



2022/2046(INI)

13.10.2022

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ

της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού

προς την Επιτροπή Προϋπολογισμών

σχετικά με την αναβάθμιση του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου 2021-2027: ένας ανθεκτικός προϋπολογισμός της ΕΕ, κατάλληλος για νέες προκλήσεις (2022/2046(INI))

Συντάκτρια γνωμοδότησης: Isabel García Muñoz

PA_NonLeg

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού καλεί την Επιτροπή Προϋπολογισμών, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να συμπεριλάβει στην πρόταση ψηφίσματός της τις ακόλουθες προτάσεις:

- A. λαμβάνοντας υπόψη ότι ένας μακράς πνοής τομέας μεταφορών της ΕΕ έχει θεμελιώδη σημασία για τη σύνδεση και την ανταγωνιστικότητα της ΕΕ και για την ενίσχυση της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής·
- B. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι πρόσφατες κρίσεις και συγκεκριμένα ο απρόκλητος, αδικαιολόγητος και παράνομος επιθετικός πόλεμος της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας, δημιουργούν σοβαρά προβλήματα για τον τομέα των μεταφορών της ΕΕ, για τις επιχειρήσεις και για τους εργαζομένους του, και οδηγούν, συγκεκριμένα, σε διαταραχές της αλυσίδας εφοδιασμού που επηρεάζουν αρνητικά την εφοδιαστική των προϊόντων διατροφής και άλλων βασικών αγαθών, καθώς και σε υψηλά ποσοστά πληθωρισμού εξαιτίας διαφόρων παραγόντων, μεταξύ των οποίων οι αυξήσεις των τιμών των καυσίμων και της ενέργειας· λαμβάνοντας υπόψη ότι τα προβλήματα αυτά απαιτούν συντονισμένη αντιμετώπιση σε επίπεδο ΕΕ, υποστηριζόμενη από επαρκή δημοσιονομικά μέσα·
- Γ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η αύξηση του κόστους των καυσίμων και της ενέργειας για τους τομείς των μεταφορών και του τουρισμού της ΕΕ επηρεάζει άμεσα τις τελικές τιμές αγαθών και υπηρεσιών, καθώς και την ανάκαμψη των εν λόγω τομέων από την πανδημία· λαμβάνοντας υπόψη ότι οι υψηλότερες τιμές στην ενέργεια και στις μεταφορές έχουν αντίκτυπο σε όλους τους πολίτες και δη στα νοικοκυριά χαμηλού εισοδήματος και αυξάνουν τον κίνδυνο οικονομικής αδυναμίας μετακινήσεων· λαμβάνοντας, επιπλέον, υπόψη ότι οποιεσδήποτε απροσδόκητες αυξήσεις του κόστους εξαιτίας των υψηλών ποσοστών πληθωρισμού ενδέχεται να υπονομεύσουν την οικονομική ευρωστία των έργων υποδομής στον τομέα των μεταφορών·
- Δ. λαμβάνοντας υπόψη ότι τα κράτη μέλη και η Επιτροπή οφείλουν επιπλέον να συνεχίσουν και να συντονίσουν τις προσπάθειες σε εθνικό και ενωσιακό επίπεδο για τον μετριασμό της αύξησης των τιμών της ενέργειας και των καυσίμων·
- Ε. λαμβάνοντας υπόψη ότι το τρέχον πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο (ΠΔΠ) αντανακλά τις προτεραιότητες της Ένωσης κατά τον χρόνο έγκρισής του το 2020· λαμβάνοντας υπόψη ότι ο Μηχανισμός Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας (RFF) σχεδιάστηκε με σκοπό να βοηθήσει την ΕΕ να εξέλθει ισχυρότερη και ανθεκτικότερη από την πανδημία COVID-19· λαμβάνοντας υπόψη ότι οι νέες επιδιώξεις και απαιτήσεις της πολιτικής μεταφορών που απορρέουν από την πράσινη και την ψηφιακή μετάβαση, όπως προβλέπονται συγκεκριμένα στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία και στη στρατηγική για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, και από το νέο γεωπολιτικό πλαίσιο, θα πρέπει να συνδυάζονται με νέα κονδύλια και δεν θα πρέπει να αποβαίνουν εις βάρος άλλων προγραμμάτων και προτεραιοτήτων της Ένωσης·
- ΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι, σε ένα ολοένα και πιο σύνθετο γεωπολιτικό πλαίσιο, η στρατηγική αυτονομία έχει καταστεί βασική πολιτική προτεραιότητα για την ΕΕ και για τον τομέα των μεταφορών, ιδίως όσον αφορά την ανάγκη διασφάλισης των αλυσίδων

