



2023/2129(DEC)

23.1.2024

PARECER

da Comissão dos Transportes e do Turismo

dirigido à Comissão do Controlo Orçamental

sobre a quitação pela execução do orçamento geral da União Europeia para o exercício de 2022, Secção III – Comissão e agências de execução (2023/2129(DEC))

Relator de parecer: Petar Vitanov

PA_NonLeg

SUGESTÕES

A Comissão dos Transportes e do Turismo insta a Comissão do Controlo Orçamental, competente quanto à matéria de fundo, a incorporar as seguintes sugestões na proposta de resolução que aprovar:

1. Congratula-se com as conclusões do Tribunal de Contas Europeu (a seguir «Tribunal») segundo as quais as contas consolidadas da UE relativas ao exercício de 2022 refletem fielmente, em todos os aspetos materialmente relevantes, a situação financeira da UE; lamenta que o nível de erro das despesas orçamentais tenha aumentado de 3 % para 4,2 %; observa que este nível de erro decorre principalmente da rubrica «Coesão, resiliência e valores»; salienta que, em conformidade com a avaliação do Tribunal, os erros são materiais e generalizados e que as suas taxas mais elevadas estão correlacionadas com regras mais complicadas;
2. Observa que a execução do orçamento de 2022 foi ainda parcialmente afetada pela adoção extemporânea do Regulamento QFP, pela elevada inflação e pelos pagamentos de juros mais elevados no âmbito do Instrumento de Recuperação da União Europeia [IRUE] relacionados com taxas de juro globalmente mais elevadas decorrentes do aumento da inflação; salienta, além disso, que tal execução foi fortemente afetada pela guerra de agressão ilegal e injustificada da Rússia contra a Ucrânia, bem como pela necessidade de prestar um apoio humanitário e financeiro complexo;
3. Regista que o orçamento definitivo para as dotações de autorização ascende a 182,2 mil milhões de EUR. – acima do limite máximo do QFP de 179,8 mil milhões de EUR. – que isto foi possível devido à utilização de instrumentos especiais, como o Instrumento de Flexibilidade, a Reserva de Ajustamento ao Brexit, o Fundo Europeu de Ajustamento à Globalização e a Reserva para a Solidariedade e as Ajudas de Emergência, para montantes superiores aos limites máximos do quadro financeiro de 7 anos (máximo de 21,1 mil milhões de EUR a preços de 2018 para os 7 anos do QFP).
4. Salienta que, no âmbito do MRR, alguns marcos e metas careciam de clareza ou não abrangiam todas as principais fases de execução da medida; insta a Comissão e os Estados-Membros a melhorarem a utilização do financiamento do MRR e a execução dos planos nacionais, bem como o controlo, a fim de assegurar a melhor utilização e o valor acrescentado desses fundos, especialmente no setor dos transportes e do turismo;
5. Insta a Comissão a assegurar a prestação de aconselhamento adicional às autoridades nacionais dos Estados-Membros, a fim de canalizar o financiamento simultâneo relativo à absorção de fundos de vários instrumentos ao mesmo tempo, nomeadamente o encerramento dos restantes programas dos FEEI do QFP 2014–2020, considerando que a execução dos fundos de gestão partilhada 2021–2027 ao abrigo do RDC também começou, embora com atraso; lamenta que a adoção tardia da legislação relativa aos fundos de gestão partilhada do QFP 2021–2027 e a execução paralela de vários instrumentos tenham resultado numa pressão sobre os recursos administrativos, conduzindo a atrasos na aprovação de todos os acordos de parceria com os Estados-Membros e da maioria dos programas; observa, ao mesmo tempo, que a maioria dos Estados-Membros já se encontra na fase de execução do financiamento do IRUE;

salienta que, a par de tudo isto, têm de continuar a aplicar as medidas introduzidas no âmbito da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia, como a CARE e a FAST-CARE, provocando a perda de financiamento por parte dos Estados-Membros;

