



---

УХВАЛЕНІ ТЕКСТИ

---

**P9\_TA(2022)0207**

**Вплив російської незаконної загарбницької війни проти України на транспортний та туристичний сектори ЄС**

**Резолюція Європейського парламенту від 5 травня 2022 року про вплив російської незаконної загарбницької війни проти України на транспортний та туристичний сектори ЄС (2022/2643(RSP))**

*Європейський парламент,*

- беручи до уваги Регламент Ради (ЄС) 2022/334 від 28 лютого 2022 року<sup>1</sup>,
- беручи до уваги план дій «Стратегічний компас безпеки та оборони — для Європейського Союзу, який захищає своїх громадян, цінності та інтереси та сприяє міжнародному миру та безпеці», затверджений Радою ЄС 21 березня 2022 року та схвалений Європейською радою 25 березня 2022 року,
- беручи до уваги неофіційне засідання міністрів транспорту 8 квітня 2022 року,
- беручи до уваги Глобальний договір про біженців 2018 року,
- беручи до уваги Версальську декларацію глав держав і урядів ЄС від 11 березня 2022 року,
- беручи до уваги свою резолюцію від 1 березня 2022 року про російську агресію проти України<sup>2</sup>,
- беручи до уваги свою резолюцію від 24 березня 2022 року про необхідність термінового плану дій ЄС для забезпечення продовольчої безпеки всередині ЄС та за його межами у світлі російського вторгнення в Україну<sup>3</sup>,
- беручи до уваги свою резолюцію від 7 квітня 2022 року про висновки засідання Європейської ради 24—25 березня 2022 року, включаючи останні події війни проти України й санкції ЄС проти Росії та їх впровадження<sup>4</sup>,

---

<sup>1</sup> ОВ L 57, 28.2.2022, с. 1.

<sup>2</sup> Ухвалені тексти, P9\_TA(2022)0052.

<sup>3</sup> Ухвалені тексти, P9\_TA(2022)0099.

<sup>4</sup> Ухвалені тексти, P9\_TA(2022)0121.

- беручи до уваги свою резолюцію від 7 квітня 2022 року про захист ЄС дітей та молоді, які тікають від війни проти України<sup>1</sup>,
  - беручи до уваги план з 10 пунктів Міжнародного енергетичного агентства щодо скорочення використання нафти,
  - беручи до уваги частину 2 статті 132 Регламенту ЄП,
  - беручи до уваги пропозицію ухвалити резолюцію Комітету з питань транспорту та туризму,
- A. оскільки ЄС у відповідь на незаконну, неспровоковану та невиправдану загарбницьку війну Росії проти України ухвалив п'ять пакетів санкцій;
  - B. оскільки очікується, що нова хвиля санкцій сильніше вдарить по Росії в секторах автомобільного та морського транспорту;
  - C. оскільки 28 лютого 2022 року Росія у відповідь оголосила про заборону використання російського повітряного простору, що зачіпає літаки з 36 країн, включаючи країни ЄС;
  - D. оскільки Європейська рада у проєкті бюджету скоротила рядок, виділений на військову мобільність у рамках Інструменту сполучення Європи, з 6,5 до 1,69 мільярда євро в рамках Багаторічної фінансової програми на 2021—2027 роки;
  - E. оскільки із закриттям повітряного простору України зупинено приблизно 3,3 % повітряних пасажирських перевезень у Європі, на додаток до пасажирських рейсів між Росією та Європою, які у 2021 році становили 5,7 % загального європейського перевезення;
  - F. оскільки у 2020 році було приблизно 8 848 повідомлень про прямування в порти держав-членів ЄС близько 535 суден під російським прапором;
  - G. оскільки ситуація в Чорному та Азовському морях погіршилася, тому що російський флот блокує регіон, а частини цих морів оголошено зоною бойових дій, визнаючи загрозу безпеці прохідних морських рейсів;
  - H. оскільки в цій зоні російський флот атакував судна, які знаходяться у власності ЄС або експлуатуються компаніями з ЄС;
  - I. оскільки українські та російські моряки становлять 14,5 % світової робочої сили судноплавства, а флоти ЄС значною мірою залежать від них;
  - J. оскільки зростає занепокоєння щодо загальної безпеки та працездатності залізничного та морського транспорту в Україні та з України;
  - K. оскільки в останні місяці спостерігається тенденція до зростання цін на пальне, і ця ситуація погіршилася через незаконну загарбницьку війну Росії проти України,

---

<sup>1</sup>Ухвалені тексти, P9\_TA(2022)0120.

