatwienie połączeń transgranicznych, co poprawi interoperacyjność i przyczyni się do multimodalnej integracji infrastruktury transportowej w całej Unii;
3. wzywa państwa członkowskie, które nie dostosowały jeszcze w wystarczającym stopniu krajowych planów i programów w dziedzinie transportu do celów TEN-T, aby niezwłocznie wyeliminowały to niedociągnięcie z myślą o stosowaniu i przestrzeganiu terminów, celów i ram czasowych określonych w odpowiednich przepisach UE; ponadto przypomina, że ze względu na sieciowy charakter TEN-T brak zgodności lub brak możliwości działania małego segmentu może osłabić wydajność i konkurencyjność całego systemu; w związku z tym apeluje o pilne zidentyfikowanie oraz ukończenie tych problematycznych miejsc i strategicznych segmentów;
4. uważa, że przegląd rozporządzenia w sprawie TEN-T stanowi ważną okazję, by dostosować sieć do przyszłych wyzwań, tak aby zapewnić dobre funkcjonowanie rynku wewnętrznego UE i dalszą realizację jednolitego europejskiego obszaru transportu, a także konkurencyjność UE na świecie w nadchodzących dziesięcioleciach oraz wspierać przechodzenie UE na inteligentną, zrównoważoną, wydajną i bezpieczną mobilność; podkreśla w związku z tym znaczenie aktualizowania sieci, tak aby uwzględnić nowe realia rynkowe, zmiany klimatyczne, środowiskowe i społeczne oraz potrzeby cyfrowe, a także podnieść efektywność istniejącej sieci i przyspieszyć wdrażanie paliw alternatywnych w sektorze transportu;
5. uważa, że ważny jest dalszy rozwój TEN-T, aby skupić się na połączeniu między siecią bazową i kompleksową, w tym w regionach wiejskich, peryferyjnych, słabo zaludnionych, wyspiarskich i najbardziej oddalonych, a także na odcinkach o największym potencjale tworzenia korzyści społeczno-gospodarczych; podkreśla, że nie należy wprowadzać żadnych istotnych zmian na mapach do czasu ukończenia sieci bazowej; podkreśla jednak potrzebę ograniczonych dostosowań TEN-T w celu odzwierciedlenia rozwoju sieci transportowych oraz poprawy połączeń między poszczególnymi korytarzami i regionami peryferyjnymi, w tym wzmocnienia transgranicznych połączeń kolejowych wykraczających poza podstawowe osie, w szczególności brakujących połączeń na mniejszą skalę o wysokiej europejskiej wartości dodanej w regionach transgranicznych, oraz wzmocnienia komplementarności między polityką TEN-T a strategiami regionalnymi, a także zaspokojenia zmieniających się potrzeb środowiskowych, gospodarczych i społecznych; wzywa Komisję do przyjęcia wszystkich zmian określonych w przeglądzie instrumentu „Łącząc Europę”⁽¹²⁾, a także wymogów zawartych we wniosku Komisji dotyczącym rozporządzenia w sprawie usprawnienia środków na rzecz poczynienia postępów w realizacji TEN-T (COM(2018)0277);
6. wzywa Komisję do priorytetowego traktowania w ramach TEN-T pełnego wdrożenia paliw alternatywnych dla wszystkich rodzajów transportu, zwłaszcza paliw odnawialnych, z myślą o dekarbonizacji, w tym opracowania odpowiednich technologii, infrastruktury ładowania i tankowania (np. stacji ładowania pojazdów elektrycznych, stacji tankowania LNG i wodoru), norm bezpieczeństwa, ochrony i interoperacyjności oraz ram regulacyjnych dotyczących paliw alternatywnych w celu osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r., przy poszanowaniu zasady neutralności technologicznej i zapewnieniu różnorodności technologicznej; wzywa do opracowania unijnego planu działania na rzecz infrastruktury drogowej dostosowanego do planu działania przemysłu motoryzacyjnego, aby zapewnić, że inwestycje w infrastrukturę idą w parze z produkcją pojazdów w perspektywie krótko- i średnioterminowej;
7. podkreśla potrzebę dalszego promowania połączeń transportowych w obrębie węzłów miejskich, dworców i węzłów kolejowych, portów śródlądowych i morskich, portów lotniczych, węzłów logistycznych i platform multimodalnych, a także połączeń transportowych z wszystkimi tymi punktami, w tym poprzez ukończenie i modernizację połączeń z nimi, zarówno w sieci bazowej, jak i kompleksowej, aby zapewnić sprawny, wydajny, dostępny, zintegrowany, inteligentny, bezpieczny, wzajemnie połączony, dobrze wyposażony i zrównoważony system mobilności w transporcie pasażerskim i logistyce transportu towarowego, a także poprzez rozwój systemów biletów przesiadkowych, promując w ten sposób

⁽¹²⁾ W szczególności zmian określonych w części III załącznika (do rezolucji ustawodawczej Parlamentu Europejskiego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego instrument „Łącząc Europę”).

