



Dokument z posiedzenia

A8-0282/2016

6.10.2016

SPRAWOZDANIE

w sprawie usprawnienia połączeń i poprawy dostępności infrastruktury transportowej w Europie Środkowo-Wschodniej
(2015/2347(INI))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawca: Tomasz Piotr Poręba

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	3
UZASADNIENIE	18
OPINIA KOMISJI ROZWOJU REGIONALNEGO.....	20
WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ	25

PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie usprawnienia połączeń i poprawy dostępności infrastruktury transportowej w Europie Środkowo-Wschodniej (2015/2347(INI))

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 rozwoju¹,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 2 grudnia 2015 r. w sprawie zrównoważonej mobilności w miastach²,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 10 maja 2012 r. w sprawie przyszłości regionalnych portów lotniczych i usług lotniczych w UE³,
- uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 170,
- uwzględniając rozporządzenie (UE) nr 1315/2013⁴,
- uwzględniając rozporządzenie (UE) nr 1316/2013⁵,
- 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 dopływach⁷,
- uwzględniając deklarację łańcucką z dnia 3 marca 2016 r. w sprawie zacieśnienia współpracy w dziedzinie transportu w Karpatach oraz dalszego rozwoju Via Carpatia⁸,
- 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

¹ Teksty przyjęte, P8_TA(2015)0310.

² Teksty przyjęte, P8_TA(2015)0423.

³ Dz.U. C 261E 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>

Morza Bałtyckiego (SEC(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 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 niektóre europejskie obszary geograficzne objęte strategią UE na rzecz regionu alpejskiego (EUSALP) mają duże problemy społeczno-gospodarcze z powodu ich marginalnego usytuowania w stosunku do korytarza „skandynawsko-śroziemnomorskiego” na odcinku biegnącym wzdłuż autostrady prowadzącej przez przełęcz Brenner;
- H. 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;
2. podkreśla, że utworzenie w trybie priorytetowym nowego korytarza europejskiego łączącego bezpośrednio węzeł portowy w Wenecji z Europą Północno-Wschodnią i umocnienie przez to obecnej TEN-T jest absolutnie konieczne dla przywrócenia równowagi konkurencji w sektorze transportowym w Europie;
3. 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;

4. 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;
5. 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;
6. 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;
7. 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;
8. 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;
9. 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;
10. 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 Atlantyck – 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;

11. zwraca uwagę, że zwiększenie spójności rozwoju gospodarczego państw członkowskich w zachodnich i środkowo-wschodnich 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 uwzględnić szczególne wyzwania w państwach członkowskich i różnice w zakresie ich gospodarki, systemów zabezpieczenia społecznego, jakości infrastruktury i zmian demograficznych; 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;
12. 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;
13. 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;

14. 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;
15. 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;
16. 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;
17. 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;
18. 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;

19. 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;
20. 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;
21. 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;
22. uważa, że zakończenie budowy włoskiej autostrady A27 z wyjazdem w Austrii oraz ulepszenie włoskiej i austriackiej sieci drogowej na tym obszarze geograficznym przy pomocy stosownych robót uzupełniających ma kluczowe znaczenie dla rozwoju społeczno-gospodarczego wschodniej części obszaru objętego strategią UE na rzecz regionu alpejskiego;
23. 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;

24. 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;
25. 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;
26. 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;
27. 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;
28. podkreśla, że rozwój transportu kombinowanego w Europie Środkowo-Wschodniej wymaga poprawy parametrów towarowych korytarzy kolejowych i wsparcia budowy publicznie dostępnych terminali intermodalnych;
29. dostrzega ogromny potencjał drzemiący 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;
30. 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;

31. 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

32. 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;
33. 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;
34. 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;
35. 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;

36. 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

37. 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.;
38. 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;
39. 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;

