



2023/2129(DEC)

23.01.2024

OPINIA

Komisji Transportu i Turystyki

dla Komisji Kontroli Budżetowej

w sprawie absolutorium z wykonania budżetu ogólnego Unii Europejskiej za rok budżetowy 2022, sekcja III – Komisja i agencje wykonawcze (2023/2129(DEC))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Petar Vitanov

PA_NonLeg

WSKAZÓWKI

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

1. przyjmuje z zadowoleniem stwierdzenie Europejskiego Trybunału Obrachunkowego (zwanego dalej „Trybunałem”), że skonsolidowane sprawozdanie finansowe Unii Europejskiej za rok budżetowy 2022 rzetelnie przedstawia, we wszystkich istotnych aspektach, sytuację finansową UE; ubolewa, że poziom błędów w wydatkach budżetowych wzrósł z 3 % do 4,2 %; zauważa, że ten poziom błędów wynika głównie z działu „Spójność, odporność i wartości”; zwraca uwagę, że według oceny Trybunału błędy są zarówno istotne, jak i powszechne, a wyższe poziomy błędów są związane z bardziej złożonymi przepisami;
2. zauważa, że na wykonanie budżetu na 2022 r. nadal częściowo wpłynęło późne przyjęcie rozporządzenia w sprawie WRF, wysoka inflacja i wyższe płatności odsetek w ramach NGEU ze względu na ogólnie wysokie stopy procentowe spowodowane wysoką inflacją; ponadto zwraca uwagę, że duży wpływ na wykonanie budżetu miała również bezprawna i nieuzasadniona wojna napastnicza Rosji przeciwko Ukrainie oraz potrzeba zapewnienia wieloaspektowego wsparcia humanitarnego i finansowego;
3. zauważa, że ostateczny budżet na środki na zobowiązania w wysokości 182,2 mld EUR – przekroczył on pułap WRF wynoszący 179,8 mld EUR – był możliwy dzięki wykorzystaniu instrumentów szczególnych, takich jak instrument elastyczności, pobrexitowa rezerwa dostosowawcza, Europejski Fundusz Dostosowania do Globalizacji oraz rezerwa na rzecz solidarności i pomocy nadzwyczajnej, w odniesieniu do kwot przekraczających pułapy siedmioletnich ram finansowych (maksymalnie 21,1 mld euro w cenach z 2018 r. dla siedmioletniego okresu obowiązywania WRF);
4. podkreśla, że niektóre kamienie milowe i wartości docelowe w ramach RRF nie były wystarczająco jasne lub nie obejmowały wszystkich kluczowych etapów wdrażania działania; wzywa Komisję i państwa członkowskie do zapewnienia lepszego wykorzystania finansowania w ramach RRF, a także wdrażania planów krajowych i monitorowania, aby zagwarantować jak najlepsze wykorzystanie i jak najwyższą wartość dodaną tych funduszy, zwłaszcza w sektorach transportu i turystyki;
5. wzywa Komisję do zapewnienia organom krajowym państw członkowskich dodatkowego wsparcia doradczego w celu korzystania z równoległych możliwości finansowania związanych z jednoczesnym wykorzystaniem środków z kilku instrumentów finansowych, w szczególności z myślą o zakończeniu bieżących programów europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych w ramach WRF na lata 2014–2020, biorąc pod uwagę fakt, że wdrażanie funduszy objętych zarządzaniem dzielonym na lata 2021–2027 na podstawie rozporządzenia w sprawie wspólnych przepisów również się rozpoczęło, choć z opóźnieniem; ubolewa, że późne przyjęcie przepisów dotyczących finansowania z WRF na lata 2021–2027 dotyczących funduszy objętych zarządzaniem dzielonym oraz równoległe wdrażanie kilku instrumentów spowodowało presję na zasoby administracyjne, co doprowadziło do opóźnień w

zatwierdzeniu wszystkich umów partnerstwa z państwami członkowskimi i większości programów; zauważa, że jednocześnie większość państw członkowskich weszła w fazę wdrażania finansowania w ramach NGEU; podkreśla, że oprócz tego muszą one kontynuować środki wprowadzone w związku z rosyjską wojną napastniczą przeciwko Ukrainie, takie jak CARE i FAST-CARE, co prowadzi do utraty finansowania przez państwa członkowskie;

