SPØRGESKEMA TIL DEN INDSTILLEDE KOMMISSÆR

Apostolos Tzitzikostas

Bæredygtig transport og turisme

1. Almindelig duelighed, europæisk engagement og personlig uafhængighed

Hvilke aspekter af Deres personlige kvalifikationer og erfaringer mener De har særlig relevans for opgaven som kommissær og arbejdet med at fremme EU's almene interesser, særlig inden for Deres potentielle ansvarsområde? Hvordan vil De bidrage til gennemførelsen af Kommissionens politiske retningslinjer? Hvordan vil De gennemføre kønsmainstreaming og integrere et kønsperspektiv i alle politikker inden for Deres ansvarsområde? Hvordan vil De gennemføre integration af ungdomsaspektet?

Hvilke garantier for uafhængighed kan De give Europa-Parlamentet, og hvordan vil De sikre, at Deres tidligere, nuværende eller fremtidige aktiviteter ikke kan rejse tvivl om udøvelsen af Deres hverv i Kommissionen?

Jeg er regional guvernør, tidligere parlamentariker, tidligere formand og nuværende næstformand for Regionsudvalget. Frem for alt er jeg stærkt proeuropæisk.

Jeg er beæret over at få overdraget porteføljen for bæredygtig transport og turisme. Denne portefølje samler to sektorer, som har enorme synergier, men som også står over for lignende udfordringer i deres overgang til en mere bæredygtig og fremgangsrig fremtid.

I min embedsperiode som guvernør for regionen Centralmakedonien i Grækenland fremmede jeg omstillingen af mobiliteten i byen Thessaloniki, hvilket gjorde transporten grønnere og mere intelligent, bæredygtig og prismæssigt overkommelig. Jeg gennemførte specifikke politikker til at reducere emissionerne fra køretøjer i min region, fremme brugen af elektriske køretøjer og aktiv mobilitet, herunder ved at opstille nye elektriske ladestandere og udvide nettet af cykelstier. Desuden forvaltede jeg europæiske midler til opgradering af transportinfrastrukturen med henblik på at forbinde by- og landområder og forbedre færdselssikkerheden. Jeg har også med succes promoveret min region som en af de største turistdestinationer i Grækenland, samtidig med at jeg støttede projekter, der investerer i bæredygtig turisme. Derudover oprettede vi i samarbejde med andre lokale og regionale interessenter nye søforbindelser og flyforbindelser, der fremmede regional konnektivitet og opsøgende arbejde. Samtidig giver min erfaring i Regionsudvalget mig tillid til, at jeg på effektiv vis vil kunne bygge bro mellem europæiske, nationale og regionale myndigheder, når det drejer sig om at skabe et bæredygtigt, intelligent og sikkert transportsystem, som tjener og forbinder alle borgere og sikrer, at EU forbliver en førende turistdestination. Som formand for Regionsudvalget fremmede jeg et tættere samarbejde med Europa-Parlamentet og Europa-Kommissionen, og jeg arbejdede side om side med andre regionale og lokale ledere og med de andre europæiske institutioner. Jeg blev overbevist om, at vi kan opnå langt mere, hvis vi står sammen.

Takket være mine tidligere erfaringer ved jeg meget vel, hvor vigtige de to sektorer er for vores Union. Jeg har ved selvsyn set de udfordringer, de står over for. Jeg ved, hvor vigtig transport er for de fjerntliggende regioner i EU og for deres følelse af at høre til i EU. Jeg har også set, hvordan covid-19-pandemien påvirkede turismen og vores borgere og virksomheder i bred forstand. Begge sektorer har et enormt potentiale til at skabe resultater, der øger vores velstand, gøre den grønne og digitale omstilling af sektorerne til en succes og opretholde vores livskvalitet. Mine tidligere erfaringer og mit arbejde i marken vil være til hjælp for mig, når det drejer sig om at udforme politiske reaktioner, som sætter borgerne i centrum for vores bestræbelser.

I den tiltrædende formand Ursula von der Leyens politiske retningslinjer er der udstukket en ny plan for Europas bæredygtige velstand og konkurrenceevne. Jeg ønsker, at transport og turisme og de dertil knyttede industrielle økosystemer kommer til at spille en central rolle i den forbindelse som en del af sektorernes dobbelte grønne og digitale omstilling. Jeg vil gøre mit yderste for at gøre europæisk transport og turisme mere konkurrencedygtig,

mere bæredygtig og mere modstandsdygtig. Jeg vil arbejde utrætteligt på at fremme og fuldt ud gennemføre strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet og EU's turismedagsorden 2030.

I mine bestræbelser på at levere resultater på dette område vil jeg fokusere på at støtte vores virksomheder og medlemsstaterne i gennemførelsen af nævnte strategi og dagsorden. Jeg vil arbejde på at styrke det indre marked for transport og på en bæredygtig investeringsplan for transport med henblik på at lette overgangen til bæredygtige transportløsninger. Jeg vil støtte udrulningen af transeuropæisk infrastruktur og støtte, at der gøres bedst mulig brug af digitale værktøjer, ny teknologi og innovation. Jeg vil også gøre alt for at fastholde Europas status som førende turistdestination, samtidig med at sektorens bæredygtighed, modstandsdygtighed og konkurrenceevne sikres.

Jeg vil arbejde under vejledning fra den ledende næstformand med ansvar for samhørighed og reformer, og jeg vil samarbejde med andre relevante ledende næstformænd og kommissærer med henblik på at fremme den grønne og digitale omstilling og øge konkurrenceevnen for europæisk transport og turisme.

Jeg anerkender, at arbejdsstyrken i transportsektoren ikke er tilstrækkelig forskelligartet. Faktisk er transportsektoren stadig en af de mest mandsdominerede sektorer. Samtidig bliver arbejdsstyrken i transportsektoren hurtigt ældre, hvilket gør, at det haster endnu mere med at tiltrække en mere forskelligartet pulje af talenter til sektoren. Jeg forpligter mig til at sikre integration af ligestillingsaspektet i transportpolitikken, særlig når det drejer sig om køn og alder, med henblik på på effektiv vis at imødegå de udfordringer, som transportsektoren står over for, herunder mangel på personale og behovet for at omskole og opkvalificere arbejdstagerne, så de fortsat er parate til de teknologiske ændringer og den igangværende automatisering og digitalisering.

Jeg er navnlig ivrig efter at støtte "Kvinder og transport – EU-Platform for forandringer" og netværket af ambassadører for mangfoldighed inden for transport. Jeg har også til hensigt at opretholde en regelmæssig dialog med unge mennesker om deres forhåbninger og om, hvad de opfatter som udfordringer, for så vidt angår beskæftigelse i transportsektoren, med henblik på at få en bedre forståelse af deres forventninger og bekymringer. Derfor ser jeg frem til at organisere en ungdomsdialog inden for de første 100 dage af min mandatperiode.

Jeg er fuldt ud bevidst om de forpligtelser, der er fastsat i traktaterne (artikel 17, stk. 3 i traktaten om Den Europæiske Union og artikel 245 og 339 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde), og jeg bekræfter mit tilsagn om fuldt ud at leve op til disse forpligtelser, herunder med den højeste etiske standard og under overholdelse af adfærdskodeksen for kommissærer. Min interesseerklæring som foreskrevet i adfærdskodeksen for kommissærer er fuldstændig og tilgængelig for offentligheden og vil blive ajourført, når det er relevant.