і оскільки пальне є однією з найбільших статей витрат для транспортних операторів і користувачів;

- L. оскільки туристичні напрямки в багатьох країнах ЄС зазнають нового жорстокого удару після двох років пандемії, які вже мали руйнівний вплив на сектор;
  1. знову заявляє про найрішучіше засудження загарбницької війни Російської Федерації проти України, а також участь Білорусі у цій війни, і вимагає від Росії негайно припинити всі військові дії в Україні та беззастережно вивести всі сили та військову техніку з усієї визнаної на міжнародному рівні території України;
  2. вітає безпрецедентні та наростаючі санкції ЄС проти Росії у відповідь на агресію Росії проти України й закликає ЄС продовжити оцінювати та ухвалювати подальші ефективні санкції у транспортному секторі, щоб підірвати фінансування військової машини Путіна; наголошує, що це перший випадок, коли ЄС цілеспрямовано вводить санкції проти Росії у транспортному секторі;
  3. нагадує, що з погляду матеріально-технічного забезпечення, гуманітарної допомоги, евакуації та мобільності біженців транспорт є стратегічним засобом солідарності ЄС з Україною та її багатостраждальним народом, а також засобом їх підтримки;
  4. рішуче засуджує навмисне націлення російськими військами на транспортну інфраструктуру в Україні, що перешкоджає українській владі евакуювати цивільних осіб та транспортувати необхідні товари та предмети людям, які їх потребують; закликає ЄС надати фінансову допомогу Україні для відновлення транспортної інфраструктури;
  5. вітає заходи, ухвалені Комісією, щоб допомогти державам-членам, транспортним операторам і працівникам продовжувати транспортні операції та підтримувати перевезення біженців з України та гуманітарної допомоги; визнає хоробрість транспортних працівників України, які ризикують життям, продовжуючи забезпечувати перевезення людей та вантажів;
  6. вітає оперативні керівні положення, ухвалені Комісією для забезпечення транзиту громадян України без дійсних документів на борту транспортних операторів ЄС;
  7. захоплюється європейськими транспортними операторами за те, що вони пропонують українським громадянам безкоштовний проїзд поїздами, автобусами, кораблями та літаками, а також за незліченну кількість ініціатив асоціацій та окремих осіб по всьому ЄС, які забезпечують безкоштовне перевезення вантажів і людей до та від українського кордону; наголошує, що багато українців, які бажають повернутися до своєї країни або намагаються отримати житло в іншій державі-члені ЄС, не можуть дозволити собі оплатити квиток; закликає операторів поїздів продовжувати надавати українцям вільний доступ до поїздів без бронювань, а також до незаброньованих місць;
  8. зазначає, що цей триваючий конфлікт, а також відповідь Росії на санкції ЄС впливають також на транспортний сектор ЄС, функціонування якого значно порушене незалежно від виду транспорту;

9. наголошує на тому, що зростання цін на паливо та порушення в логістиці та ланцюжках постачань є одними з основних наслідків, які впливають на всі види транспорту та створюють велику невизначеність на ринках;
10. вважає, що слід підтримувати транспортних операторів, які базуються в ЄС і належать ЄС, які мають зв'язки з російським ринком, оскільки вони переорієнтують свої транспортні операції, відвертаючись від Росії;
11. закликає Комісію терміново провести економічну та соціальну оцінку наслідків війни для всіх видів транспорту на ринку ЄС та у разі необхідності швидко надати підтримку, в тому числі шляхом подальших законодавчих та/або фінансових заходів, щоб пом'якшити негативні наслідки та забезпечити належне функціонування, рівні умови та чесну конкуренцію для європейських транспортних секторів;
12. підкреслює, що криза не повинна призводити до будь-якого тимчасового або постійного порушення прав працівників транспорту;