40. wzywa państwa członkowskie do przyjęcia jasnych długoletnich strategii rozwoju transportu kolejowego i do usunięcia barier dla inwestycji kolejowych realizowanych z wykorzystaniem środków UE;
41. 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;
42. 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;
43. 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;
44. 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;
45. 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 % przepadnie, 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;
46. 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;

47. 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;
48. 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;
49. 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;
50. 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

51. 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;
52. 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;

53. 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;
54. 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;
55. 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;
56. 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

57. 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;
58. 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;

59. 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;
60. 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;
61. 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 UE15¹; 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;
62. 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;
63. 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;
64. 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

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

transportowymi; podkreśla potrzebę efektywniejszego wykorzystania tych portów lotniczych poprzez budowę nowych połączeń drogowych i kolejowych;

65. 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;



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

UZASADNIENIE

Wysokiej jakości połączenia transportowe mają fundamentalne znaczenie dla działalności gospodarczej w Europie i dla jakości życia naszych obywateli. Łatwo dostępne i dobrze połączone sieci transportowe obejmujące lokalny, regionalny, krajowy i transgraniczny wymiar transportu pasażerskiego i towarowego stanowią podstawę promowania spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej w państwach członkowskich UE i pomiędzy nimi.

Na szczycie UE transeuropejska sieć transportowa (TEN-T) ma na celu rozwinięcie ogólnounijnej zintegrowanej sieci transportu multimodalnego promującej wzajemne powiązanie i interoperacyjność sieci krajowych oraz ich dostęp do sieci TEN-T. Dzięki wytycznym TEN-T oraz instrumentowi „Łącząc Europę” ustanowionemu w 2013 r. główne filary wdrażania polityki UE w zakresie infrastruktury transportowej na okres do połowy lat 20. XXI w. są bardzo stabilne. Państwa członkowskie i UE będą musiały połączyć swoje zasoby i ściśle ze sobą współpracować przy opracowywaniu i wdrażaniu projektów, aby zakończyć tworzenie strategicznej sieci bazowej do 2030 r. i sieci kompleksowej do 2050 r.

Cel – Sprawozdawca uważa, że jest teraz właściwy moment, by Parlament Europejski podtrzymał tempo tego nowego procesu TEN-T i dalej zajmował się nierozwiązanymi wyzwaniami dotyczącymi dostępności i łączalności infrastruktury transportowej w państwach członkowskich środkowo-wschodniej części UE, łączącej Estonię, Łotwę, Litwę, Polskę, Czechy, Słowację, Węgry, Słowenię, Chorwację, Rumunię i Bułgarię.

Kontekst – Infrastruktura transportowa w państwach członkowskich tej części UE została oczywiście w znacznym stopniu zmodernizowana i ulepszona dzięki stałej pomocy UE udzielanej od okresu przedakcesyjnego do dziś. Ze względów historycznych i geograficznych punkt ciężkości położono na projekty polegające na odbudowie połączeń wzajemnych z zachodnimi krajami UE. Również z tego wynika ukierunkowanie głównie w linii wschód-zachód pięciu korytarzy sieci bazowej TEN-T, które przecinają państwa członkowskie Europy Środkowo-Wschodniej, a mianowicie: Morze Północne – Bałtyk, Bałtyk–Adriatyk, Morze Śródziemne, Ren–Dunaj, kraje Orientu-wschodnie wybrzeża Morza Śródziemnego.

Mimo tych postępów nadal utrzymują się poważne luki w dostępności i łączalności infrastruktury transportowej w środkowo-wschodniej części UE. Luki te trzeba zlikwidować, aby utrzymać na jak najszerszym obszarze wzrost gospodarczy i szanse na zatrudnienie z korzyścią dla obywateli i przedsiębiorstw. Sprawa ta jest szczególnie pilna na obszarach o charakterze przeważająco wiejskim i w (wschodnich) regionach przygranicznych, które w przeciwnym razie będą się dalej wyludniać. Ponadto utrzymywanie opłacalnych połączeń transportowych należy rozumieć też jako coraz ważniejszy element wzmocnienia stabilności i bezpieczeństwa na wschodniej granicy UE i na Bałkanach Zachodnich.