Jeg forpligter mig til at undgå enhver holdning eller situation, hvor man vil kunne betvivle min uafhængighed, upartiskhed eller tilgængelighed for Kommissionen. Jeg forpligter mig til at underrette Kommissionens formand om enhver situation, der kan indebære en interessekonflikt i forbindelse med udøvelsen af mit officielle hverv.

Jeg forpligter mig også til at opfylde gennemsigtighedsforpligtelserne i adfærdskodeksen, for så vidt angår kun at mødes med de organisationer eller selvstændige, der er registreret i åbenhedsregistret.

2. Forvaltning af ansvarsområde og samarbejde med Europa-Parlamentet

Kan De forpligte Dem til at informere Parlamentet behørigt om Deres og Deres tjenestegrenes handlinger? I hvilket omfang mener De, at De er ansvarlig over for Parlamentet?

Hvilke specifikke tilsagn er De parat til at give med hensyn til Deres engagement og tilstedeværelse i Parlamentet, både i udvalgene og plenarmøderne, gennemsigtighed, samarbejde og effektiv opfølgning på Parlamentets holdninger samt anmodninger om lovgivninginitiativer? Er De for så vidt angår planlagte initiativer og igangværende procedurer rede til at levere rettidige oplysninger og dokumenter til Parlamentet på lige fod med Rådet?

Hvis jeg bliver godkendt som kommissær, vil jeg påtage mig det fulde politiske ansvar for aktiviteterne inden for bæredygtig transport og turisme som anført i den opgavebeskrivelse, jeg modtog den 17. september. Jeg vil udføre mine pligter i fuldt samarbejde med de øvrige medlemmer af kommissærkollegiet og i overensstemmelse med de af formanden fastsatte arbejdsmetoder under fuld overholdelse af kollegialitetsprincippet. Jeg vil inddrage mine kolleger tæt i udarbejdelsen, vedtagelsen og gennemførelsen af de politiske initiativer, der er nødvendige for at

skabe resultater som beskrevet i formand Ursula von der Leyens politiske retningslinjer, som blev forelagt for Europa-Parlamentet i juli.

Jeg er overbevist om, at interinstitutionelt samarbejde er et centralt element, for at EU-systemet kan fungere effektivt, og for at EU's beslutningstagning kan fungere på effektiv og demokratisk vis. Min indsats på dette område vil være inspireret og styret af grundlæggende principper såsom åbenhed, gensidig tillid, effektivitet og regelmæssig udveksling af oplysninger. Jeg vil støtte og fuldt ud overholde bestemmelserne i rammeaftalen fra 2010 og den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning fra 2016. Jeg er bevidst om, at de to samlovgivere Europa-Parlamentet og Rådet skal behandles som ligeværdige.

Jeg forpligter mig fuldt ud til at sikre, at mine interaktioner med Europa-Parlamentet er åbne, gennemsigtige og konstruktive. Jeg vil opbygge et forhold, der er baseret på gensidig tillid. Jeg vil stå til rådighed for at deltage i alle relevante udvalgsmøder, trepartsdrøftelser og plenardebatter, som er relevante for min portefølje. Jeg vil samarbejde med Parlamentet og relevante udvalg i alle faser af både beslutningsprocessen og den politiske dialog. Når der er behov for det, vil jeg deltage i procedurer vedrørende beslutninger i henhold til artikel 225 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Hvis jeg bliver godkendt som kommissær, vil jeg etablere konstruktive forbindelser og sikre en regelmæssig strøm af oplysninger med Udvalget om Transport og Turisme (TRAN), Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevaresikkerhed (ENVI) og andre udvalg, alt efter hvad der er relevant. Jeg er også tilhænger af en gennemsigtig, direkte og regelmæssig kommunikation med udvalgsmedlemmerne. Jeg vil være tilgængelig for bilaterale møder, når som helst det er nødvendigt. Jeg vil sikre, at der gives rettidige og informative svar på de spørgsmål, som rettes til Kommissionen fra medlemmer af Europa-Parlamentet på områder eller om emner, der hører under mit ansvarsområde. Jeg vil være parat til at møde for Europa-Parlamentets plenarforsamling og udvalg, når det er nødvendigt.

Jeg forpligter mig ligeledes fuldt ud til at sikre, at Europa-Parlamentet er velinformeret om de vigtige faser af internationale forhandlinger, som kan finde sted på områder, der hører under mit ansvarsområde, og om andre større begivenheder.

Jeg forpligter mig fuldt ud til sammen med Europa-Parlamentet og Rådet at gøre hele lovgivningsprocessen mere gennemsigtig. Jeg vil gennemføre bestemmelserne om gennemsigtighed, herunder dem, der vedrører den flerårige programmering i begyndelsen af mandatperioden, som fastsat i rammeaftalen og den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning. Jeg vil også fuldt ud overholde Kommissionens meget høje standarder for møder med interesserepræsentanter. Jeg forpligter mig til at gennemføre dagsordenen for bedre regulering og at sikre, at forslag til politikker, der hører under mit ansvarsområde, er baseret på høringer af eksperter og offentligheden. Jeg vil bestræbe mig på at finde nye veje fremad og idéer til, hvordan man kan give borgerne og civilsamfundene i Den Europæiske Union en kraftigere stemme, særlig når det drejer sig om vores unge mennesker. Vi er nødt til at fremme deltagelsesdemokrati, således at borgerne er velinformerede om og engagerede i vores beslutningsproces. Jeg vil aktivt bekæmpe desinformation og bestræbe mig på at kommunikere rettidigt og klart om Kommissionens tiltag, og jeg vil lytte nøje til bekymringerne hos dem, tiltagene vedrører.

Jeg forpligter mig ligeledes til at sikre, at forbindelserne med Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport og Kommissionens andre tjenestegrene er baseret på loyalitet, tillid, gennemsigtighed, tovejsinformationsstrømme og gensidig bistand.

Spørgsmål fra Udvalget om Transport og Turisme

3. I opgavebeskrivelsen pålagde Kommissionsformand Ursula von der Leyen den kommende kommissær for bæredygtig transport og turisme "at gøre europæisk transport mere konkurrencedygtig, mere bæredygtig og mere modstandsdygtig over for fremtidige chok og at sikre, at transporten er sikker, tilgængelig og økonomisk overkommelig for alle EU-borgere". Hvad er Deres strategi og prioriteter, også med hensyn til konkret lovgivning, med henblik på at udføre denne opgave og inden for hvilken tidsplan? Hvad er efter Deres mening de mest presserende udfordringer, og hvordan agter De at tackle dem?

Transport er en afgørende katalysator for den europæiske økonomis og det indre markeds konkurrenceevne. Det er også sådan, jeg ser det: Transport er ikke blot en vigtig økonomisk sektor i sig selv, men også en afgørende katalysator for andre økonomiske aktiviteter, ikke mindst turisme. Samtidig spiller transportsektoren en afgørende rolle, når det drejer sig om at nå vores klimamål for 2030 og klimaneutralitet senest i 2050. Deraf er det også klart, at transportpolitikken hverken kan eller bør fungere i et vakuum. I overensstemmelse med den opgave, som den

tiltrædende formand Ursula von der Leyen betror mig, hvis min udnævnelse bekræftes, vil jeg arbejde meget tæt sammen med den ledende næstformand med ansvar for samhørighed og reformer og alle andre medlemmer af kommissærkollegiet for at sikre, at vores politikker udformes på en sammenhængende måde, og at de fuldt ud udnytter transport- og mobilitetssektorens potentiale til at opfylde vores mål om konkurrenceevne, bæredygtighed og modstandsdygtighed i EU's økonomi.