### *Авіація*

13. висловлює занепокоєння з приводу серйозного впливу конфлікту на авіаційний сектор, коли йдеться про експлуатаційні витрати, що призводить до здорожчання як пасажирських, так і вантажних перевезень; підкреслює, що поєднання санкцій і заборон на польоти змусило авіакомпанії призупинити або змінити маршрути своїх рейсів; крім того, зазначає, що максимальне продовження маршруту, необхідне для того, щоб повітряне судно уникало російського та білоруського повітряного простору, варіюється від трьох до чотирьох годин у кожен сторону, що призводить до проблем із дозаправкою (додаткові зупинки, отже, додаткові витрати) та довших годин роботи екіпажу, ніж передбачено нормами ЄС;
14. зазначає, що Україна та Росія є одними з провідних виробників титану, ключового металу, що використовується у виробництві літаків, і триваючий конфлікт може вплинути на постачання в найближчій перспективі;
15. закликає Комісію оцінити та, за необхідності, представити стратегію підтримки авіакомпаній ЄС та їх працівників, які сильно постраждали спочатку від пандемії COVID-19, а тепер від заборони на перельоти над Росією та Білоруссю, високого рівня цін на паливо та падіння попиту; однак наголошує на необхідності забезпечення рівних умов та чесної конкуренції між авіакомпаніями, зокрема при наданні фінансової підтримки;
16. висловлює жаль з приводу того, що Росія, явно порушуючи правила міжнародної цивільної авіації (Чиказьку конвенцію), ухвалила закон про примусову ререєстрацію узятих у лізинг іноземних літаків у реєстрі повітряних суден Росії; наполягає на тому, що таку крадіжку не можна допускати, і вимагає негайного повернення цих літаків їх законним власникам; вітає рішення Комісії включити до списку авіаційної безпеки російських перевізників, які експлуатують повітряні судна, на які поширюється ця ререєстрація, враховуючи, що російська влада не має можливості нагляду за безпекою льотної придатності сотень ререєстрованих повітряних суден; наголошує, що російська влада буде нести виключну відповідальність за ризикування життям своїх громадян під час

введення в експлуатацію цих викрадених літаків над російським небом, не маючи можливості виконати необхідні вимоги безпеки;

17. вимагає продовжувати дії ЄС, спрямовані на те, щоб припинити приєднання найманців з групи «Вагнер» та іноземних бійців із Сирії тощо до боїв в Україні з метою чинити звірства проти цивільного населення; тому просить верховного представника вимагати, зокрема, щоб уряди Туреччини, Грузії, Азербайджану та Іраку, а також уряди республік Центральної Азії закрили свій повітряний простір для будь-яких російських, іранських чи сирійських військових чи чартерних літаків або будь-яких регулярних авіакомпаній, які перевозять таких найманців; просить вносити до чорного списку ЄС будь-яку авіакомпанію, яка може брати участь у таких перевезеннях;

### ***Морський транспорт***

18. вітає третій стовп п'ятого пакету санкцій Комісії проти Росії, пов'язаний із заборонаю доступу до портів ЄС суднам під російським прапором і суднам, які експлуатуються Росією; вважає, що Європейське агентство морської безпеки могло б у цьому відношенні відігравати важливу роль у наданні чіткого списку російських суден, яким заборонено відвідувати порти ЄС, беручи до уваги ті судна, які переоформили прапор або перереєструвалися з 24 лютого 2022 року;
19. проте просить вийти за межі цих заходів, щоб запобігти їхньому обходу та відмовити заходити в порти ЄС всім суднам, незалежно від того, хто є їхніми власниками чи їх експлуатує, якщо вони також заходять у російські порти на своєму маршруті, за винятком випадків, коли це вимагається необхідними виправданими гуманітарними причинами; вітає добровільне рішення кількох найбільших світових судноплавних компаній, що базуються в Європі, припинити всі бронювання вантажів до та з Росії до подальшого повідомлення;
20. просить заборонити всім суднам, які хочуть зайти в порт ЄС, бункерувати паливо в російських портах або з російських суден, що здійснюють бункерування у морі;
21. вважає, що в цьому відношенні Європейське агентство з морської безпеки повинно надати вказівки щодо однакового застосування таких санкцій, підтримуючи рівні умови для портів ЄС;
22. просить уряди та компетентні державні органи, як на національному рівні, так і на рівні ЄС, виконувати свої обов'язки та спланувати достатньо персоналу та ресурсів, щоб забезпечити безперебійне застосування заходів, уникаючи подальших затримок у вже порушеному ланцюжку постачань;
23. бере до уваги той факт, що велика кількість суден зараз заблокована в регіонах; повторює заклики Комісії та держав-членів ЄС щодо забезпечення в терміновому порядку безпеки для міжнародного судноплавства в цьому регіоні та, зокрема, щодо гарантування безпеки моряків; закликає до термінового поповнення запасів продовольства суден, які мають відношення до життєво важливих предметів постачання, необхідних їхнім морякам, а також до впровадження блакитного безпечного морського коридору, щоб дозволити безпечну евакуацію моряків і кораблів із зон високого ризику та пошкоджених зон Чорного та Азовського морів;