6. Reconhece que, em 2022, o MIE atingiu a sua fase de plena execução e considera-o um êxito; lamenta a diminuição, em comparação com 2021, do financiamento de convites à apresentação de propostas no âmbito do instrumento de financiamento do MIE Transportes 2022 para projetos que visem infraestruturas europeias de transportes novas, atualizadas e melhoradas; toma nota de que os convites à apresentação de propostas no âmbito do MIE Transportes 2022, lançados durante o 3.º trimestre de 2022, abriram possibilidades de financiamento adicionais com um montante adicional de 6 mil milhões de EUR de cofinanciamento da UE; insiste que uma rubrica orçamental do MIE para os transportes suficientemente elevada é fundamental para assegurar a implantação da rede RTE-T, incluindo o alargamento à região oriental para assegurar a ligação aos parceiros orientais, como a Ucrânia, a ecologização dos transportes europeus, o aumento da mobilidade militar e a compensação das taxas de inflação extremamente elevadas;
7. Observa que 2022 foi o segundo ano do Horizonte Europa, o Programa-Quadro de apoio à investigação e inovação no domínio dos transportes no QFP 2021–2027; congratula-se com a conclusão bem-sucedida de três importantes convites à apresentação de propostas no domínio dos transportes, em janeiro, abril e setembro, no valor de 122 milhões de EUR, 253 milhões de EUR e 91 milhões de EUR, respetivamente, que conduziram a novos projetos de investigação e inovação no domínio dos transportes nos domínios rodoviário, aéreo e marítimo, bem como em infraestruturas, redes multimodais/gestão do tráfego, logística e novos serviços de mobilidade;
8. Salienta que a conectividade é fundamental para a coesão e, mais ainda, para os Estados-Membros situados na periferia do mercado único; considera, por conseguinte, que é fundamental que a UE desempenhe um papel de liderança na promoção de condições de concorrência equitativas a nível mundial nos setores da aviação e dos transportes marítimos;
9. Reitera que a mobilidade é um direito dos cidadãos europeus; salienta, por conseguinte, que é primordial que a mobilidade e os transportes estejam disponíveis e interligados, sejam eficientes e a preços acessíveis para todos e que todas as políticas de transportes da UE sejam concebidas de acordo com este princípio essencial; afirma que ninguém pode ser deixado para trás, que as regiões rurais e remotas têm de estar mais bem interligadas e que, além disso, os transportes e a mobilidade têm de ser acessíveis às pessoas com mobilidade reduzida e às pessoas com deficiência;
10. Observa que 2022 foi o ano inaugural da aplicação do Novo Quadro para a Mobilidade Urbana, uma componente integrante do pacote Mobilidade Eficiente e Ecológica, para melhorar a mobilidade urbana; assinala que a DG MOVE tomou medidas proativas, nomeadamente a criação de um grupo de peritos da Comissão reformado em matéria de mobilidade urbana, e elaborou a Recomendação da Comissão sobre programas nacionais de apoio ao planeamento da mobilidade urbana sustentável; congratula-se com o facto de, ao longo de 2022, ter sido realizada uma série de eventos de comunicação meticulosamente organizados com o objetivo expresso de promover a sensibilização e a compreensão das iniciativas de mobilidade urbana; observa com preocupação, no entanto,

que este quadro não reconhece que todos os modos de transporte têm o seu papel a desempenhar e que todos os cidadãos têm o direito de escolher o modo de transporte de acordo com as suas preferências e necessidades;

11. Apoia o trabalho da Agência de Execução Europeia do Clima, das Infraestruturas e do Ambiente (CINEA) na gestão eficaz dos seus programas delegados e no apoio à DG MOVE na consecução dos seus objetivos estratégicos, em conformidade com a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente;
12. Acolhe com agrado a disponibilidade da Comissão para explorar os benefícios e as possibilidades de novos modos de transporte, como o Hyperloop;
13. Louva o trabalho legislativo da DG MOVE no sentido de contribuir para os objetivos climáticos da União, nomeadamente a FuelEU Transportes Marítimos, o AFIR ou a ReFuelEU Aviação; lamenta, no entanto, que as propostas do pacote Transportes Ecológicos, como o peso e as dimensões ou o transporte combinado, estejam atrasadas;
14. Insta à preparação da revisão do quadro regulamentar em matéria de: a) caminho de ferro, a fim de eliminar os obstáculos regulamentares existentes para que possa constituir uma alternativa competitiva, com especial destaque para as disposições relativas à gestão da capacidade necessárias para melhor se adaptar às necessidades dos serviços de transporte de mercadorias e para regulamentar as normas técnicas e operacionais que são atualmente nacionais; b) transporte combinado, alargando o seu âmbito de aplicação ao transporte intermodal, e transporte exclusivamente rodoviário. observa que estas revisões devem ter por objetivo reduzir a aplicação divergente pelos Estados-Membros, incluir disposições sobre a digitalização dos fluxos de informação e reforçar os incentivos ao transporte intermodal;
15. Exorta à realização de projetos transfronteiriços e plurinacionais e à simplificação, aceleração e harmonização da digitalização e do processo regulamentar para os projetos de infraestruturas, especialmente no que respeita às interligações transfronteiriças e aos estrangulamentos;
16. Salaria que o investimento público contínuo e crescente na disponibilização de infraestruturas de grande escala, especialmente a rede RTE-T, é fundamental para proporcionar a interconexão, impulsionar o crescimento económico e beneficiar plenamente das oportunidades do mercado único; sublinha a importância de concluir a rede principal RTE-T até 2030; insta a Comissão a fornecer aos Estados-Membros orientações claras sobre a forma de realizar o estudo de mercado e de elaborar um plano de desenvolvimento dos terminais, tendo especialmente em conta os aspetos transfronteiriços e em torno dos corredores da rede principal; salienta a importância de estabelecer uma data-limite de execução no prazo de 12 meses após a entrada em vigor do novo regulamento RTE-T;
17. Sublinha que o financiamento da revisão da rede RTE-T deve refletir e centrar-se no alargamento das ligações à vizinhança oriental; insiste, a este respeito, em que não se adie a adesão da Bulgária e da Roménia ao espaço Schengen, de modo a assegurar uma ligação de transportes ininterrupta a leste;