Jeg mener, at strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet, som Kommissionen vedtog i december 2020, indeholder en ambitiøs plan for EU's transportpolitik, og at den i store træk forbliver gyldig i de kommende år. Strategiens tre søjler, der vedrører en overgang til nulemissionsmobilitet og opnåelsen af gnidningsløs, sikker og effektiv konnektivitet og skabelsen af et mere modstandsdygtigt fælles europæisk transportområde, er i overensstemmelse med min vision for fremtiden for europæisk transport. Jeg agter at fortsætte det arbejde, der allerede er påbegyndt, og hurtigt gøre fremskridt med den nye Kommissions prioriterede tiltag inden for bæredygtig transport og turisme.

Jeg vil fokusere på at arbejde hen imod et transportsystem, der kan støtte vores virksomheders konkurrenceevne og konnektivitet for vores borgere, med respekt for klimaet og miljøet. Dette mål kan kun nås med fortsatte bestræbelser på at gennemføre den dobbelte grønne og digitale omstilling af sektoren, stræbe efter banebrydende innovation og sikre, at transport i Europa er og forbliver sikker, tilgængelig og økonomisk overkommelig. Samtidig skal EU's transportsektor, herunder de dertil knyttede industrielle økosystemer, være i stand til at konkurrere globalt, foregribe og forberede sig på enhver form for udefra kommende chok og være i stand til hurtigt at komme på fode igen efter forstyrrelser. Sådanne forstyrrelser vedrører naturkatastrofer, geopolitiske spændinger eller bredere forstyrrelser af økonomien som den, vi var vidner til under covid-19-pandemien. EU's transportsektor skal også støtte Europas forsvar og sikkerhed, bl.a. gennem øget militær mobilitet.

Som Mario Draghi og Enrico Letta har gjort tydeligt for os, står vi over for en lang række udfordringer. De spænder fra de massive investeringsbehov til lovgivningsmæssig fragmentering, fra mangel på arbejdskraft og færdigheder til ulige konkurrencevilkår i forhold til tredjelande.

Først og fremmest vil jeg træffe foranstaltninger til at støtte vores sektor i omstillingen til at nå vores mål om bæredygtighed og mål på det digitale område og fjerne hindringer for at styrke sektorens konkurrenceevne. I denne ånd agter jeg at fremlægge en bæredygtig investeringsplan for transport for at opskalere og prioritere investeringer i dekarboniseringsløsninger på transportområdet, og jeg vil udarbejde en EU-handlingsplan for bilindustrien og en ny søfartsindustristrategi. Disse initiativer er afgørende for at bevare vores industrielle økosystems konkurrencefordele. Jeg vil også fremlægge en særlig plan, der skal hjælpe med at forbinde EU's hovedstæder og store byer med højhastighedstog, herunder nattog. For yderligere at støtte skiftet i transportform og fremme rejser på tværs af grænserne vil jeg, for så vidt angår jernbanetransport. fremlægge en forordning om et enkelt system til digital bestilling og salg af billetter, der supplerer og styrker de eksisterende forpligtelser på dette område, samt et initiativ om multimodale digitale mobilitetstjenester for at gøre det lettere for vores borgere at vælge mere bæredygtige rejsemuligheder. Desuden vil jeg koordinere udarbejdelsen af en omfattende EU-havnestrategi for at forbedre sikkerheden, bæredygtigheden og konkurrenceevnen i EU's havne. Med forbehold af, at jeg bliver godkendt som kommissær, og med forbehold af samtykke fra resten af kommissærkollegiet vil jeg bestræbe mig på at fremsætte disse initiativer så tidligt som muligt i løbet af min mandatperiode.

For det andet vil en forbedring af transportsikkerheden have en høj prioritet i mit arbejde. Vi er nødt til at beskytte vores passagerer og transportarbejdere ved fuldt ud at gennemføre EU's transportsikkerhedsstandarder i hele EU og i alle transportformer, forbedre de værktøjer, vi har til rådighed, for at støtte og styrke tilsynet med de nationale sikkerhedsorganer og støtte udrulningen af intelligente teknologier og infrastrukturforbedringer, der kan gøre vores transportsystemer sikrere. Jeg har til hensigt tidligt i mit mandat at fremlægge køretøjssikkerhedspakken, der forbedrer den måde, som afgørende sikkerheds- og emissionskontrolsystemer i køretøjer fungerer på, og bekæmper svig med kilometertællere.

For det tredje vil jeg fokusere på at sikre, at den væsentlige del af gældende EU-ret på transportområdet gennemføres og håndhæves effektivt og konsekvent. I sidste ende afhænger afgørende politiske mål, lige fra fair konkurrence til høje sociale standarder, miljøstandarder, sikkerhedsstandarder og effektiv passagerbeskyttelse, nemlig fuldstændig af, at de aftalte regler anvendes fuldt ud i hele EU. Uden fokus på gennemførelse og håndhævelse vil et sandt indre marked for transporttjenester forblive et ønske. Som led i dette arbejde vil jeg nøje lytte til alle berørte interessenters og forvaltningers synspunkter og erfaringer og afholde dialoger om gennemførelsen. Jeg vil regelmæssigt aflægge rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om dette. Jeg vil gøre mit yderste for at fremme forenkling og lette den reguleringsmæssige byrde for vores virksomheder og offentlige forvaltninger, hvor der er behov for det, herunder ved at gøre bedst mulig brug af digitale løsninger.

For det fjerde har den geopolitiske kontekst, som de seneste år har været i hastig forandring, yderligere understreget betydningen af et stabilt nabolag og solide internationale forbindelser. Sammen med kommissæren med ansvar for udvidelse vil jeg, hvis jeg min udnævnelse bekræftes, forfølge en aktiv udvidelsesdagsorden for at fremme kandidatlandenes integration i EU's transportsystemer. Jeg vil her fokusere på at udvide det transeuropæiske transportnet (TEN-T), forbedre vores fysiske forbindelser og støtte kandidatlandenes tilpasning til vores EU-regler. I sidste ende vil transport være afgørende for en vellykket integration i det indre marked og for samhørigheden i disse lande. Jeg vil arbejde hen imod bedre forbindelser og samarbejde med vores andre internationale partnere og allierede for at muliggøre effektive logistikruter for vores kritiske forsyninger og eksport og for at fremme EU's standarder og praksis globalt. Jeg tror fuldt og fast på, at mange af de udfordringer, der ligger forude, kun kan overkommes, hvis vi engagerer os uden for vores grænser. Jeg vil derfor sikre, at EU spiller en ledende rolle i relevante internationale fora og over for vores vigtigste internationale partnere og fremmer vores højeste sikkerhedsstandarder, sociale standarder og miljøstandarder.

Jeg vil også arbejde for at forsvare den europæiske transportindustris og de dertil knyttede industrielle økosystemers interesser, herunder ved hjælp af styrket gennemførelse af eksisterende aftaler med tredjelande (f.eks. lufttransportaftaler) og ved at stræbe efter at indgå nye gensidigt fordelagtige handelsaftaler og -partnerskaber.

