



Dokument z posiedzenia

B9-0223/2022

28.4.2022

PROJEKT REZOLUCJI

złożony w następstwie oświadczenia Komisji

zgodnie z art. 132 ust. 2 Regulaminu

w sprawie wpływu nielegalnej wojny napastniczej prowadzonej przez Rosję w Ukrainie na sektory transportu i turystyki Unii Europejskiej (2022/2643(RSP))

Karima Delli

w imieniu Komisji Transportu i Turystyki

B9-0223/2022

Rezolucja Parlamentu Europejskiego w sprawie wpływu nielegalnej wojny napastniczej prowadzonej przez Rosję w Ukrainie na sektory transportu i turystyki Unii Europejskiej (2022/2643(RSP))

Parlament Europejski,

- uwzględniając rozporządzenie Rady (UE) 2022/334 z dnia 28 lutego 2022 r.¹,
- uwzględniając plan działania pt. „Strategiczny kompas na rzecz bezpieczeństwa i obrony – dla Unii Europejskiej, która chroni swoich obywateli, swoje wartości i interesy oraz przyczynia się do międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa”, zatwierdzony przez Radę 21 marca 2022 r i poparty przez Radę Europejską 25 marca 2022 r.,
- uwzględniając nieformalne spotkanie ministrów transportu 8 kwietnia 2022 r.,
- uwzględniając Globalne porozumienie w sprawie uchodźców z 2018 r.,
- uwzględniając Deklarację wersalską szefów państw lub rządów UE z 11 marca 2022 r.,
- uwzględniając swoją rezolucję z 1 marca 2022 r. w sprawie rosyjskiej agresji na Ukrainę²,
- uwzględniając swoją rezolucję z 24 marca 2022 r. w sprawie pilnej potrzeby przyjęcia unijnego planu działania dla zapewnienia bezpieczeństwa żywnościowego w UE i poza jej terytorium w związku z rosyjską inwazją na Ukrainę³,
- uwzględniając swoją rezolucję z 7 kwietnia 2022 r. w sprawie konkluzji z nadzwyczajnego posiedzenia Rady Europejskiej 24 i 25 marca 2022 r., dotyczących m.in. ostatnich wydarzeń związanych z wojną w Ukrainie oraz sankcji UE wobec Rosji i ich stosowania⁴,
- uwzględniając swoją rezolucję z 7 kwietnia 2022 r. w sprawie ochrony w UE dzieci i młodzieży uciekających przed wojną w Ukrainie⁵,
- uwzględniając swoje zalecenie z XX kwietnia 2022 r. dla Rady i wiceprzewodniczącego Komisji / wysokiego przedstawiciela Unii do spraw zagranicznych i polityki bezpieczeństwa w sprawie unijnej polityki zagranicznej, bezpieczeństwa i obrony po rosyjskiej inwazji na Ukrainę⁶,
- uwzględniając 10-punktowy plan Międzynarodowej Agencji Energetycznej dotyczący

¹ Dz.U. L 57 z 28.2.2022, s. 1.

² Teksty przyjęte, P9_TA(2022)0052.

³ Teksty przyjęte, P9_TA(2022)0099.

⁴ Teksty przyjęte, P9_TA(2022)0121.

⁵ Teksty przyjęte, P9_TA(2022)0120.

⁶ Teksty przyjęte, P9_TA(2022)0099.