Działania w ramach polityki – W tym kontekście jasne jest, że państwa członkowskie i Komisja powinny w pierwszej kolejności skupić się na uzupełnianiu brakujących połączeń, usuwaniu wąskich gardeł i zapewnieniu płynnych połączeń zarówno w transporcie pasażerskim, jak i towarowym, realizując tym samym cele TEN-T. Jednak te wysiłki na rzecz zakończenia tworzenia korytarzy bazowych powinny również pobudzać rozwój sieci kompleksowej łączącej je z sąsiednimi regionami, zwłaszcza w regionach przygranicznych, i prowadzić do konsolidacji korytarzy sieciowych.

Dalsze ożywienie wydaje się niezbędne, aby usprawnić transgraniczne połączenia wzdłuż linii północ-południe między państwami członkowskimi w Europie Środkowo-Wschodniej oraz poprawić dostępność dla dużych obszarów znajdujących się w ich wschodnich regionach. Takie zmiany pomogłyby odnośnym regionom przyłączyć się do sieci TEN-T oraz stworzyć nowe perspektywy w zakresie zatrudnienia i działalności gospodarczej w tych regionach. Konieczność uczynienia tego uwzględniono już w ramach projektu Rail Baltica na północno-wschodnim odcinku korytarza Morze Północne – Bałtyk. Komisja i państwa członkowskie powinny nadal działać w tym kierunku, korzystając z prac prowadzonych już od długiego czasu w ramach projektu Via Carpatia oraz wykorzystując okazję do otwarcia korytarza Ren–Dunaj na północ UE.

Współpraca i zasoby inwestycyjne – Jako że ulepszanie infrastruktury transportowej nadal wymaga znacznych inwestycji, państwa członkowskie z Europy Środkowo-Wschodniej i Komisja muszą dalej usprawniać pełną koordynację na wszystkich etapach planowania polityki transportowej i projektów. Zasadnicze znaczenie ma również wykorzystanie wszelkiej synergii w finansowaniu z europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych, instrumentu „Łącząc Europę”, zasobów Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI) oraz Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju (EBOR). To samo dotyczy terminowego wykorzystywania środków z Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych (EFIS) udzielanych w krótszej perspektywie czasowej.

Współpraca w ramach strategii makroregionalnych UE z wykorzystaniem innowacyjnego systemu zarządzania mogłaby przyczynić się do rozwiązania kwestii polityki transportowej, z którymi państwa członkowskie nie są w stanie uporać się pojedynczo. W szczególności doświadczenia zgromadzone w związku ze strategiami na rzecz Bałtyku, Dunaju i regionu adriatycko-jońskiego można by wykorzystać również w przyszłości w ewentualnej strategii na rzecz regionu Karpat.

Kwestie szczególne – Sprawozdanie może też zapewnić wkład w rozwiązywanie szczególnych kwestii związanych z rozwojem poszczególnych rodzajów transportu lądowego, wodnego i lotniczego w państwach członkowskich UE z Europy Środkowo-Wschodniej, na przykład promowanie intermodalności poprzez węzły transportowe i w portach oraz konieczność usprawnienia transgranicznych pasażerskich połączeń kolejowych. Należy także zauważyć, że potrzebne jest dalsze wykorzystanie potencjału tego regionu związanego z transportem śródlądowym, w szczególności wzdłuż Dunaju, oraz że państwa członkowskie muszą zwiększyć wysiłki, aby zapewnić stałą żeglowność w tym celu. Istnieje również znaczny potencjał w zakresie dalszego rozwoju transportu do portów morskich na Bałtyku i Morzu Czarnym, zwłaszcza w sektorze energetyki. Należy tutaj dopilnować, by wszelkie instalacje infrastruktury podwodnej nie hamowały rozwoju portów i by spełniały wymogi głębokości zanurzenia u wejścia do portu. Konieczne jest również zapewnienie realistycznego rozwoju regionalnych i lokalnych portów lotniczych, które mogą w znacznym stopniu ułatwiać handel, mobilność i turystykę.

