



---

*Zittingsdocument*

---

**B9-0223/2022**

28.4.2022

# ONTWERPRESOLUTIE

naar aanleiding van een verklaring van de Commissie

ingediend overeenkomstig artikel 132, lid 2, van het Reglement

over de impact van de Russische onwettige aanvalsoorlog tegen Oekraïne op de sectoren vervoer en toerisme in de EU  
(2022/2643(RSP))

**Karima Delli**

namens de Commissie vervoer en toerisme

**B9-0223/2022**

**Resolutie van het Europees Parlement over de impact van de Russische onwettige aanvalsoorlog tegen Oekraïne op de sectoren vervoer en toerisme in de EU (2022/2643(RSP))**

*Het Europees Parlement,*

- gezien Verordening (EU) 2022/334 van de Raad van 28 februari 2022<sup>1</sup>,
- gezien het actieplan “strategisch kompas inzake veiligheid en defensie – Voor een Europese Unie die haar burgers, waarden en belangen beschermt en bijdraagt aan de internationale vrede en veiligheid”, dat werd goedgekeurd door de Raad op 21 maart 2022 en bekrachtigd door de Europese Raad op 25 maart 2022,
- gezien de informele bijeenkomst van ministers van vervoer van 8 april 2022,
- gezien het mondiaal pact inzake vluchtelingen van 2018,
- gezien de Verklaring van Versailles van staatshoofden en regeringsleiders van de EU van 11 maart 2022,
- gezien zijn resolutie van 1 maart 2022 over de aanval van Rusland op Oekraïne<sup>2</sup>,
- gezien zijn resolutie van 24 maart 2022 over de behoefte aan een dringend EU-actieplan om voedselzekerheid binnen en buiten de EU te waarborgen in het licht van de Russische invasie in Oekraïne<sup>3</sup>,
- gezien zijn resolutie van 7 april 2022 over de conclusies van de bijeenkomst van de Europese Raad van 24 en 25 maart 2022: onder meer over de recentste ontwikkelingen in de oorlog tegen Oekraïne en de EU-sancties tegen Rusland en de tenuitvoerlegging daarvan<sup>4</sup>,
- gezien zijn resolutie van 7 april 2022 over de EU-bescherming van kinderen en jongeren die vanwege de oorlog in Oekraïne op de vlucht zijn<sup>5</sup>,
- gezien zijn aanbeveling van XX april 2022 aan de Raad en de vicevoorzitter van de Commissie/hoge vertegenwoordiger van de Unie voor buitenlandse zaken en veiligheidsbeleid over het buitenlands, veiligheids- en defensiebeleid van de EU na de Russische inval in Oekraïne<sup>6</sup>,
- gezien het tienpuntenplan van het Internationaal Energieagentschap om het oliegebruik terug te dringen,

---

<sup>1</sup> PB L 57 van 28.2.2022, blz. 1.

<sup>2</sup> Aangenomen teksten, P9\_TA(2022)0052.

<sup>3</sup> Aangenomen teksten, P9\_TA(2022)0099.

<sup>4</sup> Aangenomen teksten, P9\_TA(2022)0121.

<sup>5</sup> Aangenomen teksten, P9\_TA(2022)0120.

<sup>6</sup> Aangenomen teksten, P9\_TA(2022)0099.