- ograniczenia zużycia ropy naftowej,
- uwzględniając art. 132 ust. 2 Regulaminu,
 - uwzględniając projekt rezolucji Komisji Transportu i Turystyki,
- A. mając na uwadze, że UE przyjęła pięć pakietów sankcji w reakcji na nielegalną, niesprowokowaną i nieuzasadnioną wojnę agresywną Rosji przeciwko Ukrainie;
- B. mając na uwadze, że zgodnie z oczekiwaniami nowa fala sankcji dotknie w większym stopniu rosyjskie sektory transportu drogowego i morskiego;
- C. mając na uwadze, że 28 lutego 2022 r. Rosja ogłosiła środki odwetowe w formie zakazów korzystania z rosyjskiej przestrzeni powietrznej dla samolotów z 36 krajów, w tym państw UE;
- D. mając na uwadze, że w wieloletnich ramach finansowych na lata 2021–2027 Rada Europejska zmniejszyła środki w projekcie linii budżetowej dotyczącej mobilności wojskowej w ramach instrumentu „Łącząc Europę” z 6,5 do 1,69 mld EUR;
- E. mając na uwadze, że zamknięcie ukraińskiej przestrzeni powietrznej doprowadziło do wstrzymania około 3,3 % lotniczego ruchu pasażerskiego w Europie, oprócz lotów pasażerskich między Rosją a Europą, które w 2021 r. stanowiły 5,7 % całkowitego ruchu lotniczego w Europie;
- F. mając na uwadze, że w 2020 r. około 535 statków pod banderą rosyjską zawinęło około 8 848 razy do portów państw członkowskich UE;
- G. mając na uwadze, że sytuacja na Morzu Czarnym i Morzu Azowskim pogorszyła się, ponieważ rosyjska marynarka wojenna blokuje region, a części tych mórz ogłoszono strefą wojenną w związku z zagrożeniami dla bezpieczeństwa ruchu morskiego;
- H. mając na uwadze, że rosyjska marynarka wojenna zaatakowała na tym obszarze statki, których właściciele lub armatorzy pochodzą z UE;
- I. mając na uwadze, że floty UE polegają w dużym stopniu na ukraińskich i rosyjskich marynarzach, którzy stanowią 14,5 % światowej siły roboczej w żegludze;
- J. mając na uwadze, że rosną obawy co do ogólnego bezpieczeństwa i operacyjności transportu kolejowego i morskiego do i z Ukrainy;
- K. mając na uwadze, że w ostatnich miesiącach ceny paliw wzrosły i że sytuacja pogorszyła się z powodu nielegalnej wojny agresywnej Rosji przeciwko Ukrainie, a także mając na uwadze, że paliwo należy do czynników generujących najwięcej kosztów dla przewoźników i użytkowników;
- L. mając na uwadze, że po dwóch latach pandemii, które już miały destrukcyjny wpływ na sektor turystyki, ośrodki turystyczne w wielu krajach UE odczuwają kolejne poważne skutki;
1. ponownie z całą mocą potępia wojnę agresywną Federacji Rosyjskiej przeciw Ukrainie,

a także udział Białorusi w tej wojnie; domaga się, aby Rosja natychmiast zakończyła wszystkie działania wojskowe w Ukrainie i bezwarunkowo wycofała wszystkie siły zbrojne i sprzęt wojskowy z całego terytorium Ukrainy uznanego przez społeczność międzynarodową;