21.4.2016

OPINIA KOMISJI ROZWOJU REGIONALNEGO

dla Komisji Transportu i Turystyki

w sprawie usprawnienia połączeń i poprawy dostępności infrastruktury transportowej w Europie Środkowo-Wschodniej
(2015/2347(INI))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Joachim Zeller

WSKAZÓWKI

Komisja Rozwoju Regionalnego zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki, jako komisji przedmiotowo właściwej, o uwzględnienie w końcowym tekście projektu rezolucji następujących wskazówek:

1. uważa, że ustanowienie celów tematycznych odegrało pozytywną rolę w zachęcaniu państw członkowskich do skupienia ich polityki inwestycyjnej na rozwoju infrastruktury transportowej; jest zdania, że warunek wstępny dotyczący sporządzenia głównych planów transportu pomógł państwom członkowskim w określeniu priorytetów w inwestycjach transportowych; wzywa Komisję, by na etapie zatwierdzania infrastruktury transportowej, a państwa członkowskie na etapie jej planowania w pełni zapewniły większą zgodność głównych planów transportu i inwestycji EFIS w sektorze transportu z europejską białą księgą w dziedzinie transportu, jeśli chodzi o wyznaczone kluczowe cele; uważa, że odpowiednie służby Komisji powinny ocenić te główne plany i zapewnić działania następcze, zwłaszcza w celu włączenia tych planów do ogólnej strategii zrównoważonej mobilności i ograniczania emisji w sektorze transportu;
2. wzywa państwa członkowskie w Europie Środkowo-Wschodniej, by przy wdrażaniu projektów mających na celu usprawnienie połączeń i poprawę dostępności infrastruktury transportowej w regionie zapewniły koordynację i synergię między istniejącymi europejskimi funduszami strukturalnymi i inwestycyjnymi, instrumentem „Łącząc Europę”, programem „Horyzont 2020”, Europejskim Funduszem na rzecz Inwestycji Strategicznych (EFIS) oraz zasobami EBI i EBOR; 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 – nad wkład inwestycyjny podmiotów trzecich, tam gdzie inwestycje są motywowane w większym stopniu względami politycznymi niż interesami biznesowymi; zachęca do

wykorzystania potencjału prywatnych inwestycji europejskich w sektorze kolejowym, które mogą przyczynić się do zwiększenia wskaźnika wykorzystania i do poprawy jakości usług transportowych;

