



---

*Istungidokument*

---

**B8-0242/2018 }  
B8-0245/2018 }  
B8-0246/2018 } RC1**

29.5.2018

## **RESOLUTSIOONI ÜHISETTEPANEK**

vastavalt kodukorra artikli 123 lõigetele 2 ja 4,

millega asendatakse järgmised resolutsiooni ettepanekud:

B8-0242/2018 (PPE)

B8-0245/2018 (ECR)

B8-0246/2018 (S&D)

Euroopa ühendamise rahastu transpordisamba kohta pärast 2020. aastat  
(2018/2718(RSP))

**Marian-Jean Marinescu, Wim van de Camp, Ivo Belet, Cláudia Monteiro  
de Aguiar, Markus Pieper, Dieter-Lebrecht Koch**

fraktsiooni PPE nimel

**Ismail Ertug, Inés Ayala Sender**

fraktsiooni S&D nimel

**Roberts Zile, Zdzisław Krasnodębski**

fraktsiooni ECR nimel

**Pavel Telička, Dominique Riquet, Gesine Meissner, Izaskun Bilbao**

**Barandica, Matthijs van Miltenburg**

fraktsiooni ALDE nimel

**Euroopa Parlamendi resolutsioon Euroopa ühendamise rahastu transpordisamba kohta pärast 2020. aastat (2018/2718(RSP))**

*Euroopa Parlament,*

- võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikleid 311, 312 ja 323,
- võttes arvesse nõukogu 2. detsembri 2013. aasta määrust (EL, Euratom) nr 1311/2013, millega määratakse kindlaks mitmeaastane finantsraamistik aastateks 2014–2020<sup>1</sup>, ja selle hilisemat muutmist nõukogu 20. juuni 2017. aasta määrusega (EL, Euratom) nr 2017/1123<sup>2</sup>,
- võttes arvesse 2. detsembri 2013. aasta institutsioonidevahelist kokkulepet Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni vahel eelarvedistsipliini, eelarvealase koostöö ning usaldusväärse finantsjuhtimise kohta<sup>3</sup>,
- võttes arvesse oma 6. juuli 2016. aasta resolutsiooni mitmeaastase finantsraamistiku (2014–2020) valimistejärgse muutmise ettevalmistamise ja Euroopa Parlamendi tähelepanekute kohta enne komisjoni ettepaneku valmimist<sup>4</sup>,
- võttes arvesse komisjoni 28. juuni 2017. aasta aruteludokumenti ELi rahanduse tuleviku kohta (COM(2017)0358),
- võttes arvesse oma 24. oktoobri 2017. aasta resolutsiooni ELi rahanduse tulevikku käsitleva aruteludokumendi kohta<sup>5</sup>,
- võttes arvesse komisjoni 14. septembri 2016. aasta ettepanekut võtta vastu nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EL, Euratom) nr 1311/2013, millega määratakse kindlaks mitmeaastane finantsraamistik aastateks 2014–2020 (COM(2016)0604), ja sellele lisatud komisjoni talituste töödokumendi (SWD(2016)0299),
- võttes arvesse komisjoni 14. septembri 2016. aasta ettepanekut muuta 2. detsembri 2013. aasta institutsioonidevahelist kokkulepet Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni vahel eelarvedistsipliini, eelarvealase koostöö ning usaldusväärse finantsjuhtimise kohta (COM(2016)0606),
- võttes arvesse Pariisi kokkuleppe ratifitseerimist Euroopa Parlamendi poolt 4. oktoobril 2016. aastal ja nõukogu poolt 5. oktoobril 2016. aastal,
- võttes arvesse oma 26. oktoobri 2016. aasta resolutsiooni mitmeaastase finantsraamistiku (2014–2020) muutmise kohta<sup>6</sup>,
- võttes arvesse Euroopa Regioonide Komitee 15. juuni 2016. aasta arvamust

---

<sup>1</sup> ELT L 347, 20.12.2013, lk 884.

<sup>2</sup> ELT L 163, 24.6.2017, lk 1.

<sup>3</sup> ELT C 373, 20.12.2013, lk 1.

<sup>4</sup> ELT C 101, 16.3.2018, lk 64.

<sup>5</sup> Vastuvõetud tekstid, P8\_TA(2017)0401.

<sup>6</sup> Vastuvõetud tekstid, P8\_TA(2016)0412.