18. Congratula-se com o acordo alcançado em 30 de dezembro de 2023 pelos Estados-Membros da UE sobre o levantamento dos controlos nas fronteiras internas aéreas e marítimas com a Roménia e a Bulgária; insta a Comissão a analisar todas as opções possíveis para defender o direito dos cidadãos romenos e búlgaros à livre circulação, assegurando o transporte rodoviário e a mobilidade ininterrupta entre a Roménia e a Bulgária e o resto da União, a fim de garantir que o mercado único funciona para todos; sublinha que a adesão da Roménia e da Bulgária ao espaço Schengen é essencial, uma vez que um espaço Schengen alargado, sem controlos nas fronteiras internas, tornará a UE mais forte; alerta que o adiamento da adesão da Roménia e da Bulgária ao espaço Schengen no que respeita ao transporte rodoviário pode conduzir a um sentimento antieuropeu nestes países e, por sua vez, a um declínio da sua confiança no projeto da UE e respetivas instituições; assinala que a situação atual é contrária ao princípio da livre circulação, que é um dos principais princípios europeus; insta, neste contexto, à Comissão para que analise todos os procedimentos possíveis para defender o direito à livre circulação dos cidadãos romenos e búlgaros;
19. Observa que todos os cidadãos da Roménia e da Bulgária são discriminados, uma vez que enfrentam atrasos, encargos burocráticos excessivos e custos adicionais quando viajam para fins de turismo, trabalho, estudo ou negócios no estrangeiro, em comparação com os seus homólogos dos países Schengen; salienta que os controlos de identidade aumentam os custos do comércio de mercadorias em cerca de 0,4 % a 0,9 % do valor do comércio em todas as fronteiras Schengen, sendo os custos do comércio de serviços ainda mais elevados; realça que os custos comerciais para todo o espaço Schengen ascendem a valores compreendidos entre os 6,5 e os 13 mil milhões de euros por ano;
20. Congratula-se com o Relatório Especial n.º 13/2022, intitulado «Livre circulação na UE durante a pandemia de COVID-19 – Escrutínio insuficiente dos controlos nas fronteiras internas e ações descoordinadas dos Estados-Membros»¹; insta a Comissão e os Estados-Membros a aplicarem diligentemente as recomendações nelas formuladas, incluindo um controlo mais rigoroso dos controlos nas fronteiras, o estabelecimento de procedimentos simplificados para a recolha de dados sobre restrições e a disponibilização de orientações mais exequíveis em matéria de aplicação; recorda ainda o papel do ECDC no reforço da supervisão da aplicação das suas orientações;
21. Congratula-se com a adoção pela Comissão, em junho de 2022, de uma proposta alterada de revisão do Regulamento RTE-T, em consonância com os seus «corredores solidários», que visa reforçar as ligações com a Ucrânia e a República da Moldávia, alargando quatro corredores europeus de transporte a estes países vizinhos; regozija-se com o facto de, em 11 de novembro de 2022, a Comissão, a Chéquia, a Polónia, a Roménia, a Eslováquia, a República da Moldávia, a Ucrânia, o Banco Europeu de Investimento, o Banco Europeu de Reconstrução e Desenvolvimento e o Grupo do Banco Mundial terem publicado uma declaração conjunta anunciando a partilha de mil milhões de euros para os corredores solidários, a fim de reforçar a capacidade destes corredores de transporte; louva os convites específicos lançados no âmbito do MIE Transportes 2022 destinados a apoiar os projetos destinados a melhorar as infraestruturas de transportes ao longo dos corredores solidários e nos pontos de passagem fronteiriços (PPF) entre a UE e a Ucrânia e a Moldávia, salientando que a continuação da ajuda e do apoio à Ucrânia é da maior