αξίας της ΕΕ για τους ημιαγωγούς και τις κρίσιμες πρώτες ύλες, όπως είναι τα μέταλλα σπάνιων γαιών·

1. χαιρετίζει τις πρωτοβουλίες της Επιτροπής για τη δημιουργία των διαδρόμων αλληλεγγύης ΕΕ-Ουκρανίας και για την κατάρτιση σχεδίου έκτακτης ανάγκης για την ενίσχυση του τομέα μεταφορών της ΕΕ· ζητεί από την Επιτροπή να διενεργήσει επείγοντως οικονομική και κοινωνική αξιολόγηση των συνεπειών του πολέμου σε όλους τους τρόπους μεταφοράς στην αγορά της ΕΕ και να παράσχει άμεσα, όπου είναι αναγκαίο, στήριξη μέσω περαιτέρω νομοθετικών και/ή οικονομικών μέτρων στο πλαίσιο του ΠΔΠ προκειμένου να αμβλυνθούν οι αρνητικές επιπτώσεις του πολέμου και προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο τομέας μεταφορών της ΕΕ λειτουργεί ορθά και απολαμβάνει ισότιμους όρους θεμιτού ανταγωνισμού· προτρέπει την Επιτροπή να κάνει πλήρη και δίκαιη χρήση όλων των δυνατοτήτων δημοσιονομικής ευελιξίας στο πλαίσιο αυτό, βασιζόμενη στην εμπειρία από το μέσο στήριξης έκτακτης ανάγκης κατά τη διάρκεια της κρίσης COVID-19·
2. καλεί την Επιτροπή να συνεχίσει να διερευνά τρόπους για τη στήριξη της μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων κάθε είδους προς και από την Ουκρανία και τις γειτονικές της χώρες μέλη της ΕΕ, ως ανθρωπιστική βοήθεια, και να παράσχει προσωρινές απαλλαγές και ανακούφιση όσον αφορά τα οδικά διόδια, τα τέλη χρήσης υποδομών, την πρόσβαση κατά τα σαββατοκύριακα, τη φορολογία κ.λπ., δεδομένου του εξαιρετικού χαρακτήρα των συνθηκών·
