

**VOLINIKUKANDIDAADI KÜSIMUSTIK****Apostolos TZITZIKOSTAS****Kestlik transport ja turism****1. Üldine pädevus, pühendumine Euroopale ja isiklik sõltumatus**

*Millised Teie oskused ja kogemused on eriti olulised volinikuks saamisel ja Euroopa üldiste huvide eest seismisel, pidades eelkõige silmas Teie tulevast vastutusvaldkonda? Kuidas kavatsete aidata komisjoni poliitilisi suuniseid täita? Kuidas plaanite arvestada soolist aspekti ja lisada soolise perspektiivi kõigisse oma vastutusala poliitikavaldkondadesse? Kuidas kavatsete võtta oma tegevuses arvesse noorte vajadusi?*

*Kuidas saate Euroopa Parlamenti veenda oma sõltumatuses ja mil moel tagate, et Teie eelnev, praegune või tulevane tegevus ei sea kahtluse alla tööülesannete täitmist komisjonis?*

Olen piirkonnavanem, endine parlamendiliige, endine eesistuja ja praegune Euroopa Regioonide Komitee esimene asepresident. Ennekoike olen meelsuselt eurooplane.

Mul on suur au, et mulle on usaldatud kestliku transpordi ja turismi vastutusala. Selles on ühendatud kaks sektorit, mis tekitavad suurt sünergiat, kuid seisavad ka silmitsi sarnaste väljakutsetega teel suurema kestlikkuse ja heaolu poole.

Kreeka Kesk-Makedoonia piirkonnavanemana edendasin ma linnaliikuvuse ümberkorraldamist Thessaloníki linnas, et muuta transport rohelisemaks, arukamaks, kestlikumaks ja taskukohasemaks. Võtsin oma piirkonnas sõidukite heite vähendamiseks konkreetseid poliitikameetmeid, nende hulgas elektrisõidukitele uute laadimisjaamade rajamine ja rattaradade võrgustiku laiendamine, et soodustada elektrisõidukite kasutamist ja edendada aktiivset liikuvust. Lisaks haldasid transporditaristu ajakohastamiseks mõeldud Euroopa rahalisi vahendeid, et ühendada linna- ja maapiirkondi ning parandada liiklusohutust. Olen edukalt edendanud oma piirkonda populaarse turismiühenduse Kreekas ning toetanud projekte, millega investeeritakse kestlikku turismi. Peale selle seadsime koostöös muude kohalike ja piirkondlike sidusrühmadega sisse uued mere- ja lennuühendused, et edendada piirkondlikku ühenduvust ja haaret. Samal ajal olen tänu Euroopa Regioonide Komitees saadud kogemustele kindel, et suudan efektiivselt aidata ületada lõhet Euroopa, liikmesriikide ja piirkondlike asutuste vahel, et luua kestlik, arukas ja ohutu transpordisüsteem, mis teenindab ja ühendab kõiki kodanikke ning tagab, et EL püsib jätkuvalt juhtiva turismiühenduse. Euroopa Regioonide Komitee presidendina olen edendanud tihedamat koostööd Euroopa Parlamendi ja Euroopa Komisjoniga ning teinud koostööd muude piirkondlike ja kohalike juhtide ning teiste Euroopa institutsioonidega. Olen jõudnud veendumusele, et ühiselt tegutsedes suudame saavutada palju rohkem.

Tänu oma varasematele kogemustele tean väga hästi, kui olulised on need kaks sektorit liidu jaoks. Olen vahetult näinud, millised väljakutsed nende sektorite ees igapäevaelus seisavad. Tean, kui tähtis on transport ELi äärepoolseimate piirkondade ja nende ELi kuulumise tunde jaoks. Nägin samuti seda, milline oli COVID-19 pandeemia mõju turismile ning meie kodanikele ja ettevõtjatele üldisemalt. Mõlemas sektoris leidub väga suur potentsiaal suurendada heaolu, viia neis sektorites edukalt ellu rohe- ja digiüleminek ning hoida meie elukvaliteeti. Tänu oma varasematele kogemustele ja kohapealsele tegevusele saan kavandada poliitikameetmeid, milles kodanikud on seatud jõupingutuste keskmesse.

Ametisse astuva presidendi Ursula von der Leyeni poliitilistes suunistes on esitatud uus Euroopa kestliku heaolu ja konkurentsivõime tegevuskava. Minu soov on, et transport ja turism nagu ka nende tööstusosüsteemid oleksid oma rohe- ja digiüleminekus selle kava elluviimisel kesksel kohal. Teen kõik endast oleneva, et muuta Euroopa transport ja turism konkurentsivõimelisemaks, kestlikumaks ja vastupanuvõimelisemaks. Töötan väsimatult selle nimel, et kõigiti rakendada ja edendada kestliku ja aruka liikuvuse strateegiat ning ELi turismi tegevuskava aastani 2030.

Selle ülesande täitmisel keskendun meie ettevõtjate ja liikmesriikide toetamisele meetmete rakendamisel. Teen tööd ühtse transpordituru tugevdamiseks ja kestliku transpordi investeerimiskava kallal, et hõlbustada üleminekut kestlikele transpordilahendustele. Toetan üleeuroopalise transporditaristu väljakujundamist ning seisn ühtlasi selle eest, et seejuures kasutataks võimalikult palju ära digivahendeid, uut tehnoloogiat ja innovatsiooni. Teen ka kõik selleks, et säilitada Euroopa positsioon juhtiva turismisihkohana ning tagada samas ka sektori kestlikkus ning vastupanu- ja konkurentsivõime.

Lähtun oma töös ühtekuuluvuspoliitika ja reformide eest vastutava juhtiva asepresidendi suunistest ning teen koostööd teiste asjakohaste juhtivate asepresidentide ja volinikega, et edendada rohe- ja digiüleminekut ning muuta Euroopa transport ja turism konkurentsivõimelisemaks.

Olen teadlik, et transpordisektori tööjõud ei ole piisavalt mitmekesine. Tegu on endiselt ühe kõige enam meeste poolt domineeritud sektoriga. Samal ajal vananeb transpordisektori tööjõud kiiresti, mis omakorda suurendab hädavajadust meelitada sektorisse ligi mitmekülgseid talente. Kavatsen kindlasti tagada võrdõiguslikkuse lõimimise transpordipoliitikasse, eriti soo ja vanusega seotud küsimustes, et tulemuslikult lahendada transpordisektori ees seisvaid probleeme, mille hulgas on töötajate nappus ning vajadus täiendada töötajate oskusi ja võimaldada neil ümber õppida, et nad suudaksid käia kaasas tehnoloogiliste muudatustega ning pideva automatiseerimise ja digitaliseerimisega.

Eelkõige soovin toetada algatust „Naised ja transport – ELi muutuste platvorm“ ja võrgustikku „Mitmekesisuse saadikud transpordis“. Samuti kavatsen pidada korrapärast dialoogi noortega selle üle, millised on nende püüdlused ja tajutud väljakutsed seoses töökohtadega transpordisektoris, et nende ootusi ja muresid paremini mõista. Soovin seepärast juba oma ametiaja esimese 100 päeva jooksul korraldada noortedialoogi.

Olen täiesti teadlik aluslepingutes (ELi lepingu artikli 17 lõikes 3 ning ELi toimimise lepingu artiklites 245 ja 339) sätestatud kohustustest ning kinnitan oma kindlat tahet neid kohustusi täielikult täita, järgides sealhulgas rangeimaid eetikastandardeid ja Euroopa Komisjoni liikmete käitumisjuhendit. Minu huvide deklaratsioon, mis on komisjoni liikmete käitumisjuhendiga ette nähtud, on täidetud ja üldsusele kättesaadav ning seda ajakohastatakse vajaduse korral.