2. z zadowoleniem przyjmuje bezprecedensowe i ewoluujące sankcje UE wobec Rosji w odpowiedzi na jej napaść na Ukrainę; wzywa UE do dalszej oceny i przyjmowania kolejnych skutecznych sankcji w sektorze transportu, aby osłabić finansowanie maszyny wojennej Putina; podkreśla, że po raz pierwszy sankcjami UE wobec Rosji wyraźnie objęto sektor transportu;
3. przypomina, że transport jest środkiem strategicznym, dzięki któremu UE może okazać solidarność z Ukrainą i jej cierpiącym narodem oraz zapewnić wsparcie w obszarze logistyki, pomocy humanitarnej oraz ewakuacji i mobilności uchodźców;
4. z zadowoleniem przyjmuje środki przyjęte przez Komisję, aby pomóc państwom członkowskim, przewoźnikom i pracownikom kontynuować działalność transportową oraz wspierać wyjazd uchodźców z Ukrainy i transport pomocy humanitarnej; zdaje sobie sprawę z odwagi pracowników sektora transportu w Ukrainie, którzy ryzykują życie, a mimo to nadal przewożą ludzi i towary;
5. z zadowoleniem przyjmuje wytyczne operacyjne przyjęte przez Komisję, aby zapewnić tranzyt obywateli ukraińskich bez ważnych dokumentów z udziałem przewoźników unijnych;
6. wyraża uznanie dla europejskich przewoźników, którzy oferują obywatelom Ukrainy bezpłatne przejazdy kolejowe, autobusowe, morskie i samolotowe, oraz dla niezliczonych inicjatyw stowarzyszeń i osób prywatnych w całej UE, zapewniających bezpłatny transport towarów i osób do i z granicy ukraińskiej;
7. zwraca uwagę, że trwający konflikt oraz działania odwetowe Rosji wobec sankcji UE mają również wpływ na unijny transport, który niezależnie od rodzaju doświadcza poważnych zakłóceń;
8. podkreśla, że rosnące ceny paliw oraz zakłócenia w łańcuchach logistycznych i łańcuchach dostaw to główne konsekwencje, które dotyczą wszystkie rodzaje transportu i powodują poważną niepewność na rynkach;
9. uważa, że należy wspierać przewoźników, którzy mają siedzibę w UE, należą do podmiotów unijnych i są powiązani z rynkiem rosyjskim, kiedy przekierowują działalność transportową poza Rosję;
10. wzywa Komisję, by pilnie przeprowadziła gospodarczą i społeczną ocenę skutków wojny dla wszystkich rodzajów transportu na rynku UE oraz by w razie potrzeby szybko okazała wsparcie, w tym w formie dalszych środków ustawodawczych lub finansowych, aby złagodzić negatywne skutki i zapewnić dobrze funkcjonujące, równe warunki działania i uczciwą konkurencję dla europejskiego sektora transportu;

Lotnictwo

11. wyraża zaniepokojenie poważnym wpływem, jaki ten konflikt wywiera na sektor lotnictwa pod względem kosztów operacyjnych, przez co zarówno przewozy pasażerskie, jak i towarowe są droższe; podkreśla, że połączenie sankcji i zakazów lotów zmusiło przedsiębiorstwa lotnicze do zawieszenia lotów lub zmiany ich tras; ponadto zwraca uwagę, że maksymalne konieczne wydłużenie tras samolotów, aby uniknąć rosyjskiej i białoruskiej przestrzeni powietrznej, waha się od trzech do czterech godzin w każdym kierunku, co prowadzi do problemów z tankowaniem (dodatkowe przystanki, a zatem dodatkowe koszty) oraz dłuższego czasu pracy załogi niż przewidziany w przepisach UE;
12. zwraca uwagę, że Ukraina i Rosja należą do wiodących producentów tytanu, kluczowego metalu wykorzystywanego do produkcji samolotów, a trwający konflikt może w najbliższej przyszłości wywrzeć wpływ na jego podaż;
13. wzywa Komisję, by oceniła strategię wsparcia unijnych linii lotniczych i ich pracowników, którzy poważnie ucierpieli najpierw na skutek pandemii COVID-19, a teraz zakazów przelotów dotyczących Rosji i Białorusi, wysokich cen paliwa i spadku popytu, oraz by w razie potrzeby przedstawiła taką strategię; podkreśla jednak, że należy zapewnić równe warunki działania i uczciwą konkurencję między liniami lotniczymi, zwłaszcza przy udzielaniu wsparcia finansowego;
14. ubolewa, że Rosja zatwierdziła ustawę, aby wymusić ponowną rejestrację samolotów dzierżawionych od zagranicznych przedsiębiorstw w rosyjskim rejestrze statków powietrznych i wyraźnie naruszyła przy tym zasady międzynarodowego lotnictwa cywilnego (konwencja chicagowska); podkreśla, że nie można tolerować takiej kradzieży, i domaga się natychmiastowego zwrotu tych samolotów ich prawowitym właścicielom; z zadowoleniem przyjmuje decyzję Komisji, by do wykazu bezpieczeństwa lotniczego włączyć rosyjskich przewoźników lotniczych obsługujących samoloty objęte tą ponowną rejestracją, biorąc pod uwagę, że władze rosyjskie nie są w stanie nadzorować bezpieczeństwa zdadności do lotu setek ponownie zarejestrowanych statków powietrznych; podkreśla, że władze rosyjskie poniosą wyłączną odpowiedzialność za narażanie życia własnych obywateli, jeśli pozwolą latać tym skradzionym samolotom w rosyjskiej przestrzeni powietrznej, choć nie są w stanie zapewnić niezbędnych wymogów bezpieczeństwa;
15. domaga się od UE dalszych działań, które powstrzymają napływ najemników z grupy Wagner oraz zagranicznych bojowników z Syrii itp. na pole walki w Ukrainie, gdzie bestialsko traktują ludność cywilną; w związku z tym zwraca się do wysokiego przedstawiciela, by zażądał w szczególności od rządów Turcji, Gruzji, Azerbejdżanu i Iraku, a także rządów republik Azji Środkowej, zamknięcia ich przestrzeni powietrznej dla rosyjskich, irańskich lub syryjskich samolotów wojskowych lub czarterowych i dla wszelkich regularnych linii lotniczych przewożących najemników; zwraca się do UE o sporządzenie czarnej listy wszystkich linii lotniczych, które mogą uczestniczyć w tym procederze;