6. odnotowuje, że instrument „Łącząc Europę” wszedł w fazę pełnego wdrożenia w 2022 r., i uważa, że jest to osiągnięcie; ubolewa, że w porównaniu z 2021 r. finansowanie zaproszeń do składania wniosków w ramach instrumentu „Łącząc Europę” – Transport 2022 zmniejszyło się w przypadku projektów ukierunkowanych na nową, zmodernizowaną i ulepszoną europejską infrastrukturę transportową; zauważa, że w trzecim kwartale 2022 r. otwarto dodatkowe możliwości finansowania w ramach zaproszeń do składania wniosków w ramach instrumentu „Łącząc Europę” – Transport 2022, na które przeznaczono dodatkowe 6 mld EUR współfinansowania ze środków UE; podkreśla, że odpowiednia wielkość linii budżetowej „Łącząc Europę” – Transport ma kluczowe znaczenie dla zapewnienia wdrożenia sieci TEN-T, w tym dla jej rozbudowy w regionie wschodnim, aby zapewnić połączenia z partnerami na Wschodzie, takimi jak Ukraina, ekologizację europejskiego transportu, większą mobilność wojskową i skompensowanie niespodziewanie wysokiej stopy inflacji;
7. zauważa, że rok 2022 był drugim rokiem programu ramowego „Horyzont Europa”, który wspiera badania naukowe i innowacje w dziedzinie transportu w WRF na lata 2021–2027; zauważa z zadowoleniem, że w styczniu, kwietniu i we wrześniu pomyślnie zakończono trzy zakrojone na szeroką skalę zaproszenia do składania wniosków w sektorze transportu na kwotę odpowiednio 122 mln EUR, 253 mln EUR i 91 mln EUR, co doprowadziło do powstania nowych projektów w zakresie badań naukowych i innowacji w dziedzinie transportu drogowego, lotniczego i wodnego, a także infrastruktury, sieci multimodalnych i zarządzania ruchem, logistyki i nowych usług w zakresie mobilności;
8. podkreśla, że połączenia transportowe mają kluczowe znaczenie dla spójności, zwłaszcza w przypadku państw członkowskich znajdujących się na peryferiach jednolitego rynku; uważa w związku z tym, że niezmiernie ważne jest odgrywanie przez UE wiodącej roli w promowaniu równych warunków działania na świecie w sektorach lotnictwa i transportu morskiego;
9. przypomina, że mobilność jest prawem obywateli europejskich; podkreśla w związku z tym, że mobilność i transport muszą być dostępne, wzajemnie powiązane, wydajne i przystępne cenowo dla wszystkich oraz że niezwykle ważne jest, aby wszystkie polityki transportowe UE były opracowywane w oparciu o tę podstawową zasadę; przypomina, że nikt nie może pozostać w tyle, że należy poprawić łączność z obszarami wiejskimi i oddalonymi, a także że transport i mobilność muszą być dostępne dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się i osób z niepełnosprawnością;
10. zauważa, że rok 2022 był rokiem, w którym rozpoczęto wdrażanie nowych unijnych ram mobilności miejskiej oraz że ramy te ustanowiono jako integralną część pakietu na rzecz wydajnej i ekologicznej mobilności w celu poprawy mobilności w miastach; zwraca uwagę, że DG MOVE podjęła proaktywne działania, w tym powołała zreformowaną grupę ekspertów Komisji ds. mobilności w miastach, i przygotowała zalecenie Komisji

w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej; z zadowoleniem przyjmuje fakt, że w 2022 r. przeprowadzono kilka starannie zorganizowanych wydarzeń informacyjnych, których wyraźnym celem było pogłębianie świadomości i zrozumienia w odniesieniu do inicjatyw na rzecz mobilności w miastach; zauważa jednak z zaniepokojeniem, że w ramach tych nie dostrzega się faktu, że każdy rodzaj transportu ma do odegrania pewną rolę oraz że każdy obywatel ma prawo wybrać środek transportu odpowiadający jego własnym preferencjom i potrzebom;