Luban vältida ülesandeid või olukordi, mis võiksid seada kahtluse alla mu sõltumatuse, erapooletuse ja kättesaadavuse komisjonile. Luban teavitada komisjoni presidenti kõigist olukordadest, mis võivad tekitada minu ametiülesannete täitmisel huvide konflikti.

Samuti luban järgida komisjoni liikmete käitumisjuhendis seatud läbipaistvuskohustusi ja kohtuda vaid selliste organisatsioonide või füüsilisest isikust ettevõtjatega, kes on kantud läbipaistvusregistrisse.

## **2. Vastutusvaldkonna juhtimine ja koostöö Euroopa Parlamendiga**

*Kas lubate, et hoiate parlamenti nii enda kui ka oma vastutusala allüksuste tegevusega piisavalt kursis? Millistes aspektides peate end parlamendi ees vastutavaks?*

*Milliseid konkreetseid kohustusi olete valmis võtma suhtluses parlamendiga, seoses kohtumistega parlamendikomisjonides ja osalemisega täiskogul, oma tegevuse läbipaistvuse, koostöö ning parlamendi seisukohtadele ja seadusandlike algatuste taotlustele tulemusliku reageerimisega? Kas olete valmis edastama parlamendile õigeaegselt teavet ja dokumente kavandatavate algatuste või käimasolevate menetluste kohta nõukoguga võrdsetel alustel?*

Kui mind volinikuks kinnitatakse, võtan endale täieliku poliitilise vastutuse kestliku transpordi ja turismi valdkonnas toimuva tegevuse eest vastavalt mulle 17. septembril saadetud missioonikirjale. Täidan oma kohustusi igakülgses koostöös volinike kolleegiumi teiste liikmetega ja kooskõlas presidendi kehtestatud töömeetoditega, järgides täielikult kollegiaalsuse põhimõtet. Kaasan oma kolleege tihedalt, et välja töötada, vastu võtta ja rakendada poliitikaalgatusi, mis on vajalikud president von der Leyeni poolt juulis Euroopa Parlamendile esitatud poliitiliste suuniste elluviimiseks.

Leian, et institutsioonidevaheline koostöö on esmatähtis ELi institutsioonilise süsteemi heaks toimimiseks ning selleks, et tagada ELi otsuste tegemise tõhusus ja õiguspärasus. Minu tegevus selles valdkonnas on inspireeritud ja lähtub sellistest aluspõhimõtetest nagu avatus, vastastikune usaldus, tõhusus ja korrapärane teabevahetus. Toetan ja järgin täielikult 2010. aasta raamlepingut ja 2016. aasta institutsioonidevahelist parema õigusloome kokkulepet. Olen teadlik, et Euroopa Parlamenti ja nõukogu tuleb kaasseadusandjatena kohelda võrdselt.

Luban igati tagada, et suhtlen Euroopa Parlamendiga avatult, läbipaistvalt ja konstruktiivselt. Soovin arendada vastastikusel usaldusel põhinevat suhet. Olen valmis osalema kõigil oma vastutusvaldkonnaga seotud asjakohastel komisjonide koosolekutel ning kolmepoolsetel ja täiskogu aruteludel. Teen koostööd parlamendi ja asjakohaste komisjonidega nii poliitikakujundamise kui ka poliitilise dialoogi kõigis etappides. Vajaduse korral osalen ELi toimimise lepingu artikli 225 kohastes resolutsioonidega seotud menetlustes.

Kui mind volinikuks kinnitatakse, sean sisse konstruktiivsed suhted ja tagan korrapärase teabevahetuse transpordi- ja turismikomisjoniga (TRAN), keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjoniga (ENVI) ning vastavalt vajadusele muude komisjonidega. Pean tähtsaks ka läbipaistvat, otsest ja korrapäraselt suhtlust komisjonide liikmetega. Olen vajaduse korral valmis kahepoolseteks kohtumisteks. Tagan, et Euroopa Parlamendi liikmete poolt komisjonile minu vastutuse alla kuuluvates valdkondades või asjades esitatud küsimustele vastatakse õigel ajal ja faktiliselt. Olen valmis vajaduse korral astuma üles Euroopa Parlamendi täiskogu ja komisjonide ees.

Luban samamoodi igati tagada, et Euroopa Parlament on hästi informeeritud minu vastutuse alla kuuluvates valdkondades toimuda võivate rahvusvaheliste läbirääkimiste peamistest etappidest ning muudest olulistest sündmustest.

Kohustun koos Euroopa Parlamendi ja nõukoguga kõigiti seisma õigusloomeprotsessi suurema läbipaistvuse eest. Rakendan raamlepingu ja institutsioonidevahelise parema õigusloome kokkuleppe läbipaistvussätteid, sealhulgas neid, mis puudutavad mitmeaastase programmi koostamist ametiaja alguses. Samuti järgin komisjoni väga kõrgeid läbipaistvusstandardeid kohtumistel huvide esindajatega. Luban rakendada parema õigusloome tegevuskava ja tagada, et minu vastutuse alla kuuluvad poliitilised ettepanekud põhinevad ekspertide ja üldsusega konsulteerimisel. Püüan leida uusi viise ja ideid, kuidas kodanikud ja tsiviilühiskonnad, eriti noored Euroopa Liidus end paremini kuuldavaks saavad teha. Me peame edendama osalusdemokraatiat, et kodanikud oleksid hästi informeeritud ja meie poliitikakujundamisse kaasatud. Võitlen aktiivselt väärinfo vastu ning seisan selle eest, et jagada õigel ajal ja selgelt teavet komisjoni meetmete kohta ning kuulata tähelepanelikult ära need, keda need meetmed mõjutavad.

Samuti luban tagada, et suhted liikuvuse ja transpordi peadirektoraadiga ning teiste komisjoni talitustega põhinevad lojaalsusel, usaldusel, läbipaistvusel, kahepoolsel teabevool ja vastastikusel abistamisel.

### Transpordi- ja turismikomisjoni küsimused

*3. President von der Leyen tegi tulevasele kestliku transpordi ja turismi volinikule missioonikirjas ülesandeks muuta Euroopa transport konkurentsivõimelisemaks, kestlikumaks ja tulevastele šokkidele vastupidavamaks ning tagada, et transport oleks kõigile ELi kodanikele ohutu, ligipääsetav ja taskukohane. Millised oleks Teie strateegia ja prioriteedid, sealhulgas konkreetsete õigusaktid, selle ülesande täitmiseks ja milline oleks selle täitmise ajakava? Millised on Teie arvates kõige pakilisemad probleemid ja kuidas kavatsete neid lahendada?*

Transport on Euroopa majanduse ja ühtse turu konkurentsivõime jaoks väga oluline. Just nii ma seda sektorit näengi – mitte ainult eraldiseisva olulise majandussektorina, vaid ka muu majandustegevuse, sealhulgas turismi olulise katalüsaatorina. Samal ajal on transpordisektor määrava tähtsusega meie 2030. aasta kliimaeesmärkide saavutamisel ja 2050. aastaks kliimanetraalseks saamisel. See tähendab, et transpordipoliitika ei saa ega tohi toimida vaakumis. Kui mind ametisse kinnitatakse, teen kooskõlas ametisse astuva presidendi Ursula von der Leyeni poolt mulle usaldatud ülesandega väga tihedat koostööd ühtekuuluvuspoliitika ja reformide eest vastutava juhtiva asepresidendiga ning kõigi teiste volinike kolleegiumi liikmetega, tagamaks, et meie poliitikameetmed töötatakse välja järjepidevalt ning et neis kasutatakse igati ära transpordi- ja liikuvussektori potentsiaal saavutada ELi majanduse konkurentsivõime, kestlikkuse ja vastupanuvõime eesmärgid.