- gezien artikel 132, lid 2, van zijn Reglement,
- gezien de ontwerpresolutie van de Commissie vervoer en toerisme,
- A. overwegende dat de EU als reactie op de onwettige, niet-uitgelokte en ongerechtvaardigde aanvalsoorlog van Rusland tegen Oekraïne vijf sanctiepakketten heeft goedgekeurd;
- B. overwegende dat een nieuwe sanctiegolf Rusland waarschijnlijk sterker zal treffen op het gebied van het wegvervoer en het zeevervoer;
- C. overwegende dat Rusland, als vergelding, op 28 februari 2022 een verbod heeft ingesteld op het gebruik van het Russische luchtruim, hetgeen gevolgen heeft voor luchtvaartuigen uit 36 landen, waaronder de EU-staten;
- D. overwegende dat de Europese Raad het begrotingsonderdeel voor militaire mobiliteit in het kader van de Connecting Europe Facility in de ontwerpbegroting heeft verlaagd van 6,5 naar 1,69 miljard EUR als onderdeel van het meerjarig financieel kader voor de periode 2021-2027;
- E. overwegende dat, aangezien het Oekraïense luchtruim gesloten is, ongeveer 3,3 % van de luchtvaartbewegingen van luchtvaartpassagiers in Europa tot stilstand is gekomen, naast de passagiersvluchten tussen Rusland en Europa, die 5,7 % van het totale Europese verkeer vertegenwoordigden in 2021;
- F. overwegende dat er in 2020 bij benadering 535 vaartuigen onder Russische vlag ongeveer 8 848 keer een haven in de EU-lidstaten aandeden;
- G. overwegende dat de situatie in de Zwarte Zee en de Zee van Azov is verslechterd omdat de Russische marine de regio blokkeert en delen van die zeeën zijn aangemerkt als oorlogsgebied, naar aanleiding van de veiligheidsrisico's voor passerend maritiem verkeer;
- H. overwegende dat de Russische marine in dat gebied vaartuigen met eigenaren of exploitanten uit de EU heeft aangevallen;
- I. overwegende dat Oekraïense en Russische zeevarenden 14,5 % van het personeelsbestand in de wereldwijde scheepvaart vertegenwoordigen, en de Europese vloten sterk afhankelijk zijn van hen;
- J. overwegende dat de bezorgdheid over de algemene veiligheid en operabiliteit van het spoor- en zeevervoer van en naar Oekraïne toeneemt;
- K. overwegende dat de brandstofprijzen de afgelopen maanden een opwaartse trend hebben gekend, en die situatie is verergerd door de onwettige aanvalsoorlog van Rusland tegen Oekraïne, en overwegende dat brandstof een van de grootste kostenposten vormt voor vervoersmaatschappijen en gebruikers;
- L. overwegende dat toeristische bestemmingen in veel landen van de EU opnieuw zwaar zullen worden getroffen na de twee pandemiejaren die al een verwoestend effect hebben

gehad op de sector;

1. veroordeelt opnieuw in de krachtigst mogelijke bewoordingen de aanvalsoorlog van de Russische Federatie tegen Oekraïne, alsook de betrokkenheid van Belarus bij die oorlog, en eist dat Rusland onmiddellijk een einde maakt aan alle militaire activiteiten in Oekraïne en alle strijdkrachten en militaire uitrusting onvoorwaardelijk terugtrekt van het gehele internationaal erkende grondgebied van Oekraïne;
2. is ingenomen met de ongeëvenaarde en evoluerende EU-sancties tegen Rusland als reactie op de aanval van Rusland op Oekraïne en verzoekt de EU om verdere, doeltreffende sancties in de vervoersector te blijven evalueren en aan te nemen teneinde de financiering van Poetins oorlogsmachine te ondermijnen; wijst erop dat dit de eerste keer is dat de EU-sancties tegen Rusland uitdrukkelijk gericht waren op de vervoersector;
3. herinnert eraan dat vervoer een strategisch middel is voor de EU om op het gebied van logistiek, humanitaire hulpverlening, evacuatie van vluchtelingen en mobiliteit solidariteit te betonen met en steun te verlenen aan Oekraïne en zijn lijdende bevolking;
4. is ingenomen met de maatregelen die de Commissie heeft genomen om lidstaten, vervoersmaatschappijen en werknemers in de vervoersector te helpen vervoersactiviteiten voort te zetten en het vervoer van vluchtelingen uit Oekraïne en voor humanitaire hulpverlening te ondersteunen; onderkent de moed van werknemers in de vervoersector in Oekraïne die hun leven riskeren wanneer zij blijven werken om personen en goederen te vervoeren;
5. is ingenomen met de operationele richtsnoeren die de Commissie heeft vastgesteld om de doorreis van Oekraïners zonder geldige documenten aan boord bij EU-vervoersmaatschappijen te verzekeren;
6. prijst de Europese vervoersmaatschappijen omdat zij Oekraïense burgers gratis lieten reizen met de trein, de bus, het schip en het vliegtuig alsook de ontelbare initiatieven van verenigingen en individuen in de hele EU die voorzien in gratis vervoer van goederen en personen van en naar de Oekraïense grens;
7. wijst erop dat het lopende conflict en de vergelding van Rusland tegen de sancties van de EU ook gevolgen hebben voor de vervoersector van de EU, die voor alle vervoerswijzen ernstig verstoord is;
8. benadrukt dat stijgende brandstofprijzen en de verstoring van logistieke en bevoorradingsketens enkele van de belangrijkste gevolgen zijn voor alle vervoerswijzen en tot veel onzekerheid op de markten leiden;
9. is van mening dat vervoersmaatschappijen die in de EU gevestigd zijn of in de EU in bezit zijn en die banden hebben met de Russische markt moeten worden ondersteund bij het kiezen van een andere richting buiten Rusland voor hun vervoersactiviteiten;
10. verzoekt de Commissie om dringend een economische en sociale beoordeling uit te voeren van de gevolgen van de oorlog voor alle vervoerswijzen op de EU-markt en om, waar nodig, snel steun te bieden, onder meer door bijkomende wetgeving en/of