RC\1154639ET.docx

PE621.626v01-00 }

PE621.629v01-00 }

PE621.630v01-00 } RC1

„Mitmeaastase finantsraamistiku vahehindamine“<sup>1</sup>,

- võttes arvesse komisjoni 2. mai 2018. aasta teatist „Tänapäevane eelarve liidu jaoks, mis hoiab, kaitseb ja avardab võimalusi. Uus mitmeaastane finantsraamistik aastateks 2021–2027“ (COM(2018)0321),
  - võttes arvesse komisjoni ning liidu välisasjade ja julgeolekupoliitika kõrge esindaja 28. märtsi 2018. aasta ühisteatist sõjaväelise liikuvuse tegevuskava kohta (JOIN(2018)0005),
  - võttes arvesse komisjoni 14. veebruari 2018. aasta aruannet Euroopa ühendamise rahastu vahehindamise kohta (COM(2018)0066),
  - võttes arvesse kodukorra artikli 123 lõikeid 2 ja 4,
- A. arvestades, et transporditaristu arendamine ja selle olukorra parandamine toimub ELis endiselt üsna killustatult ning see kujutab endast suutlikkuse ja rahastamise seisukohast suurt probleemi, kuid on ülimalt oluline liidus nii jätkusuutliku majanduskasvu, töökohtade ja konkurentsivõime kui ka sotsiaalse ja territoriaalse ühtekuuluvuse tagamiseks, aidates seega võidelda piirkondadevahelise ebavõrdsuse vastu;
- B. arvestades, et Euroopa ühendamise rahastu on ühine ja keskselt juhitud rahastamisprogramm, mille eesmärk on edendada transpordi, energeetika ja digitaalteenuste taristu valdkonnas hästitoimiva, jätkusuutliku ja omavahel ühendatud üleeuroopalise võrgu (TEN) arendamist;
- C. arvestades, et üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) kiire väljaarendamine annab olulise panuse Pariisi kliimakokkuleppe kohaste ELi heitkoguste vähendamise eesmärkide saavutamisse, Euroopa majanduse dekarboniseerimisse ning ELi 20-20-20 eesmärkidesse energia- ja kliimapoliitika valdkonnas; arvestades, et põhivõrk tuleks välja arendada 2030. aastaks ja üldine võrk 2050. aastaks;
- D. arvestades, et kümnendik eurooplastest töötab transpordisektoris üldisemalt, ja arvestades, et transporditaristusse investeerimisega kaasneb uute töökohtade loomine, kuna hinnangute kohaselt luuakse iga TEN-T põhivõrku investeeritava miljardi euroga kuni 20 000 uut töökohta;
- E. arvestades, et Euroopa ühendamise rahastu keskendub piiriüleste ühenduste hõlbustamisele, mitmeliigiliste ja linnatranspordisõlmede loomisele, turutõrgetega tegelemisele ja kitsaskohtade kaotamisele; arvestades, et Euroopa ühendamise rahastuga on tagatud niisuguste projektide elluviimine, mida muidu ei oleks teostatud, ning seeläbi pakutakse riikidevahelise koostöö ja kooskõlastamise hõlbustamisega selget ELi lisaväärtust;
- F. arvestades, et transpordisektor on moodustanud Euroopa ühendamise rahastu 2014.–2020. aasta eelarves kõige suurema osa; arvestades, et transpordi osa oli jagatud kõikidele liikmesriikidele ette nähtud üldiseks rahastamispaketiks ning ühtekuuluvuspaketiks, mida saavad kasutada Ühtekuuluvusfondist toetust saavad liikmesriigid ja mille vahendid

---

<sup>1</sup> ELT C 17, 18.1.2017, lk 20.  
RC\1154639ET.docx

kantakse üle otse Ühtekuuluvusfondist;