Transport morski

16. przyjmuje z zadowoleniem trzeci filar piątego pakietu sankcji Komisji wobec Rosji, który obejmuje zakaz zawijania statków pod banderą rosyjską i eksploatowanych przez

Rosję do portów UE; uważa, że Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu mogłaby w związku z tym odegrać ważną rolę i dostarczyć dokładny wykaz rosyjskich statków, które mają zakaz zawijania do portów UE, uwzględniający statki, które zmieniły banderę lub dokonały ponownej rejestracji po 24 lutego;

17. zwraca się jednak o dodatkowe środki, aby zapobiec obchodzeniu zakazu i odmawiać dostępu do portów UE wszystkim statkom, niezależnie od tego, kto jest ich właścicielem, czy też armatorem, jeżeli zawijają one również do rosyjskich portów wzdłuż swojej trasy, chyba że zawinięcie do portu jest konieczne ze względów humanitarnych; przyjmuje z zadowoleniem, że kilka największych globalnych przedsiębiorstw żeglugowych z siedzibą w Europie postanowiło dobrowolnie wstrzymać do odwołania wszystkie rezerwacje ładunkowe do Rosji i z Rosji;
18. domaga się, aby wszystkie statki, które chcą zawijać do portów UE, objąć zakazem bunkrowania w portach rosyjskich lub z rosyjskich bunkrowców na morzu;
19. uważa, że Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu powinna w związku z tym przygotować wytyczne dotyczące jednolitego stosowania sankcji, aby wszystkie porty w UE obowiązywały takie same warunki działania;
20. zwraca się do rządów i właściwych organów publicznych, zarówno na szczeblu krajowym, jak i unijnym, o wzięcie odpowiedzialności za sytuację i zapewnienie odpowiedniej liczby personelu i wystarczających zasobów, aby wprowadzone środki były bez przeszkód stosowane i nie powodowały dalszych opóźnień w już zakłóconym łańcuchu dostaw;
21. stwierdza, że wiele statków jest obecnie zablokowanych w regionach; przypomina apele Komisji i państw członkowskich o pilne zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi międzynarodowej i jej ochrony na tym obszarze, a w szczególności o zadbanie o bezpieczeństwo marynarzy; wzywa do pilnej reaprowizacji statków w niezbędne marynarzom produkty oraz do ustanowienia bezpiecznego niebieskiego korytarza morskiego, aby umożliwić bezpieczną ewakuację marynarzy i statków z obszarów zagrożonych i wysokiego ryzyka na Morzu Czarnym i Morzu Azowskim;
22. ubolewa, że szereg wolno pływających min morskich zagraża życiu marynarzy i pasażerów, a także międzynarodowej żegludze handlowej na Morzu Czarnym, i zwraca się o międzynarodowe wsparcie państw nadbrzeżnych w ich usuwaniu;
23. jest zaniepokojony wpływem międzynarodowej żeglugi, logistyki, łańcuchów dostaw i cen paliw, zwłaszcza w odniesieniu do stawek frachtowych, w sektorze morskim;