financiële maatregelen, om de negatieve gevolgen te beperken en de goede werking, het gelijke speelveld en eerlijke mededinging van de Europese vervoersectoren te waarborgen;

### ***Luchtvaart***

11. uit zijn bezorgdheid over de ernstige gevolgen van het conflict op de luchtvaartsector wat betreft exploitatiekosten, waardoor zowel reizigers- als goederenvervoer duurder wordt; wijst erop dat de combinatie van de sancties en de vliegverboden luchtvaartmaatschappijen ertoe heeft gedwongen hun vluchten op te schorten of langs een andere route te sturen; wijst er bovendien op dat de maximale noodzakelijke verlengingen van de route zodat vliegtuigen het Russische en Belarussische luchtruim kunnen vermijden variëren tussen drie en vier uur per enkele reis, hetgeen leidt tot problemen met tanken (bijkomende stops en derhalve bijkomende kosten), en langere arbeidstijden voor de bemanning dan die welke zijn vastgesteld in de EU-regelgeving;
12. wijst erop dat Oekraïne en Rusland tot de belangrijkste producenten van titanium behoren, een cruciaal metaal voor de productie van luchtvaartuigen, en dat het lopende conflict de toevoer op de korte termijn zou kunnen beïnvloeden;
13. verzoekt de Commissie een evaluatie uit te voeren en, indien nodig, een hulpstrategie voor te stellen voor luchtvaartmaatschappijen in de EU en hun personeel, aangezien zij zwaar getroffen zijn, eerst door de COVID-19-pandemie en nu door het verbod op vluchten over Rusland en Belarus, hoge brandstofprijzen en een dalende vraag; wijst er echter op dat het noodzakelijk is een gelijk speelveld en eerlijke concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen te waarborgen, met name bij het verlenen van financiële steun;
14. betreurt dat Rusland een wet heeft goedgekeurd waardoor vliegtuigen die geleased worden van buitenlandse ondernemingen opnieuw moeten worden ingeschreven in het Russische register voor luchtvaartuigen, hetgeen een duidelijke inbreuk vormt op de internationale regels voor de burgerluchtvaart (Verdrag van Chicago); dringt erop aan dat deze vorm van diefstal niet kan worden aanvaard en eist dat de vliegtuigen in kwestie onmiddellijk aan hun rechtmatige eigenaars worden teruggegeven; is ingenomen met het besluit van de Commissie om de Russische luchtvaartmaatschappijen die luchtvaartuigen exploiteren die onder deze herinschrijving vallen op te nemen op de zwarte lijst van luchtvaartmaatschappijen, aangezien de Russische autoriteiten niet de capaciteit hebben om toe te zien op de veiligheid van de luchtwaardigheid van de honderden heringeschreven luchtvaartuigen; wijst erop dat uitsluitend de Russische autoriteiten verantwoordelijk zullen zijn voor het in gevaar brengen van de levens van hun eigen burgers wanneer zij deze gestolen vliegtuigen over Rusland laten vliegen zonder dat zij de noodzakelijke veiligheidsvoorschriften in acht kunnen nemen;
15. verzoekt om verdere EU-maatregelen om huurlingen van de Wagner Group en buitenlandse strijders uit Syrië enz. ervan te weerhouden daadwerkelijk naar het slagveld in Oekraïne te trekken om daar gruweldaden te plegen tegen de burgerbevolking; verzoekt derhalve dat de hoge vertegenwoordiger eist dat met name de regeringen van Turkije, Georgië, Azerbeidzjan en Irak, en eveneens de regeringen van