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

importância; congratula-se igualmente, a este respeito, com a assinatura das três convenções de subvenção no âmbito do MIE para os Transportes, no valor de quase 45 milhões de EUR, para melhorar as ligações de transporte entre a Moldávia e a Roménia ao longo da rede RTE-T, uma vez que os projetos irão modernizar as infraestruturas de transportes nos pontos de passagem das fronteiras rodoviárias de Ungheni, Albița Leușeni e Reni-Giurgiulești-Galați; observa que estes investimentos reforçarão os corredores solidários UE-Ucrânia – rotas utilizadas desde o bloqueio da Rússia aos portos ucranianos do Mar Negro para transportar as exportações e importações da Ucrânia e da Moldávia;

22. Congratula-se com o contributo substancial da DG MOVE para os subseqüentes pacotes de sanções contra a Rússia e a Bielorrússia: recorda que no setor da aviação, abrangeram tanto os voos com aeronaves detidas, operadas ou controladas pela Rússia no espaço aéreo da UE como a exportação de mercadorias da aviação para a Rússia ou o apoio à sua utilização por parte da Rússia, a fim de inibir a conectividade internacional da Rússia e perturbar o setor da aviação da Rússia;
23. Louva a iniciativa do Fundo Europeu de Solidariedade Voluntário para a Gestão do Tráfego Aéreo para a Ucrânia e a Moldávia, sob a responsabilidade do Eurocontrol, que visa manter os custos de pessoal/formação e quaisquer outros custos para assegurar a prontidão operacional quando o tráfego aéreo recupera; congratula-se, além disso, com mais um mecanismo de solidariedade do Eurocontrol para ajudar os Estados da linha da frente que sofrem os efeitos de uma queda acentuada no tráfego aéreo; salienta que os Estados-Membros do Eurocontrol decidiram criar dois fundos específicos: um sob a forma de doação de 46,5 milhões de EUR à Ucrânia e à Moldávia e outro sob a forma de um empréstimo de 46,1 milhões de EUR à Estónia, Letónia, Lituânia e Polónia;
24. Louva as propostas legislativas da Comissão no domínio dos transportes para ajudar a Ucrânia durante a guerra ilegal e injustificada de agressão russa, como a proposta de regulamento relativo às cartas de condução ucranianas, incluindo a carta de condução para condutores profissionais;
25. Congratula-se com o facto de a Ucrânia, a Moldávia e a Geórgia terem obtido o estatuto de observador no Comité Diretor Regional do Tratado que institui uma Comunidade dos Transportes (TCT) em novembro de 2022;
26. Regozija-se com o Plano de Ação para a Mobilidade Militar 2.0, apresentado pela Comissão, que se baseia no êxito do primeiro plano de ação de 2018; salienta que o plano de ação de 2022 alarga o âmbito da mobilidade militar, respondendo às ameaças e aos desafios que surgem no novo panorama da segurança;
27. Realça que os Estados-Membros da UE utilizam, em grande medida, as mesmas infraestruturas de transporte tanto para os movimentos civis como militares e para os transportes; salienta que, no cerne da mobilidade militar, está a necessidade de modernizar as infraestruturas de transporte de dupla utilização ao longo da rede de mobilidade militar – incluindo rotas de transporte multimodais ligadas por plataformas logísticas – para que seja capaz de lidar com transportes militares potencialmente pesados e em grande escala a curto prazo; observa, assim, que o reforço das infraestruturas de transporte de dupla utilização em todos os RTE-T implica o desenvolvimento de corredores e nós de transporte multimodais; considera que, conseqüentemente, o

desenvolvimento das infraestruturas de transporte de dupla utilização através do cofinanciamento do instrumento de financiamento do MIE continua a ser um pilar essencial deste plano de ação; sublinha que, em conformidade com a Bússola Estratégica, a UE continuará a reforçar as infraestruturas de transporte de dupla utilização em toda a rede transeuropeia de transportes, a fim de promover uma circulação rápida e ininterrupta de pessoal militar, material e equipamento para destacamentos e exercícios operacionais, trabalhando em estreita cooperação com a NATO e outros parceiros;