Kolej

24. ubolewa, że na razie nie ma bezpośredniego zakazu kontynuowania połączeń kolejowych z Rosją; zauważa jednak, że kolej rosyjską dodano do wykazu podmiotów prawnych i organów podlegających ograniczeniom finansowym;
25. zwraca uwagę, że pociągi nadal mogą podróżować przez Rosję, w szczególności pociągi towarowe, które kursują między Europą a Chinami; stwierdza jednak, że konflikt ma dramatyczny wpływ na kolejowy transport towarowy między Azją a

Europą, co zagraża stabilności przedsiębiorstw obsługujących pociągi i zajmujących się spedycją;

26. podkreśla, że transport pociągami towarowymi napotyka bariery fizyczne, a tysiące wagonów czeka w kolejkach na granicy Ukrainy i państw UE; wzywa Komisję do wsparcia Ukrainy w przekierowaniu ruchu i ustanowieniu nowych połączeń i szlaków handlowych o przyspieszonej procedurze;
27. wzywa Komisję, by wsparła wysiłki Ukrainy na rzecz wzmocnienia połączeń kolejowych między Ukrainą a UE;
28. uważa, że rosyjski atak na Ukrainę i wynikające z niego potrzeby transportowe w UE spowodowały, że koleje UE muszą obsługiwać większą liczbę pasażerów i więcej towarów; dlatego apeluje do państw członkowskich o przyspieszenie standaryzacji, harmonizacji i interoperacyjności systemów kolejowych we wszystkich państwach członkowskich oraz wzywa Komisję, aby nadal monitorowała wdrażanie i usuwanie pozostałych niedociągnięć;
29. podkreśla heroizm niektórych białoruskich pracowników kolei, którzy sabotują rozmieszczenie rosyjskich sił atakujących Ukrainę, i wzywa wszystkich obywateli Rosji i Białorusi do pójścia za tym przykładem oporu obywatelskiego wobec tej potwornej wojny agresywnej;

Transport drogowy

30. stwierdza z zadowoleniem, że Komisja stara się zapewnić powrót europejskich kierowców samochodów ciężarowych ze strefy konfliktu oraz zagwarantować towarowy transport drogowy do Ukrainy i Mołdawii;
31. przyjmuje z zadowoleniem niedawne sankcje zakazujące przedsiębiorstwom transportu drogowego z siedzibą w Rosji i Białorusi przewozu drogowego towarów na terytorium Unii Europejskiej, ponieważ drastycznie ograniczają one możliwości przemysłu rosyjskiego pozyskiwania kluczowych towarów;
32. zwraca uwagę, że bariery regulacyjne mogą utrudniać transport towarów do Ukrainy i graniczących z nią państw członkowskich, do których napływa wielu uchodźców; przyjmuje z zadowoleniem kroki podjęte przez Komisję, aby wyjaśnić przepisy i zachęcić państwa członkowskie do stosowania niektórych środków ułatwiających przewozy drogowe w wyjątkowych okolicznościach spowodowanych agresją Rosji na Ukrainę, takich jak tymczasowe pozwolenia dla kierowców ukraińskich w UE, którzy nie mogą wrócić do Ukrainy, aby przedłużyć ich ważność, tymczasowe zwolnienia z przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku, zwolnienie z opłat za transport w celach ratunkowych oraz zwolnienia z obowiązku posiadania zezwolenia na transport produktów medycznych; podkreśla, że ukraińscy kierowcy samochodów ciężarowych w Europie pracują pod ogromną presją z powodu wojny w ich kraju; wzywa Komisję, aby wdrożyła strategię pomocy kierowcom ciężarówek z Ukrainy w ponownym dołączeniu do rodzin przesiedlonych do Unii Europejskiej, oraz apeluje o dopilnowanie, aby państwa członkowskie udzielały pomocy potrzebującym kierowcom;
33. wzywa Komisję, by nadal szukała metod wspierania transportu pasażerskiego i

towarowego z i do Ukrainy i sąsiadujących z nią krajów UE w ramach pomocy humanitarnej oraz by zagwarantowała ulgi od opłat drogowych i infrastrukturalnych, umożliwiła transport w weekendy, stosowanie zwolnień podatkowych itp.;