24. висловлює жаль з приводу того, що низка вільно плаваючих морських мін останнім часом загрожує життю моряків і пасажирів, а також міжнародним торговим потокам у Чорному морі, і просить міжнародну спільноту підтримати зусилля з розмінування прибережних країн;
25. висловлює занепокоєння з приводу впливу на міжнародне судноплавство, логістику, ланцюжки постачань і цін на пальне, особливо на вантажні тарифи, у морському секторі;

### ***Залізничний транспорт***

26. шкодує про те, що нині немає прямої заборони на залізничні перевезення «Російськими залізницями»; однак зазначає, що «Російські залізниці» внесено до переліку юридичних осіб та органів, на які поширюються фінансові обмеження;
27. зазначає, що поїзди все ще можуть курсувати через Росію, зокрема вантажні поїзди, які курсують між Європою та Китаєм; однак зазначає, що конфлікт має сильний вплив на залізничні вантажні потоки між Азією та Європою і створює невизначеність для підприємств, які експлуатують поїзди та здійснюють перевезення вантажів;
28. наголошує, що вантажі у вантажних поїздах нашкоджуються на фізичні перешкоди й тисячі вагонів стоять у чергах на кордоні України та країн ЄС; закликає Комісію підтримати Україну в її зусиллях щодо розмежування транспортних потоків, встановлення нових сполучень та встановлення швидких торговельних шляхів, що є особливо актуальним для перевезення швидкопсувних товарів, таких як пшениця; у зв'язку з цим вітає ініціативу «Зерновий міст» («Getreidebrücke»), згідно з якою залізничні оператори України та ЄС співпрацюють з метою забезпечення можливості ввезення сільськогосподарських товарів та техніки в Україну та їх вивезення; так само вітає зусилля Румунії щодо відродження застарілих залізничних ліній, які з'єднують Румунію з Україною і які могли б ще більше зменшити навантаження на транспортні шляхи в Україну та з неї; вважає, що ЄС слід заохочувати та сприяти таким ініціативам;
29. закликає Комісію підтримати Україну та її зусилля щодо зміцнення залізничного сполучення між Україною та ЄС;
30. захоплюється героїзмом українських залізничників, які, незважаючи на постійну загрозу їхньому життю, евакуюють населення України із зон бойових дій, доставляють пошту, пенсійні виплати, медикаменти й гуманітарні та продовольчі товари, перевозять майно національних компаній, установ та організацій для порятунку регіонів України, забезпечують продовження міжнародної торгівлі та активних дипломатичних контактів на найвищому рівні;
31. вважає, що напад Росії на Україну та пов'язані з цим транспортні потреби в ЄС підкреслили необхідність того, щоб залізнична система ЄС могла приймати більші обсяги пасажирів і вантажів; тому закликає держави-члени ЄС прискорити стандартизацію, гармонізацію та оперативну сумісність (інтероперабельність) залізничних систем у всіх державах-членах, а Комісію — продовжувати моніторинг впровадження та виявлення недоліків, що залишилися;

32. закликає Комісію негайно розпочати переговори з Україною щодо лібералізації міжнародних залізничних та внутрішніх вантажних перевезень, щоб гарантувати безпеку транспортних маршрутів та забезпечити безперервні ланцюги постачання сільськогосподарської продукції та інших товарів до Європи та решти світу;
33. підкреслює героїзм деяких білоруських залізничників, які саботували розгортання російських військ, що атакують Україну, і закликає всіх громадян Росії та Білорусі наслідувати їхній приклад громадянського опору цій жорстокій загарбницькій війні;