For at nå disse politiske mål vil jeg samarbejde med Europa-Parlamentet og Rådet om at afslutte de lovgivningsmæssige forhandlinger om de udestående initiativer, som er afgørende for vores sektors konkurrenceevne, sikkerhed og bæredygtighed. Dette omfatter initiativer, der har til formål at afhjælpe den lovgivningsmæssige fragmentering af EU's indre marked for transport, forbedre sikkerheden på vejene og til søs og yderligere tilskynde til bæredygtige transportløsninger.

Sidst, men ikke mindst, har transport i Europa brug for investeringer i et hidtil uset omfang. Disse spænder fra hovedmålet om at færdiggøre vores TEN-T-net, vores transportrygrad, gøre EU's infrastruktur mere modstandsdygtig over for naturkatastrofer eller fjendtlige handlinger og bidrage til europæisk forsvar og sikkerhed gennem tiltag til at forbedre den militære mobilitet, til udrulning af innovative løsninger og modernisering af vores flåder, fremme af investeringer i bæredygtige brændstoffer og teknologier til dekarbonisering af sektoren og en mere intelligent tilrettelæggelse af vores mobilitet i byerne.

4. Hvilke foranstaltninger vil De træffe for at sikre, at EU når sine klimamål på transportområdet, både med hensyn til at gennemføre og/eller tilpasse gældende lovgivning og foreslå ny lovgivning, samtidig med at der sikres lige vilkår for europæiske transportvirksomheder, at den europæiske transportsektors konkurrenceevne garanteres, og at der sikres attraktive job af høj kvalitet i Europa?

Det anslås, at opnåelse af klimaneutralitet senest i 2050 vil kræve en reduktion på 90 % i drivhusgasemissionerne fra transport og en forøgelse af andelen af vedvarende energi, der anvendes inden for transport, til 94 %. I overensstemmelse med strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet vil jeg arbejde på at gøre alle transportformer mere bæredygtige, på at øge og lette borgernes adgang til tilgængelige og økonomisk overkommelige bæredygtige transport- og mobilitetsmuligheder og på at skabe de rette incitamenter for borgere og virksomheder, så de kan træffe informerede valg. Hvis jeg bliver godkendt som kommissær, vil jeg arbejde tæt sammen med de relevante ledende næstformænd og kommissæren med ansvar for klima, nettonul og ren vækst og kommissæren med ansvar for energi og boliger for at nå vores fælles bæredygtighedsmål, hvilket kun kan opnås gennem et tæt samarbejde mellem os og koordinering mellem vores respektive politikområder.

Den overordnede politiske ramme blev allerede indført i Kommissionens tidligere mandat, og jeg har tillid til, at disse regler giver den nødvendige forudsigelighed for alle interessenter til at fortsætte deres investeringer og deres omstilling til renere løsninger. Samtidig er vi nødt til at arbejde mere på at skabe de rette grundforudsætninger på en teknologineutral måde. Dette vil navnlig kræve, at vi sikrer, at tilstrækkelige bæredygtige energikilder er til rådighed og er prismæssigt overkommelige for alle transportsektorer. Hvis jeg bliver godkendt som kommissær, vil jeg sikre dette gennem regelmæssige dialoger med interessenter for at drøfte, hvordan vi bedst kan få gennemførelsen til at stemme overens med realiteterne i marken.

Med henblik herpå agter jeg først og fremmest at fremlægge en bæredygtig investeringsplan for transport. På grundlag af aftalen om ren industri vil der i planen blive fastsat foranstaltninger til effektivt at støtte energiomstillingen inden for transport og til at fremme investeringer i produktion og forsyning af bæredygtige transportbrændstoffer i Europa, navnlig til luftfart og søtransport, samt adgang til elektricitet til transport. Jeg vil nøje overvåge og vurdere fremskridtene hen imod den aftalte udbredelse af bæredygtige flybrændstoffer og

skibsbrændstoffer, for at vores regler kan skabe resultater, og jeg vil ikke tøve med at foreslå eventuelle justeringer, hvis det er nødvendigt.

Klimaændringer er et globalt problem og kræver globale løsninger. I samordning med medlemsstaterne vil jeg samarbejde med Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) og Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) for at bane vejen for en lige så ambitiøs global dagsorden. Dette er også afgørende for at sikre lige konkurrencevilkår for de europæiske luftfartsselskaber og maritime virksomheder, der opererer globalt, sikre deres konkurrenceevne og gøre fremskridt med hensyn til vores mål om bæredygtig transport og dekarbonisering på globalt plan (se mine svar på spørgsmål 6).

For det andet vil jeg, for at bidrage til at bringe vejtransport på en stabil kurs i retning af dekarbonisering, overvåge en hurtig opbygning af brugervenlig opladnings- og optankningsinfrastruktur i hele Europa, nøje overvåge udviklingen i medlemsstaterne og forberede en revision af forordningen om infrastruktur for alternative drivmidler senest i 2027 for at afhjælpe eventuelle mangler. Jeg vil samarbejde med kommissæren med ansvar for energi og boliger om at sikre, at vi tilpasser udviklingen af den transport- og energiinfrastruktur, der er nødvendig for at imødekomme den fremtidige stigning i efterspørgslen efter elektricitet til transport, herunder til tunge køretøjer. Jeg har også til hensigt at vurdere, hvordan man kan fremme en hurtigere overgang til nulemissionskøretøjer, herunder i virksomheders vognparker (se også svar på spørgsmål fra ENVI-udvalget).

Sideløbende hermed vil jeg arbejde på at øge investeringerne i og udrulningen af jernbaneinfrastruktur og forbindelser med højhastighedstog og på at forbedre passageroplevelsen ved hjælp af et enkelt system til digital bestilling og salg af billetter i hele Europa med henblik på at fremme øget brug af jernbanetransport som en bæredygtig transportform (se mit svar på spørgsmål 3). Samtidig vil jeg støtte de europæiske byer i deres udarbejdelse af planer for bæredygtig bytrafik, som sætter offentlig transport og sikker aktiv mobilitet i centrum. Jeg vil også følge op på gennemførelsen af den europæiske erklæring om cykling med en detaljeret rapport allerede næste år.

Desuden vil jeg arbejde på at styrke EU's indre marked for transport, opbygge et effektivt transportinfrastrukturnet og fremme innovative løsninger på transportområdet (se mine svar på spørgsmål 1-4). Alle disse er områder med et stort uudnyttet potentiale for øget effektivitet og med et vækstpotentiale for EU, som samtidig kan give emissionsbesparelser.

De europæiske transportvirksomheders konkurrenceevne afhænger af, at der er kvalificeret og uddannet personale til rådighed. Vi må hurtigst muligt afhjælpe den nuværende mangel på arbejdstagere i sektoren og reagere på de udfordringer, der er forbundet med omskoling og opkvalificering af arbejdsstyrken. I 2024 er der blevet vedtaget en henstilling om midler til håndtering af automatiseringens og digitaliseringens effekt på transportarbejdsstyrken. Jeg vil arbejde sammen med de nationale myndigheder og relevante interessenter om at intensivere deres bestræbelser på at sikre, at arbejdsstyrken har de nødvendige færdigheder til at tilpasse sig nye teknologier og innovation, både hvad angår bæredygtighed og digitalisering. Jeg vil også støtte arbejdet i de store partnerskaber, som finder sted inden for rammerne af pagten for færdigheder, og som vedrører automobilindustrien og skibsbygning og maritim teknologi, i tæt samarbejde med den ledende næstformand med ansvar for mennesker, færdigheder og parathed.