Usun, et kestliku ja aruka liikuvuse strateegias, mille Euroopa Komisjon võttis vastu 2020. aasta detsembris, esitati ELi transpordipoliitika ambitsioonikas kava ja see on suures osas asjakohane ka järgnevatel aastatel. Strateegia kolm sammast, milleks on vajadus minna üle heiteta liikuvusele, saavutada sujuv, ohutu ja tõhus ühenduvus ning luua vastupidavam ühtne Euroopa transpordipiirkond, on kooskõlas minu visiooniga Euroopa transpordi tulevikust. Kavatsen jätkata juba alustatud tööd ning teha kiiresti edusamme seoses uue komisjoni prioriteetsete meetmetega kestliku transpordi ja turismi valdkonnas.

Minu eesmärk on püüda arendada välja transpordisüsteem, mis suudab toetada meie ettevõtete konkurentsivõimet ja kodanike ühenduvust ning milles võetakse arvesse ka kliimat ja keskkonda. Seda eesmärki on võimalik saavutada üksnes siis, kui jätkata jõupingutusi, et edukalt saavutada sektori rohe- ja digiüleminek, edendada läbimurdelist innovatsiooni ning tagada, et Euroopa transport on praegu ja edaspidigi ohutu, ligipääsetav ja

taskukohane. Samal ajal peavad ELi transpordisektor ja selle tööstusökosüsteemid suutma konkureerida kogu maailmas, ennetama väliseid šokke ja nendeks valmistuma ning suutma häiretest kiiresti taastuda. See puudutab loodusõnnetusi, geopoliitilisi pingeid või laiemaid majanduse häireid, nagu COVID-19 pandeemia ajal kogetu. Sektor peab samuti toetama Euroopa kaitset ja julgeolekut, muu hulgas tõhustatud sõjaväelise liikuvuse kaudu.

Meie ees seisavad mitmesugused probleemid, nagu on välja toonud Mario Draghi ja Enrico Letta. Nende hulgas on suured investeerimisvajadused ja õiguslik killustatus, töajapuudus ja oskuste nappus ning ebavõrdsed tingimused võrreldes kolmandate riikidega.

Esiteks võtan meetmeid, et toetada sektorit meie kestlikkus- ja digieesmärkide täitmisel ning kõrvaldada takistused sektori konkurentsivõimelisemaks muutmiseks. Seda silmas pidades kavatsen esitada kestliku transpordi investeerimiskava, et laiendada ja prioriseerida transpordi CO<sub>2</sub> heite vähendamise lahendustesse tehtavaid investeeringuid, ning töötan välja ELi autotööstuse poliitika tegevuskava ja uue tööstusliku merendusstrateegia. Need algatused on meie tööstusökosüsteemi konkurentsieelise säilitamiseks äärmiselt olulised. Esitan ka spetsiaalse kava, et aidata ühendada ELi pea- ja suurlinna kiirraudtee, sealhulgas öörongide abil. Selleks, et veelgi enam toetada ühelt transpordiliigilt teisele üleminekut ja edendada piiriülest reisimist, kavatsen välja pakkuda raudteesektorit puudutava ühtse digitaalse broneerimise ja piletimüügi määruse, millega täiendatakse ja parandatakse selles valdkonnas kehtivaid kohustusi, ning digitaalsete mitmeliigilise liikuvuse teenuste algatuse, et meie kodanikel oleks lihtsam valida kestlikumaid reisivõimalusi. Samuti koordineerin tervikliku ELi sadamate strateegia ettevalmistamist, et suurendada ELi sadamate turvalisust, kestlikkust ja konkurentsivõimet. Minu ametisse kinnitamise korral ja volinike kolleegiumi ülejäänud liikmete nõusolekul püüan esitada need algatused võimalikult varakult oma ametiaja jooksul.

Teiseks sean oma töös tähtsaks kohale transpordiohutuse suurendamise. Peame kaitsma oma reisijaid ja transporditöötajaid, rakendades täielikult ELi transpordiohutusstandardeid kogu ELis ja kõigi transpordiliikide suhtes, parandades meie käsutuses olevaid vahendeid, et toetada ja tugevdada riiklike ohutusasutuste poolset järelevalvet, toetades aruka tehnoloogia kasutuselevõttu ja taristu täiustamist, mis võib muuta meie transpordisüsteemid ohutumaks. Kavatsen oma ametiaja alguses esitleda liiklusohutuse paketti, millega parandatakse sõidukite oluliste ohutus- ja heitekontrollisüsteemide toimimist ning milles käsitletakse läbisõidumöödikutega seotud petteusi.

Kolmandaks keskendun selle tagamisele, et jõus olevat ulatuslikku ELi transpordialast õigustikku rakendatakse ja selle täitmist tagatakse tulemuslikult ja järjepidevalt. Sõltuvad ju olulised poliitilised eesmärgid, nagu aus konkurents, kõrged sotsiaalsed, keskkonna- ja ohutusstandardid ning tõhus reisijate kaitse tervenisti sellest, et kokkulepitud eeskirju rakendatakse täielikult kogu liidus. Ilma rakendamist ja nõuete täitmise tagamist kesksel kohal seadmata jääbki ühtne transporditeenuste turg vaid püüdluseks. Selles töös võtan põhjalikult kuulda kõigi asjassepuutuvate sidusrühmade ja haldusasutuste seisukohti ja kogemusi ning korraldan rakendamise seotud dialooge. Annan sellest tegevusest korrapäraselt aru Euroopa Parlamendile ja nõukogule. Teen kõik endast oleneva, et edendada lihtsustamist ja leevendada meie ettevõtjate ja haldusasutuste regulatiivset koormust seal, kus see on vajalik, kasutades muu hulgas võimalikult hästi ära digilahendusi.

Neljandaks on viimastel aastatel kiiresti muutuv geopoliitiline kontekst toonud veelgi rohkem esile selle, kui tähtsad on stabiilne naabruskond ja tugevad rahvusvahelised sidemed. Kui mind ametisse kinnitatakse, järgin koos laienemisvolinikuga aktiivset laienemiskava, et edendada kandidaatriikide lõimimist ELi transpordisüsteemidesse. Keskendun siinkohal üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) laiendamisele, meie füüsiliste ühenduste parandamisele ja kandidaatriikide ELi õigusnormidega kooskõlla viimise toetamisele. Transpordil on ju nende riikide edukaks ühtsesse turgu lõimimiseks ja nende ühtekuuluvuseks ülimalt tähtis roll. Püüan arendada paremaid suhteid ja koostööd meie teiste rahvusvaheliste partnerite ja liitlastega, et võimaldada tõhusaid ja häid logistikamarшруte meie kriitilise tähtsusega varude ja ekspordi jaoks ning edendada maailmas ELi standardeid ja tavasid. Olen sügavalt veendunud, et paljusid ees seisvatest probleemidest on võimalik lahendada vaid siis, kui tegutseda väljaspool meie piire. Seisan seepärast selle eest, et EL on juhtivas rollis asjaomastel rahvusvahelistel foorumitel ja suhetes meie peamiste rahvusvaheliste partneritega, edendades meie kõrgeimaid ohutus-, sotsiaalseid ja keskkonnastandardeid.

Töötan ka selle nimel, et kaitsta Euroopa transporditööstuse ja selle tööstusökosüsteemide huve, sealhulgas kolmandate riikidega sõlmitud lepingute (nt lennutranspordilepingute) tõhusama rakendamise ning uute vastastikku kasulike kaubanduslepingute ja partnerlussuhete väljatöötamise kaudu.

Nende poliitiliste eesmärkide saavutamiseks teen koostööd Euroopa Parlamendi ja nõukoguga, et viia lõpule seadusandluselased läbirääkimised veel ellu viimata algatuste üle, mis on meie sektori konkurentsivõime, ohutuse

ja kestlikkuse seisukohast äärmiselt olulised. See hõlmab algatusi, mille eesmärk on käsitleda ELi ühtse transpordituru õiguslikku killustatust, parandada maantee- ja meresõiduohutust ning veelgi enam stimuleerida kestlikke transpordilahendusi.