11. docenia prace Europejskiej Agencji Wykonawczej ds. Klimatu, Infrastruktury i Środowiska (CINEA) w zakresie skutecznego zarządzania przydzielonymi jej programami oraz w zakresie wspierania DG MOVE w osiągnięciu jej celów strategicznych zgodnie ze strategią na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności;
12. z zadowoleniem przyjmuje gotowość Komisji do zbadania korzyści i możliwości związanych z nowymi rodzajami transportu takimi jak Hyperloop;
13. pochwała prace legislacyjne DG MOVE mające na celu przyczynienie się do osiągnięcia celów klimatycznych Unii, takie jak inicjatywa FuelEU Maritime, rozporządzenie w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych (AFIR) i rozporządzenie w sprawie inicjatywy lotniczej ReFuel Aviation; ubolewa jednak nad opóźnieniami wniosków dotyczących bardziej ekologicznego pakietu transportowego, w tym w sprawie obciążeń i wymiarów oraz transportu kombinowanego;
14. wzywa Komisję do przygotowania przeglądu ram regulacyjnych dotyczących: a) kolei – aby usunąć istniejące przeszkody regulacyjne, tak aby mogła ona stanowić konkurencyjną alternatywę, ze szczególnym naciskiem na przepisy dotyczące zarządzania zdolnością przepustową, które są niezbędne do lepszego dostosowania się do potrzeb przewozów towarowych oraz do uregulowania norm technicznych i operacyjnych, gdyż obecnie stosuje się normy krajowe; b) transportu kombinowanego poprzez rozszerzenie jego zakresu na transport intermodalny oraz transportu wyłącznie drogowego; zauważa, że taki przegląd powinien mieć na celu ograniczenie różnic we wdrażaniu w państwach członkowskich, wprowadzenie przepisów dotyczących cyfryzacji przepływów informacji i wzmocnienie zachęt do transportu intermodalnego;
15. apeluje o projekty transgraniczne i wielokrajowe oraz o uproszczenie, przyspieszenie i harmonizację procesu cyfryzacji i regulacji w odniesieniu do projektów infrastrukturalnych, w szczególności dotyczących transgranicznych połączeń międzysystemowych i wąskich gardeł;
16. zwraca uwagę, że stałe i zwiększone inwestycje publiczne w zapewnienie wielkoskalowej infrastruktury, w szczególności sieci TEN-T, mają kluczowe znaczenie dla zapewnienia wzajemnych połączeń, pobudzenia wzrostu gospodarczego i czerpania pełnych korzyści z jednolitego rynku; podkreśla znaczenie sfinalizowania sieci bazowej TEN-T do 2030 r.; wzywa Komisję do udostępnienia państwom członkowskim jasnych wytycznych dotyczących sposobu prowadzenia badania rynku oraz sporządzania planu rozwoju terminali, ze szczególnym uwzględnieniem aspektów transgranicznych i obszarów wzdłuż korytarzy sieci bazowej; podkreśla znaczenie ustalenia docelowej daty wdrożenia do 12 miesięcy po wejściu w życie nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T;