En anden afgørende måde at afhjælpe den nuværende mangel på arbejdskraft på er at forbedre arbejdsvilkårene for vores transportarbejdere. I tillæg til de initiativer, som den ledende næstformand med ansvar for mennesker, færdigheder og parathed vil fremsætte for at støtte kvalitetsjob, såsom køreplanen for kvalitetsjob, vil jeg fremme bestræbelserne på specifikt at forbedre arbejdsvilkårene for vores transportarbejdere. EU har en lang række sociale regler, der har til formål at forbedre trivslen for vores chauffører, besætninger og andet transportpersonale. Min prioritet vil være at forbedre gennemførelsen og håndhævelsen af sådanne regler, som i dag ikke er ensartet. Centrale indsatsområder i denne forbindelse omfatter gennemførelsen af regler til forbedring af førernes arbejds- og hviletidvilkår, støtte til udvikling af sikre parkeringsområder samt oplysningskampagner om (mobile) arbejdstageres arbejdstagerrettigheder og sociale rettigheder og forpligtelser under hensyntagen til de enkelte transportformers karakteristika. Vi er nødt til at tiltrække flere kvinder og unge arbejdstagere til transporterhvervene.

I alt det ovenstående står én ting klart: Omstillingen til mere bæredygtige former for mobilitet skal forenes med den nødvendige konnektivitet og transport til overkommelige priser. Dette er særlig hastende, da transport allerede i gennemsnit tegner sig for 12,5 % af husstandenes budget i EU. For at tackle de negative sociale virkninger vil jeg opfordre medlemsstaterne til at tage behørigt hensyn til transport- og mobilitetsbehov i forbindelse med udarbejdelsen af deres sociale klimaplaner, og jeg agter at bistå dem ved at udarbejde anbefalinger til håndtering

og forebyggelse af "transportfattigdom". Dette vil bidrage til det arbejde, der udføres af den ledende næstformand med ansvar for mennesker, færdigheder og parathed med hensyn til EU-strategien for bekæmpelse af fattigdom.

5. Ifølge Draghi-rapporten kan forbedret infrastruktur og forbedrede tjenester samt en mere effektiv forvaltning af jernbaner og indre vandveje åbne op for yderligere vækst, bidrage til at afhjælpe trafiktætheden og imødekomme den stigende efterspørgsel. Trafiktætheden på vejene anslås at koste EU ca. 230 mia. EUR om året. Desuden er der i øjeblikket vedvarende mangel på kvalificeret arbejdskraft inden for alle transportformer. Hvilke skridt agter De at tage for at gøre mål om trafikoverflytning og multimodalitetsmål til virkelighed for både passagerer og gods i overensstemmelse med strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet og for at afhjælpe manglen på arbejdskraft i transportsektoren? Hvordan vil De i den forbindelse sikre, at mere effektiv jernbanetransport og transport ad indre vandveje (sidstnævnte indgår slet ikke i opgavebeskrivelsen) fortsat indgår fuldt ud i denne strategi? Hvilke konkrete lovgivningsmæssige foranstaltninger agter De at træffe på multimodalitetsområdet for at gøre multimodal transport mere effektiv, tilgængelig og økonomisk overkommelig for EU-borgerne? Og inden for hvilken tidsplan?

I strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet er der fastsat en klar vision om at gøre transport mere bæredygtig, og der er fastsat vigtige milepæle i forbindelse med behovet for at øge anvendelsen af mere bæredygtige transportformer, bl.a. en betydelig forøgelse af højhastighedsjernbanetrafikken og jernbanegodstrafikken og af transport ad indre vandveje og nærskibsfart. For at nå disse milepæle er Kommissionen, de nationale og lokale myndigheder og andre interessenter alle nødt til at gøre mere.

Hvis jeg bliver godkendt som kommissær, vil jeg sikre, at Kommissionen indtager en ledende rolle. Jeg vil prioritere at udarbejde en ambitiøs plan, som skal bidrage til at forbinde EU's hovedstæder og store byer med højhastighedstog ved hjælp af en effektiv gennemførelse af vores TEN-T-politik og med fokus på de mange resterende hindringer for bedre konnektivitet mellem alle europæiske jernbanetjenester, nemlig manglende interoperabilitet, f.eks. signaler, og mangel på tilstrækkelig udbredelse af andre digitale teknologier. Disse tiltag vil også bidrage til forbedrede forbindelser, herunder med nattog og med mere moderne og fleksibel jernbanegodstransport, således at alle Europas regioner betjenes på passende vis. Da jernbanetransport skal støttes af en stærk og mangfoldig jernbaneindustri og en kompetent arbejdsstyrke, vil jeg også fokusere på at fremme løsninger, der forventes at bidrage til et mere velfungerende europæisk jernbanesystem.

Gennemførelsen og håndhævelsen af den fjerde jernbanepakke er fortsat afgørende for at forbedre udbuddet af jernbanetjenester til vores borgere.

Som forklaret ovenfor har jeg også til hensigt at iværksætte et initiativ vedrørende multimodalt billetsalg så hurtigt som muligt, bl.a. ved hjælp af en forordning om et enkelt system til digital bestilling og salg af billetter senest ved udgangen af 2025, der supplerer og styrker de eksisterende forpligtelser på dette område, samt et initiativ vedrørende multimodale digitale mobilitetstjenester, som skal gøre det lettere at få adgang til rejsemuligheder med jernbane og forbedre beskyttelsen af passagerer.

Derudover vil en forbedring af jernbaneforbindelserne ved hjælp af en opgradering af infrastrukturen og nye grænseoverskridende forbindelser og bedre integration af jernbanenettet med andre transportformer være centrale aktivitetsområder. Det vil også være vigtigt at tage fat på de aktuelle spørgsmål vedrørende certificeringsordningen for lokomotivførere (se mine svar på spørgsmål 2 om manglen på arbejdskraft).

For at sikre en effektiv multimodalitet bør den vigtige rolle, som andre kollektive transportformer såsom offentlig transport, fælles mobilitet og busser spiller, heller ikke glemmes, og disse transportformers overgang til større bæredygtighed bør lettes. Effektiv anvendelse og gennemførelse af planer for bæredygtig bytrafik, investeringer i bæredygtig og sikker bytransportinfrastruktur og fremme af aktive transportformer vil alle være afgørende for at gøre vores multimodale transportsystem mere bæredygtigt og effektivt og for at lette trafikbelastningen på vejene i byerne.

Når det drejer sig om sejlads på indre vandveje, vil jeg fokusere på at gennemføre Naiades III-handlingsplanen for at bidrage til at flytte flere varer over til transport ad indre vandveje. Jeg vil være særlig opmærksom på at sikre fortsat sejlbarhed på hele nettet, og jeg vil anspore sektoren til at bevæge sig i retning af nulemissionsfartøjer og -havne. Samtidig vil jeg arbejde på at fremme digitale løsninger med henblik på øget effektivitet i sektoren og bedre integration i logistikkæden. I den forbindelse er det afgørende, at Europa-Parlamentet og Rådet når til enighed om den foreslåede revision af direktivet om harmoniserede flodinformationstjenester (RIS).