de Centraal-Aziatische republieken, hun luchtruim sluiten voor alle Russische, Iraanse of Syrische militaire of chartervliegtuigen en voor alle reguliere luchtvaartmaatschappijen die dergelijke huurlingen vervoeren; verzoekt de EU elke luchtvaartmaatschappij die deelneemt aan dergelijk vervoer, op de zwarte lijst te zetten;

### *Zeevervoer*

16. is ingenomen met de derde pijler van de Commissie van het vijfde sanctiepakket tegen Rusland, met betrekking tot het verbod op toegang tot EU-havens voor vaartuigen die onder Russische vlag varen en vaartuigen met Russische exploitanten; is van mening dat het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid in dit opzicht een belangrijke rol kan spelen door een duidelijke lijst te verstrekken van Russische vaartuigen die geen toegang mogen krijgen tot EU-havens, rekening houdend met de vaartuigen die sinds 24 februari zijn omgevlagd of opnieuw zijn geregistreerd;
17. verzoekt echter verder te gaan dan deze maatregelen om het omzeilen ervan te voorkomen en de toegang tot EU-havens te ontzeggen aan alle schepen, ongeacht wie deze schepen bezit of exploiteert, welke tijdens hun traject ook Russische havens aandoen, behalve wanneer er noodzakelijke en gerechtvaardigde humanitaire redenen zijn voor die tussenstop; is reeds ingenomen met de vrijwillige beslissing van een aantal van 's werelds grootste in Europa gevestigde scheepvaartmaatschappijen om alle vrachtboekingen van en naar Rusland tot nader order stil te leggen;
18. verzoekt om een verbod voor alle schepen die een EU-haven aan willen doen op het bunkeren in Russische havens of bij Russische bunkerschepen op zee;
19. is van mening dat het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid op dat gebied richtsnoeren moet verstrekken over de eenvormige toepassing van dergelijke sancties, zodat er een gelijk speelveld blijft bestaan voor EU-havens;
20. verzoekt de regeringen en de bevoegde overheidsinstanties, zowel op nationaal als op EU-niveau, hun verantwoordelijkheden op te nemen en voldoende personeel en middelen uit te trekken om te zorgen voor een vlotte toepassing van de maatregelen, waarbij verdere vertragingen in de reeds verstoorde toeleveringsketen worden vermeden;
21. neemt er kennis van dat een groot aantal schepen momenteel wordt tegengehouden in de betrokken regio's; schaart zich achter de oproepen van de Commissie en de lidstaten om met spoed de veiligheid en beveiliging van de internationale scheepvaart in het gebied en met name de veiligheid van zeevarenden te waarborgen; verzoekt om de betrokken schepen dringend opnieuw te bevoorraden met essentiële benodigdheden voor hun zeevarenden, en een veilige blauwe maritieme corridor in te stellen om de veilige evacuatie van zeevarenden en schepen uit de getroffen gebieden en risicogebieden in de Zwarte Zee en de Zee van Azov mogelijk te maken;
22. betreurt dat een aantal ronddrijvende zeemijnen de laatste tijd het leven van zeevarenden en passagiers bedreigen, evenals de internationale handelsstromen in de Zwarte Zee, en verzoekt om internationale steun voor de ontmijningsinspanningen van kustlanden;

23. uit zijn bezorgdheid over de impact op de internationale scheepvaart, logistiek, toeleveringsketens en brandstofprijzen en met name op de vrachttarieven in de zeevaart;