17. podkreśla, że finansowanie przeglądu sieci TEN-T powinno dobrze odzwierciedlać rozszerzenie połączeń w kierunku wschodniego sąsiedztwa i na nim się koncentrować; w związku z tym nalega, aby już dłużej nie opóźniać przyjęcia Bułgarii i Rumunii do strefy Schengen w celu zapewnienia płynnych połączeń transportowych ze Wschodem;
18. z zadowoleniem przyjmuje porozumienie osiągnięte przez państwa członkowskie UE 30 grudnia 2023 r. w sprawie zniesienia kontroli na wewnętrznych granicach powietrznych i morskich z Rumunią i Bułgarią; wzywa Komisję, aby przeanalizowała wszystkie możliwe warianty w celu obrony prawa obywateli Rumunii i Bułgarii do swobodnego przemieszczania się poprzez zapewnienie płynnego transportu drogowego i mobilności między Rumunią i Bułgarią a resztą Unii z myślą o zapewnieniu funkcjonowania jednolitego rynku dla wszystkich; podkreśla, że przystąpienie Rumunii i Bułgarii do strefy Schengen ma zasadnicze znaczenie, ponieważ rozszerzenie strefy Schengen bez kontroli na granicach wewnętrznych sprawi, że UE będzie silniejsza; podkreśla, że odroczenie włączenia Rumunii i Bułgarii do strefy Schengen w transporcie drogowym może wywołać antyeuropejskie nastroje w tych krajach, a tym samym doprowadzić do spadku zaufania do projektu UE i jej instytucji; podkreśla, że w obecnej sytuacji jedna z najważniejszych podstawowych zasad UE, a mianowicie swoboda przemieszczania się, nie jest przestrzegana; w związku z tym wzywa Komisję, aby przeanalizowała wszystkie możliwe procedury obrony prawa obywateli Rumunii i Bułgarii do swobodnego przemieszczania się;
19. zauważa, że wszyscy obywatele Rumunii i Bułgarii są dyskryminowani, ponieważ są narażeni na opóźnienia, nadmierne obciążenia biurokratyczne i dodatkowe koszty, gdy podróżują w celach turystycznych, zawodowych, wyjeżdżają studiować lub prowadzić działalność gospodarczą za granicą w porównaniu z osobami z krajów strefy Schengen; podkreśla, że kontrole tożsamości zwiększają koszty handlu towarami o około 0,4–0,9 % wartości handlu na każdej granicy strefy Schengen, a w przypadku handlu usługami ten wzrost kosztów jest jeszcze większy; podkreśla, że koszty handlu dla całej strefy Schengen wynoszą od 6,5 mld EUR do 13 mld EUR rocznie;
20. z zadowoleniem przyjmuje sprawozdanie specjalne Trybunału nr 13/2022 pt. „Swobodne przemieszczanie się w UE podczas pandemii COVID-19: Ograniczony nadzór nad kontrolami na granicach wewnętrznych i nieskoordynowane działania państw członkowskich”¹; wzywa zarówno Komisję, jak i państwa członkowskie do starannego wdrożenia zawartych w nim zaleceń, w tym ściślejszego nadzoru nad kontrolami na granicach, usprawnienia procedur gromadzenia danych na temat ograniczeń oraz zapewnienia bardziej praktycznych wytycznych dotyczących wdrażania; ponownie przypomina o roli ECDC w zwiększaniu nadzoru nad wdrażaniem jego wytycznych;
21. z zadowoleniem przyjmuje fakt, że w czerwcu 2022 r. zgodnie z ideą korytarzy solidarnościowych Komisja przyjęła zmieniony wniosek dotyczący zmienionego rozporządzenia w sprawie TEN-T, którego celem jest wzmocnienie połączeń z Ukrainą i Republiką Mołdawii poprzez rozszerzenie czterech europejskich korytarzy transportowych na te kraje sąsiadujące; z zadowoleniem przyjmuje, że 11 listopada 2022 r. Komisja, Czechy, Polska, Rumunia, Słowacja, Republika Mołdawii, Ukraina,

¹ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR22_13/SR_free-movement-phase-I_EN.pdf