3. εκφράζει την ικανοποίησή του για τις πρόσφατες συμφωνίες μεταφορών που υπεγράφησαν με την Ουκρανία και τη Μολδαβία, και τονίζει τη σημασία της εκτροπής σημαντικών εξαγωγικών αγαθών από θαλάσσιες οδούς που επί του παρόντος δεν είναι διαθέσιμες λόγω του πολέμου στην Ουκρανία, και μιας αυξημένης χρήσης των θαλάσσιων λιμένων της ΕΕ· ζητεί από την Επιτροπή να διαθέσει ειδικά κονδύλια για την ενίσχυση σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών συνδέσεων ΕΕ-Ουκρανίας και δη για την αποκατάσταση παλαιότερα εγκαταλελειμμένων σιδηροδρομικών και πλωτών συνδέσεων μεταξύ Ουκρανίας και Ρουμανίας, και ζητεί επίσης να αυξηθεί η ικανότητα αλλαγής και μεταφόρτωσης φορταμαξών στα ουκρανικά σύνορα·
4. ζητεί από την Επιτροπή να αξιολογήσει και να παρουσιάσει μια στρατηγική για τη στήριξη των αεροπορικών εταιρειών και των αερολιμένων της ΕΕ και του εργατικού δυναμικού τους, που έχουν πληγεί σοβαρά από την πανδημία COVID-19 και τώρα από τον πόλεμο στην Ουκρανία, και να διερευνήσει περαιτέρω χρηματοδοτικά μέσα στο πλαίσιο του ΠΔΠ· τονίζει την ανάγκη να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι για έναν θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ αεροπορικών εταιρειών·
5. εκφράζει την ικανοποίησή του για τον ρόλο του RRF και των σχετικών εθνικών σχεδίων ανάκαμψης και ανθεκτικότητας (ΕΣΑΑ) στην προσπάθεια να τονωθεί η ανάκαμψη στους τομείς των μεταφορών και του τουρισμού, με παράλληλη προώθηση των προτεραιοτήτων της Ένωσης για μια πράσινη και ψηφιακή μετάβαση· σημειώνει ότι, σύμφωνα με τον πίνακα αποτελεσμάτων του RRF της Επιτροπής, οι δαπάνες για τη βιώσιμη κινητικότητα στα 22 ΕΣΑΑ αντιστοιχούν στο 15,7 % των συνολικών δαπανών και έχουν διατεθεί κυρίως για τη στήριξη των σιδηροδρομικών υποδομών, την κινητικότητα των αστικών μεταφορών, την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης και την προμήθεια καθαρών οχημάτων· εκφράζει, ωστόσο, τη λύπη του για τις σημαίνουσες