Lõpetuseks vajab transpordisektor Euroopas enneolematu ulatuses investeringuid. Siia alla kuulub esmatähtis eesmärk saada valmis meie transpordisektori alustalaks olev TEN-T võrk, et muuta ELi taristu loodusõnnetuste või vaenuliku tegevuse suhtes vastupanuvõimelisemaks ning aidata kaasa Euroopa kaitsele ja julgeolekule sõjaväelise liikuvuse parandamise meetmete kaudu, samuti uuenduslike lahenduste kasutuselevõtt ja sõidukiparkide ajakohastamine, kestlikesse kütustesse ja tehnoloogialahendustesse investeerimise hõlbustamine sektori CO<sub>2</sub> heite vähendamiseks ning linnades liikuvuse arukam korraldamine.

*4. Milliseid meetmeid kavatsete võtta, et tagada ELi kliimaeesmärkide saavutamine transpordi valdkonnas, seda nii kehtivate õigusaktide rakendamisel ja/või kohandamisel kui ka uute õigusakti ettepanekute tegemisel, tagades samal ajal Euroopa transpordiettevõtjatele võrdsed tingimused, Euroopa transpordisektori konkurentsivõime ning kvaliteetsed ja atraktiivsed töökohad Euroopas?*

Hinnangute kohaselt on 2050. aastaks kliimaneutraalsuse saavutamiseks vaja vähendada transpordist tulenevat kasvuhooonegaaside heidet 90 % ja suurendada transpordis kasutatava taastuvenergia osakaalu 94 %-ni. Kooskõlas kestliku ja aruka liikuvuse strateegiaga töötan selle nimel, et muuta kõik transpordiliigid kestlikumaks, suurendada ja hõlbustada kodanike juurdepääsu kättesaadavatele ja taskukohastele kestlikele transpordi- ja liikuvusvõimalustele ning pakkuda kodanikele ja ettevõtjatele õigeid stiimuleid, et nad saaksid teha teadlikke valikuid. Kui mind volinikuks kinnitatakse, teen koostööd asjaomaste juhtivate asepresidentidega, kliima, nullnetoheite ja puhta majanduskasvu volinikuga ning energeetika ja elamumajanduse volinikuga, et täita meie ühised kestlikkuseesmärgid, mida on võimalik edukalt saavutada vaid tiheda koostöö ja meie vastutuse alla kuuluvate poliitikavaldkondade koordineerimise kaudu.

Üldine poliitikaraamistik kehtestati juba komisjoni eelmise ametiaja jooksul ja usun, et need eeskirjad annavad kõigile sidusrühmadele vajaliku prognoositavuse, et jätkata investeringuid ja üleminekut puhtamatele lahendustele. Samal ajal peame tegema rohkem tööd selle nimel, et luua tehnoloogianeutraalsel viisil õiged eeltingimused. Eelkõige peame selleks tagama, et kõigile transpordisektoritele oleksid kättesaadavad piisavad kestlikud energiaallikad ja need oleksid taskukohased. Kui mind volinikuks kinnitatakse, teen seda ka sidusrühmadega korrapäraseid dialooge pidades, et arutada, kuidas kõige paremini viia rakendamine kooskõlla tegeliku olukorraga kohapeal.

Selleks kavatsen kõigepealt esitada kestliku transpordi investeerimiskava. Puhta tööstuse kokkuleppele tuginedes määratakse selles kindlaks meetmed, millega toetada tulemuslikult energiasüsteemi ümberkujundamist transpordisektoris ning suurendada investeringuid kestlike transpordikütuste tootmisse ja tarnimisse Euroopas, eelkõige lennundus- ja meretranspordis, ning juurdepääsu transpordis kasutatavale elektrienergiale. Jälgin ja hindan tähelepanelikult edusamme, mis on tehtud kestlike lennuki- ja laevakütuste kokkuleppekohasel kasutuselevõtmisel, et meie eeskirjad täidaksid oma eesmärgi, ning pakun kõhklemata välja võimalikud kohandused, kui need on vajalikud.

Kliimamuutused on üleilmne probleem, mis nõuab üleilmseid lahendusi. Liikmesriikidega koordineerides teen koostööd Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) ja Rahvusvahelise Mereorganisatsiooniga (IMO), et sillutada teed sama ambitsioonikale üleilmsele tegevuskavale. See on äärmiselt oluline, et tagada üleilmselt tegutsevatele Euroopa lennundus- ja merendusettevõtetele võrdsed tingimused ja nende konkurentsivõime ning teha maailmatasandil edusamme meie transpordi kestlikkuse ja CO<sub>2</sub> heite vähendamise eesmärkide saavutamisel (vt vastused küsimusele 6).

Teiseks kavatsen selleks, et aidata maanteetranspordis CO<sub>2</sub> heidet stabiilselt vähendada, hoida silma peal kogu Euroopas kasutajasõbraliku laadimis- ja tankimistaristu kiirel ülesehitamisel, jälgida tähelepanelikult arenguid liikmesriikides ning valmistada 2027. aastaks ette alternatiivkütuste taristu määrase läbivaatamise, et kõrvaldada võimalikud puudused. Teen koostööd energeetika ja elamumajanduse volinikuga, tagamaks, et viime omavahel kooskõlla transpordi- ja energiataristu arendamise, mis on vajalik selleks, et tulla toime transpordi, sealhulgas raskeveokite elektrinõudluse tulevase suurenemisega. Samuti kavatsen hinnata, kuidas edendada kiiremat üleminekut heiteta sõidukitele, sealhulgas ettevõtete sõidukiparkides (vt ka vastus keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjoni küsimusele).

Samal ajal teen tööd selle nimel, et suurendada investeringuid raudteetaristusse ja kiirraudteeteenustesse ja nende kasutuselevõttu ning parandada reisijakogemust ühtse digitaalse broneerimise ja piletimüügi süsteemiga Euroopas,

et edendada raudtee kui kestliku transpordiliigi laialdasemat kasutust (vt vastus küsimusele 3). Ühtlasi toetan Euroopa linnu, kui nad töötavad välja kestliku linnalise liikumiskeskonna kavasid, mille keskmesse seatakse ühistransport ja ohutu aktiivne liikuvus. Samuti jälgin, kuidas rakendatakse Euroopa deklaratsiooni rattasõidu kohta, ja sellekohane üksikasjalik aruanne valmib juba järgmisel aastal.

Töötan ka selle nimel, et tugevdada ELi ühtset transporditurgu, arendada välja tõhus transporditaristuvõrk ning edendada uuenduslikke transpordilahendusi (vt vastused küsimustele 1 ja 4). Need kõik on valdkonnad, milles on palju veel kasutamata võimalusi ELis tõhususe ja kasvupotentsiaali suurendamiseks ning mis võivad samal ajal aidata vähendada heidet.

Euroopa transpordiettevõtete konkurentsivõime sõltub kvalifitseeritud ja koolitatud personali olemasolust. Peame kiirkorras tegelema sektoris esineva töötajate nappusega ning reageerima tööjõu ümber- ja täiendõppega seotud probleemidele. 2024. aastal võeti vastu soovitus vahendite kohta, millega leevendada automatiseerimise ja digiülemineku mõju transporditöötajatele. Teen koostööd riikide ametiasutuste ja asjaomaste sidusrühmadega, et suurendada nende jõupingutusi selle tagamisel, et tööjõul on vajalikud oskused, mis aitavad kohaneda uute tehnoloogia- ja innovatsioonilahendustega nii kestlikkuse kui ka digitaliseerimise valdkonnas. Toetan tihedas koostöös inimeste, oskuste ja valmisoleku eest vastutava juhtiva asepresidendiga ka tööd, mida tehakse oskuste pakti alla kuuluvates autotööstuse ning laevaehituse ja meretehnoloogia valdkonna ulatuslikes partnerlustes.