- G. arvestades, et Euroopa ühendamise rahastu on üks edukamaid ELi programme, kuna selle toetustaotlused on kaugelt ületanud rahastamisvõimalusi; arvestades, et 2017. aasta lõpuks oli Euroopa ühendamise rahastu transpordiprogrammist eraldatud juba 21,3 miljardit eurot TENT-T projektide toetustena, mille tagajärjel tehti omakorda investeeringuid kogumahuks 41,6 miljardit eurot; arvestades, et 2018. aastal allkirjastatakse lisaks niisuguse segarahastamise projektikonkursi toetuslepingud, milles on kombineeritud Euroopa ühendamise rahastu toetused ja erasektoripoolne rahastus, sealhulgas Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fondi (EFSD) vahendid; arvestades, et kõnealuse projektikonkursi esialgset eelarvet (1 miljard eurot) suurendati 2017. aasta novembris 350 miljoni euro võrra, et toetada kooskõlas alternatiivkütuste tegevuskava eesmärkidega innovatsiooni ja uute tehnoloogiate prioriteeti;
- H. arvestades, et põhimõtte „kasuta või kaota“ kasutuselevõtt on oluliselt suurendanud Euroopa ühendamise rahastu edukust; arvestades aga ka seda, et teostamata jäänud projektide assigneeringute sissenõudmist tuleks kiirendada;
- I. arvestades, et Euroopa ühendamise rahastu eesmärk on kiirendada transporditaristusse ja innovatsiooni investeerimist ning võimendada nii avaliku kui ka erasektori rahastamist, suurendades samal ajal õiguskindlust ja järgides tehnoloogianeutraalsuse põhimõtet;
- J. arvestades, et eelduste kohaselt peaks komisjon esitama seadusandlikud ettepanekud Euroopa strateegiliste investeeringute kohta, sealhulgas ajakohastatud Euroopa ühendamise rahastu kohta 2018. aasta juunis;
1. rõhutab, et transporditaristusse investeerimine tähendab investeerimist pikaajalisse jätkusuutlikku majanduskasvu, ühtekuuluvusse, konkurentsivõimesse ja töökohtadesse; toonitab seetõttu Euroopa ühendamise rahastu programmi strateegilist tähtsust siseturu integratsiooni, aruka liikuvuse ja võimaluse jaoks pakkuda kõnealuse programmi kaudu kodanikele käegakatsutavat ELi lisaväärtust;
  2. rõhutab, et Euroopa ühendamise rahastu on olnud, on ja peab ka edaspidi olema mõjus ja sihtotstarbeline vahend investeerimiseks üleeuroopalisse taristusse (TEN) transpordi, energeetika ja digitaalteenuste sektoris ning selleks, et aidata kaasa ELi prioriteetide saavutamisele töökohtade, majanduskasvu ja investeeringute, siseturu, energialiidu, kliima ja digitaalse ühtse turu valdkonnas;
  3. rõhutab, kui edukas on olnud Euroopa ühendamise rahastu (2014–2020) programm suure Euroopa lisaväärtuse pakkumisel, toetades ühenduvusprojekte, millel on piiriülene, koostalitluslik ja mitmeliigiline mõõde, ning projekte, millega tõhustatakse kõikide transpordiliikide ühenduvust, k.a merel, siseveesadamates ja siseveeteedel, pidades esmatähtsaks projekte, millega rajatakse puuduvaid ühendusi, ning kõrvaldades kitsaskohti, et saavutada kõigile juurdepääsetav Euroopa ühtne transpordipiirkond ja innovatiivne transpordisektor; kutsub komisjoni üles suurendama transpordisõlmede, näiteks meresadamate piiriülest lisaväärtust ja toetama projekte, millega parandatakse ühenduvust kolmandate partnerriikidega;
  4. tunnistab, et ELi poolt TEN-T võrku tehtavate investeeringute täielik kasu ja potentsiaal saab avalduda üksnes pärast põhi- ja üldise võrgu väljaarendamist; kutsub komisjoni üles võtma arvesse, et nende võrkude väljaarendamine nõuab märkimisväärsed

investeeringuid, millest osa sõltub ELi jätkuvast toetusest – vastasel juhul on oht, et need projektid peatatakse; toonitab, et jätkuvalt tuleb avaldada survet, et saavutada nende väljaarendamise lõpuleviimine vastavalt hiljemalt 2030. ja 2050. aastaks ning kogu protsessis 21. sajandi standardeid järgides;