### *Автомобільний транспорт*

34. вітає дії Комісії щодо забезпечення повернення європейських водіїв вантажівок із зони конфлікту та перевезення вантажів автомобільним транспортом до України та Молдови;
35. вітає нещодавні санкції, які забороняють автотранспортним підприємствам, створеним у Росії та Білорусі, перевозити вантажі автомобільним транспортом на території Європейського Союзу, оскільки вони різко обмежують можливості російської промисловості отримати ключові товари;
36. зазначає, що транспортування вантажів до України та прикордонних держав-членів із великим притоком біженців ризикує зіткнутися з регуляторними перешкодами; вітає кроки, вжиті Комісією для роз'яснення та заохочення держав-членів застосовувати певні заходи, що сприяють дорожно-транспортним операціям, що здійснюються у виняткових обставинах, створених агресією Росії проти України, тобто таких заходів як надання тимчасових карток водіїв українським водіям, які працюють в ЄС і не можуть повернутися в Україну для поновлення терміну дії картки, запровадження тимчасових звільнень від правил часу водіння та відпочинку з метою забезпечення гарного самопочуття та безпеки водія, звільнення транспортних засобів, які належать до аварійно-рятувальної служби, від плати дорожніх мит та звільнення від вимоги отримувати дозвіл на перевезення всіх необхідних для медичного обслуговування товарів; наголошує на тому, що через війну в їхній країні українські водії вантажівок у Європі перебувають у стані великого напруження; закликає Комісію реалізувати стратегію допомоги водіям вантажівок з України, щоб вони знову приєдналися до своїх сімей, переміщених у Європейський Союз, та забезпечити, щоб держави-члени надавали допомогу водіям, які цього потребують;
37. закликає Комісію продовжувати вивчати шляхи підтримки перевезення пасажирів або будь-яких видів вантажів як гуманітарної допомоги в Україну й сусідні країни ЄС та з них і забезпечити необхідну допомогу щодо дорожніх мит, зборів за користування інфраструктурою, доступу у вихідні дні, оподаткування тощо;
38. підтримує негайне укладення угоди про автомобільне перевезення вантажів між Європейським Союзом та Україною й закликає Комісію та держави-члени негайно розпочати застосування угоди на тимчасовій основі;
39. підтримує пропозицію Комісії укласти транспортні угоди з Україною та Молдовою, в якій передбачається часткова лібералізація автомобільних

перевезень для українських і молдавських перевізників, що дозволить перемістити важливі експортні вантажі з морських шляхів, які зараз недоступні через російську військову агресію, та збільшити використання морських портів ЄС для експорту та імпорту товарів в Україну та з України; в цьому відношенні рішуче підтримує швидке відновлення раніше занедбаних залізничних та водних шляхів, зокрема, між Україною та Румунією;

40. наголошує на важливості відкриття зелених транспортних коридорів в Україну та з України, щоб забезпечити Україну всіма необхідними ресурсами для збільшення її сільськогосподарського виробництва (наприклад, пестициди, добрива та насіння) та дозволити продовжувати сільськогосподарський обмін з Україною;