Środa, 20 stycznia 2021 r.

skuteczne przesunięcie międzygałęziowe, w szczególności przez wzmocnienie systemów transportu publicznego i zwiększenie połączeń z węzłami miejskimi i obszarami wiejskimi;

8. podkreśla zatem, że planowanemu przeglądowi wytycznych dotyczących TEN-T powinny towarzyszyć zapowiedziane przeglądy dyrektywy w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych⁽¹³⁾, rozporządzenia w sprawie TEN-T⁽¹⁴⁾ oraz rozporządzenia w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy⁽¹⁵⁾;

9. podkreśla, że badania naukowe, innowacje i cyfryzacja odgrywają kluczową rolę w dalszej dekarbonizacji transportu, a jednocześnie zajmują się rosnącą wielkością przewozów pasażerskich i towarowych, zwiększając interoperacyjność multimodalną oraz sprawiają, że transport staje się bezpieczniejszy, bardziej wydajny i odporny, zgodnie z celami Europejskiego Zielonego Ładu; podkreśla, że sieć TEN-T powinna pobudzać innowacyjne zastosowania cyfrowe we wszystkich rodzajach transportu, w tym inteligentne systemy transportowe, europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS), systemy monitorowania i informacji o ruchu statków, usługi informacji rzecznej, systemy zarządzania ruchem lotniczym (SESAR) oraz systemy monitoringu strukturalnego obiektów infrastruktury; przypomina w tym kontekście, jak ważne jest ukończenie projektu Galileo; zachęca Komisję do promowania wśród państw członkowskich finansowania tych systemów w ramach Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności;

10. zwraca uwagę, że inteligentne i autonomiczne rozwiązania w zakresie mobilności stają się opłacalne z handlowego punktu widzenia oraz że należy przyspieszyć modernizację odpowiedniej infrastruktury transportowej i cyfrowej TEN-T, zapewniając jednocześnie interoperacyjność transgraniczną, ochronę danych i cyberbezpieczeństwo, aby ułatwić bezpieczną eksploatację pojazdów zautomatyzowanych i podłączonych do internetu zgodnie z nowo przyjętym rozporządzeniem w sprawie ogólnego bezpieczeństwa;

11. podkreśla, że bardzo potrzebne jest europejskie wsparcie na rzecz badań i rozwoju innowacyjnych środków transportu, takich jak bezzałogowe statki powietrzne i kolej magnetyczna; podkreśla, że partnerstwa europejskie w zakresie różnych rodzajów transportu mogą mieć bardzo pozytywny wpływ na bezpieczne, wydajne i inteligentne wdrożenie TEN-T;

12. jest zdania, że zharmonizowane normy w zakresie infrastruktury mające zastosowanie do całej sieci są czynnikiem umożliwiającym utworzenie prawdziwego jednolitego europejskiego obszaru transportu; uważa, że utrzymanie i modernizowanie istniejącej infrastruktury, zwłaszcza na odcinkach transgranicznych, jest ważne ze względu na postęp technologiczny, zmieniające się normy bezpieczeństwa, zwiększenie efektywności, jakości działania i przepustowości, a także nowe funkcje, większą niezawodność i interoperacyjność transgraniczną oraz potrzebę przyjęcia podejścia opartego na cyklu życia i podniesienia odporności infrastruktury na skutki kryzysów takich jak pandemia i zmiana klimatu; zauważa jednak, że finansowanie instrumentu „Łącząc Europę” nie jest wystarczające do osiągnięcia wszystkich tych celów; zwraca uwagę, że koordynacja między państwami członkowskimi jest kluczowa dla zarządzania kryzysami i zapewnienia ciągłego przepływu towarów i dostaw podstawowych towarów dla ludności Unii; wzywa Komisję do zaproponowania ram prawnych w celu poprawy zarządzania ryzykiem, odporności i dostosowania do zmiany klimatu infrastruktury transportowej w sieci bazowej, z uwzględnieniem wszystkich środków transportu;

13. uważa, że niewłaściwe utrzymywanie infrastruktury transportowej może wpłynąć na ciągłość, trwałość, wydajność, bezpieczeństwo, a tym samym odporność TEN-T; zwraca uwagę na znaczenie regularnego i znormalizowanego utrzymywania infrastruktury TEN-T, w szczególności mostów i tuneli, w celu zapewnienia trwałej infrastruktury o wysokiej jakości; wzywa Komisję do wprowadzenia jasnych wskaźników dotyczących wymogów jakościowych dla infrastruktury, w szczególności mostów i tuneli, oraz do opracowania wspólnego europejskiego podejścia do inspekcji i ocen jakości infrastruktury TEN-T; wzywa Komisję do ustanowienia planu monitorowania sieci bazowej w zakresie utrzymania na szczeblu europejskim; apeluje do Komisji i państw członkowskich, a także do Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI) i krajowych banków lub instytucji prorozwojowych, o przeprowadzenie analizy nowych programów finansowania, aby ułatwić inwestowanie w utrzymanie sieci; ponadto wzywa państwa członkowskie do opracowania szczegółowych planów krajowych dotyczących finansowania zwyczajnego i nadzwyczajnego utrzymania;

⁽¹³⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).