28. Congratula-se com o facto de a Comissão ter acelerado a avaliação do convite à apresentação de propostas no âmbito do MIE para 2021 no domínio da mobilidade militar e ter antecipado em vários meses as oportunidades de financiamento da mobilidade militar de 2022; observa que tal desencadeou a atribuição mais rápida de quase mil milhões de EUR de financiamento do MIE às principais componentes de infraestruturas de dupla utilização, abrangendo todos os modos de transporte e contribuindo para a implantação das infraestruturas de dupla utilização, por exemplo, melhorando os parâmetros técnicos das pontes e túneis ferroviários, modernizando as infraestruturas aeroportuárias para o tráfego civil e militar e adaptando as especificações técnicas das infraestruturas portuárias; congratula-se com o compromisso da Comissão de reafetar o financiamento previsto para o instrumento a curto prazo no setor da defesa; regista o financiamento do Fundo Europeu de Defesa e a proposta de reforço das infraestruturas estratégicas de transportes da União no sentido de as adequar à mobilidade militar; insta a Comissão a assegurar um compromisso claro, bem como a encontrar e apresentar soluções para aumentar suficientemente a rubrica orçamental relativa à mobilidade militar para além do Instrumento de Flexibilidade, a fim de reforçar a segurança europeia e incluir as infraestruturas de mobilidade militar na RTE-T; salienta que, em 2023, será avaliada a identificação das lacunas e dos estrangulamentos nas infraestruturas físicas de transporte nos Estados-Membros, que podem dificultar a mobilização rápida e em grande escala de forças militares;
29. Congratula-se com as medidas tomadas pela Comissão em dezembro de 2022 para acelerar o financiamento de 35 projetos de mobilidade militar ao longo da RTE-T; observa que a apreciação acelerada do convite à apresentação de propostas no âmbito do MIE 2021 para a mobilidade militar desencadeou a atribuição mais rápida de quase mil milhões de EUR de fundos do MIE a componentes essenciais de infraestruturas de dupla utilização;
30. Recorda o Relatório Especial n.º 27/2021 do Tribunal, intitulado «Apoio da UE ao turismo – é necessário renovar a orientação estratégica e melhorar o método de financiamento»; recorda a recomendação do Tribunal à Comissão no sentido de definir uma nova estratégia consolidada para o ecossistema do turismo da UE, em cooperação com os Estados-Membros, a fim de desenvolver uma agenda eficaz relativa ao turismo para 2030, e de aplicar procedimentos de seleção para investimentos no turismo financiados pelo FEDER para apoiar esta nova orientação estratégica; sublinha a responsabilidade da Comissão de apoiar os Estados-Membros na promoção de investimentos relacionados com turismo, em conformidade com a agenda estratégica;
31. Solicita exemplos de investimentos pertinentes dedicados ao setor do turismo relacionados com a diversificação da oferta turística, a extensão da época turística e o

desenvolvimento de produtos turísticos de elevado valor acrescentado ou que visem grupos específicos, serviços inovadores e a digitalização;

32. Reitera o pedido do Parlamento no sentido da criação de uma nova rubrica orçamental para o turismo para apoiar este setor, gravemente afetado pela COVID-19 e agora afetado pela crise energética e pela inflação, e que enfrenta desafios significativos relacionados com os impactos das transições ecológica e digital no setor dos transportes e do turismo; insta a Comissão a desenvolver uma nova estratégia para o setor do turismo e um roteiro para o turismo inteligente e sustentável, apoiado por meios orçamentais, tendo igualmente em conta que a maioria do setor do turismo é constituída por PME;
33. Propõe que seja dada quitação à Comissão e às suas agências de execução pela execução do orçamento geral da União para o exercício de 2022 nos domínios dos transportes e do turismo.

**ANNEX: ENTITIES OR PERSONS
FROM WHOM THE RAPPORTEUR HAS RECEIVED INPUT**

The rapporteur declares under his exclusive responsibility that he did not receive input from any entity or person to be mentioned in this Annex pursuant to Article 8 of Annex I to the Rules of Procedure.

**INFORMAÇÕES SOBRE A APROVAÇÃO
NA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER**

Data de aprovação	23.1.2024
Resultado da votação final	+ : 30 - : 3 0 : 2
Deputados presentes no momento da votação final	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
Suplentes presentes no momento da votação final	Markus Ferber, Vlad Gheorghe, Roman Haider, Pär Holmgren, Ljudmila Novak, Dorien Rookmaker
Suplentes (art. 209.º, n.º 7) presentes no momento da votação final	Viola von Cramon-Taubadel

**VOTAÇÃO NOMINAL FINAL
NA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER**

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

Legenda dos símbolos utilizados:

+ : votos a favor

- : votos contra

0 : abstenções