### ***Транс'європейська транспортна мережа та військова мобільність***

41. вітає комунікат Комісії про розширення Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) на сусідні треті країни та закликає використовувати поточний огляд TEN-T, щоб зосередитися на значно збільшених інвестиціях у сполучення транспортної інфраструктури у Західних Балканах, Молдові, Грузії та Україні; крім того, просить Комісію, Раду ЄС та Парламент спільно прийняти поточний перегляд TEN-T як можливість переглянути нові карти TEN-T, запропоновані в грудні 2021 року, і запропонувати доповнення для України, Молдови та Грузії, зокрема, з метою адаптуватися до абсолютно нової ситуації з транспортними потребами, спричиненої незаконною загарбницькою війною Росії проти України; також просить Комісію запропонувати Транспортне співтовариство ЄС — Східна Європа або Східне партнерство, включаючи інвестиційну структуру Східної Європи, яка могла б бути частково змодельована на основі Транспортного співтовариства Західних Балкан;
42. наголошує на необхідності надати більше масштабу проекту ЄС щодо військової мобільності і в цьому відношенні вітає зобов'язання держав-членів ЄС прискорити поточні зусилля щодо підвищення рівня військової мобільності;
43. повторно висловлює глибокий жаль з приводу рішення Європейської ради різко скоротити остаточний пакет новоствореного рядка бюджету на військову мобільність у рамках Інструменту сполучення Європи (CEF II) на 2021—2027 роки, коли було прийнято цифри в рамках Багаторічної фінансової програми на 2021—2027 роки, і висловлює жаль, що ця помилка зараз підриває нашу спільну європейську безпеку; закликає Комісію знайти та представити рішення для значного збільшення рядків бюджету на військову мобільність в рамках програми CEF II та у зв'язку з цим пропонує мобілізувати невикористані кошти в рамках Інструменту відновлення та підвищення стійкості ЄС (ІВПС); наголошує на важливості забезпечення ретельної оцінки та врахування аспектів військової мобільності як з погляду інфраструктури, так і з погляду фінансування з метою забезпечення оптимального транскордонного співробітництва та мобільності в межах ЄС; у зв'язку з цим закликає Комісію запропонувати цільову підтримку великих інфраструктурних проєктів, які краще з'єднують усі держави-члени, і розширити сполучення транспортної інфраструктури із Західними Балканами, Молдовою, Грузією та Україною; зокрема, просить посилити всю велику інфраструктуру подвійного використання, що веде до східного кордону ЄС;



44. закликає Комісію надати необхідне фінансування в державах-членах ЄС для розвитку інфраструктури подвійного використання, яка повинна відігравати стратегічну роль для задоволення теперішніх і майбутніх потреб; наголошує на необхідності покращення спроможності ЄС оцінювати та контролювати власність та інвестиції у сфері стратегічної інфраструктури як ключового аспекту гарантування безпеки ЄС та наших громадян;
45. закликає Комісію далі детально пояснювати ініціативу «Глобальні ворота» (Global Gateway), щоб сприяти спільним інвестиціям в інфраструктуру, зокрема в тих країнах, які поділяють з нами універсальні цінності. Замість того, щоб залишити сферу діяльності автократіям, Європа повинна запропонувати економічно привабливу та ґрунтовану на цінностях альтернативу для інвестицій в інфраструктуру в бідніших третіх країнах. Для цього Європі слід об'єднати зусилля з іншими великими демократіями, такими як США, Велика Британія, Канада, Австралія, Японія чи Південна Корея;

### *Зростання цін на енергоносії у транспортній галузі*

46. наголошує, що поєднання вищих цін на енергоносії та транспорт вплине на всіх громадян, а особливо на домогосподарства з низьким рівнем доходу, та підвищить ризик відсутності транспорту; крім того, наголошує на тому, що підвищення вартості пального для авіаційного, автомобільного та морського транспорту безпосередньо впливає на ціни на кінцеві товари та послуги, а підвищення цін на пальне впливає на відновлення туризму після пандемії;
47. вітає комунікат Комісії під назвою «REPowerEU: спільні європейські дії для більш доступної, безпечної та стійкої енергії» та підтримує необхідність швидкого зміцнення енергетичної незалежності Європи від російських джерел енергії, що водночас може стати можливістю прискорити енергетичний перехід; однак шкодує, що Комісія ще не розглянула питання підвищення цін на пальне для транспортних операторів; закликає Комісію детально проаналізувати економічний вплив цін на пальне для транспорту і мобільність в ЄС, а також вжити подальших заходів для реагування на зростання цін на транспорт відповідно до Європейського зеленого курсу;
48. вітає надзвичайні заходи, ухвалені кількома державами-членами, спрямовані на пом'якшення наслідків підвищення цін на пальне, такі як тимчасове зниження податків, і закликає Комісію розробити скоординовані та загальні критерії ЄС та сприяти ухваленню цих заходів національними органами влади;
49. закликає Комісію, зокрема національні, регіональні та місцеві уряди, вжити заходів відповідно до плану Міжнародного енергетичного агентства з 10 пунктів щодо скорочення споживання нафти, включаючи розширене використання можливостей домашнього офісу, неділі без автомобілів у містах, подальшу популяризацію громадського транспорту, мікромобільності, пішохідних та велосипедних прогулянок, розширення спільного використання автомобілів, сприяння ефективному водінню вантажівок та доставці вантажів, використання швидкісних та нічних поїздів замість літаків, де це можливо, уникнення ділових авіаперельотів, коли існують альтернативні варіанти, посилення впровадження електричних та більш ефективних транспортних засобів;