⁽¹⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 347/2013 z dnia 17 kwietnia 2013 r. w sprawie wytycznych dotyczących transeuropejskiej infrastruktury energetycznej, uchylające decyzję nr 1364/2006/WE oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 713/2009, (WE) nr 714/2009 i (WE) nr 715/2009 (Dz.U. L 115 z 25.4.2013, s. 39).

⁽¹⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22).

Środa, 20 stycznia 2021 r.

Finansowanie, zarządzanie i nadzór

14. podkreśla, że aby inwestycje w infrastrukturę TEN-T były wystarczające, istotne jest, by wszystkie odpowiednie fundusze UE (instrument „Łącząc Europę”, InvestEU, europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne, Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności, „Horyzont Europa” itp.) oraz pożyczki EBI były dostosowane do szczególnych potrzeb sektora transportu oraz by państwa członkowskie zobowiązały się do wystarczającego finansowania; wyraża głębokie ubolewanie z powodu decyzji Rady Europejskiej o zaproponowaniu cięć budżetowych w programach ukierunkowanych na przyszłość, takich jak instrument „Łącząc Europę” i InvestEU, zwłaszcza biorąc pod uwagę kluczową rolę, jaką program „Łącząc Europę” odgrywa w ukończeniu sieci TEN-T; zauważa, że bardzo ambitny unijny program dekarbonizacji musi być poparty odpowiednimi instrumentami finansowania i instrumentami finansowymi, aby został zrealizowany z powodzeniem, przy utrzymaniu konkurencyjności zaangażowanych sektorów; wzywa Komisję do wzmocnienia synergii i spójności polityki między odpowiednimi instrumentami UE innymi niż instrument „Łącząc Europę” (np. Europejskim Funduszem Rozwoju Regionalnego), a ponadto do optymalizacji wykorzystywania narzędzi łączonych w celu przyciągnięcia inwestorów prywatnych oraz osiągnięcia efektu dźwigni środków publicznych; zwraca uwagę, że odpowiednie instrumenty finansowe zorientowane na klimat i środowisko w ramach Europejskiego Zielonego Ładu powinny zostać udostępnione na inwestycje w sieć TEN-T, które mogą pomóc w skutecznym ograniczeniu emisji w sektorze transportu;

15. wyraża ubolewanie, że w nowym wniosku dotyczącym wieloletnich ram finansowych (WRF) i planie odbudowy państwa członkowskie nadal nie dają wyraźnego sygnału dotyczącego inwestycji infrastrukturalnych ani nie traktują priorytetowo ukończenia sieci TEN-T; podkreśla w związku z tym, że środki dostępne w ramach funduszu Next Generation EU stanowią jedyną możliwość zapewnienia rozbudowy sieci bazowych TEN-T do 2030 r., wzywa Komisję do corocznego informowania Parlamentu o postępie rozbudowy; wzywa Komisję, by w negocjacjach z państwami członkowskimi zarezerwowała odpowiednią część środków pomocowych na rozwój polityki transportowej UE i przekazała Parlamentowi odnośne sprawozdanie końcowe; zwraca się do Komisji o dopilnowanie, by w programach krajowych wdrażających Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności przypisywano istotną rolę inwestycjom w nowoczesną, cyfrową, zrównoważoną i bezpieczną infrastrukturę transportową;

16. przypomina, że ukończenie przytorowej i pokładowej infrastruktury ERTMS jest podstawowym warunkiem wstępnym utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego i umożliwienia prawidłowego funkcjonowania rynku kolejowego w korytarzach TEN-T; podkreśla w związku z tym, że na ukończenie systemu ERTMS w sieciach bazowych potrzeba około 15 mld EUR oraz że Komisja powinna odgrywać istotną rolę w koordynowaniu finansowania i wdrażania;

17. podkreśla, że przestrzeganie terminu określonego w proponowanej dyrektywie w sprawie usprawnienia sieci TEN-T⁽¹⁶⁾ powinno być brane pod uwagę podczas oceny projektów pod kątem spełniania kryteriów kwalifikowalności projektów ustanowionych w ramach instrumentu „Łącząc Europę”; uważa ponadto, że wszelkie występujące opóźnienia powinny uzasadniać badanie stanu zaawansowania projektu i rewizję pomocy finansowej otrzymanej przez Unię w ramach instrumentu „Łącząc Europę”, zgodnie z art. 17 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 1316/2013⁽¹⁷⁾, które mogłyby skutkować zmniejszeniem lub wycofaniem dotacji;

18. podkreśla, że chociaż sieć TEN-T jest wdrażana stopniowo, a ukończenie sieci bazowej jest priorytetem krótkoterminowym, ponieważ stanowi trzon rozwoju zrównoważonej multimodalnej sieci transportowej i stymuluje rozwój całej sieci kompleksowej, ważne jest zapewnienie wystarczającego finansowania przeznaczonego na sieć kompleksową nieobjętą siecią bazową w celu uniknięcia rosnących rozbieżności; podkreśla w związku z tym, że obie warstwy TEN-T mają kluczowe znaczenie dla integracji sieci połączeń i logistyki w UE;