Europejski Bank Inwestycyjny, Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju oraz Grupa Banku Światowego opublikowały wspólne oświadczenie, w którym zapowiedziano połączenie zasobów w wysokości 1 mld EUR na korytarze solidarnościowe w celu zwiększenia przepustowości tych korytarzy transportowych; pochwała specjalne zaproszenia do składania wniosków ogłoszone w ramach instrumentu „Łącząc Europę” – Transport 2022, w ramach których wsparcie mają uzyskać projekty mające na celu poprawę infrastruktury transportowej wzdłuż korytarzy solidarnościowych oraz na przejściach granicznych między UE a Ukrainą i Mołdawią, oraz podkreśla, że dalsza pomoc i wsparcie dla Ukrainy mają ogromne znaczenie; w związku z tym z zadowoleniem przyjmuje również podpisanie trzech umów o udzielenie dotacji w ramach instrumentu „Łącząc Europę” – Transport o wartości prawie 45 mln EUR na rzecz poprawy połączeń transportowych między Mołdawią a Rumunią wzdłuż sieci TEN-T, ponieważ projekty te zmodernizują infrastrukturę transportową na drogowych przejściach granicznych Ungheni, Albița Leușeni i Reni-Giurgiulești-Galați; zauważa, że inwestycje te wzmocnią korytarze solidarnościowe między UE a Ukrainą, tj szlaki, które od czasu zablokowania przez Rosję ukraińskich portów na Morzu Czarnym są wykorzystywane na potrzeby transportu importowanych i eksportowanych towarów z i do Ukrainy i Mołdawii;

22. z zadowoleniem przyjmuje istotny wkład DG MOVE w kolejne pakiety sankcji wobec Rosji i Białorusi: przypomina, że w lotnictwie dotyczyły one lotów statkami powietrznymi będącymi własnością Rosji, eksploatowanymi lub kontrolowanymi przez Rosję w przestrzeni powietrznej UE, a także wywozu produktów lotniczych do Rosji lub ułatwianie wykorzystywania takich towarów przez Rosję, aby w ten sposób ograniczyć międzynarodowe połączenia transportowe Rosji i osłabić rosyjski przemysł lotniczy;
23. pochwała inicjatywę „Europejski Fundusz Solidarności na rzecz Zarządzania Ruchem Lotniczym dla Ukrainy i Mołdawii”, za którą odpowiada Eurocontrol i która ma na celu pokrycie kosztów personelu i szkoleń oraz wszelkich innych kosztów, aby zapewnić gotowość operacyjną na czas przywracania ruchu lotniczego; ponadto z zadowoleniem przyjmuje inny mechanizm solidarności Eurocontrol pomagający państwu pierwszej linii zmagającym się ze skutkami gwałtownego spadku ruchu lotniczego; zwraca uwagę, że państwa członkowskie Eurocontrol postanowiły utworzyć dwa specjalne fundusze: jeden w formie darowizny dla Ukrainy i Mołdawii w wysokości 46,5 mln EUR, a drugi w formie pożyczki w wysokości 46,1 mln EUR dla Estonii, Litwy, Łotwy i Polski;
24. docenia wnioski ustawodawcze Komisji dotyczące transportu, które mają pomóc Ukrainie w trakcie nieuzasadnionej, bezprawnej wojny napastniczej ze strony Rosji, takie jak wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie ukraińskich praw jazdy, w tym prawa jazdy kierowców zawodowych;
25. z zadowoleniem przyjmuje fakt, że w listopadzie 2022 r. Ukraina, Mołdawia i Gruzja uzyskały status obserwatora w Regionalnym Komitecie Sterującym Wspólnoty Transportowej;
26. z zadowoleniem przyjmuje przedstawiony przez Komisję plan działania na rzecz mobilności wojskowej 2.0, który opiera się na sukcesie pierwszego planu działania z 2018 r.; podkreśla, że w planie działania z 2022 r. rozszerzono zakres mobilności wojskowej,

uwzględniając zagrożenia i wyzwania pojawiające się w nowym krajobrazie bezpieczeństwa;