### *Spoorvervoer*

24. betreurt dat er vooralsnog geen rechtstreeks verbod bestaat op spoorwegactiviteiten waarbij de Russische spoorwegmaatschappij betrokken is; merkt echter op dat de Russische spoorwegmaatschappij is toegevoegd aan de lijst van juridische entiteiten en lichamen die zijn onderworpen aan financiële beperkingen;
25. wijst erop dat treinen nog altijd door Rusland kunnen reizen, met name de goederentreinen die tussen Europa en China rijden; merkt echter op dat het conflict dramatische gevolgen heeft voor de goederenvervoersstromen per spoor tussen Azië en Europa, waardoor er onzekerheid heerst voor ondernemingen die treinen exploiteren en goederen vervoeren;
26. wijst erop dat de lading op goederentreinen fysieke belemmeringen ondervindt, aangezien duizenden wagons vastzitten in files aan de grens tussen Oekraïne en de EU-landen; verzoekt de Commissie Oekraïne te ondersteunen bij zijn inspanningen om verkeersstromen af te leiden, nieuwe verbindingen tot stand te brengen en versnelde handelsroutes op te zetten;
27. verzoekt de Commissie Oekraïne te ondersteunen, ook bij zijn inspanningen om de spoorverbindingen tussen Oekraïne en de EU te versterken;
28. is van mening dat de Russische aanval op Oekraïne en de daaruit voortvloeiende vervoersbehoeften binnen de EU duidelijk hebben gemaakt dat het spoorwegsysteem in de EU een groter volume passagiers en vracht moet kunnen vervoeren; verzoekt de lidstaten derhalve de normalisatie, harmonisatie en interoperabiliteit van de spoorwegsysteem in alle lidstaten te versnellen en verzoekt de Commissie toezicht te blijven houden op de toepassing, evenals op het wegwerken van de overgebleven tekortkomingen;
29. beklemtoont de heldenmoed van een aantal Belarussische spoorwegarbeiders die de inzet van Russische strijdkrachten bij hun aanval op Oekraïne hebben gesaboteerd en verzoekt alle burgers in Rusland en Belarus hun voorbeeld van burgerlijk verzet tegen deze gruwelijke aanvalsoorlog te volgen;

### *Wegvervoer*

30. juicht het optreden van de Commissie toe om de terugkeer van Europese vrachtwagenchauffeurs uit het conflictgebied evenals het vervoer van goederen over de weg naar Oekraïne en Moldavië te waarborgen;
31. is ingenomen met de recente sancties waardoor in Rusland en Belarus gevestigde wegvervoerondernemingen geen goederen mogen vervoeren over de weg op het grondgebied van de Europese Unie, aangezien de mogelijkheden voor Russische bedrijven om belangrijke goederen te verkrijgen daardoor drastisch worden beperkt;
32. wijst erop dat het vervoer van goederen naar Oekraïne en aangrenzende lidstaten met

een grote toevloed van vluchtelingen het risico loopt op belemmeringen op regelgevingsgebied te stuiten; is ingenomen met de stappen die de Commissie heeft gezet om bepaalde maatregelen ter bevordering van wegvervoersactiviteiten die worden uitgevoerd in de uitzonderlijke omstandigheden die zijn ontstaan door de Russische aanval op Oekraïne, toe te lichten, en de lidstaten aan te sporen die maatregelen toe te passen, zoals de toekenning van tijdelijke bestuurderskaarten aan Oekraïense chauffeurs die werkzaam zijn in de EU en niet kunnen terugkeren naar Oekraïne om hun verlopen kaart te vernieuwen, de vaststelling van tijdelijke uitzonderingen op de regels inzake rij- en rusttijden, uitzonderingen op de betaling van tolheffingen voor vervoer dat wordt beschouwd als nooddienst en uitzonderingen op vergunningen voor het vervoer van de producten die nodig zijn voor medische zorg; benadrukt dat Oekraïense vrachtwagenchauffeurs in Europa onder grote druk staan wegens de oorlog in hun land; verzoekt de Commissie een strategie uit te voeren om vrachtwagenchauffeurs uit Oekraïne te helpen zich weer bij hun familie die ontheemd is in de Europese Unie te voegen en ervoor te zorgen dat de lidstaten hulp bieden aan chauffeurs in nood;