19. uważa, że fundusze UE, zwłaszcza przydzielone w ramach instrumentu „Łącząc Europę”, powinny elastycznie i skutecznie przyczyniać się do ukończenia projektów transgranicznych i brakujących połączeń w sposób naprawczy, w przypadku gdy postrzegane rozbieżności lub dysproporcje między obciążeniem kosztami, które mają być finansowane na szczeblu krajowym, a korzyściami społeczno-gospodarczymi spodziewanymi po każdej stronie granicy i z szerszej perspektywy europejskiej zagrażają postępowi w terminowej realizacji projektu; w związku z tym wzywa Komisję do przyjęcia bardziej ukierunkowanego podejścia przez stosowanie wyższych stawek współfinansowania w przypadku projektów o największej europejskiej wartości dodanej w celu uwolnienia krajowych inwestycji;

⁽¹⁶⁾ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie usprawnienia środków na rzecz poczynienia postępów w realizacji transeuropejskiej sieci transportowej (COM(2018)0277), zmieniony na wniosek dotyczący dyrektywy zgodnie z notą Rady 8726/20 z dnia 12 czerwca 2020 r. (2018/0138(COD)).

⁽¹⁷⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 129).

Środa, 20 stycznia 2021 r.

20. jest głęboko zaniepokojony opóźnieniami w ukończeniu projektów, zwłaszcza projektów transgranicznych, gdyż utrudniają one terminowe tworzenie ciągłych korytarzy sieci bazowej TEN-T i doprowadzą do wzrostu kosztów projektów; apeluje do państw członkowskich, aby wywiązały się ze zobowiązań dotyczących podlegających im części sieci i zapewniły skuteczne i terminowe procedury administracyjne i sądowe w pełnym poszanowaniu prawa UE i prawa krajowego, a także wzywa je do zwiększenia stopnia cyfryzacji procesów administracyjnych i sądowych; przypomina państwom członkowskim o konieczności zacieśnienia współpracy z organami innych państw członkowskich w zakresie projektów transgranicznych, np. poprzez ustanowienie za obopólną zgodą wspólnego organu, w szczególności w celu koordynacji harmonogramów i terminów, a także wzywa państwa członkowskie do wdrożenia bez dalszej zwłoki nowej dyrektywy w sprawie usprawnienia realizacji sieci TEN-T; wzywa Komisję do wspierania państw członkowskich, które chcą – zgodnie z prawem Unii – wprowadzić istotne klauzule wyłączające, które mogłyby znacznie przyspieszyć krajowe postępowania sądowe;

21. podkreśla, że wdrożenie przez państwa członkowskie unijnych środków usprawniających w procedurach wydawania pozwoleń, transgranicznych procedurach udzielania zamówień i innych procedurach administracyjnych ma kluczowe znaczenie dla ograniczenia przeszkód technicznych i obciążenia administracyjnego, a tym samym ewentualnych opóźnień i potencjalnego wzrostu kosztów projektów infrastruktury transportowej TEN-T; zauważa, że ma to szczególne znaczenie dla zapewnienia pewności promotorom projektów i potencjalnym inwestorom prywatnym⁽¹⁸⁾; wzywa Komisję, by w sprawozdaniach z postępu prac przy realizacji sieci TEN-T dodała rozdział na temat ograniczania nieuzasadnionych obciążeń administracyjnych;

22. wzywa Komisję do zwiększenia nadzoru nad wdrażaniem sieci TEN-T przez wykorzystanie uprawnień już przyznanych jej na mocy rozporządzenia, wzmocnienie odpowiednich instrumentów, które służą do egzekwowania od państw członkowskich, by wywiązywały się ze zobowiązań, a także wzmocnienie roli koordynatorów europejskich w zarządzaniu korytarzami, zwłaszcza w odniesieniu do połączeń transgranicznych, a także roli punktu kompleksowej obsługi wyznaczonego organu w procedurze wydawania pozwoleń; wzywa Komisję do wzmocnienia i wykorzystywania przepisów art. 56 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 podczas przeglądu wytycznych dotyczących TEN-T w celu zachęcania państw członkowskich do przyspieszenia planowania i realizacji projektów; wzywa Komisję do wyjaśnienia, jak należy interpretować zasady i wymogi do celów oceny, sprawozdawczości i oceny kwalifikowalności; wzywa Komisję do promowania wymiany najlepszych praktyk w zakresie angażowania społeczeństwa obywatelskiego i zainteresowanych stron oraz konsultacji między państwami członkowskimi, a także do promowania tych praktyk na szczeblu europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym;

23. zachęca państwa członkowskie do wzmocnienia spójności między krajowymi planami transportowymi a sieciami TEN-T, aby zapewnić właściwe wdrażanie rozporządzenia w sprawie TEN-T;

24. jest zdania, że Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (ERA) należy przyznać bardziej znaczącą rolę we wdrażaniu TEN-T, zwłaszcza w zakresie interoperacyjności transgranicznej, poprawy bezpieczeństwa, zwiększenia konkurencyjności i wdrażania ERTMS; wzywa do zwiększenia budżetu ERA na 2021 r., aby wyposażyc agencję w odpowiednie środki finansowe na realizację jej zadań, zwłaszcza w związku z ogłoszeniem roku 2021 Europejskim Rokiem Kolei;