27. zwraca uwagę, że państwa członkowskie UE w dużej mierze wykorzystują tę samą infrastrukturę transportową zarówno do cywilnych, jak i wojskowych przemieszczeń i transportu; podkreśla, że centralnym elementem mobilności wojskowej jest potrzeba modernizacji infrastruktury transportowej podwójnego zastosowania wzdłuż sieci mobilności wojskowej, w tym multimodalnych szlaków transportowych połączonych węzłami logistycznymi, tak aby była ona w stanie szybko obsługiwać potencjalnie ciężkie i wielkoskalowe przewozy wojskowe; zauważa w związku z tym, że wzmocnienie infrastruktury transportowej podwójnego zastosowania w sieci TEN-T wiąże się z rozwojem multimodalnych korytarzy transportowych i węzłów transportowych; uważa, że tym samym rozwój infrastruktury transportowej podwójnego zastosowania poprzez współfinansowanie z instrumentu finansowania „Łącząc Europę” nadal stanowi ważny filar tego planu działania; zwraca uwagę, że zgodnie ze Strategicznym kompasem Unia będzie nadal wzmocniać infrastrukturę transportową podwójnego zastosowania w obrębie całej transeuropejskiej sieci transportowej, aby sprzyjać szybkiemu i sprawnemu przemieszczaniu personelu wojskowego, wyposażenia i sprzętu wojskowego na potrzeby rozmieszczeń i ćwiczeń operacyjnych, w ścisłej współpracy z NATO i innymi partnerami;
28. z zadowoleniem przyjmuje fakt, że Komisja przyspieszyła rozstrzygnięcie zaproszenia do składania wniosków w ramach instrumentu „Łącząc Europę” – Mobilność wojskowa 2021 i uprzedziła z kilkumiesięcznym wyprzedzeniem możliwości finansowania z Mobilności wojskowej 2022; zauważa, że doprowadziło to do szybszego przyznania niemal 1 mld EUR środków z instrumentu „Łącząc Europę” na kluczowe elementy infrastruktury podwójnego zastosowania, obejmujące wszystkie rodzaje transportu i wspierające wdrażanie infrastruktury podwójnego zastosowania, na przykład poprzez poprawę parametrów technicznych mostów kolejowych i tuneli, modernizację infrastruktury lotniskowej dla ruchu cywilno-wojskowego oraz dostosowanie specyfikacji technicznych infrastruktury portowej; z zadowoleniem przyjmuje zobowiązanie Komisji do przesunięcia środków przewidzianych na krótkoterminowy instrument obronny; odnotowuje finansowanie z Europejskiego Funduszu Obronnego oraz propozycję wzmocnienia strategicznej infrastruktury transportowej Unii, aby dostosować ją do potrzeb mobilności wojskowej; ponadto wzywa Komisję do wyraźnego zobowiązania się oraz do znalezienia i przedstawienia rozwiązań na rzecz dostatecznego zwiększenia linii budżetowej przeznaczonej na mobilność wojskową powyżej pułapów instrumentu elastyczności, aby wzmocnić bezpieczeństwo europejskie i włączyć infrastrukturę mobilności wojskowej w zakres TEN-T; zwraca uwagę, że w 2023 r. dokonana zostanie ocena identyfikacji luk i wąskich gardeł w istniejącej fizycznie infrastrukturze transportowej państw członkowskich, które mogłyby utrudnić szybkie i masowe rozmieszczenie sił zbrojnych;
29. z zadowoleniem przyjmuje działania podjęte przez Komisję w grudniu 2022 r. w celu przyspieszenia finansowania 35 projektów mobilności wojskowej wzdłuż TEN-T; zauważa, że przyspieszona ocena zaproszenia do składania wniosków dotyczących mobilności wojskowej w ramach instrumentu „Łącząc Europę” z 2021 r. doprowadziła do szybszego przyznania niemal 1 mld EUR środków z instrumentu „Łącząc Europę” na kluczowe komponenty infrastruktury transportowej podwójnego zastosowania;