Jeg forpligter mig til at øge den intermodale godstransport, som kombinerer miljøpræstationerne og energieffektivitet ved jernbanetransport, nærskibsfart og transport ad indre vandveje med vejtransportens fleksibilitet. Dette er det mest lovende og dynamiske markedssegment for godstransport. Jeg vil gøre alt for at nå en ambitiøs aftale om den foreslåede revision af direktivet om kombineret godstransport.

Jeg vil også fokusere på papirløs transport med henblik på fortsat at fjerne hindringerne for intermodal transport og forenkle de administrative procedurer på andre områder til gavn for både virksomheder og borgere. Dette arbejde vil supplere og bygge på de eksisterende værktøjer såsom elektronisk godstransportinformation (eFTI) og det europæiske søfartsmiljø med ét kontaktpunkt (EMSWe), som, når de er gennemført fuldt ud, forventes at medføre betydelige effektivitetsgevinster for godstransporten og logistiksektoren.

Desuden er vi nødt til at styrke forbrugernes rolle. Forbrugerne efterspørger i stigende grad renere produkter og tjenesteydelser. I den forbindelse regner jeg med Europa-Parlamentets og Rådets samarbejde om at nå til enighed om det foreslåede CountEmissionsEU-initiativ, der gør det muligt at fastlægge en fælles ramme for beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester. Den kommende mærkningsordning, der informerer passagererne om flyvningers miljøpræstationer, og som følger af gennemførelsen af ReFuelEU Aviation-initiativet, vil også være nyttig i denne henseende.

Som jeg har påpeget i det ovenstående, vil jeg i samarbejde med den ledende næstformand med ansvar for mennesker, færdigheder og parathed arbejde sammen med de nationale myndigheder og relevante interessenter om at intensivere deres bestræbelser på at sikre, at arbejdsstyrken har de nødvendige færdigheder til at tilpasse sig nye teknologier og innovation, både hvad angår bæredygtighed og digitalisering.

6. Færdiggørelsen af TEN-T-nettet forventes at medføre en årlig stigning i BNP på 467 mia. EUR i 2050, men vil kræve ca. 845 mia. EUR, og Kommissionen og medlemsstaterne har indtil videre ikke fremlagt en omfattende plan for, hvordan den nødvendige finansiering sikres. Hvordan vil De sikre, at gennemførelsen af TEN-T-nettet finansieres tilstrækkeligt, navnlig inden for rammerne af den kommende CEF-forordning og i den næste FFR? Hvordan kan Kommissionen tiltrække og tilskynde til private investeringer for at lukke finansieringshullet, og hvordan vil De foreslå, at offentlig-private partnerskaber fremmes?

Mit vigtigste mål vil være at forbedre Europas konnektivitet betydeligt i løbet af min mandatperiode, både når det drejer sig om konnektiviteten inden for EU og med vores naboer og resten af verden. Dette understøtter et velfungerende indre marked, der muliggør fri bevægelighed for varer, tjenesteydelser, passagerer og arbejdstagere. Passagerer, arbejdstagere og varer skal kunne bevæge sig rundt i Unionen lige så let, som når de bevæger sig inden for deres medlemsstat.

I den reviderede forordning om retningslinjerne for det transeuropæiske transportnet (TEN-T) fastsættes målet om at færdiggøre det europæiske hovedtransportnet senest i 2030. Det betyder, at de kommende fem år er afgørende for at gøre fremskridt med færdiggørelsen af hovednettet og for at vise, at vi kan levere resultater. I den forbindelse vil jeg nøje overvåge gennemførelsen af denne og andre bestemmelser i forordningen. I samarbejde med TEN-T-koordinatorerne, medlemsstaterne og Europa-Parlamentet vil jeg sikre korrekt overvågning af fremskridtene og bedre koordinering med medlemsstaterne og de relevante myndigheder. Ud over hovednettet vil jeg også bestræbe mig på at sikre, at vi gør fremskridt med det udvidede hovednet og det samlede net for ikke at lade nogen region i stikken. Dette er afgørende, ikke blot for at forbedre den territoriale og sociale samhørighed i EU, men også for at styrke vores indre marked.

I den reviderede TEN-T-forordning er vores transportkorridorer blevet udvidet til at omfatte Ukraine og Moldova, hvorved grunden er lagt for de to landes forbindelser med EU på længere sigt. Samtidig er vores transportnet nu blevet udvidet til også at omfatte Vestbalkan, hvilket vil bidrage til at fremskynde regionens integration i vores europæiske transportmarked. Det vil være min prioritet at gennemføre disse planer i praksis. Samtidig vil jeg fortsætte det kritiske arbejde med solidaritetsbanerne for at tilvejebringe velfungerende alternative logistikruter mellem EU og Ukraine (og Moldova) via indre vandveje, veje og jernbaner.

Færdiggørelsen af TEN-T-nettet vil kræve betydelige investeringer: alene hovednettet skønnes at kræve investeringer på ca. 515 mia. EUR. Connecting Europe-faciliteten under den nuværende flerårige finansielle ramme har bidraget til at gøre fremskridt, når det drejer sig om at etablere vigtige grænseoverskridende forbindelser og fremskynde EU's genopretning efter pandemien. Jeg vil arbejde tæt sammen med kommissæren med ansvar for budget, bekæmpelse af svig og offentlig forvaltning for at sikre, at den næste flerårige finansielle ramme afspejler de udfordringer, som transportsektoren står over for, navnlig grænseoverskridende forbindelser, manglende forbindelser og militær mobilitet, som har til formål at støtte store bevægelser af tropper og materiel.

Samtidig vil jeg fortsat samarbejde med medlemsstaterne og de lokale myndigheder for at sikre, at de mål, vi har aftalt i fællesskab, afspejles i deres egne budgetter og investeringsplaner. Vi er også nødt til at undersøge finansieringsmuligheder, som ligger uden for den offentlige sektor, og jeg vil derfor arbejde på at udvikle innovative finansieringskilder, herunder ved at bygge på de positive erfaringer med at blande tilskud med lån inden for rammerne af faciliteten for infrastruktur til alternative brændstoffer. Jeg vil navnlig samarbejde med Den Europæiske Investeringsbank og Den Europæiske Bank for Genopbygning og Udvikling for at sikre, at deres udlånsstrategier afspejler de mest presserende politiske behov. Der er også behov for yderligere overvejelser om, hvordan den meget robuste og modne projektpipeline for de europæiske transportkorridorer kan tiltrække langsigtede investeringer fra private aktører og fonde. Sidst, men ikke mindst, vil jeg opfordre medlemsstaterne til at afkorte den tid, det tager at opnå tilladelser, og til at mindske den administrative byrde for private partneres deltagelse.

7. Hvordan agter De at fremme en modstandsdygtig, bæredygtig og konkurrencedygtig turistsektor i overensstemmelse med EU's dagsorden for turisme 2030 og Palmaerklæringen fra 2023, samtidig med at der sikres økonomisk vækst og bedre forvaltning af turiststrømmene i overensstemmelse med lokalsamfundenes behov? Vil De forud for de næste FFR-forhandlinger forpligte Dem til at fastholde TRAN-udvalgets mangeårige efterlysning af en særskilt budgetpost for turisme?