33. verzoekt de Commissie om te blijven zoeken naar manieren om het vervoer van passagiers of om het even welke goederen naar of van Oekraïne en zijn aangrenzende EU-landen als humanitaire hulpverlening te ondersteunen en de nodige steun te bieden wat betreft heffingen voor tolwegen, infrastructuurkosten, toegang tijdens het weekend, belastingen enz.;
34. steunt het voorstel van de Commissie om vervoersovereenkomsten te sluiten met Oekraïne en Moldavië, door het wegvervoer gedeeltelijk te liberaliseren voor vervoerders uit die landen, zodat de uitvoer van goederen via zeeroutes die momenteel niet beschikbaar zijn als gevolg van de Russische militaire agressie in aanzienlijke mate kan worden verlegd en zodat meer gebruik kan worden gemaakt van EU-zeehavens voor de in- en uitvoer van goederen van en naar Oekraïne; spreekt in dit verband zijn duidelijke steun uit voor het snelle herstel van verbindingen via het spoor en waterwegen tussen Oekraïne en met name Roemenië die in het verleden in onbruik zijn geraakt;

#### ***TEN-T en militaire mobiliteit***

35. is ingenomen met de mededeling van de Commissie over de uitbreiding van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) naar aangrenzende derde landen en dringt erop aan de lopende herziening van het TEN-T te gebruiken om aandacht te besteden aan een sterke verhoging van de investeringen in verbindingen voor vervoersinfrastructuur met de Westelijke Balkan, Moldavië, Georgië en Oekraïne; verzoekt de Commissie, de Raad en het Parlement bovendien om samen de lopende herziening van het TEN-T aan te grijpen als een kans om de nieuwe TEN-T-kaarten te herzien, zoals is voorgesteld in december 2021, en een addendum voor te stellen voor met name Oekraïne, Moldavië en Georgië zodat zij zich kunnen aanpassen aan de volledig nieuwe situatie met betrekking tot de vervoersbehoeften als gevolg van de onwettige aanvalsoorlog van Rusland tegen Oekraïne; verzoekt de Commissie ook een Vervoersgemeenschap voor de EU en het “oosten van Europa” of het “Oostelijk Partnerschap” voor te stellen, met inbegrip van een investeringskader voor het oosten van Europa, waarvoor de Vervoersgemeenschap Westelijke Balkan gedeeltelijk als voorbeeld kan dienen;



36. wijst erop dat er veel meer ambitie aan de dag moet worden gelegd met betrekking tot het project voor militaire mobiliteit van de EU en is in dit opzicht ingenomen met de inzet van de EU-lidstaten om de huidige inspanningen ter versterking van de militaire mobiliteit in de hele EU te versnellen;
37. spreekt opnieuw zijn grote teleurstelling uit over het besluit van de Europese Raad om bij de vaststelling van de cijfers voor het meerjarige financiële kader voor 2021-2027 drastisch te besparen op de definitieve enveloppe voor het onlangs gecreëerde begrotingsonderdeel voor militaire mobiliteit in het kader van het programma van de Connecting Europe Facility (CEF II) voor 2021-2027 en betreurt dat deze vergissing nu onze gezamenlijke Europese veiligheid ondermijnt; verzoekt de Commissie om oplossingen te vinden en voor te leggen om het begrotingsonderdeel voor militaire mobiliteit in het kader van het CEF II-programma aanzienlijk te verhogen en stelt in dit opzicht de beschikbaarstelling van ongebruikte middelen uit de herstel- en veerkrachtfaciliteit voor; benadrukt dat ervoor moet worden gezorgd dat de aspecten inzake militaire mobiliteit grondig worden geëvalueerd en behandeld, zowel op het gebied van infrastructuur als financiering, teneinde optimale grensoverschrijdende samenwerking en mobiliteit te waarborgen binnen de Unie; verzoekt de Commissie in dit opzicht om gerichte steun voor te stellen voor belangrijke infrastructuurprojecten waardoor alle lidstaten beter verbonden worden en de verbindingen voor vervoersinfrastructuur met de Westelijke Balkan, Moldavië, Georgië en Oekraïne te verbeteren; verzoekt in het bijzonder om alle belangrijke infrastructuur voor tweërlei gebruik die naar de oostelijke grens van de Unie leidt te versterken;
38. verzoekt de Commissie om de EU-lidstaten van de benodigde financiering te voorzien voor de ontwikkeling van infrastructuur voor tweërlei gebruik met een strategische rol die nodig is om te voldoen aan de huidige en toekomstige behoeften; benadrukt dat de capaciteit van de EU om het bezit en de investeringen op het gebied van strategische infrastructuur te beoordelen en te controleren, moet worden verbeterd, als cruciaal element om de veiligheid van de EU en onze burgers te waarborgen;
39. verzoekt de Commissie om het “Global Gateway”-initiatief verder uiteen te zetten en gezamenlijke investeringen in infrastructuur te bevorderen, met name in de landen die universele waarden delen met ons; wijst erop dat Europa het terrein niet mag overlaten aan autocratische regimes, maar zowel een economisch aantrekkelijk als op waarden gebaseerd alternatief moet bieden voor investeringen in infrastructuur in armere derde landen; is van mening dat Europa bij deze inspanningen de krachten moet bundelen met andere belangrijke democratieën zoals de VS, het VK, Canada, Australië, Japan of Zuid-Korea;