30. przypomina sprawozdanie specjalne Trybunału nr 27/2021 pt. „Wsparcie UE na rzecz turystyki – potrzeba nowej orientacji strategicznej i lepszego podejścia do finansowania”; przypomina zalecenie Trybunału dla Komisji, aby we współpracy z państwami członkowskimi przedstawiła skonsolidowaną nową strategię na rzecz ekosystemu turystycznego UE w celu opracowania skutecznej agendy turystycznej 2030 oraz aby stosowała procedury wyboru w odniesieniu do inwestycji w turystykę finansowanych ze środków EFRR, by wesprzeć ten nowy kierunek strategiczny; podkreśla odpowiedzialność Komisji za wspieranie państw członkowskich w promowaniu inwestycji w turystykę zgodnie z programem strategicznym;
31. apeluje o przykłady istotnych inwestycji dotyczących sektora turystyki, związanych z dywersyfikacją oferty turystycznej, przedłużeniem sezonu turystycznego i rozwojem produktów turystycznych o wysokiej wartości dodanej lub ukierunkowanych na konkretne grupy, innowacyjne usługi i cyfryzację;
32. ponawia wniosek Parlamentu o utworzenie nowej linii budżetowej przeznaczonej na turystykę w celu wsparcia tego sektora, który poważnie ucierpiał w wyniku pandemii COVID-19, a obecnie cierpi z powodu kryzysu energetycznego i inflacji oraz stoi przed poważnymi wyzwaniami związanymi ze skutkami transformacji ekologicznej i cyfrowej w sektorze transportu i turystyki; wzywa Komisję do opracowania nowej strategii dla sektora turystyki oraz planu działania na rzecz inteligentnej i zrównoważonej turystyki, popartego środkami budżetowymi, z uwzględnieniem faktu, że większość branży turystycznej to MŚP;
33. proponuje udzielić Komisji i agencjom wykonawczym absolutorium z wykonania budżetu ogólnego Unii Europejskiej za rok budżetowy 2022 w dziedzinie transportu i turystyki.

**ZAŁĄCZNIK: PODMIOTY LUB OSOBY,
OD KTÓRYCH SPRAWOZDAWCA KOMISJI OPINIODAWCZEJ OTRZYMAŁ
INFORMACJE**

Sprawozdawca oświadcza w ramach swojej wyłącznej odpowiedzialności, że nie otrzymał żadnych informacji od podmiotu ani osoby, które należałoby wskazać w tym załączniku zgodnie z art. 8 załącznika I do Regulaminu.

INFORMACJE O PRZYJĘCIU PRZEZ KOMISJĘ OPINIODAWCZĄ

Data przyjęcia	23.1.2024
Wynik głosowania końcowego	+ : 30 - : 3 0 : 2
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, Izaskun Bilbao Barandica, Ciarán Cuffe, Karima Delli, Carlo Fidanza, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Vera Tax, Achille Variati, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Markus Ferber, Vlad Gheorghe, Roman Haider, Pär Holmgren, Ljudmila Novak, Dorien Rookmaker
Zastępcy (art. 209 ust. 7) obecni podczas głosowania końcowego	Viola von Cramon-Taubadel

GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

30	+
ECR	Carlo Fidanza, Tomasz Piotr Poręba, Dorien Rookmaker
PPE	Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
Renew	Izaskun Bilbao Barandica, Vlad Gheorghe, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Thomas Rudner, Vera Tax, Achille Variati, Petar Vitanov
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Karima Delli, Pär Holmgren, Tilly Metz, Viola von Cramon-Taubadel

3	-
ECR	Peter Lundgren
ID	Philippe Olivier
The Left	Kateřina Konečná

2	0
ID	Roman Haider
NI	Mario Furore

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się