50. підкреслює нагальну потребу значно збільшити внутрішнє виробництво в ЄС, постачання та зберігання відновлюваного пального / енергії та подальшого збільшення диверсифікації постачання енергії до Європейського Союзу, також за рахунок імпорту альтернативного пального в короткостроковій перспективі, в тому числі через портові термінали ЄС для зрідженого природного газу як перехідного пального, при цьому ретельно уникаючи ефектів блокування та появи незадіяних активів, а також згідно з кліматичними цілями ЄС; далі підкреслює необхідність посилення енергетичних взаємозв'язків між державами-членами, зокрема між Піренейським півостровом та рештою Європи;
51. вважає, що слід сприяти синергії та взаємодоповнюваності TEN-T і TEN-E, повністю забезпечуючи існуючі й майбутні можливості та рівні фінансування для розвитку TEN-T;

### *Туризм*

52. наголошує, що триваюча злочинна агресія Росії проти України сильно вплинула на туристичну індустрію, особливо в прикордонних районах. Туристи відмовляються їздити до деяких держав-членів ЄС, таких як Польща, Румунія, Словаччина, Болгарія чи країни Балтії, через близькість кордону з Україною та побоюючись війни. Незважаючи на власні проблеми, туристична індустрія вищезгаданих країн допомагає біженцям з України; тому закликає до спільної європейської туристичної політики та, зокрема, до створення плану дій у поєднанні з ефективною фінансовою підтримкою, щоб допомогти сектору та напрямкам, які зазнали найбільшого удару, подолати останні кризи через пандемію Covid-19 та злочинну агресію Росії проти України;
53. підтверджує свою рішучу підтримку створенню Європейського механізму кризового управління для туристичного сектору ЄС з метою відповідного та швидкого реагування на кризи великого масштабу, такі як пандемії, війни, вплив зміни клімату на гуманітарну кризу; наголошує на важливості включення фінансових рішень для короткострокового фінансового дефіциту, який виникає внаслідок таких криз, а також забезпечення середньо- та довгострокових планів та стратегій;
54. наголошує на тому, що зростання цін на енергоносії та харчові продукти, на яке ще більше впливає війна, призведе до збільшення витрат туристичних підприємств і всього ланцюга створення вартості, а особливо – малих і середніх підприємств (МСП), які вже борються за виживання після двох років пандемії; тому закликає держави-члени надати необхідне полегшення за допомогою податкової політики, зокрема податкових пільг, а Комісію – використовувати кошти ЄС для підвищення ліквідності МСП; у зв'язку з цим наголошує, що відновлення сектору буде відкладено, і закликає Комісію та держави-члени продовжувати існуючу державну підтримку, в тому числі шляхом відстрочення погашення зобов'язань, що виникають;
55. підкреслює, що пандемія COVID та поточна військова криза в Україні показали нагальну потребу у створенні Агентства ЄС з туризму; вважає, що координація є необхідною для відновлення туристичної індустрії ЄС як короткострокового рішення, і що треба швидко створити спеціальний відділ туризму в рамках одного з існуючих агентств, який повинен відповідати за створення нового «бренду

туризму ЄС» з просуванням Європи як безпечного, стійкого та розумного місця для всіх; закликає до спільної кампанії ЄС для просування Європи як місця призначення з метою залучення туристів до місць, які найбільше залежать від російських та українських туристів;

56. закликає держави-члени підтримувати готелі ЄС та агентства короткострокової оренди, які приймають українських біженців;
57. вітає той факт, що туристичні підприємства вже наймають українських біженців, і просить Комісію підтримати ці дії шляхом створення тимчасової фінансової програми ЄС для вирішення проблеми дефіциту робочої сили для туризму, яка є актуальною проблемою в туристичному секторі після пандемії;

◦

◦ ◦

58. доручає Голові Європейського парламенту надіслати цю резолюцію Раді ЄС, Європейській комісії і урядам та парламентам держав-членів.