Teine väga oluline viis praeguse tööjõupuudusega tegelemiseks on parandada meie transporditöötajate töötingimusi. Täiendades inimeste, oskuste ja valmisoleku eest vastutava juhtiva asepresidendi poolt kvaliteetsete töökohtade toetamiseks esitatavaid algatusi, nagu kvaliteetsete töökohtade tegevuskava, viin edasi jõupingutusi, et parandada konkreetset transporditöötajate töötingimusi. ELis on kehtestatud mitmesugused sotsiaaleeskirjad, millega soovitakse parandada meie sõidukijuhtide, meeskondade ja muude transporditöötajate heaolu. Minu prioriteet on parandada nende eeskirjade rakendamist ja täitmise tagamist, mis praegu on ebaühtlane. Selle valdkonna peamised töövaldkonnad on eeskirjade rakendamine, et parandada sõidukijuhtide töö- ja puhketingimusi, toetada ohutute ja turvaliste parkimisalade arendamist ning võtta meetmeid (võõr)töötajate tööaja- ja sotsiaalsete õiguste ning kohustustega seotud teadlikkuse suurendamiseks, võttes arvesse iga transpordiliigi eripära. Peame meelitama transpordiga seotud kutsealadele rohkem naisi ja noori.

Kõige eeltoodu taustal on selge üks asi – üleminek kestlikumale liikuvusele tuleb ühitada vajaliku ühenduvuse ja transpordi taskukohasusega. See on eriti oluline, kui arvestada, et transport moodustab ELis juba keskmiselt 12,5 % kodumajapidamiste eelarvest. Negatiivse sotsiaalse mõju leevendamiseks kannustan liikmesriike võtma kliimameetmete sotsiaalkavade koostamisel nõuetekohaselt arvesse transpordi- ja liikuvusvajadusi ning kavatsen neid aidata, koostades soovitusi transpordivaesuse käsitlemiseks ja ennetamiseks. See aitab kaasa inimeste, oskuste ja valmisoleku eest vastutava juhtiva asepresidendi tööle ELi vaesusevastase strateegia alal.

*5. Draghi aruande kohaselt võivad parem taristu ja teenused ning tulemuslikum raudtee ja siseveeteede haldamine anda tõuke edasisele majanduskasvule, aidata vähendada ummikuid ja rahuldada kasvavat nõudlust. Liiklusummikud lähevad ELile maksma hinnanguliselt 230 miljardit eurot aastas. Lisaks valitseb praegu kõigi transpordiliikide puhul pidev kvalifitseeritud tööjõu nappus. Milliseid samme kavatsete astuda, et viia ühelt transpordiliigilt teisele ülemineku ja mitmeliigilise transpordi alased eesmärgid ellu nii reisijate- kui ka kaubaveo puhul kooskõlas kestliku ja aruka liikuvuse strateegiaga ning tegeleda tööjõupuudusega transpordisektoris? Kuidas kavatsete sellega seoses tagada, et tulemuslikum raudtee- ja siseveetransport (millest viimane puudub tähelepanuväärsel kombel missioonikirjast) jääks selle strateegia täieulatuslikuks osaks? Milliseid konkreetseid seadusandlikke meetmeid kavatsete võtta ka mitmeliigilise transpordi valdkonnas, et muuta mitmeliigiline transport ELi kodanikele tulemuslikumaks, ligipääsetavamaks ja taskukohasemaks? Milline oleks nende elluviimise ajakava?*

Kestliku ja aruka liikuvuse strateegias on esitatud selge visioon selle kohta, kuidas muuta transport kestlikumaks, ja seatud olulised vahe-eesmärgid seoses vajadusega suurendada kestlikumate transpordiliikide kasutamist, nt kiirraudteeliikluse ja raudteekaubaveoliikluse märkimisväärne suurendamine ning siseveetranspordi ja lähimerevedude suurendamine. Nende vahe-eesmärkide saavutamiseks peavad nii komisjon, riikide ja kohalikud ametiasutused kui ka muud sidusrühmad rohkem ära tegema.

Kui mind volinikuks kinnitatakse, soovin hoolitseda selle eest, et komisjon võtab juhtrolli. Esmajärjekorras kavatsen koostada ambitsioonika kava, et aidata ühendada ELi pea- ja suurlinnu kiirraudtee kaudu, rakendades tulemuslikult TEN-T poliitikat ja püüdes kõrvaldada mitmesuguseid kõigi Euroopa raudteeteenuste paremat ühenduvust piiravaid takistusi, nagu koostalitlusvõime puudumine, näiteks signaalimisel, ja muu digitehnoloogia ebapiisav kasutuselevõtt. Need meetmed aitavad kaasa ka parematele ühendustele, sealhulgas öörongide ning

nüüdisaegsema ja paindlikuma raudteekaubaveo kaudu, et kõik Euroopa piirkonnad oleksid piisavalt teenindatud. Kuna raudteed peab toetama tugev ja mitmekesine raudteetööstus ning pädev tööjõud, keskendun ka selliste lahenduste edendamisele, mis peaksid aitama Euroopa raudteesüsteemil paremini toimida.

Neljanda raudteepaketi rakendamine ja täitmise tagamine on jätkuvalt väga oluline, et parandada meie kodanikele pakutavaid raudteeteenuseid.

Nagu eespool selgitatud, kavatsen niipea kui võimalik välja tulla ka algatusega, milles käsitletakse kombineeritud piletite müüki, sealhulgas 2025. aasta lõpuks koostatav ühtse digitaalse broneerimise ja piletimüügi määrus, millega täiendatakse ja parandatakse selles valdkonnas kehtivaid kohustusi, ning digitaalsete mitmeliigilise liikuvuse teenuste algatus, et muuta juurdepääs raudteereisivõimalustele lihtsamaks ning parandada reisijate kaitset.

Lisaks sellele on olulised tegevusvaldkonnad ka raudteeühenduse parandamine taristu ajakohastamise ja uute piiriüleste ühenduste kaudu ning raudteevõrgu parem lõimimine muude transpordiliikidega. Tähtis on käsitleda ka vedurijuhtide sertifitseerimise süsteemiga seotud aktuaalseid küsimusi (vt vastused küsimusele 2 tööjõupuuduse teemal).

Tõhusa mitmeliigilise transpordi seisukohast ei tohiks unustada ka seda, kui olulised on muud ühiskasutatavad transpordiliigid, nagu avalikud transporditeenused, jagatud liikuvus ja bussid, ning tuleks soodustada nende üleminekut suuremale kestlikkusele. Selleks et muuta meie mitmeliigiline transpordisüsteem jätkusuutlikumaks ja tõhusamaks ning leevendada linnateedel ummikuid, on väga oluline tulemuslikult kasutada ja rakendada kestliku linnalise liikumiskeskonna kavasad, investeerida kestlikku ja ohutusse linnatransporditaristusse ning edendada aktiivseid transpordiliike.

Siseveelaevanduse valdkonnas keskendun Naiades III tegevuskava rakendamisele, et aidata saavutada suurem kaubavedu siseveetranspordiga. Pööran erilist tähelepanu sellele, et tagada jätkuv laevatatavus kogu võrgustikus, ning kannustan sektorit minema üle heiteta laevadele ja sadamatele. Ühtlasi teen tööd selle nimel, et edendada digilahendusi sektori tõhustamiseks ja selle paremaks lõimimiseks logistikaahelasse. Siinkohal on väga tähtis, et Euroopa Parlament ja nõukogu jõuaksid kokkuleppele ühtlustatud jöeteabeteenuste direktiivi kavandatava läbivaatamise suhtes.