Rodzaje transportu

25. zwraca uwagę na znaczenie poprawy jakości infrastruktury drogowej w ramach TEN-T w całej Unii;

26. w tym kontekście wzywa Komisję do przyjęcia dalszych środków służących szybszemu wprowadzaniu na rynek paliw alternatywnych i zwiększaniu liczby punktów ładowania elektrycznego i stacji paliw wodorowych, a także do uwzględnienia przy tym możliwych przyszłych rozwiązań w zakresie paliw alternatywnych, przy pełnym poszanowaniu zasady neutralności technologicznej;

27. wzywa do przyjęcia środków służących dalszemu zwiększaniu bezpieczeństwa drogowego oraz utrzymaniu i poprawie bezpieczeństwa operacyjnego przez cały cykl życia infrastruktury krytycznej, a także do uwzględnienia przy tym potrzeb niezmotoryzowanych uczestników ruchu, w celu ochrony niechronionych uczestników ruchu drogowego; przypomina o znaczeniu propagowania innowacyjnych i inteligentnych rozwiązań w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego w dążeniu do osiągnięcia celu strategicznego UE dotyczącego „wizji zero”; podkreśla, że należy spełniać nowe wymagania bezpieczeństwa określone w dyrektywie (UE) 2019/1936 oraz zwraca uwagę, że dalsze inwestycje w dostosowanie i utrzymanie infrastruktury są w tym celu niezbędne i należy je zagwarantować; podkreśla, że wszelkie upraszczanie wymogów regulacyjnych mających zastosowanie do procedur projektowych w ramach przeglądu wytycznych dotyczących TEN-T nie powinno odbywać się ze szkodą dla najwyższych norm bezpieczeństwa;

28. przypomina Komisji i państwom członkowskim o potrzebie zapewnienia wystarczającej liczby bezpiecznych i chronionych parkingów dla ciężarówek wzdłuż sieci TEN-T w celu zwiększenia zarówno bezpieczeństwa drogowego, jak i dobrostanu użytkowników sieci, zwłaszcza pracowników sektora transportu;

⁽¹⁸⁾ Zgodnie z wstępnym porozumieniem z dnia 17 czerwca 2020 r. wynikającym z międzyinstytucjonalnych negocjacji dotyczących rozporządzenia w sprawie usprawnienia środków na rzecz poczynienia postępów w realizacji transeuropejskiej sieci transportowej.

Środa, 20 stycznia 2021 r.

29. podkreśla, że należy wprowadzić i dostosować specjalne certyfikowane odcinki sieci TEN-T, a także sieci autostrad, w celu spełnienia minimalnych norm eksploatacyjnych dla pojazdów zautomatyzowanych i półautomatycznych oraz dostosowania się do parametrów infrastruktury dotyczących widoczności, stanu sygnalizacji drogowej, znaków drogowych i oznakowania drogowego;

30. zwraca uwagę na potencjał nowatorskich i aktywnych rodzajów mobilności opartej na sieci w miejskim i lokalnym przewozie osób i towarów; wzywa Komisję i państwa członkowskie do ścisłej współpracy z regionami i miastami, zwłaszcza współpracy transgranicznej, w celu ulepszenia i ukończenia odpowiedniej infrastruktury ostatecznego celu podróży („last mile”) oraz połączeń intermodalnych i transgranicznych w całej sieci TEN-T, co umożliwi sprawniejsze i efektywniejsze wykorzystywanie infrastruktury i usług, a to z kolei zapobiegać będzie zatorom i przyczyni się do redukcji emisji;

31. ponownie podkreśla kluczową rolę transportu kolejowego w obniżaniu emisyjności sektora transportu i przypomina, że pełne wdrożenie czwartego pakietu kolejowego ma istotne znaczenie dla wykorzystania w pełni potencjału kolei; apeluje o to, by rozbudowie infrastruktury kolejowej towarzyszyło wprowadzenie środków mających na celu ograniczenie obciążeń biurokratycznych; wzywa Komisję do informowania Parlamentu corocznie o postępach w tej dziedzinie; uważa, że promowanie przesunień międzygałęziowych oraz wydajnego transportu kolejowego i kombinowanego, w szczególności w sytuacjach transgranicznych i w przypadku występowania brakujących ogniw na intensywnie wykorzystywanych odcinkach, musi być priorytetem TEN-T i powinno odbywać się przez pełne wdrożenie ERTMS, usunięcie barier regulacyjnych, operacyjnych i technicznych w sieci, zapewnienie równego dostępu przewoźnikom kolejowym, przyspieszenie elektryfikacji, zapewnienie wzajemnych połączeń i interoperacyjności, w tym poprzez optymalizację zdolności przepustowej infrastruktury i modernizację wyposażenia taboru kolejowego, wspieranie badań i innowacji, w tym w ramach Wspólnego Przedsięwzięcia Shift2Rail, a także optymalizację kolejowych korytarzy towarowych stosownie do zapotrzebowania, w szczególności w centrach logistycznych takich jak porty i porty lotnicze; ponadto podkreśla potrzebę zdefiniowania węzłów tranzytowych i końcowych w sieci, a także wyposażenia węzłów sieci bazowej w platformy tranzytowe, aby usprawnić przepływ pasażerów i towarów; podkreśla znaczenie projektów zwiększających dostępność, zwłaszcza dla osób z niepełnosprawnościami i osób starszych,