34. popiera wniosek Komisji dotyczący zawarcia umów transportowych z Ukrainą i Mołdawią i częściowej liberalizacji transportu drogowego, co umożliwi przeniesienie transportu towarów eksportowych ze szlaków morskich – obecnie niedostępnych ze względu na rosyjską agresję – oraz zwiększenie wykorzystania portów morskich UE do wywozu i przywozu towarów do i z Ukrainy; w związku z tym zdecydowanie popiera szybką odbudowę wcześniej zarzuconych połączeń kolejowych i wodnych, w szczególności między Ukrainą a Rumunią;

TEN-T oraz mobilność wojskowa

35. z zadowoleniem przyjmuje komunikat Komisji w sprawie rozszerzenia transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) na sąsiadujące państwa trzecie i wzywa do wykorzystania trwającego przeglądu TEN-T, by skoncentrować się na znacznym zwiększeniu inwestycji w infrastrukturę transportową łączącą Bałkany Zachodnie, Mołdawię, Gruzję i Ukrainę; zwraca się ponadto do Komisji, Rady i Parlamentu o wykorzystanie trwającego przeglądu TEN-T jako okazji do przeglądu nowych map TEN-T zaproponowanych w grudniu 2021 r. oraz o zaproponowanie addendum, w szczególności dla Ukrainy, Mołdawii i Gruzji, aby dostosować się do zupełnie nowych potrzeb transportowych spowodowanych nielegalnym atakiem Rosji na Ukrainę; zwraca się również do Komisji o zaproponowanie wspólnoty transportowej z Europą Wschodnią lub transportowego partnerstwa wschodniego, w tym ram inwestycyjnych dla Europy Wschodniej, które można by częściowo wzorować na traktacie o wspólnocie transportowej z Bałkanami Zachodnimi;
36. podkreśla konieczność zwiększenia ambicji projektu UE na rzecz mobilności wojskowej i dlatego przyjmuje z zadowoleniem zaangażowanie państw członkowskich UE w przyspieszenie działań na rzecz zwiększenia mobilności wojskowej w UE;
37. ponownie wyraża głębokie ubolewanie nad decyzją Rady Europejskiej, która drastycznie zmniejszyła ostateczną pulę środków na nowo utworzoną linię budżetową dotyczącą mobilności wojskowej w ramach instrumentu „Łącząc Europę” (CEF II) na lata 2021–2027, kiedy przyjmowała poszczególne kwoty wieloletnich ram finansowych 2021–2027, i ubolewa, że błąd ten zagraża obecnie naszemu wspólnemu bezpieczeństwu w Europie; wzywa Komisję, aby znalazła i przedstawiła rozwiązania, które pozwolą znacznie zwiększyć linię budżetową dotyczącą mobilności wojskowej w ramach CEF II, i sugeruje uruchomienie na ten cel niewykorzystanych środków z Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (RRF); podkreśla, że w celu zapewnienia optymalnej współpracy transgranicznej i mobilności w Unii należy dopilnować, by aspekty mobilności wojskowej zostały dokładnie ocenione i uwzględnione zarówno pod względem infrastruktury, jak i finansowania; w związku z tym wzywa Komisję, aby zaproponowała ukierunkowane wspieranie dużych projektów infrastrukturalnych lepiej łączących wszystkie państwa członkowskie oraz zwiększyła liczbę połączeń z infrastrukturą transportową Bałkanów Zachodnich, Mołdawii, Gruzji i Ukrainy; apeluje w szczególności o wzmocnienie całej najważniejszej infrastruktury podwójnego zastosowania prowadzącej do wschodniej granicy Unii;