### ***Stijgende energieprijzen voor vervoer***

40. wijst erop dat een combinatie van hogere kosten voor energie en vervoer invloed zou hebben op alle burgers, en met name huishoudens met een laag inkomen die een hoger risico op vervoersarmoede lopen; beklemtoont bovendien dat hogere brandstofkosten voor het vervoer via de lucht, de weg en de zee rechtstreekse gevolgen hebben voor de prijzen van finale goederen en diensten en dat de stijging van de brandstofprijzen invloed heeft op het herstel van het toerisme na de pandemie;

41. is ingenomen met de mededeling van de Commissie over “REPowerEU: een gemeenschappelijk Europees optreden voor betaalbare, veiligere en duurzamere energie” en steunt de noodzaak om Europa snel onafhankelijk te maken van Russische energiebronnen, hetgeen tegelijkertijd de kans biedt om de energietransitie te versnellen; betreurt echter dat de Commissie de stijging van de brandstofprijzen voor vervoersmaatschappijen nog niet heeft aangepakt; verzoekt de Commissie de economische impact van de brandstofprijzen op het vervoer en de mobiliteit in de EU diepgaand te analyseren en verdere maatregelen te nemen om overeenkomstig de Europese Green Deal in te spelen op de stijgende prijzen voor vervoer;
42. is ingenomen met de buitengewone maatregelen die diverse lidstaten hebben genomen om de stijging van de brandstofprijzen te beperken, zoals een tijdelijke belastingverlaging, en verzoekt de Commissie binnen de EU gecoördineerde en gemeenschappelijke criteria voor te stellen en de vaststelling van deze maatregelen door nationale autoriteiten te vergemakkelijken;
43. verzoekt de Commissie, en met name nationale, regionale en lokale overheden om maatregelen toe te passen die aansluiten bij het tienpuntenplan van het Internationaal Energieagentschap om het oliegebruik terug te dringen, waaronder een uitgebreider gebruik van de mogelijkheden van thuiswerken, autolose zondagen in steden, de verdere bevordering van het openbaar vervoer, micromobiliteit, wandelen en fietsen, meer autodelen, de bevordering van efficiënt rijden voor vrachtwagens en het leveren van goederen, het gebruik van hogesnelheids- en nachttreinen in plaats van vliegtuigen, indien mogelijk, het vermijden van zakenreizen per vliegtuig wanneer er alternatieve mogelijkheden bestaan, en een versterkte toepassing van elektrische en efficiëntere voertuigen;
44. benadrukt dat de interne productie, aanvoer en opslag van hernieuwbare brandstoffen/energie binnen de Unie dringend aanzienlijk moeten worden versterkt en dat de energievoorziening in de Europese Unie verder moet worden gediversifieerd, ook op korte termijn door de invoer van alternatieve brandstoffen, onder meer via haventerminals in de EU voor lng als overgangsbrandstof, waarbij er zorgvuldig te werk wordt gegaan om “lock-in-effecten” en gestrande activa te vermijden, en aan te sluiten bij de klimaatdoelstellingen van de EU; benadrukt voorts dat de energieverbindingen tussen de lidstaten moeten worden versterkt, met name tussen het Iberisch Schiereiland en de rest van Europa;
45. is van mening dat de synergie en complementariteit van het TEN-T en TEN-E moeten worden bevorderd, met volledige waarborging van bestaande en toekomstige financieringsmogelijkheden en financieringsniveaus voor de ontwikkeling van het TEN-T;