32. wzywa Komisję do regularnego przyjmowania wiążących okresowych celów we wdrażaniu ERTMS, aby zakończyć wprowadzanie go do sieci bazowej TEN-T, które ma nastąpić do 2030 r.; uważa, że ERA powinna pełnić swoją funkcję organu systemowego w sposób wydajny i skuteczny oraz wywiązywać się ze swojej wzmocnionej roli i obowiązków w odniesieniu do ERTMS w ramach czwartego pakietu kolejowego; apeluje o sfinansowanie planu wdrażania ERTMS w kolejowych korytarzach towarowych przez projekt stanowiący przedmiot wspólnego zainteresowania w ramach Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności; podkreśla znaczenie stabilności regulacyjnej w odniesieniu do technicznych specyfikacji interoperacyjności jako sposobu odblokowania inwestycji w ERTMS i zwraca się do Komisji o uważne przeanalizowanie dalszych zmian przy aktualizacji TSI na 2030 r. oraz o zapewnienie kompatybilności;

33. zwraca uwagę, że europejska infrastruktura kolejowa musi zapewniać wystarczającą przepustowość zarówno dla pociągów towarowych, jak i pasażerskich, umożliwiając większe wykorzystanie infrastruktury i generując większy zwrot z inwestycji; apeluje do Komisji o nadanie priorytetu transgranicznym połączeniom kolejowym w celu wzmocnienia przesunięcia międzygałęziowego w międzynarodowym transporcie pasażerskim; podkreśla w związku z tym potencjał pociągów nocnych, jeżeli chodzi o przyjazne dla klimatu i konkurencyjne podróży; uważa, że dla sprawnej transgranicznej komunikacji kolejowej w sieci TEN-T i w europejskich kolejowych korytarzach towarowych niezbędna jest współpraca transgraniczna między zarządcami infrastruktury; i wzywa Komisję, by w ramach przeglądu sieci TEN-T zaproponowała zarządcom infrastruktury wiążące działania;

34. podkreśla, że na nadchodzące lata priorytet należy nadać rozwojowi szybkich i dobrej jakości kolejowych przewozów pasażerskich w sieciach bazowych TEN-T w celu stworzenia rozległej sieci połączeń kolei szybkiej między głównymi miastami europejskimi, które obecnie nie mają dostępu do takich usług, a także w celu zwiększenia konkurencyjności zrównoważonych rodzajów transportu lądowego;

35. podkreśla znaczenie żeglugi śródlądowej jako zrównoważonego rodzaju transportu oraz potrzebę zapewnienia zorientowanej na przyszłość infrastruktury o dużej przepustowości, a także znaczenie niezawodności, jakości i dobrej żeglowności dróg wodnych, zwłaszcza w kontekście zmiany klimatu; uznaje ważną rolę portów w sieci bazowej i kompleksowej jako węzłów strategicznych; wzywa Komisję do zapewnienia sprawnych połączeń między bazowymi i kompleksowymi portami śródlądowymi i morskimi oraz sieciami kolejowymi i drogowymi w celu ułatwienia multimodalności; wzywa do podjęcia działań mających na celu zapewnienie zharmonizowanego transgranicznego wdrożenia systemu informacji żeglugi rzecznej oraz ułatwienie upowszechniania innowacyjnych, skutecznych i zrównoważonych rozwiązań w przedmiotowym sektorze;

36. apeluje o sfinansowanie planu rozwoju żeglugi śródlądowej przez projekt stanowiący przedmiot wspólnego zainteresowania w ramach Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności;

Środa, 20 stycznia 2021 r.

37. podkreśla rolę, jaką wysokiej jakości połączenia morskie odgrywają nie tylko w handlu międzynarodowym UE, ale i handlu wewnątrzunijnym; podkreśla ważną rolę filaru TEN-T, jakim są autostrady morskie, oraz rolę żeglugi bliskiego zasięgu jako zrównoważonych rodzajów transportu w tym kontekście; uważa, że celem filaru dotyczącego autostrad morskich jest ułatwianie dostosowanych do potrzeb połączeń i usług żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, sprawnie zintegrowanych z transportem lądowym i uzupełniających go, w dążeniu do ułatwienia współpracy portów morskich i lepszego ich połączenia ze strefami przyległymi, a także wspieranie rozwoju i wprowadzania na rynek czystych i alternatywnych paliw – poddanych ocenie skutków – oraz rozwiązań w zakresie efektywności energetycznej transportu morskiego; w związku z tym wzywa Komisję do oceny, które punkty końcowe korytarza bazowego powinny zostać udostępnione jako połączenia morskie z innymi korytarzami bazowymi, a także do ustalenia, kiedy należy dokonać aktualizacji map TEN-T zgodnie z wynikami tej oceny;