Kavatsen kindlasti suurendada ühendkaubavedu, milles on raudteede, lähimerevedude ja siseveeteede keskkonnatoime ja energiatõhusus kombineeritud maanteetranspordi paindlikkusega. See on kaubaveo kõige paljutootavam ja dünaamilisem turusegment. Teen kõik endast oleneva, et saavutada ambitsioonikas kokkulepe kombineeritud vedu käsitleva direktiivi kavandatava läbivaatamise suhtes.

Keskendun ka paberivabadele vedudele, et nii ettevõtjate kui ka kodanike huvides veelgi vähendada ühendvedude takistusi ja lihtsustada haldusmenetlusi muudes valdkondades. Selle tööga täiendatakse ja selles kasutatakse lähtepunktina olemasolevaid vahendeid, nagu elektrooniline kaubaveoteave (eFTI) ja Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond (EMSWe), mis peaksid pärast seda, kui neid täielikult on rakendama hakatud, kaubavedu ja logistikasektorit oluliselt tõhustama.

Lisaks peame andma suurema mõjuvõimu tarbijatele, kes nõuavad üha enam puhtamaid tooteid ja teenuseid. Seda silmas pidades loodan, et Euroopa Parlament ja nõukogu teevad koostööd, et leppida kokku kavandatavas algatuses „CountEmissionsEU“, mis võimaldab kehtestada ühise raamistiku transporditeenuste kasvuhoonegaaside heitkoguste arvutamiseks. Siinkohal on kasulik ka algatuse „ReFuelEU Aviation“ rakendamise tulemusel loodav tulevane märgistussüsteem, millega teavitatakse reisijaid lendude keskkonnatoimest.

Nagu eespool märgitud, teen koostööd riikide ametiasutuste ja asjaomaste sidusrühmadega, et suurendada nende jõupingutusi selle tagamisel, et tööjõul on vajalikud oskused, mis aitavad kohaneda uute tehnoloogia- ja innovatsioonilahendustega nii kestlikkuse kui ka digitaliseerimise valdkonnas, ning teen seda koostöös inimeste, oskuste ja valmisoleku eest vastutava juhtiva asepresidendiga.

*6. TEN-T võrgu valmimine peaks 2050. aastaks suurendama SKPd 467 miljardi euro võrra aastas, kuid selleks on vaja hinnanguliselt 845 miljardit eurot ning seni ei ole komisjon ja liikmesriigid esitanud põhjalikku kava vajaliku rahastamise tagamiseks. Kuidas kavatsete tagada TEN-T võrgu rakendamise piisava rahastamise, eelkõige tulevase Euroopa ühendamise rahastu määruse ja järgmise mitmeaastase finantsraamistiku raames? Kuidas saaks komisjon stimuleerida ja meelitada puudujäägi kaotamiseks ligi erainvesteeringuid ning kuidas Te soovitaksite edendada avaliku ja erasektori partnerlusi?*

Üks oluline eesmärk minu ametiaja jooksul on märkimisväärselt parandada Euroopa ühenduvust nii ELis, meie naabritega kui ka ülejäänud maailmaga. See loob aluse toimivale ühtsele turule, mis võimaldab kaupadel, teenustel, reisijatel ja töötajatel vabalt liikuda. Reisijad, töötajad ja kaubad peavad saama liikuda kogu liidus sama hõlpsasti nagu oma liikmesriigis.

Läbivaadatud määruuses, millega on kehtestatud üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) suunised, on seatud eesmärgiks ehitada välja Euroopa transpordi põhivõrk 2030. aastaks. See tähendab, et järgmised viis aastat on olulised, et teha põhivõrgu väljaehitamisel edusamme ja näidata, et suudame tulemusi saavutada. Seda silmas pidades jälgin väga tähelepanelikult nimetatud määruuse selle sätte ja muude sätete rakendamist. Tehes koostööd TEN-T koordinaatorite, liikmesriikide ja Euroopa Parlamendiga, tagan edusammude nõuetekohase jälgimise ning parema koordineerimise liikmesriikide ja asjakohaste ametiasutustega. Lisaks põhivõrguga tegelemisele püüan ka tagada, et teeme edusamme laiendatud põhivõrgus ja üldvõrgus, et ei jäetaks maha ühtki piirkonda. See ei ole esmatähtis mitte ainult territoriaalse ja sotsiaalse ühtekuuluvuse parandamiseks ELis, vaid ka selleks, et tugevdada meie ühtset turgu.

Läbivaadatud TEN-T määruusega laiendati meie transpordikoridore Ukrainasse ja Moldovasse ning pandi seega alus nende kahe riigi pikemaajalisele ühenduvusele ELiga. Samal ajal on meie transpordivõrku nüüd laiendatud Lääne-Balkanile, mis aitab kiirendada selle piirkonna lõimimist Euroopa transpordituruga. Minu prioriteet on saavutada nende kavade elluviimine kohapeal. Ühtlasi luban jätkata solidaarsuskoridoridega seotud väga vajalikku tööd, et tagada ELi ja Ukraina (ja Moldova) vahel siseveeteede, maanteede ja raudteede kaudu kulgevad hästi toimivad alternatiivsed logistikamarsruudid.

TEN-T võrgu väljakujundamine nõuab suuri investeeringuid – ainuüksi põhivõrku on hinnanguliselt vaja investeerida umbes 515 miljardit eurot. Praeguse mitmeaastase finantsraamistiku alla kuuluv Euroopa ühendamise rahastu on aidanud edendada oluliste piiriüleste ühenduste loomist ja kiirendada ELi pandeemiajärgset taastumist. Teen tihedat koostööd eelarve, pettusevastase võitluse ja avaliku halduse volinikuga tagamaks, et järgmises mitmeaastases finantsraamistikus võetakse arvesse transpordisektori ees seisvaid probleeme, eelkõige piiriüleseid puuduvaid ühendusi ja sõjaväelist liikuvust, mis toetaks vägede ja varustuse ulatuslikku liikumist.

Samal ajal jätkan koostööd liikmesriikide ja kohalike haldusüksustega tagamaks, et nad kajastavad meie ühiselt kokkulepitud eesmärke täielikult oma eelarvetes ja investeerimiskavades. Peame samuti uurima muid kui avalikus sektoris olevaid rahastamisvõimalusi ja seepärast teen tööd uuenduslike rahastamisallikate väljatöötamiseks, kasutades sealhulgas ära häid kogemusi, mis on saadud toetuste kombineerimisel laenudega alternatiivkütuste taristu rahastamisvahendi raames. Teen eelkõige koostööd Euroopa Investeerimispanka ning Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupangaga tagamaks, et nende laenustrateegiad kajastavad kõige pakilisemaid poliitilisi vajadusi. Lisaks on vaja veelgi uurida seda, kuidas Euroopa transpordikoridoride jaoks loodud väga usaldusväärne ja küps projektide nimekiri saaks meelitada ligi erasektori osalejate ja fondide pikaajalisi investeeringuid. Samuti kannustan liikmesriike lühendama lubade saamiseks kuluvat aega ja vähendama erasektori partnerite osalemisega seotud halduskoormust.

*7. Kuidas kavatsete edendada vastupidavat, kestlikku ja konkurentsivõimelist turismisektorit kooskõlas ELi turismi tegevuskavaga aastani 2030 ja 2023. aasta Palma deklaratsiooniga, tagades samal ajal majanduskasvu ja turismivoogude parema juhtimise kooskõlas kohalike kogukondade vajadustega? Kas kohustuksite enne läbirääkimisi järgmise mitmeaastase finantsraamistiku üle rõhutama transpordi- ja turismikomisjoni pikaajalist nõudmist luua turismi jaoks eraldi eelarverida?*

Kõigepealt on mul ametisse nimetamise korral olla au kestliku turismi volinik. Kavatsen anda sellele president von der Leyeni otsusele tõelise sisu, et sellest kujuneks täieõiguslik Euroopa poliitikavaldkond.