5. kutsub komisjoni üles tagama, et 2021.–2027. aasta mitmeaastast finantsraamistikku käsitleva ettepaneku raames esitatav Euroopa ühendamise rahastu programm lähtuks kehtivast programmist, kuid et see oleks poliitika eesmärkide ja rahaliste vahendite osas veelgi ambitsioonikam; rõhutab, et digitaalsetesse, innovatiivsetesse ja jätkusuutlikesse transpordiprojektidesse investeerimist tuleb kiirendada, et liikuda keskkonnahoidlikuma, tõeliselt integreeritud, kaasaegse, kõigile juurdepääsetava, turvalisema ja tõhusa transpordisüsteemi suunas;
6. tunnistab, et Euroopa ühendamise rahastu meetmed olid enamiku projektide käivitamisel otsustava tähtsusega, eelkõige piiriülese, riikliku, piirkondliku ja kohaliku tasandi ühenduvusprojektide puhul; rõhutab, et Euroopa ühendamise rahastust on saanud avaliku ja erasektori investeeringute oluline katalüsaator; on aga veendunud, et selle täieliku potentsiaali vallandamiseks tuleks võtta lisameetmeid;
7. palub komisjonil kaaluda täiendavaid viise, kuidas propageerida Euroopa ühendamise rahastut kui konkreetsete valdkondlike eesmärkidega poliitikapõhist vahendit, mis tegeleb keerukamate projektidega, millel on piiriülene või kogu ELi hõlmav koostalitlusvõime mõõde;
8. on veendunud, et järgmises mitmeaastases finantsraamistikus peaks komisjon – olles põhjalikult läbi vaadanud perioodi 2014–2020 ning Euroopa ühendamise rahastu ning muude rahastamisprogrammide ja -vahendite, nagu programm „Horisont 2020“, Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondid ning EFSI, keeruliste suhete tagajärjed ning eelkõige Euroopa ühendamise rahastu ja EFSI vahel täheldatud asendusmõju – veelgi tugevdama Euroopa ühendamise rahastu ja muude programmide (näiteks „Euroopa horisont“ ja InvestEU fond) vastastikust täiendavust ja tagama niisuguse täiendavuse, et säilitada programmi selged eesmärgid ja edendada neid, vältida kattuvusi ja optimeerida eelarvevahendeid;
9. rõhutab, et mis tahes kärbet, mis tehakse järgmises Euroopa ühendamise rahastus muude programmide kasuks, nagu seda tehti 2014.–2020. aasta Euroopa ühendamise rahastu puhul EFSI ja Euroopa kaitsevaldkonna tööstusliku arendamise programmi (EDIDP) kasuks, peetakse vastuvõetamatuks; nõuab tungivalt, et komisjon säilitaks Euroopa ühendamise rahastu finantssuutlikkuse puutumatus, sest valdav osa Euroopa ühendamise rahastu rahastamisest seondub projektidega, mis annavad laiemat piirkondlikku ja ELi tasandi kasu, kuid millel puudub piisav riiklik või turupõhine rahastamine;
10. tunnustab praeguse Euroopa ühendamise rahastu programmi raames käivitatud segarahastamise projektikonkursi esimeste tulemuste julgustavat edukust; soovib komisjonil seetõttu tungivalt niisuguseid konkursse tulevikus korrata ja jätkata tugevama Euroopa ühendamise rahastu kasutamist toetuste vormis, mida tuleks võimaluse korral kombineerida ELi enda ja liiduväliste rahastamisvahenditega; kutsub komisjoni ühtlasi üles otsima viise, kuidas tulemuslikumalt ergutada erasektori kaasinvestorite osalemist, ning kutsub liikmesriike üles kaotama niisuguse protsessi seadusandlikud ja haldustakistused;