38. podkreśla kluczową rolę portów morskich i śródlądowych jako strategicznych węzłów sieci transportowej łączących żeglugę bliskiego zasięgu i dalekomorską z koleją, transportem drogowym, śródlądowymi drogami wodnymi i rurociągami, a ponadto znajdujących się na styku logistycznych łańcuchów dostaw; podkreśla, że istotne jest zapewnienie dostępności portów TEN-T dla największych statków za pomocą środków gwarancji dotyczących ładowności; zwraca uwagę na transgraniczny wymiar portów morskich i podkreśla, że porty nie tylko są elementem transportu morskiego, ale również w coraz większym stopniu stanowią klastry wszystkich rodzajów transportu, a także są częścią gospodarki energetycznej, przemysłowej i niebieskiej gospodarki; zwraca uwagę na znaczenie wzmożonego rozwoju współpracy portowej i tworzenia klastrów; uważa, że TEN-T powinna zatem przewidywać ułatwienia dla projektów, których celem jest zwiększanie synergii w obrębie portów między infrastrukturą transportową, energetyczną i cyfrową oraz zapewniać działania służące, w razie potrzeby, modernizacji połączeń kolejowych i drogowych z portamiorskimi i śródlądowymi, aby wesprzeć przesunięcie międzygałęziowe i wzmocnić zrównoważoną logistykę;

39. podkreśla znaczenie połączeń morskich bliskiego zasięgu dla regionalnej sieci połączeń, zwłaszcza dla regionów peryferyjnych i wysp; uważa, że wymogi dotyczące autostrad morskich wykluczają krajowe połączenia morskie bliskiego zasięgu; w związku z tym apeluje do Komisji o uproszczenie tych wymogów w rozporządzeniu w sprawie TEN-T, aby połączenia morskie były traktowane na równi z połączeniami lądowymi, z uwzględnieniem, w szczególności, połączeń z portami w ramach kompleksowej sieci;

40. podkreśla dostrzegalny w przemyśle żeglugowym potencjał znacznego ograniczenia emisji, który wykorzystając można by dzięki takim inwestycjom w infrastrukturę portową, które wspierają stosowanie paliw alternatywnych oraz przejście na zasilanie akumulatorowe i dostawy energii podczas postoju statków; zwraca uwagę, że takim inwestycjom należy nadać szczególny priorytet jako sposobowi propagowania multimodalnego transportu bazującego na portach; zwraca się do Komisji o dalsze rozwijanie dostępnych instrumentów finansowych w celu zwiększenia inwestycji w tym celu oraz do dalszego wspierania ciągłego rozwoju różnorodnych czystych technologii przez stymulowanie badań;

41. apeluje do Komisji o uznanie szerszej roli portów, wykraczającej poza funkcje wyłącznie transportowe, w odniesieniu do działań na rzecz obniżenia emisyjności, zwłaszcza pod względem potencjału portów w dziedzinie wykorzystania możliwości, jakie stwarza lądowa i morska energetyka wiatrowa;

42. podkreśla, że transport lotniczy i związana z nim infrastruktura, na przykład porty lotnicze, ma zasadnicze znaczenie dla łączenia UE ze światem i dla połączeń w jej obrębie, w tym połączeń z regionami wiejskimi, słabo zaludnionymi, peryferyjnymi, wyspiarskimi i najbardziej oddalonymi, oraz dla zapewnienia multimodalności, na przykład poprzez interoperacyjność, zwłaszcza z transportem kolejowym, a także tworzenie synergii między powiązаныmi agencjami UE; uważa, że TEN-T jest ważnym narzędziem przyspieszającym upowszechnianie paliw alternatywnych oraz infrastruktury ładowania i tankowania w tym sektorze, w związku z zapewnianiem niezbędnej przepustowości portów lotniczych w sieci bazowej i kompleksowej; uważa, że dalszy rozwój inicjatywy jednolita europejska przestrzeń powietrzna II+ ma pilny charakter i kluczowe znaczenie dla osiągnięcia bardziej wydajnej i zrównoważonej łączności infrastruktury; przypomina, że kryzys związany z COVID-19 pokazał wartość transportu lotniczego dla gospodarki, a także łączności pasażerów i towarów, a tym samym potrzebę zapewnienia jego odporności na nowe zagrożenia i kryzysy;

43. uważa, że należy wspierać synergii i komplementarność sieci TEN-T i TEN-E, w pełni gwarantując jednocześnie istniejące i przyszłe możliwości finansowania oraz poziomy finansowania przeznaczonego na rozwój TEN-T; podkreśla w tym kontekście, że rurociągi są postrzegane nie tylko jako część infrastruktury energetycznej, ale także jako czynnik umożliwiający przejście na bardziej zrównoważone formy transportu; uznaje rolę rurociągów jako połączenia między klastrami branżowymi i węzłami transportowymi oraz jako środka transportu towarów, a także podkreśla ich znaczenie we wdrażaniu niektórych technologii dekarbonizacji;