38. wzywa Komisję, aby przekazała państwom członkowskim środki finansowe potrzebne do rozwoju infrastruktury podwójnego zastosowania o strategicznym znaczeniu, niezbędnej do zaspokojenia obecnych i przyszłych potrzeb; podkreśla, że UE musi lepiej weryfikować i kontrolować własność i inwestycje w dziedzinie infrastruktury strategicznej, co jest kluczowym aspektem zagwarantowania bezpieczeństwa UE i jej obywateli;
39. wzywa Komisję, aby doprecyzowała strategię Global Gateway i wspierała wspólne inwestycje infrastrukturalne, zwłaszcza w krajach, które tak jak my wyznają uniwersalne wartości; uważa, że zamiast pozostawiać tę dziedzinę autokracjom, Europa musi oferować atrakcyjną pod względem gospodarczym i opartą na wartościach alternatywę dla inwestycji w infrastrukturę w biedniejszych państwach trzecich; dążąc do tego, Europa powinna połączyć siły z innymi głównymi demokracjami, takimi jak Stany Zjednoczone, Zjednoczone Królestwo, Kanada, Australia, Japonia czy Korea Południowa;

Wzrost cen energii w transporcie

40. podkreśla, że połączenie wyższych cen energii i transportu będzie mieć wpływ na wszystkich obywateli, zwłaszcza na gospodarstwa domowe o niskich dochodach, i zwiększy ryzyko ubóstwa transportowego; podkreśla ponadto fakt, że wyższe koszty paliwa w transporcie lotniczym, drogowym i morskim wpływają bezpośrednio na ceny towarów i usług końcowych oraz że wzrost cen paliw utrudnia ożywienie turystyki po pandemii;
41. z zadowoleniem przyjmuje komunikat Komisji pt. „REPowerEU: Wspólne europejskie działania w kierunku bezpiecznej i zrównoważonej energii po przystępnej cenie” oraz popiera potrzebę szybkiego uniezależnienia się Europy od rosyjskich źródeł energii, co może jednocześnie okazać się szansą na przyspieszenie transformacji energetycznej; ubolewa jednak, że Komisja nie zajęła się jeszcze kwestią wzrostu cen paliw dla przewoźników; wzywa Komisję do dogłębnej analizy wpływu gospodarczego cen paliw na transport i mobilność w UE oraz do podjęcia dalszych działań w odpowiedzi na wzrost cen w transporcie zgodnie z założeniami Europejskiego Zielonego Ładu;
42. z zadowoleniem przyjmuje nadzwyczajne środki przyjęte przez kilka państw członkowskich w celu złagodzenia wzrostu cen paliw, takie jak tymczasowe obniżenie podatków, oraz wzywa Komisję do opracowania wspólnych kryteriów koordynowanych na szczeblu UE i do ułatwienia przyjęcia tych środków przez organy krajowe;
43. wzywa Komisję, a w szczególności władze krajowe, regionalne i lokalne, do wdrażania środków zgodnych z 10-punktowym planem Międzynarodowej Agencji Energetycznej na rzecz ograniczenia zużycia ropy naftowej, takich jak rozszerzenie pracy zdalnej, niedziela w mieście bez samochodu, dalsze promowanie transportu publicznego, mikromobilności, ruchu pieszego i rowerowego, powszechniejsze wspólne użytkowanie samochodów osobowych, promowanie ekologicznego stylu jazdy samochodami ciężarowymi i dostawczymi, podróżowanie w miarę możliwości pociągami dużych prędkości i pociągami nocnymi zamiast samolotami, unikanie podróży służbowych samolotem, jeżeli istnieje alternatywa, oraz zwiększenie liczby pojazdów elektrycznych i pojazdów o lepszej wydajności;

44. podkreśla pilną potrzebę znacznego zwiększenia unijnej produkcji, dostaw i magazynowania paliw i energii ze źródeł odnawialnych oraz dalszej dywersyfikacji dostaw energii w Unii Europejskiej, również poprzez import paliw alternatywnych w perspektywie krótkoterminowej, w tym za pośrednictwem unijnych terminali portowych dla LNG jako paliwa przejściowego, przy jednoczesnym świadomym unikaniu uzależnienia od jednego dostawcy i powstawania aktywów osieroconych oraz w zgodzie z celami UE w dziedzinie klimatu; podkreśla ponadto potrzebę wzmocnienia połączeń w sieci energetycznej między państwami członkowskimi, zwłaszcza między Półwyspem Iberyjskim a resztą Europy;
45. uważa, że należy wspierać synergie i komplementarność sieci TEN-T i TEN-E oraz w pełni zagwarantować istniejące i przyszłe możliwości finansowania oraz poziomy finansowania przeznaczzonego na rozwój TEN-T;