11. kutsub komisjoni üles ergutama veelgi projekti tasandil sünergia loomist kõnealuse kolme sektori vahel, mida piirab praegu eelarveraamistiku jäikus projektide rahastamiskõlblikkuse ja kulude rahastamiskõlblikkuse osas; nõuab tungivalt, et komisjon kohandaks taristu puhta ja aruka liikuvuse tulevastele nõudmistele; loodab, et tulevased sektoripõhised poliitikasuunised ja Euroopa ühendamise rahastu vahendid muudetakse paindlikumaks, et hõlbustada sünergiat ning reageerida paremini tehnika arengule ja uutele prioriteetidele, nagu digiteerimine, kiirendades samal ajal vähese heitega majanduse loomist ja käsitledes selliseid ühiseid ühiskondlikke väljakutseid nagu küberturvalisus;
12. rõhutab otsese eelarve täitmise olulisust selleks, et tagada kõigis kolmes sektoris ühiste menetluste rakendamine, vahendite kiire eraldamine ja eelarve väga usaldusväärne täitmine; juhib tähelepanu, et Euroopa ühendamise rahastu toetuste otsene haldamine on osutunud väga tõhusaks, mida näitavad suur projektide register ja konkurentsipõhine valikumenetlus, keskendumine ELi poliitilistele eesmärkidele, koordineeritud rakendamine ja liikmesriikide täielik osalus; tunnistab, et Euroopa ühendamise rahastu edukuses on oluline roll Innovatsiooni ja Võrkude Rakendusametil (INEA), optimeerides eelarvet, eelkõige tänu tema paindlikkusele teatavate meetmete kasutamata raha kiirel ümbersuunamisel uute meetmete rahastamiseks; nõuab INEA tugevdamist, et tagada ELi vahendite nõuetekohane kasutamine;
13. toetab põhimõtte „kasuta või kaota“ kasutamist Euroopa ühendamise rahastu eelarve otsesel täitmisel; nõuab samal ajal kindlalt, et Euroopa ühendamise rahastu tõhususe suurendamiseks säilitataks kulukohustuste ümberpaigutamise võimalus juhul, kui projektid ei saavuta kavandatud tulemusi;
14. tunnistab, kui keeruline on projekti esitamine, eelkõige suure transporditaristu puhul, ning kui tähtis on tehnilise abi andmine, nt Euroopa ühendamise rahastu programmi toetusmeetme kaudu, eelkõige Ühtekuuluvusfondist toetust saavatele liikmesriikidele, et parandada lõpuni kavandatud ja kvaliteetsete projektide rahastamiskõlblikkust; kutsub komisjoni üles jätkama niisuguse abi andmist ja mõtlema uuesti läbi hindamiskriteeriumid, millega soositaks projektide lisaväärtuse selgemat tuvastamist; palub komisjonil ühtlasi võtta lisameetmeid, et lihtsustada märkimisväärselt haldusnõudeid mitte ainult väikeste toetuste puhul ning kohandada väiksemate projektide taotluste esitajatele antavat tehnilist abi;
15. väljendab heameelt asjaolu üle, et 2014.–2020. aasta programmis kanti Ühtekuuluvusfondist 11,3 miljardit eurot üle Euroopa ühendamise rahastu transpordisamba ühtekuuluvuspaketti, ning juhib tähelepanu ühtekuuluvuse projektikonkursside silmapaistvale edukusele;
16. võtab teadmiseks komisjoni ettepaneku eraldada perioodiks 2021–2027 Euroopa ühendamise rahastule 42 265 miljonit eurot, sh 7 675 miljonit eurot energiaprojektidele ja 2 662 miljonit eurot (mõlemad püsivhindades) telekommunikatsiooni- ja digitaalprojektidele; peab siiski kahetsusväärseks, et püsivhindades on Euroopa ühendamise rahastu transpordisambale eraldatud summa 11 384 miljonit eurot ja Ühtekuuluvusfondi panus 10 000 miljonit eurot, mis kujutavad endast vastavalt 12 % ja 13 % suurust kärbet; võtab teadmiseks ja peab vastuvõetamatuks, et transpordisammas on ainuke valdkond, millele eraldatud vahendeid on kärbitud; rõhutab, et väljakutsed, millega transpordisektor siseturul silmitsi seisab, ja Euroopa ühendamise rahastu edukus on

vastuolus transpordi rahastamispaketi summa vähendamise ja ning palub komisjonil kavandatud summa uuesti läbi vaadata;