Kestlik turism annab positiivse tõuke nii Euroopa majandusele kui ka kogu Euroopa piirkondlikele ja kohalikele kogukondadele. Selle sektori näol on tegu elujõulise tööstusökosüsteemiga, milles tegutseb rohkem kui kolm miljonit VKEd. See sektor lisab väärtust ka meie ühisele loodus- ja kultuuripärandile ning aitab kaasa piirkondade, sealhulgas kaugemate või ebasoodsamas olukorras olevate piirkondade majanduslikule ja sotsiaalsele ühtekuuluvusele. Samas on turism väga koondunud konkreetsetesse piirkondadesse ja seisab silmitsi mitmesuguste transpordisektoriga ühiste probleemidega alates kliimamuutustest kuni tööjõupuuduseni. Usun, et EL peab hoidma oma positsiooni maailma populaarseima turismisihtkohana, muutes samas turismi kestlikumaks ja tasakaalustatumaks ning säilitades kohalike kogukondade heaolu.

Luban edendada vastupanuvõimelist, kestlikku ja konkurentsivõimelist turismisektorit, nagu liikmesriigid leppisid kokku ELi turismi tegevuskavas 2030. Kuigi selle teekonna suund on tänu kokkulepitud meetmetele, eesmärkidele



ja kohustustele selge, leian, et me peame selleks, et turismi tõhusamalt toetada ja edendada, paremini ära kasutama ELi eri poliitikavaldkondade vahel ja eelkõige transpordivaldkonnaga esinevat koostoimet. Seepärast esitan minu volinikuks kinnitamise korral pärast ulatuslikku konsulteerimist asjaomaste sidusrühmadega, sealhulgas kohalike ja piirkondlike omavalitsustega, strateegia, et kiirendada selle tegevuskava rakendamist ning edendada vastupanu- ja konkurentsivõimelise turismiga tegelemise põhimõtteid. Toetan turismimajandust nende püüetes vähendada keskkonnamõju ning minna üle uutele, rohelisematele ärimudelitele. Kannustan ettevõtjaid ja eelkõige VKEsid valima tunnustatud ja usaldusväärseid kestlikkuskavasid ja -määriseid, mis omakorda võimaldavad neil olla turisminäudluse rahuldamisel konkurentsivõimelisemad. Samal ajal edendan tiipset, sealhulgas jätkates Euroopa pealinna ja aruka turismi rohelise teerajaja auhindade andmist.

Euroopa sihtkohad peavad olema valmis turismivoogude tasakaalustatud haldamiseks. Soovin jätkata nende toetamist tõhusa teadmiste vahetamise, vastastikuse õppimise ja parimate tavade jagamise kaudu, mille eesmärk on eelkõige vähendada survet populaarsetele turismisihtkohtadele, võtta ennetavaid meetmeid, suurendada teadlikkust vastutustundlikust turismikäitumisest ning kaasata sihtkohtade kogukondi kestliku turismi mudelite väljatöötamise ja rakendamisse. Nõukogu 2023. aasta Palma deklaratsioonis rõhutati ühe olulise küsimusena turismi sotsiaalselt kestlikkust. See on kesksel kohal ka turismi üleminekujuhistes. Jätkan sihtkohtade toetamist nende valmisolekus kliimamuutustega toime tulla.

Ka andmetel on tähtis roll selle tagamisel, et sihtkohad saaksid turismivooge optimaalselt hallata. Seda arvestades loob komisjon turismiaandmeruumi, mis võimaldab turismisektoris osalejatel, sealhulgas sihtkohtadel, teha täpsemaid ja teadlikumaid otsuseid.

Praegu toetab EL turismi mitme erineva ELi rahastamisprogrammi kaudu. Järgmise mitmeaastase finantsraamistiku ettevalmistamisel on võimalus muuta ELi eelarve lihtsamaks, sihipärasemaks ja reageerimisvõimelisemaks. Teen nende elementide käsitlemiseks koostööd eelarve, pettusevastase võitluse ja avaliku halduse volinikuga.

Samuti tuleb teha rohkem tööd, et suurendada turismi ökosüsteemis osalejate teadlikkust sellest, millised on olemasolevad rahastamisvõimalused, eelkõige VKEde jaoks. Arendan edasi käimasolevat tööd tagamaks, et meie turismiettevõtetele ja kultuuriasutustele oleks lihtsam leida rahastamisvõimalusi nii Euroopa kui ka riigi ja piirkondlikul tasandil.

#### Keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjoni küsimus

*8. Transpordisektori heitkogused moodustavad peaaegu veerandi Euroopa kasvuhoonegaaside heitkogustest; see on ainus oluline majandussektor, kus need on alates 1990. aastast ELi tasandil suurenenud. Seepärast on oluline teha täiendavaid jõupingutusi, et tagada sektori kõigi osade panus süsinikuheite vähendamisse, ja õige raamistiku olemasolu. Vajalike ümberkujundavate muutustega kaasnevad mitmesugused probleemid, näiteks need, mis on seotud kasvava transpordimahuga taristus, kestlike alternatiivkütuste kasutamise suurenemisega ja akude tootmise stimuleerimisega. Milliseid paremaid eeltingimusi, konkreetseid samme, ajakavasid ja õiguslikke vahendeid kavatsete esitada, et kestliku transpordi alased meetmed aitaksid kaasa majanduskasvule, töökohakindlusele ja konkurentsivõimele Euroopas, tagades samal ajal 2030. aasta eesmärkide saavutamise osana Euroopa rohelisest kokkuleppest ja liidu kliimaneutraalsuse saavutamise? Kuidas kavatsete koostöös tulevase kliima, nullnetoheite ja puhta majanduskasvu volinikuga tagada, et liit näitab eeskuju suuremate rahvusvaheliste kohustuste võtmisel üleilmsete kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks merendus- ja lennundussektoris? Milliseid konkreetseid meetmeid kavatsete võtta osana ELi autotööstuse poliitika tegevuskavast? Milline on väljakuulutatud ettevõtete sõidukipargi keskkonnahoidlikumaks muutmise ettepaneku õiguslik olemus ja ajastus?*

On ilmne, et ELi transpordisektor tuleb kliimaneutraalse tuleviku saavutamiseks ümber korraldada. Lähtun oma jõupingutustes eesmärkidest, mis on juba seatud kestliku ja aruka liikuvuse strateegias, ning seni kokkulepitud õigusaktidest. Konkreetsemalt keskendun sellele, et võtta kiiresti kasutusele heiteta sõidukid, tagada kestlike transpordikütuste ja tehnoloogialahenduste kättesaadavus ja taskukohasus, seista taristu kiire kasutuselevõtu eest ning suurendada säästvamate transpordiliikide kasutamist. Näen seda ümberkujundamist mitte üksnes kui keskkonnaalast hädavajadust. See on ka Euroopa jaoks majanduslik võimalus. Juhtides üleilmset üleminekut kestlikule transpordile, saab EL tugevdada oma positsiooni tehnoloogilise innovatsiooni esirinnas. Selline juhtroll tugevdab ka ELi konkurentsipositsiooni, soodustab majanduskasvu ja kindlustab Euroopas tööhõivevõimalusi.

Sektori heite vähendamist käsitlev õigusraamistik on juba suures osas kehtestatud paketiga „Eesmärk 55“, tõhusa ja keskkonnahoidliku liikuvuse paketiga ning keskkonnahoidliku kaubaveo paketiga. Nüüd on vaja tulemusi

saavutada. Esimene valdkond, millele kavatsen keskenduda, on koostöö kaasseadusandjatega, et jõuda kokkuleppele ettepanekutes, mille suhtes kokkulepe veel puudub, sealhulgas olulised algatused, et luua stiimuleid heiteta raskeveokite kasutamiseks, parandada raudteetaristu kasutamist, edendada ühendvedusid ning kehtestada raamistik transporditeenustest tulenevate kasvuhooonegaaside heitkoguste hindamiseks ja võrdlemiseks. Seisan ka selle eest, et kõiki nende pakettidega loodud vahendeid rakendatakse kiiresti ja tulemuslikult.