3. wzywa Komisję i państwa członkowskie do bardziej efektywnego wykorzystywania dotacji w powiązaniu z instrumentami finansowymi w przypadku dużych i generujących dochody projektów realizowanych w ramach europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych;
4. wzywa państwa członkowskie z Europy Środkowo-Wschodniej do zapewnienia wysokiego poziomu przejrzystości i ścisłej kontroli wykorzystania tych funduszy oraz do publikowania na jak najwcześniejszym etapie szczegółowych informacji dotyczących przydziału tych funduszy;
5. podkreśla, że europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne mogą być wykorzystywane do tworzenia brakujących połączeń na obszarach granicznych w Europie Środkowo-Wschodniej oraz do doskonalenia istniejącej infrastruktury w celu zapewnienia pełnego dostępu do jednolitego rynku i dalszego wspierania wzrostu gospodarczego; podkreśla w tym kontekście, że transport ma kluczowe znaczenie dla rozwoju regionalnego, dlatego też wystarczająca i odpowiednio finansowana infrastruktura lokalna to podstawowy i nieodzowny wymóg w dążeniu do spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej; przypomina, że w regionie tym należy nadać priorytet projektom transgranicznym dotyczącym nie tylko korytarzy bazowych sieci transeuropejskich (TEN), ale również brakujących połączeń, by wyeliminować wąskie gardła, a także inwestycjom dotyczącym skuteczniejszego łączenia różnych środków transportu; wzywa w związku z tym do dalszych dążeń o wprowadzenie wspólnych norm w dziedzinie infrastruktury, zwłaszcza w odniesieniu do kolei, aby przyspieszyć osiągnięcie celu, jakim jest skuteczna i ogólnoeuropejska interoperacyjność, a także podkreśla, że należy na większą skalę stosować łączone środki transportu oraz tworzyć wzajemne połączenia między nimi, zwłaszcza połączenia między drogowym i kolejowym transportem towarów;
6. wzywa Komisję i państwa członkowskie do usprawnienia i uproszczenia procedur udzielania zamówień publicznych, do wydania wytycznych dotyczących PPP oraz do zapewnienia odpowiednich ram pomocy państwa, a także do uproszczenia procedur wydawania zezwoleń, by ułatwić realizację projektów transportowych, zwłaszcza transgranicznych;
7. podkreśla konieczność rozwijania korytarzy transportowych północ-południe, np. drogi Via Carpathia, m.in. w celu połączenia Europy Północnej z Południowo-Wschodnią, co zapobiegłoby narastaniu nierówności regionalnych; z zadowoleniem przyjmuje starania Komisji o rozszerzenie korytarzy TEN-T na kraje kandydujące z Bałkanów Zachodnich, co zmniejszy niedobory infrastrukturalne w tych państwach i wyeliminuje wąskie gardła na granicach z państwami członkowskimi, a także inne przeszkody w przyszłym rozszerzaniu strefy Schengen; wzywa Komisję, by uwzględniła ten przynoszący wyniki model również w odniesieniu do państw Partnerstwa Wschodniego; podkreśla w szczególności znaczenie modernizacji i wyposażenia infrastruktury i sieci kolejowej tak, aby pokonać tego typu potencjalne przeszkody z korzyścią dla całej Europy Środkowo-Wschodniej; zauważa, że wszystkie wymienione starania mogą przyczynić się do rozwoju gospodarczego uczestniczących państw przez tworzenie nowych możliwości biznesowych

i możliwości zatrudnienia w małych i średnich przedsiębiorstwach, pobudzanie wymiany handlowej oraz wspieranie nauki, badań i innowacyjnych technologii;

8. zachęca regiony i państwa członkowskie do przyjęcia lub dalszego stosowania 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 elektronicznych punktów doładowania;
9. podkreśla potrzebę zwiększenia inwestycji w poprawę jakości kolei, by stała się ona bardziej atrakcyjna zarówno dla pasażerów, jak i dla transportu towarów, oraz by zwiększyć jej wykorzystanie;
10. 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; podkreśla w związku z tym znaczenie i potrzebę wykorzystania potencjału transportu rzeczno-wodnego na szlaku wodnym Ren–Men–Dunaj oraz połączenia sieci kolejowej z korytarzem Morze Północne–Bałtyk, gdyż jest to główna trasa łącząca Europę Wschodnią i Zachodnią, a także połączenia szlaków wodnych na Odrze, Łabie i Dunaju, co może pobudzić wzrost przepustowości transportu i komunikacji w całym regionie na osi Północ-Południe;
11. zauważa, 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;
12. 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 % wolumenu transportu drogowego na odległość ponad 300 km na transport kolejowy lub wodny do 2030 r., a ponad 50 % do 2050 r., co znacznie zmniejszyłoby również nasilenie ruchu w Europie Środkowo-Wschodniej;
13. 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 opracować i zrealizować wspólne projekty mające usprawnić transport transgraniczny między regionami i usunąć wąskie gardła; wzywa państwa członkowskie, by wspierały takie rozwiązania na szczeblu lokalnym i regionalnym, przyspieszyły dobudowanie połączeń sieci kolejowej na obszarach przygranicznych, zapewniły zgodność wykorzystania funduszy UE z ogólnymi celami, w tym z celami dotyczącymi poprawy sektora kolejowego, wzajemnych połączeń i interoperacyjności, a także by włączyły w ten proces zainteresowane strony i inne podmioty lokalne przy zachowaniu przejrzystości; popiera wykorzystanie strategii makroregionalnych, np. strategii dla Dunaju, Morza Bałtyckiego, Adriatyku i Morza Jońskiego oraz regionu alpejskiego, do realizowania