εθνικές διαφορές στο μερίδιο των δαπανών βιώσιμης κινητικότητας, που κυμαίνονται από 2,0 % ως 32,7 % των εθνικών ΕΣΑΑ, καθώς και για το απογοητευτικό μήνυμα που στέλνει αυτή η κατάσταση σε ό,τι αφορά τις επενδύσεις σε υποδομές και την ολοκλήρωση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)¹· προτρέπει τα κράτη μέλη να δεσμευτούν υπέρ των σχετικών έργων και αξιοποιήσουν πλήρως τα διαθέσιμα χρηματοδοτικά μέσα για την αντιμετώπιση των σημείων συμφόρησης, των ελλειπόντων κρίκων και των διασυνοριακών τμημάτων, καθώς και για τη στήριξη των εναλλακτικών καυσίμων και της ψηφιοποίησης των μεταφορών·

6. επαναλαμβάνει τις εκκλήσεις του για αυξημένη χρηματοδότηση των υποδομών μεταφορών με κονδύλια της ΕΕ και συγκεκριμένα μέσω του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF), δεδομένων των αυξανόμενων αναγκών του τομέα των μεταφορών και του νέου γεωπολιτικού πλαισίου· ζητεί να πραγματοποιηθεί η αναγκαία προσαρμογή του ΠΔΠ 2021-2027 μέσω της επικείμενης αναθεώρησής του και προτείνει για τον σκοπό αυτό την κινητοποίηση αχρησιμοποίητων κονδυλίων στο πλαίσιο του Μηχανισμού Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας· υπενθυμίζει, στο πλαίσιο αυτό, ότι το κεντρικό δίκτυο του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) είναι προγραμματισμένο να ολοκληρωθεί έως το 2030 και επισημαίνει ότι η Επιτροπή, επιπλέον, προτίθεται να χρησιμοποιήσει τον μηχανισμό CEF για τη στήριξη έργων διαλειτουργικότητας και συνδεσιμότητας που θα συνδέσουν το δίκτυο μεταφορών της Ένωσης με εκείνο της Ουκρανίας· ζητεί, ως εκ τούτου, αύξηση του τρέχοντος προϋπολογισμού του CEF για την περίοδο 2021-2027 και καλεί εξάλλου την Επιτροπή να σχεδιάσει ένα φιλόδοξο πρόγραμμα διαδοχής του CEF II για το ΠΔΠ της μετά το 2027 εποχής, με ενισχυμένη χρηματοδότηση·
7. τονίζει ότι ο CEF αποτελεί βασικό παράγοντα για την επίτευξη των στόχων της πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ· επισημαίνει ότι οι επενδυτικές ανάγκες στο ΔΕΔ-Μ εκτιμώνται σε 500 δισεκατομμύρια EUR για την ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου έως το 2030 και σε 1 500 δισεκατομμύρια EUR για ολόκληρο το δίκτυο έως το 2050, και ότι τα μέτρα που θεσπίστηκαν με την αναθεώρηση του κανονισμού 1315/2013 περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ¹ θα μπορούσαν να προκαλέσουν πρόσθετες επενδυτικές ανάγκες που αντιπροσωπεύουν αύξηση κατά περίπου 30 % των μέσων ετήσιων επενδύσεων· τονίζει ότι ο Ευρωπαϊκός Εκτελεστικός Οργανισμός για το Κλίμα, τις Υποδομές και το Περιβάλλον (CINEA) διαδραματίζει καίριο ρόλο στην υλοποίηση του CEF μέσω άμεσης και κεντρικής διαχείρισης και ζητεί συνεπώς έναν ενισχυμένο προϋπολογισμό για το οργανισμό·
8. επισημαίνει τη στρατηγική αξία των ΔΕΔ-Μ και του CEF για την επίτευξη νέων στόχων όσον αφορά τη στρατηγική της ΕΕ για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα και την ταχεία και ευρεία ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων σε ολόκληρη την Ένωση· επαναλαμβάνει ότι είναι ανάγκη να δοθεί προτεραιότητα στις επενδύσεις σε βιώσιμους και έξυπνους τρόπους μεταφοράς, με παράλληλη προώθηση της αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών σε όλα τα επίπεδα, τόσο για τους επιβάτες όσο και για τα εμπορεύματα· τονίζει ειδικότερα τη σημασία που έχουν ο εξηλεκτρισμός του σιδηροδρομικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ και η ολοκλήρωση της ανάπτυξης του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS) και των διασυνοριακών ελλειπόντων κρίκων, καθώς και η εφαρμογή τεχνικών

¹ EE L 348 της 20.12.2013, σ. 1.