Først og fremmest vil jeg, hvis min udnævnelse bekræftes, være beæret over at være kommissær med ansvar for bæredygtig turisme. Jeg agter at give kommissionsformand Ursula von der Leyens beslutning indhold, så den omsættes til en fuldt udbygget europæisk politik.

Bæredygtig turisme er en positiv drivkraft for den europæiske økonomi og for de regionale og lokale samfund i hele Europa. Bæredygtig turisme er et dynamisk industrielt økosystem, der repræsenterer mere end 3 mio. SMV'er. Sektoren tilfører også værdi til vores fælles natur- og kulturarv og bidrager til den økonomiske og sociale samhørighed i regionerne, herunder dem, der er mere afsidesliggende eller dårligt stillede. Turismen er imidlertid også stærkt koncentreret i bestemte regioner og står over for en række udfordringer, fra klimaændringer til mangel på arbejdskraft, som de har til fælles med transportsektoren. Jeg mener, at EU skal bevare sin position som verdens førende turistmål og samtidig gøre turismen mere bæredygtig og afbalanceret og bevare lokalsamfundenes velfærd.

Jeg er fast besluttet på at fremme en modstandsdygtig, bæredygtig og konkurrencedygtig turismesektor, sådan som medlemsstaterne har aftalt i henhold til EU's turismedagsorden for 2030. Mens retningen er klar, og der er aftalt tiltag, mål og ansvarsområder, mener jeg, at vi er nødt til bedre at udnytte de synergier, der findes på tværs af forskellige EU-politikker, navnlig med transport, for at støtte og fremme turismen på mere effektiv vis. Derfor vil jeg, hvis jeg bliver godkendt som kommissær, efter en bred høring af relevante interessenter, herunder lokale og regionale myndigheder, fremlægge en strategi, som skal fremskynde gennemførelsen af denne dagsorden og fremme forretningsgrundlaget for modstandsdygtig og konkurrencedygtig turisme. Jeg vil støtte turistbranchen i dens bestræbelser på at mindske miljøpåvirkningerne og vælge nye, grønnere forretningsmodeller. Jeg vil tilskynde virksomheder og navnlig SMV'er til at vælge anerkendte, pålidelige bæredygtighedsordninger og -mærker, hvilket vil gøre dem mere konkurrencedygtige og give dem mulighed for at imødekomme turistefterspørgslen. Samtidig vil jeg fremme topkvalitet, bl.a. ved at videreføre uddelingen af priserne europæisk hovedstad for intelligent turisme og grøn pioner for intelligent turisme.

Europæiske rejsemål skal være udstyret til at forvalte turiststrømmene på en afbalanceret måde. Jeg foreslår fortsat at støtte dem ved hjælp af effektiv videnudveksling, peerlæring og udveksling af bedste praksis, som navnlig tager sigte på at mindske presset på turismehotspots, anvende forebyggende foranstaltninger, øge bevidstheden om ansvarlig turismeadfærd og inddrage værtssamfund i udarbejdelsen og gennemførelsen af modeller for bæredygtig turisme. I Rådets Palmaerklæring fra 2023 blev turismens sociale bæredygtighed fremhævet som et centralt spørgsmål. Det er også et centralt punkt i omstillingsforløbet for turisme. Jeg vil fortsat støtte rejsemålene, når det drejer sig om deres beredskab til at imødegå klimaændringer.

Data vil også spille en vigtig rolle med hensyn til at sikre en optimal forvaltning af turiststrømmene efter rejsemål. I den forbindelse er Kommissionen i færd med at oprette et dataområde for turisme, der vil gøre det muligt for aktører inden for turisme, herunder for de enkelte rejsemål, at træffe mere nøjagtige og bedre informerede beslutninger.

I dag er EU's støtte til turisme fordelt over forskellige EU-finansieringsprogrammer. Udarbejdelsen af den næste flerårige finansielle ramme vil give mulighed for at gøre EU's budget enklere og mere fokuseret og reaktionsdygtigt. Jeg vil samarbejde med kommissæren med ansvar for budget, bekæmpelse af svig og offentlig forvaltning om disse elementer.

Det er også nødvendigt at gøre en større indsats for at øge bevidstheden blandt aktørerne i turismeøkosystemet, navnlig blandt SMV'er, om de eksisterende finansieringsmuligheder. Jeg vil bygge videre på det igangværende arbejde for at sikre, at vores turistvirksomheder og kultursteder får lettere ved at finde finansieringsmuligheder. både på europæisk og på nationalt og regionalt plan.

Spørgsmål fra Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevaresikkerhed

8. Transportsektoren tegner sig for næsten en fjerdedel af Europas drivhusgasemissioner. Den er den eneste af de større erhvervssektorer, hvis emissioner er steget på EU-plan siden 1990. Derfor er en yderligere indsats afgørende for at sikre, at alle dele af sektoren bidrager til dekarbonisering og har de rette rammer. De nødvendige transformative ændringer medfører mange udfordringer såsom dem, der vedrører en stigende transportvolumen på infrastrukturen, stigningen i bæredygtige alternative brændstoffer og fremme af batteriproduktionen. Hvilke forbedrede grundforudsætninger, specifikke skridt, tidsrammer og retlige instrumenter vil De foreslå, således at bæredygtige transportpolitikker kan bidrage til økonomisk vækst, jobsikkerhed og konkurrenceevne i Europa, samtidig med at det sikres, at 2030-målene nås som led i den europæiske grønne pagt, og at Unionen bliver klimaneutral? Hvordan vil De – i samarbejde med den indstillede kommissær for klima, nettonul og ren vækst – sikre, at Unionen viser vejen til øgede internationale forpligtelser til at reducere de globale drivhusgasemissioner i søfarts- og luftfartssektoren? Hvilke konkrete foranstaltninger planlægger De som led i EU's handlingsplan for bilindustrien? Hvad bliver den retlige karakter af og tidsplanen for det bebudede forslag om rene vognparker i virksomhederne?

Behovet for at omstille EU's transportsektor, så den er parat til en klimaneutral fremtid, er ubestrideligt. Jeg vil formulere min indsats i overensstemmelse med de mål, der allerede er skitseret i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet, og på grundlag af den lovgivning, der er vedtaget hidtil. Mere konkret vil jeg fokusere på hurtig udrulning af nulemissionskøretøjer, på at sikre, at bæredygtige transportbrændstoffer og -teknologier både er tilgængelige og økonomisk overkommelige, på at føre tilsyn med en hurtig udrulning af infrastruktur og på at øge de transportaktiviteter, der udføres med mere bæredygtige transportformer. Jeg betragter ikke kun denne omstilling som en miljømæssig nødvendighed. Den udgør også en økonomisk chance for Europa. Ved at gå forrest i den globale omstilling til bæredygtig transport kan EU styrke sin førerposition, når det drejer sig om teknologisk innovation. Dette lederskab vil også styrke EU's konkurrencemæssige stilling, fremme væksten og sikre beskæftigelsen i Europa.

Lovrammen for sektorens emissionsreduktioner er allerede i vid udstrækning blevet fastlagt gennem Fit for 55-pakken, pakken om effektiv og grøn mobilitet og pakken om grønnere godstransport. Nu er vi nødt til at levere resultater. Mit første fokusområde vil derfor være at samarbejde med samlovgiverne om at nå til enighed om de forslag, som der endnu ikke er opnået enighed om, herunder centrale initiativer til at skabe incitament for tunge nulemissionskøretøjer, forbedre brugen af jernbaneinfrastrukturen, fremme intermodal transport og etablere en ramme for vurdering og sammenligning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester. Jeg vil også sikre, at alle de instrumenter, der oprettes med disse pakker, gennemføres hurtigt og effektivt.