transnarodowych projektów infrastrukturalnych i do przygotowania potencjalnych nowych strategii makroregionalnych w Europie Środkowo-Wschodniej, np. strategii dla regionu Karpat;

14. 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 projektodawcom 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 mają wystarczającego potencjału administracyjnego; wzywa Komisję i państwa członkowskie do podjęcia działań służących usprawnieniu publicznego zarządzania takimi zasobami w celu unikania zbędnych obciążeń administracyjnych;
15. wzywa Komisję i EBI do lepszej współpracy i koordynacji ich 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 Europejskiego o tych działaniach; podkreśla, że wszelkie działania dotyczące projektów mających na celu usprawnienie łączalności i poprawę dostępności infrastruktury transportowej należy podejmować jak najpilniej;
16. podkreśla, że wszelkie działania w dziedzinie transportu w Europie Środkowo-Wschodniej należy prowadzić, koncentrując się na skuteczności i wynikach oraz poszukiwaniu rentownych rozwiązań uwzględniających potrzebę ochrony środowiska i utrzymania dotychczasowej infrastruktury, ponieważ region ten mógłby skorzystać zwłaszcza na prawidłowej koordynacji wspomnianego wyżej finansowania, m.in. z punktu widzenia ochrony strategicznych interesów UE;
17. podkreśla, że należy rozwijać bardziej regularny i lepiej funkcjonujący system transportu lotniczego, łączący mniejsze, oddalone państwa członkowskie z dużymi, centralnie położonymi ośrodkami miejskimi; zauważa, że obecny system lotów nie działa dobrze, ponieważ połączenia są raczej rzadkie i czasochłonne.

**WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO
W KOMISJI OPINIODAWCZEJ**

Data przyjęcia	19.4.2016
Wynik głosowania końcowego	+: 33 -: 3 0: 0
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Pascal Arimont, Franc Bogovič, Victor Boștinaru, Mercedes Bresso, Andrea Cozzolino, Rosa D'Amato, Bill Etheridge, Michela Giuffrida, Krzysztof Hetman, Ivan Jakovčić, Constanze Krehl, Sławomir Kłosowski, Andrew Lewer, Louis-Joseph Manscour, Iskra Mihaylova, Jens Nilsson, Andrey Novakov, Konstantinos Papadakis, Mirosław Piotrowski, Stanislav Polčák, Julia Reid, Monika Smolková, Ruža Tomašić, Ramón Luis Valcárcel Siso, Monika Vana, Matthijs van Miltenburg, Lambert van Nistelrooij, Derek Vaughan, Kerstin Westphal
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Daniel Buda, Salvatore Cicu, Viorica Dăncilă, Andor Deli, Ivana Maletić, Maurice Ponga, Davor Škrlec

**WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO
W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ**

Data przyjęcia	26.9.2016
Wynik głosowania końcowego	+: 28 -: 4 0: 2
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Daniela Aiuto, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Peter Lundgren, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Țapardel, Pavel Telička, Peter van Dalen, Wim van de Camp
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Daniel Dalton, Werner Kuhn, Davor Škrlec, Patricija Šulin, Matthijs van Miltenburg, Henna Virkkunen
Zastępcy (art. 200 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego	Paul Rübzig