Turystyka

46. podkreśla, że obecna zbrodnicza agresja Rosji na Ukrainę odcisnęła głębokie piętno na turystyce, zwłaszcza na obszarach graniczących z Ukrainą; zaznacza, że turyści przestali podróżować do niektórych państw członkowskich UE, takich jak Polska, Rumunia, Słowacja, Bułgaria czy kraje bałtyckie, ze względu na bliskość granicy z Ukrainą i strach przed wojną; zauważa, że mimo własnych problemów branża turystyczna w tych krajach pomaga uchodźcom z Ukrainy; apeluje zatem o wspólną europejską politykę turystyczną, a w szczególności o plan działania obejmujący skuteczne wsparcie finansowe, aby pomóc sektorowi i kierunkom turystycznym, które najbardziej ucierpiały, w przewyciężeniu kryzysu związanego z COVID-19 i ze zbrodniczą agresją Rosji na Ukrainę;
47. ponownie wyraża zdecydowane poparcie dla ustanowienia europejskiego mechanizmu zarządzania kryzysowego w unijnym sektorze turystyki, aby odpowiednio i szybko reagować na kryzysy o wielkiej skali, takie jak pandemie i wojny czy kryzysy humanitarne wynikające ze zmiany klimatu; podkreśla, że trzeba znaleźć rozwiązania w zakresie finansowania krótkoterminowych niedoborów finansowych, które powstają w wyniku takich kryzysów, a także zapewnić średnio- i długoterminowe ramy i strategie;
48. podkreśla, że rosnące koszty energii i żywności, które potęguje wojna, spowodują wzrost kosztów ponoszonych przez przedsiębiorstwa turystyczne i cały łańcuch wartości, a zwłaszcza MŚP, które już teraz mają trudności z przetrwaniem po dwóch latach pandemii; w związku z tym wzywa państwa członkowskie, aby udzieliły im niezbędnego wsparcia w ramach polityki podatkowej, a w szczególności ulg podatkowych, a także wzywa Komisję do wykorzystania funduszy UE do poprawy płynności finansowej MŚP; podkreśla w związku z tym, że ożywienie sektora jeszcze bardziej się opóźni, oraz wzywa Komisję i państwa członkowskie do utrzymania obecnego wsparcia publicznego, np. przez odroczenie spłaty powstałych zobowiązań;
49. podkreśla, że pandemia COVID-19 i obecny kryzys związany z wojną w Ukrainie pokazały, że trzeba niezwłocznie ustanowić agencję UE ds. turystyki; uważa, że koordynacja jest niezbędna jako rozwiązanie krótkoterminowe do ożywienia przemysłu turystycznego UE, a w istniejących agencjach należy szybko utworzyć specjalny departament turystyki odpowiedzialny za stworzenie nowej „unijnej marki

turystycznej” promującej Europę jako bezpieczny, zrównoważony i inteligentny cel podróży dla wszystkich; wzywa do opracowania wspólnej kampanii UE promującej Europę jako kierunek turystyczny, aby zachęcić turystów do odwiedzania miejsc najbardziej popularnych wśród turystów rosyjskich i ukraińskich;

50. apeluje, aby państwa członkowskie wspierały unijne hotele i podmioty świadczące usługi wynajmu krótkoterminowego, które przyjmują uchodźców ukraińskich;
51. z zadowoleniem przyjmuje fakt, że przedsiębiorstwa turystyczne już zatrudniają uchodźców ukraińskich, i zwraca się do Komisji, by w ramach wspierania tych działań ustanowiła tymczasowy unijny program finansowy w odpowiedzi na niedobór siły roboczej w turystyce, który stanowi poważny problem w tym sektorze po pandemii;
 - o
 - o
 - o
52. zobowiązuje swoją przewodniczącą do przekazania niniejszej rezolucji Radzie, Komisji oraz rządowi i parlamentom państw członkowskich.