44. podkreśla, jak ważne jest posiadanie przez wszystkie państwa członkowskie dobrze rozwiniętej, inteligentnej, bezpiecznej i zrównoważonej sieci TEN-T, która ułatwia mobilność, łączalność i dostępność terytorialną w całej UE, zwłaszcza w regionach peryferyjnych, wyspiarskich i najbardziej oddalonych, w celu promowania i pobudzania turystyki europejskiej i międzynarodowej; wzywa Komisję do zbadania możliwych synergii z siecią EuroVelo i jej 16 korytarzami, zwłaszcza przez zwiększenie wsparcia finansowego, w celu promowania lokalnej i przyjaznej środowisku turystyki rowerowej w Europie;

Środa, 20 stycznia 2021 r.

Ukierunkowanie strategiczne

45. podkreśla wartość strategiczną, jaką ma dla UE utrzymanie w obrębie TEN-T ścisłych połączeń transportowych z państwami trzecimi oraz dalsza integracja krajów partnerskich z Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu (EFTA), Bałkanów Zachodnich, Wspólnoty Transportowej Europy Południowo-Wschodniej oraz krajów Partnerstwa Wschodniego, a także promowanie lepszej łączności z peryferyjnymi obszarami UE; uważa, że ze względu na strategiczne inwestycje i wzrost wpływów państw trzecich w tym regionie wskazane jest rozszerzenie – w oparciu o normy UE i zasadę wzajemności – połączeń transportowych TEN-T na kraje kandydujące, państwa południowego regionu Morza Śródziemnego i Partnerstwa Wschodniego oraz na Azję; podkreśla ponadto strategiczne znaczenie Morza Śródziemnego dla Unii oraz potrzebę wzmocnienia infrastruktury w państwach południowego regionu Morza Śródziemnego i regionach wyspiarskich UE;

46. podkreśla, że istotne jest zachowanie połączeń TEN-T ze Zjednoczonym Królestwem, poczynając od uznania tego państwa za „państwo sąsiadujące” zgodnie z definicją zawartą w art. 3 lit. b) rozporządzenia w sprawie TEN-T, a jednocześnie zabezpieczenie realizacji i zakończenia wspólnie uzgodnionych projektów w zakresie infrastruktury TEN-T oraz dopilnowanie, by Zjednoczone Królestwo uczestniczyło w finansowaniu tego połączenia; wzywa Komisję do zwrócenia szczególnej uwagi na zewnętrzne granice UE oraz do monitorowania wpływu wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z UE na regiony przygraniczne; przypomina o istotnej roli Zjednoczonego Królestwa i tzw. mostu lądowego jako części sieci TEN-T oraz dostrzega negatywny wpływ brexitu na łączalność, dostępność i spójność gospodarczą między Irlandią a Europą kontynentalną oraz ten wpływ na całą wyspę Irlandię; wzywa Komisję do zapewnienia skutecznego połączenia Irlandii z Europą kontynentalną, ze szczególnym uwzględnieniem szlaków morskich, za pośrednictwem sieci bazowej i kompleksowej, niezależnie od kształtu przyszłych stosunków między UE a Zjednoczonym Królestwem;

47. podkreśla, że TEN-T, z jej głównymi węzłami, odgrywa strategiczną rolę w Unii; wzywa Komisję do opracowania planów ochrony infrastruktury strategicznej i całej TEN-T; wzywa Komisję do zapewnienia, aby podczas procedur przetargowych, w odniesieniu do dostępu do zamówień publicznych dotyczących projektów TEN-T w pełni uwzględniano europejski interes strategiczny, zakaz dumpingu cenowego, pełne poszanowanie wysokich europejskich norm pracy i zasady wzajemności;

48. podkreśla znaczenie zwiększenia synergii między sieciami transeuropejskimi w dziedzinie transportu, energii i telekomunikacji oraz między ich odpowiednimi korytarzami w celu zapewnienia sprawnego dostępu do rynku i dystrybucji paliw alternatywnych w transporcie oraz uwzględnienia zmieniających się potrzeb cyfrowych sektora transportu i jego użytkowników;

49. podkreśla, że polityka w zakresie infrastruktury transportowej daje wyraźną możliwość zwiększenia synergii między potrzebami obronnymi a TEN-T, aby osiągnąć ogólny cel, jakim jest poprawa mobilności wojskowej w całej Unii, biorąc pod uwagę równowagę geograficzną i potencjalne korzyści dla ochrony ludności; podkreśla, że infrastrukturę transportową na odcinkach sieci transeuropejskiej określonych jako odpowiednie dla podwójnego zastosowania należy dostosowywać ściśle zgodnie z zasadą podwójnego zastosowania, aby zaspokoić potrzeby zarówno ludności cywilnej, jak i potrzeby w zakresie obronności; wzywa Komisję do utrzymania pierwotnej propozycji finansowania mobilności wojskowej w ramach WRF na lata 2021–2027;

o

o o

50. zobowiązuje swoją przewodniczącą do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji oraz rządów i parlamentom państw członkowskich.