προδιαγραφών διαλειτουργικότητας·

9. συνιστά την περαιτέρω ενίσχυση των συνεργειών μεταξύ του CEF και άλλων προγραμμάτων, όπως είναι το πρόγραμμα «Ορίζων Ευρώπη», το InvestEU, το RePowerEU και τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία, με παράλληλη επίτευξη των εφαρμοστέων στόχων δαπανών για το κλίμα, προκειμένου να στηριχθεί η ανταγωνιστικότητα του τομέα των μεταφορών μέσω της ενίσχυσης της καινοτομίας και της έρευνας στον τομέα της βιωσιμότητας, των επιδόσεων και της ασφάλειας των μεταφορών· συνιστά, επίσης, να βελτιστοποιηθεί περαιτέρω η χρήση εργαλείων συνδυασμού μέσων για την προσέλκυση επενδύσεων από τον ιδιωτικό τομέα σε υποδομές μεταφορών·
10. εκφράζει τη λύπη του διότι το τμήμα του CEF για τις μεταφορές που προορίζεται για τη στρατιωτική κινητικότητα ανέρχεται μόλις σε 1,69 δισεκατομμύρια EUR στο ΠΔΠ 2021-2027· ζητά ουσιαστική και ταχεία αύξηση του κονδυλίου στρατιωτικής κινητικότητας, με τη μορφή πρόσθετων ποσών στο CEF, προκειμένου να δοθεί ώθηση στις επενδύσεις για την προσαρμογή του δικτύου ΔΕΔ-Μ σε διττή μη στρατιωτική και αμυντική χρήση, δεδομένων των νέων γεωπολιτικών συνθηκών·
11. τονίζει την ανάγκη να αξιολογηθούν οι πτυχές της στρατιωτικής κινητικότητας όσον αφορά τη χρηματοδότηση, τον έλεγχο της κυριότητας και την ανάπτυξη υποδομών διττής χρήσης με στρατηγικό ρόλο, προκειμένου να διασφαλιστεί η βέλτιστη διασυννοριακή συνεργασία και κινητικότητα εντός της Ένωσης και να διασφαλιστεί η ασφάλεια για την ΕΕ και τους πολίτες της·
12. τονίζει τη σημασία του δικτύου ΔΕΔ-Μ για ισχυρότερη συνδεσιμότητα με στρατηγικούς εταίρους σε τρίτες χώρες· τονίζει, επιπλέον, ότι το ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να καλύψει την ενίσχυση των διασυννοριακών συνδέσεων με τις ανατολικές γειτονικές χώρες, δηλαδή τα Δυτικά Βαλκάνια, τη Μολδαβία, τη Γεωργία και την Ουκρανία· σημειώνει, στο πλαίσιο αυτό, την τροποποιημένη πρόταση για την αναθεώρηση του κανονισμού ΔΕΔ-Μ που εγκρίθηκε από την Επιτροπή στις 27 Ιουλίου 2022 (COM (2022) 0384)· ζητεί από την Επιτροπή να προτείνει μια Κοινότητα Μεταφορών «ΕΕ-Ανατολικής Ευρώπης» ή «Ανατολικής Εταιρικής Σχέσης» που θα μπορούσε να διαμορφωθεί εν μέρει με βάση το υπόδειγμα της Κοινότητας Μεταφορών Δυτικών Βαλκανίων·
13. επαναλαμβάνει ότι η χρηματοδότηση για τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς μεταφορών και τις κοινές επιχειρήσεις θα πρέπει να αντιστοιχεί στο αυξημένο επίπεδο ευθύνης τους που απορρέει από την πράσινη και την ψηφιακή μετάβαση, όπως προβλέπεται, ιδίως, στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία και στη στρατηγική για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα· θεωρεί, ειδικότερα, ιδιαίτερος λυπηρό γεγονός τη μείωση της χρηματοδότησης της ΕΕ που διατίθεται στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων (ERA) και τούτο σε μια εποχή κατά την οποία η στροφή προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές και η τυποποίηση και εναρμόνιση των διαφόρων σιδηροδρομικών συστημάτων σε ολόκληρη την ΕΕ, καθώς και η ανάπτυξη του ERTMS αποτελούν βασικές προτεραιότητες πολιτικής· ζητεί συνεπώς μετ' επιτάσεως, κατά τα προσεχή έτη, να παρασχεθούν στον ERA επαρκείς πόροι και επιδοτήσεις ούτως ώστε να καταστεί δυνατή η εφαρμογή της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους και να υπάρξει πρόοδος προς τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού

Χώρου·

14. επισημαίνει ότι, στο τρέχον γεωπολιτικό πλαίσιο, η επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας θα πρέπει να συνδυαστεί με τη μείωση της ενεργειακής εξάρτησης της ΕΕ, που είναι ζωτικής σημασίας για τον τομέα των μεταφορών· εκφράζει την ικανοποίησή του για την πρωτοβουλία της Επιτροπής για σχέδιο REPowerEU και καλεί την Επιτροπή να εγκρίνει άμεσα περαιτέρω μέτρα για την αντιμετώπιση του αυξανόμενου κόστους μεταφορών και ενέργειας· υπογραμμίζει, επιπλέον, την ανάγκη να ενισχυθούν οι ενεργειακές διασυνδέσεις μεταξύ των κρατών μελών, ιδίως μεταξύ της Ιβηρικής Χερσονήσου και της υπόλοιπης Ευρώπης, και των αντίστοιχων πόρων, και να διαφοροποιηθεί ο ενεργειακός εφοδιασμός στην εσωτερική αγορά·
15. υπογραμμίζει ότι είναι επείγοντως ανάγκη να αυξηθούν σημαντικά η εγχώρια παραγωγή της Ένωσης, ο εφοδιασμός και η αποθήκευση ανανεώσιμων και χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών καυσίμων/ενέργειας και να αυξηθεί περαιτέρω η διαφοροποίηση του ενεργειακού εφοδιασμού της ΕΕ, ιδίως, βραχυπρόθεσμα, μέσω εισαγωγών εναλλακτικών καυσίμων, μεταξύ άλλων μέσω ενωσιακών λιμενικών τερματικών σταθμών υδροποιημένου φυσικού αερίου ως μεταβατικού καυσίμου, με προσεκτική αποφυγή των φαινομένων εγκλωβισμού και της δημιουργίας μη αξιοποιήσιμων στοιχείων ενεργητικού, σύμφωνα με τους στόχους της ΕΕ για το κλίμα· επισημαίνει την ανάγκη πλήρους αξιοποίησης των δυνατοτήτων για ανανεώσιμο υδρογόνο· υπογραμμίζει περαιτέρω, στο πλαίσιο αυτό, τη σημασία της προώθησης των συνεργειών και της συμπληρωματικότητας μεταξύ του ΔΕΔ-Μ και των διευρωπαϊκών δικτύων ενέργειας (ΔΕΔ-Ε)·
16. τονίζει ότι η μετάβαση σε ένα έξυπνο και βιώσιμο σύστημα κινητικότητας πρέπει να είναι δίκαιη και χωρίς αποκλεισμούς, οφείλει να εξασφαλίζει τη γεωγραφική κάλυψη όλων των περιφερειών και επιβάλλει τον μετριασμό του κινδύνου ενεργειακής φτώχειας και οικονομικής αδυναμίας μετακινήσεων και την προστασία των πλέον ευάλωτων ατόμων, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία· εκτιμά ότι, για να εξασφαλιστεί μια επιτυχής μετάβαση, είναι ουσιαστικής σημασίας να πραγματοποιηθούν επενδύσεις στην αναβάθμιση δεξιοτήτων και στην επανείδικευση των εργαζομένων και να στηριχθούν οι πλέον πληγείσες βιομηχανικές αλυσίδες αξίας της ΕΕ, όπως είναι ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας· επιμένει συνεπώς στην χρήση στοχευμένων συνοδευτικών μέτρων και χρηματοδοτικών μέσων στο πλαίσιο της δέσμης Fit for 55 προς τον σκοπό αυτό, σε συντονισμό με τα σχέδια των κρατών μελών· εκφράζει την ικανοποίησή του για τη δημιουργία του Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα (SCF) ως ουσιαστικού στοιχείου για την ελάφρυνση των επιπτώσεων του κόστους της μετάβασης·
17. επισημαίνει ότι η ψηφιοποίηση και η καινοτομία για όλους τους τρόπους μεταφοράς είναι υψίστης σημασίας· ζητεί από την Επιτροπή συνεπώς να προτείνει επενδυτικό πρόγραμμα για τις ψηφιακές υποδομές, τα ευφυή συστήματα μεταφορών, την καινοτομία και την κατάρτιση του εργατικού δυναμικού· πιστεύει ότι θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στα προγράμματα αυτοοδηγούμενων οχημάτων· παροτρύνει την Επιτροπή να παράσχει συγκεκριμένη καθοδήγηση σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί η τεχνητή νοημοσύνη για την ενίσχυση των μεταφορικών συνδέσεων, καθώς και για την ευαισθητοποίηση σχετικά με τους

κινδύνους στον κυβερνοχώρο και την οικοδόμηση ετοιμότητας στον τομέα των μεταφορών·