### *Toerisme*

46. wijst erop dat de aanhoudende misdadige agressie van Rusland tegen Oekraïne een enorme stempel heeft gedrukt op de toeristische sector, vooral in grensgebieden; merkt op dat toeristen niet meer naar bepaalde EU-lidstaten willen reizen, zoals Polen, Roemenië, Slowakije, Bulgarije of de Baltische staten, omdat de grens met Oekraïne nabij is, en uit angst voor de oorlog; wijst erop dat de toeristische sector in de genoemde

landen, ondanks de eigen problemen, vluchtelingen uit Oekraïne helpt; verzoekt derhalve om een gezamenlijk Europees toerismebeleid en met name een actieplan met doeltreffende financiële steun om de sector en de bestemmingen die het zwaarst getroffen zijn bij te staan om de meest recente crises met betrekking tot COVID-19 en de misdadige aanval van Rusland op Oekraïne te overwinnen;

47. herhaalt dat het volledig achter de oprichting staat van een Europees mechanisme voor crisisbeheer in de toeristische sector in de EU om adequaat en snel te kunnen inspelen op ernstige crises, zoals pandemieën, oorlogen en de humanitaire crisis als gevolg van de klimaatverandering; wijst erop dat een dergelijk mechanisme financieringsoplossingen voor financiële tekorten op de korte termijn die voortvloeien uit dergelijke crises moet omvatten, evenals kaders en strategieën voor de middellange en lange termijn;
48. benadrukt dat de stijgende kosten voor energie en levensmiddelen, die worden versterkt door de oorlog, ertoe zullen leiden dat de kosten zich vermenigvuldigen voor toeristische ondernemingen en de hele toeleveringsketen, en met name voor kmo's die al moeite hebben om het hoofd boven water te houden na de twee pandemiejaren; verzoekt de lidstaten derhalve de noodzakelijke hulp te bieden door middel van belastingbeleid en met name belastingverlagingen, en verzoekt de Commissie om EU-middelen te gebruiken om de liquiditeit van kmo's te verbeteren; wijst er in dit opzicht op dat het herstel van de sector verdere vertraging zal oplopen en verzoekt de Commissie en de lidstaten om de bestaande overheidssteun te behouden, onder meer door de terugbetaling van de aangegane verplichtingen uit te stellen;
49. beklemtoont dat uit de COVID-19-pandemie en de huidige oorlogscrisis in Oekraïne is gebleken dat er een dringende behoefte bestaat aan de oprichting van een "EU-agentschap voor toerisme"; is van mening dat coördinatie als oplossing op de korte termijn onmisbaar is voor het herstel van de toeristische sector in de EU, en dat er binnen een van de bestaande agentschappen snel een speciale afdeling voor toerisme moet worden opgezet, die verantwoordelijk moet zijn voor het creëren van een nieuw "toeristisch merk voor de EU", waarbij Europa wordt gepromoot als een veilige, duurzame en slimme bestemming voor iedereen; dringt aan op een gezamenlijke EU-campagne om reclame te maken voor Europa als bestemming teneinde toeristen aan te moedigen bestemmingen die sterk afhankelijk zijn van Russische en Oekraïense toeristen te bezoeken;
50. verzoekt de lidstaten EU-hotels en diensten voor kortetermijnverhuur die Oekraïense vluchtelingen opvangen te ondersteunen;
51. juicht toe dat toeristische ondernemingen al Oekraïense vluchtelingen in dienst nemen en verzoekt de Commissie die acties te ondersteunen door een tijdelijk financieel programma op te zetten om een antwoord te bieden op het tekort aan personeel in het toerisme, wat problematisch is in de toeristische sector na de pandemie;

o

o o

52. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie,

alsmede aan de regeringen en parlementen van de lidstaten.