ELi jõupingutuste edu sõltub mitmest olulisest eeltingimusest. EL peab parandama oma transporditaristut ja muutma selle tulevikukindlaks, tugevdama veelgi oma ühtset transporditurgu, hõlbustama investeringuid, edendama tehnoloogialahendusi, nagu tõhusamad akud ja heiteta jõuseadmed, ning tõhustama transpordisüsteemi digilahenduste abil. Üks oluline töövaldkond on tagada, et saaksime kasutada palju rohkem taastuvelektrit ja taskukohaseid kestlikke kütuseid. Teen koostööd energeetika ja elamumajanduse volinikuga, tagamaks, et viime omavahel kooskõlla transpordi- ja energiataristu arendamise, mis on vajalik selleks, et tulla toime transpordi, sealhulgas raskeveokite elektrinõudluse tulevase suurenemisega. Samal ajal teen tööd selle nimel, et hoogustada taastuvate ja vähese CO<sub>2</sub> heitega transpordikütuste (mis on eriti vajalikud lennunduses ja meretranspordis, kus heidet on raske vähendada) tootmist ja turustamist.

Peame tegema rohkem jõupingutusi, et edukalt ühitada meie keskkonnaeesmärgid transpordivaldkonna sotsiaalsete ja majanduslike vajadustega, milleks on eelkõige ühenduvus ja taskukohasus. Samuti peame kasutama kõiki olemasolevaid vahendeid, et suudaksime hästi toetada Euroopa jõukust ja tööstuslikku tugevust. Need kõik on minu töö prioriteetid kooskõlas ametisse astuva presidendi Ursula von der Leyeni poolt mulle usaldatud ülesandega.

Teine oluline aspekt on muuta kestlikud transpordivõimalused kättesaadavamaks ja kvaliteetsemaks. Sellega seoses jätkan raudtee edendamist nii reisijate- kui ka kaubaveos. See hõlmab ambitsioonikat kava, et aidata ühendada ELi pea- ja suurlinnu kiirraudtee kaudu, ning ettepanekut võtta vastu ühtse digitaalse broneerimise ja piletimüügi määrus, millega täiendatakse ja parandatakse selles valdkonnas kehtivaid kohustusi, mistõttu kavatsen esitada mõlemad algatused oma ametiaja alguses (vt vastused küsimusele 2). Samuti toetan seadusandjaid selles, et saavutada ambitsioonikas kokkulepe seoses komisjoni ettepanekuga võtta vastu raudteetaristu läbilaskevõime kasutamist käsitlev määrus.

Kuna transport on rahvusvaheline valdkond, on selge, et EL ei saa tegutseda ega peagi tegutsema ükski. See ei ole oluline mitte ainult selleks, et kooskõlas Pariisi kokkuleppe eesmärkidega tulemuslikult piirata globaalset soojenemist, vaid ka selleks, et tagada meie ettevõtjatele võrdsed tingimused. Peame säilitama ELi juhtrolli kliimamuutuste leevendamisel. Teen kliima, nullnetoheite ja puhta majanduskasvu volinikuga kõigiti koostööd tagamaks, et EL tegutseb ühtselt ning juhib üleilmseid jõupingutusi kasvuhooonegaaside heite vähendamiseks, eelkõige lennunduses ja meretranspordis.

Lennundussektoris on Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) egiidi all pikaajaline lennunduse nullnetoheite eesmärk ning kestlike lennukikütuste, vähem CO<sub>2</sub> heidet tekitavate lennukikütuste ja lennundussektori muude puhtamate energiaallikate üleilmne raamistik suunanäitajaks ja tugevaks aluseks meie jätkuvate üleilmsetele jõupingutustele. Äärmiselt tähtis on tagada, et kokkulepitud raamistikuga saavutatakse tulemusi. Kui mind volinikuks kinnitatakse, teen tööd selle nimel, et tugevdada rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemi (CORSIA) eeskirju ja rakendamist, tagamaks, et see toob kogu maailmas käegakatsutavat kliimaalast kasu. See hõlmab selle hindamist, kas süsteem on piisavalt kooskõlas Pariisi kokkuleppe eesmärkidega. Samal ajal teen kõik endast oleneva meie koostöös kolmandate riikidega ja ICAO raames, et toetada kestliku lennukikütusega seotud poliitika ja projektide väljatöötamist, tuginedes teedrajavatele kogemustele, mis on saadud algatust „ReFuelEU Aviation“ käsitleva määrusega ning ELi välisabi- ja koostööprogrammidega, sealhulgas strateegiaga „Global Gateway“.

Meretranspordi valdkonnas on 2025. aasta kliimamuutuste leevendamisega seotud üleilmsete jõupingutuste jaoks kriitilise tähtsusega. Kui mind volinikuks kinnitatakse, kavatsen tagada, et Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) lepib kokku ambitsioonikad keskpika perioodi meetmed kasvuhooonegaaside heite vähendamiseks. Eesmärk on tagada, et kokkulepitud meetmetega saaks hoogustada heiteta kütuste kasutuselevõttu laevanduses, vähendada järjepidevalt sektori kasvuhooonegaaside heidet ning seista selle eest, et raamistikus võetakse arvesse arenguriikide vajadusi. Samal ajal teen jõupingutusi, et tugevdada lühiajalisi kasvuhooonegaaside heite vähendamise meetmeid ja toetada projekte, millega soovitakse vähendada heiteta ja tavakütuste hinnaerinevust maailmas.

Transpordisektori üleilmne ümberkujundamine on võimalus nii praegustele kui ka tulevastele Euroopa tööstusalastele eestvedajatele. See kehtib eelkõige Euroopa autotööstuse kohta. Minu volinikuks kinnitamise korral töötan puhta tööstuse kokkuleppele tuginedes välja autotööstuse poliitika tegevuskava tagamaks, et EL

püsib üleilmse liidrina ja säilitab tugeva Euroopa tootmisbaasi. Meetmeid on vaja võtta kogu väärtusahelas, alates kriitilise tähtsusega toorainest kuni laadimistaristuni. Peame tagama, et EL saaks nii tankimise kui ka laadimise puhul tugineda vajaminevale taristule ning kasutada täiel määral ära automatiseerimist ja andmeid. Vajalike meetmete lõppeesmärgid on selged – tugevdada meie autotööstust ja toetada selles tegutsevaid inimesi, vähendada meie sõltuvust ja haavatavust ning viia sektor kestliku ja digiülemineku eesmärkide saavutamise teele. Samasuguseid eesmärke on vaja täita lennundus-, raudtee-, laevaehitus- ja merendustööstuses. Teen koostööd kõigi volinike kolleegiumi asjaomaste liikmetega, et saavutada see puhta tööstuse kokkulepe osana.

Kestlik ümberkujundamine ei nõua meetmeid mitte ainult meie tööstusbaasi toetamiseks. Meetmeid tuleb võtta ka selleks, et muuta kestlik liikuvus kõigile kodanikele taskukohaseks ja kättesaadavaks valikuks. Seda arvestades toetan õiglase ülemineku fondi ja kliimameetmete sotsiaalfondi rakendamist ning koostan transpordivaesust käsitlevad suunised. Kui mind volinikuks kinnitatakse, teen koostööd teiste volinike, liikmesriikide ja Euroopa Parlamendiga, et edendada tarbijatele ja ettevõtjatele mõeldud asjakohaseid stiimuleid Euroopa elektrisõidukite ostmiseks. Kooskõlas oma missioonikirjaga töötan välja puhtaid ettevõtete sõidukiparke käsitlevad ettepanekud, et suurendada nõudlust.