17. on veendunud, et Euroopa ühendamise rahastu programmi suure usaldusväärsuse ja atraktiivsuse säilitamiseks investorite silmis tuleks selle finantssuutlikkust järgmise mitmeaastase finantsraamistiku perioodi jooksul suurendada; rõhutab, et ebapiisav transpordieelarve seaks ohtu TEN-T võrgu väljaarendamise ja et see alandaks tegelikkuses avaliku sektori vahenditest juba tehtud investeeringute väärtust;
18. rõhutab lisaks, et ühtekuuluvuspaketil on tugev piirkondlik mõõde, mis vastab kohalikule nõudlusele, ja sellel on keskne tähtsus Ühtekuuluvusfondist toetust saavates liikmesriikides põhivõrgu osade väljaarendamise ja seetõttu ELi territoriaalse ühtekuuluvuse jaoks; märgib, et investeeringud ELi transporditaristusse, kui need Ühtekuuluvusfondi panuse abil ellu viiakse, peaksid jääma keskselt täidetava ja koostöös liikmesriikidega toimuva eelarve täitmise allikate tasakaalustatud süsteemiks; rõhutab, et Euroopa ühendamise rahastu raamistiku eelarve otsese täitmise raames Ühtekuuluvusfondist eraldatav summa peab järgmises mitmeaastases finantsraamistikus (2021–2027) jääma vähemalt samale tasemele kui eelmises mitmeaastases finantsraamistikus (2014–2020) ning et see summa peab olema piisav, et viia järgmise mitmeaastase finantsraamistiku (2021–2027) jooksul lõpule need projektid, mida rahastatakse Ühtekuuluvusfondi eraldistest praeguse Euroopa ühendamise rahastu raames;
19. tuletab meelde, et transpordi põhivõrgu väljaarendamine ELis ja poliitiliste prioriteetide elluviimine nõuavad jätkuvalt asjaomaste kodanike ja sidusrühmade osalemist otsustusprotsessides, läbipaistvust projektide keskkonnaalase ja rahalise elluviimise hindamisel ja järelevalves, transpordiliikide integreerimise parandamist ja eri transpordiliike ühendava tegevuse edendamist;
20. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles pühendumata jätkuvalt Euroopa ühendamise rahastu peamistele poliitikaeesmärkidele transpordisektoris: 2030. aastaks TEN-T põhivõrgu väljaarendamine, sh Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi (SESAR), meremagistraalide ja Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) kasutuselevõtt; üleminek puhtale, konkurentsivõimelisele, innovatiivsele ja ühendatud liikuvusele, mis hõlmab alustalana alternatiivkütuste laadimistaristu kasutuselevõttu ELis 2025. aastaks; edusammude tegemine TEN-T üldise võrgu väljaarendamisel 2050. aastaks;
21. rõhutab, et rohkem tuleb keskenduda arukatele horisontaalsetele projektidele; palub komisjonil seetõttu kaaluda konkreetsete, eriotstarbeliste ja riikidevaheliste algatuste loomist, et kiirendada ja tagada niisuguste horisontaalsete prioriteetide nagu ERTMS nõuetekohast rakendamist, võimendades erasektori investeeringuid, osalt toetusi ja rahastamisvahendeid koondades;
22. tuletab transpordisektorit silmas pidades meelde, kui tähtis on keskenduda mitmeliigilistele ja piiriülestele ühendustele, digitaalsetele lahendustele, ühelt transpordiliigilt teisele üleminekule ja säästvamale transpordile; usub, et ajakohastatud Euroopa ühendamise rahastu peaks seadma suuremaks prioriteediks ka otseühendused põhi- ja üldvõrgu vahel; on veendunud, et need eesmärgid peaksid kajastuma eelnevalt kindlaks määratud projektide loeteludes, mis lisatakse järgmisesse Euroopa ühendamise rahastu määрусesse;

23. tunnistab, et transpordisektoris tuleks täielikult ära kasutada digitaal- ja innovatiivsete

RC\1154639ET.docx

PE621.626v01-00 }

PE621.629v01-00 }

PE621.630v01-00 } RC1

tehnoloogiate pakutavaid võimalusi, ning võtab teadmiseks, et uus ja innovatiivne transporditaristu on investeerimise seisukohast alati atraktiivsem, eelkõige erasektori investeeringute tegemiseks; juhib siiski tähelepanu asjaolule, et olemasolev taristu jääb ELi võrgu alustalaks ja rõhutab tungivat vajadust teha suuremaid investeeringuid olemasoleva taristu hooldamisse; palub komisjonil seetõttu suure innovatsioonialase ambitsioonikusega tagada olemasoleva taristu moderniseerimise ja uuendamise atraktiivsus;

24. kutsub komisjoni üles pöörama erilist tähelepanu Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 349 esile toodud äärepoolseimatele piirkondadele, laiendades sadamate põhivõrku, et parandada ühendusi nende geograafilises piirkonnas, piirkondade endi vahel, mandriga ja kolmandate riikidega; on seisukohal, et äärepoolseimate piirkondade puhul peaks kaasrahastamise määr olema kõikide transpordiliikide puhul kuni 85 %, et hõlbustada nende juurdepääsu projektikonkurssidele ja luua regulaarsed mereühendused äärepoolseimate piirkondade ja mandrialade vahel; kutsub komisjoni üles kaaluma spetsiaalse projektikonkursi loomist äärepoolseimate piirkondade jaoks ning kaaluma lisaks rahastamise eraldamist innovatiivsele tehnoloogiale piirkondlike lennujaamade jaoks äärepoolseimates piirkondades, et tagada lennujaamataristu ohutus ja hooldus;
25. väljendab heameelt ühisteatise sõjaväelise liikuvuse tegevuskava kohta seatud taristu parandamise ja koostoime võimaldamise alaste eesmärkide üle; kutsub komisjoni üles kasutama Euroopa ühendamise rahastut, et toetada TEN-T võrgu alal kahesuguse kasutusega tsiviilkaitsetaristu arendamist;
26. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon komisjonile ja liikmesriikidele.