En vellykket gennemførelse af EU's indsats afhænger af, at en række afgørende grundforudsætninger er opfyldt. EU er nødt til at forbedre og fremtidssikre sin transportinfrastruktur, yderligere styrke sit indre marked for transport, lette investeringer, fremme teknologier såsom mere effektive batterier og nulemissionsdrivlinjer og øge effektiviteten i transportsystemet ved hjælp af digitale løsninger. Et kritisk arbejdsområde består i at sikre adgang til langt mere vedvarende elektricitet og bæredygtige brændstoffer til en overkommelig pris. Jeg vil samarbejde med kommissæren med ansvar for energi og boliger om at sikre, at vi tilpasser udviklingen af den transport- og energiinfrastruktur, der er nødvendig for at imødekomme den fremtidige stigning i efterspørgslen efter elektricitet til transport, herunder til tunge køretøjer. Samtidig vil jeg arbejde på at øge produktionen og distributionen af vedvarende og kulstoffattige transportbrændstoffer, som der især er behov for i transportsegmenterne luftfart og søfart, hvor det er vanskeligt at nedbringe emissionerne.

Vi er nødt til at gøre en større indsats for at forene vores miljømål med de sociale og økonomiske krav til transport, navnlig konnektivitet og overkommelige priser. Vi er også nødt til at anvende alle tilgængelige instrumenter for at sikre, at Europas velstand og industrielle base er velunderstøttet. Alt dette vil være prioriteter for mit arbejde i overensstemmelse med den opgave, som den tiltrædende formand Ursula von der Leyen betror mig.

Et andet kritisk aspekt er at øge tilgængeligheden og kvaliteten af bæredygtige transportmuligheder. I den forbindelse vil jeg fortsætte med at fremme jernbanetransport, både for passager og gods. Dette vil omfatte en ambitiøs plan, der skal hjælpe med at forbinde EU's hovedstæder og store byer med højhastighedstog, og et forslag til en forordning om et enkelt system til digital bestilling og salg af billetter, der supplerer og styrker de eksisterende

forpligtelser på dette område. Jeg agter at fremsætte begge tidligt i mandatet (se mine svar på spørgsmål 2). Jeg vil også støtte lovgiverne i at nå frem til en ambitiøs aftale om Kommissionens forslag til forordning om anvendelsen af jernbaneinfrastrukturkapacitet.

Da transport er af international karakter, er det klart, at EU ikke kan og ikke må handle alene. Dette er ikke kun afgørende for på effektiv vis at begrænse den globale opvarmning i overensstemmelse med målene i Parisaftalen, men også for at sikre lige konkurrencevilkår for vores virksomheder. Vi er nødt til at fastholde EU's førende position, når det drejer sig om modvirkning af klimaændringer. Jeg vil samarbejde fuldt ud med kommissæren med ansvar for klima, nettonul og ren vækst for at sikre, at EU taler med én stemme og fører an i den globale indsats for at reducere de globale drivhusgasemissioner, navnlig inden for luftfart og søtransport.

Med hensyn til luftfart udgør det langsigtede mål om nettonul for luftfarten og den globale ramme for bæredygtige flybrændstoffer, brændstoffer med lavere kulstofindhold og andre former for renere energi til luftfart i ICAO's (Organisationen for International Civil Luftfart) regi en rettesnor og et solidt grundlag for vores fortsatte globale indsats. Det vil være afgørende at sikre, at den aftalte ramme leverer resultater. Hvis jeg bliver godkendt som kommissær, vil jeg arbejde på at styrke reglerne for og gennemførelsen af ordningen for CO_2-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA) for at sikre, at den medfører håndgribelige klimafordele på globalt plan. Dette vil omfatte en vurdering af, om ordningen i tilstrækkelig grad er i tilpasset til målene i Parisaftalen. Samtidig vil jeg, i vores samarbejde med tredjelande og inden for rammerne af ICAO, gøre mit yderste for at støtte udviklingen af politikker for og projekter vedrørende bæredygtige flybrændstoffer, som bygger på de banebrydende erfaringer med ReFuelEU Aviation-forordningen og EU's eksterne bistands- og samarbejdsprogrammer, herunder Global Gateway.

For så vidt angår søtransport, bliver 2025 et afgørende år for den globale indsats for at modvirke klimaændringer. Hvis jeg bliver godkendt som kommissær, vil jeg fokusere på at sikre, at Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) når til enighed om ambitiøse foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissioner på mellemlang sigt. Målet vil her være at sikre, at de foranstaltninger, der opnås enighed om, kan fremme udbredelsen af nulemissionsbrændstoffer i skibsfarten, sikre en stabil reduktion af drivhusgasemissionerne fra sektoren og sikre, at rammen tager højde for udviklingslandenes behov. Samtidig vil jeg bestræbe mig på at styrke de kortsigtede foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissioner og støtte projekter, der har til formål at mindske prisforskellen mellem nulemissionsbrændstoffer og konventionelle brændstoffer på verdensplan.

Den globale omstilling af transportsektoren er en mulighed for Europas industrielle frontløbere, både nuværende og fremtidige. Dette gælder især den europæiske bilindustri. Hvis jeg bliver godkendt som kommissær, vil jeg bygge videre på aftalen om ren industri og udarbejde en industriel handlingsplan for bilindustrien for at sikre, at EU fortsat er førende på verdensplan og opretholder et stærkt europæisk produktionsgrundlag. Der vil være behov for handling i hele værdikæden: fra kritiske råstoffer til opladningsinfrastruktur. Vi er nødt til at sikre, at EU kan forlade sig på den nødvendige infrastruktur, både til optankning og opladning, og at EU fuldt ud kan udnytte automatisering og data. De endelige mål for de foranstaltninger, vi skal træffe, er klare: styrke vores industri og de mennesker, der er beskæftiget i den, mindske vores afhængighed og sårbarheder og sætte sektoren på rette spor i retning af at opfylde målene for den dobbelte bæredygtige og digitale omstilling. Det er nødvendigt at forfølge lignende mål, når det drejer sig om luftfarts-, jernbane- og skibsbygnings- og søfartsindustrien. Jeg vil samarbejde med alle de relevante medlemmer af kommissærkollegiet om at opnå dette som led i aftalen om ren industri.

En bæredygtig omstilling vil ikke kun kræve handling til støtte for vores industrigrundlag. Omstillingen vil også kræve en indsats for at gøre bæredygtig mobilitet til et økonomisk overkommeligt og tilgængeligt valg for alle borgere. I den forbindelse vil jeg støtte gennemførelsen af Fonden for Retfærdig Omstilling og Den Sociale Klimafond og udarbejde retningslinjer om transportfattigdom. Hvis jeg bliver godkendt som kommissær, vil jeg samarbejde med de øvrige kommissærer, medlemsstaterne og Europa-Parlamentet om at indføre passende incitamenter for forbrugere og virksomheder til at købe europæiske elektriske køretøjer. I overensstemmelse med min opgavebeskrivelse vil jeg udarbejde forslag til rene virksomhedsflåder for at stimulere efterspørgslen.