18. εκφράζει τη λύπη του για τον κατακερματισμό των διαθέσιμων χρηματοδοτικών δυνατοτήτων για τον τουρισμό στο τρέχον ΠΔΠ· επισημαίνει ότι αυτός ο οικονομικά σημαντικός τομέας, στον οποίο επικρατούν κυρίως μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, αγωνίζεται να ξεπεράσει τις επιπτώσεις της πανδημίας COVID-19 και της κρίσης που προκλήθηκε από τον εν εξελίξει πόλεμο· επαναλαμβάνει ότι επείγει η δημιουργία ειδικού προγράμματος της ΕΕ για τον βιώσιμο τουρισμό και η θέσπιση ειδικής γραμμής του προϋπολογισμού για την αντιμετώπιση των αναγκών του τομέα· επιμένει στο αίτημά του για τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού μηχανισμού αντιμετώπισης κρίσεων για τον τουριστικό τομέα της ΕΕ και ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού Τουρισμού, προκειμένου κυρίως να διαφυλάξει τη θέση της Ευρώπης ως κορυφαίου προορισμού και να συντονίσει την ανάκαμψη του τουριστικού κλάδου της ΕΕ· καλεί την Επιτροπή να δημιουργήσει ειδικές προσκλήσεις και δράσεις για το τουριστικό οικοσύστημα στο πλαίσιο των τρεχόντων χρηματοδοτικών προγραμμάτων του ΠΔΠ 2021-2027· καλεί εξάλλου την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να μεριμνήσουν ώστε να λαμβάνει ο τομέας του τουρισμού το κατάλληλο μερίδιο της βοήθειας στο πλαίσιο του RRF και των σχετικών εθνικών σχεδίων·
19. ζητεί από την Επιτροπή να προσδιορίσει περαιτέρω την πρωτοβουλία Global Gateway για την προώθηση κοινών επενδύσεων σε υποδομές·
20. είναι πεπεισμένο, με βάση την ανωτέρω ανάλυση, ότι μια ουσιαστική αναθεώρηση του τρέχοντος ΠΔΠ είναι απαραίτητη προκειμένου να μπορέσει η Ένωση να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά τις τρέχουσες γεωπολιτικές και κοινωνικοοικονομικές προκλήσεις και παράλληλα να υλοποιήσει το πρόγραμμα απεξάρτησης από τις ανθρακούχες εκπομπές και να προαγάγει την εδαφική συνοχή και αλληλεγγύη· τονίζει την ανάγκη να εφοδιαστεί το ΠΔΠ με τους απαραίτητους νέους πόρους και χρηματοδοτικούς μηχανισμούς.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΣΤΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

| | |
|--|--|
| Ημερομηνία έγκρισης | 10.10.2022 |
| Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας | +: 27 -: 0 0: 2 |
| Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία | Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Elsi Katainen, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Philippe Olivier, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Ελισσάβετ Βόζεμπεργκ-Βρυονίδη, Lucia Vuolo |
| Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία | Tom Berendsen, Ignazio Corrao, Angel Dzhabazki, Andreas Schieder |
| Αναπληρωτές (άρθρο 209 παρ. 7) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία | Mazaly Aguilar, Simone Schmiedtbauer, Ralf Seekatz, Ivan Štefanec, Elena Yoncheva |

**ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ ΣΤΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

| 27 | + |
|-----------|--|
| ECR | Mazaly Aguilar, Angel Dzhambazki |
| NI | Mario Furore |
| PPE | Tom Berendsen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Simone Schmiedtbauer, Ralf Seekatz, Ivan Štefanec, Ελισσάβερ Βόζεμπεργκ-Βρυονίδη, Lucia Vuolo |
| RENEW | José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Dominique Riquet |
| S&D | Andris Ameriks, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Andreas Schieder, Elena Yoncheva |
| VERTS/ALE | Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli |

| 0 | - |
|---|---|
| | |

| 2 | 0 |
|-----|------------------|
| ECR | Peter Lundgren |
| ID | Philippe Olivier |

Υπόμνημα για τα χρησιμοποιούμενα σύμβολα:

+ : υπέρ

- : κατά

0 : αποχή