

KYSYMYKSET KOMISSION JÄSENEHDOKKAALLE**Apostolos TZITZIKOSTAS****Kestävä liikenne ja matkailu****1. Yleinen pätevyys, sitoutuminen Euroopan asiaan ja henkilökohtainen riippumattomuus**

Mitä pätevyytenne ja työkokemuksenne osa-alueita pidätte erityisen merkittävänä tulevaa komission jäsenen tehtävää ja Euroopan unionin yleisen edun edistämistä ajatellen varsinkin vastuualueellanne? Miten aiotte osallistua komission poliittisten suuntaviivojen täytäntöönpanoon? Miten aiotte toteuttaa sukupuolintasa-arvon valtavirtaistamista ja ottaa sukupuolintasa-arvon huomioon kaikilla vastuullanne olevilla politiikanaloilla? Miten aiotte toteuttaa nuorisopolitiikan valtavirtaistamista?

Mitä takeita riippumattomuudestanne voitte antaa Euroopan parlamentille ja miten varmistatte, ettei mikään aiempi, nykyinen tai tuleva toimintanne aseta kyseenalaiseksi tehtävienne hoitoa komissiossa?

Olen aluejohtaja, entinen parlamentin jäsen, Euroopan alueiden komitean entinen puheenjohtaja ja nykyinen ensimmäinen varapuheenjohtaja. Ennen kaikkea olen vankkumaton Euroopan unionin kannattaja.

Minulla on kunnia saada vastuulleni kestävä liikenne ja matkailu. Se tuo yhteen kaksi alaa, joilla on valtavasti synergiaa, mutta myös samanlaisia haasteita siirryttäessä kohti kestävämpää ja vauraampaa tulevaisuutta.

Kreikan Keski-Makedonian aluejohtajana edistin kaupunkiliikenteen muutosta Thessalonikin kaupungissa tekemällä liikenteestä vihreämpää, älykkäämpää, kestävämpää ja kohtuuhintaisempaa. Toteutin erityisiä toimintapolitiikkoja ajoneuvojen päästöjen vähentämiseksi alueellani edistämällä sähköajoneuvojen käyttöä ja aktiivista liikkumista muun muassa perustamalla uusia sähkölatausasemia ja laajentamalla pyöräkaistaverkkoa. Lisäksi hallinnoin liikenneinfrastruktuurin parantamiseen tarkoitettuja EU:n varoja kaupunki- ja maaseutualueiden välisten yhteyksien ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Olen myös menestyksekkäästi tuonut aluettani esiin Kreikan keskeisenä matkailukohteena ja tukenut hankkeita, joissa investoidaan kestäväan matkailuun. Lisäksi loimme yhteistyössä muiden paikallisten ja alueellisten sidosryhmien kanssa uusia meri- ja lentoliikennelähteyksiä, jotka edistävät alueellisia yhteyksiä ja tunnettuutta. Euroopan alueiden komiteassa saamani kokemus antaa minulle varmuuden siitä, että kykenen tehokkaasti kuroma an umpeen eurooppalaisten, kansallisten ja alueellisten viranomaisten välistä kuilua sellaisen kestävän, älykkään ja turvallisen liikennejärjestelmän luomiseksi, joka palvelee ja yhdistää kaikkia kansalaisia ja varmistaa edelleen EU:n aseman merkittävänä matkailukohteena. Euroopan alueiden komitean puheenjohtajana edistin tiiviimpää yhteistyötä Euroopan parlamentin ja Euroopan komission kanssa yhteistyössä muiden alue- ja paikallispäättäjien sekä muiden EU:n toimielinten kanssa. Olen vakuuttunut siitä, että yhtenäisinä saamme paljon enemmän aikaan.

Aiempien kokemusteni ansiosta tiedän hyvin, miten tärkeitä nämä kaksi alaa ovat Euroopan unionille. Olen ollut todistamassa näiden alojen kohtaamia käytännön haasteita. Tiedän, kuinka tärkeää liikenne on EU:n syrjäisille alueille ja sille, että ne tuntevat kuuluvansa EU:hun. Olen nähnyt myös covid-19-pandemian vaikutukset matkailuun sekä kansalaisiin ja yrityksiin yleensä. Molemmilla aloilla on valtavat mahdollisuudet lisätä vaurautta, onnistua vihreässä ja digitaalisessa siirtymässä ja ylläpitää elämänlaatuamme. Aiemmat kokemukseni ja ruohonjuuritason työni auttavat minua suunnittelemaan politiikkatoimia, joissa kansalaiset ovat keskipisteenä.

Komission puheenjohtajaksi valitun Ursula von der Leyenin poliittisissa suuntaviivoissa esitetään uusi suunnitelma Euroopan kestävan vaurauden ja kilpailukyvyn varmistamiseksi. Haluaisin, että liikenteellä ja matkailulla sekä niiden toimialaosysteemeillä olisi keskeinen rooli tässä hankkeessa osana niihin liittyvää vihreää ja digitaalista siirtymää. Aion tehdä kaikkeni tehdäkseen Euroopan liikenteestä ja matkailusta kilpailukykyisemmän, kestävämmän ja häiriönsietokykyisemmän. Aion väsymättä toteuttaa kestävan ja älykkään liikkuvuuden strategiaa ja EU:n matkailuohjelmaa 2030 täysimääräisesti sekä edistää niitä.

Tässä yhteydessä aion keskittyä tukemaan unionin yrityksiä ja jäsenvaltioita niiden täytäntöönpanotyössä. Pyrin vahvistamaan liikenteen sisämarkkinoita ja laatimaan kestävästi liikenteen investointisuunnitelman, jolla helpotetaan siirtymistä kestäviin liikennetarkoituksiin. Aion tukea Euroopan laajuisen liikenneinfrastruktuurin käyttöönottoa ja hyödyntää siinä digitaalisia välineitä, uutta teknologiaa ja innovointia parhaalla mahdollisella tavalla. Aion myös tehdä kaikkeni, että Eurooppa säilyttää asemansa merkittävänä matkailukohteena ilman, että alan kestävyys, häiriönsietokyky ja kilpailukyky heikkenevät.

Aion työskennellä koheesio- ja uudistusasioista vastaavan johtavan varapuheenjohtajan ohjauksessa ja tehdä yhteistyötä muiden asiaankuuluvien johtavien varapuheenjohtajien ja komission jäsenten kanssa vihreän ja digitaalisen siirtymän edistämiseksi sekä Euroopan liikenne- ja matkailualan kilpailukykyä parantamiseksi.

Olen tietoinen siitä, ettei työvoima liikennealalla ole riittävän monimuotoista. Kyseessä on itse asiassa edelleen yksi miesvaltaisimmista aloista. Samaan aikaan liikennealan työvoima ikääntyy nopeasti, mikä lisää entisestään tarvetta houkutella alalle monimuotoisempaa osaajareserviä. Olen sitoutunut varmistamaan tasa-arvon valtavirtaistamisen liikennepoliitikassa erityisesti sukupuolen ja iän osalta. Tämä on tarpeen, jotta voidaan vastata tehokkaasti liikennealan kohtaamiin haasteisiin, kuten henkilöstöpulaan ja työntekijöiden täydennys- ja uudelleenkoulutukseen teknologisen muutoksen ja meneillään olevan automaation ja digitalisaation tasalla pysymiseksi.

Aion erityisesti tukea naisten asemaa liikennealalla käsittelevää EU:n muutosfoorumia ja liikennealan monimuotoisuuslähettiläiden verkostoa. Aion myös käydä säännöllistä vuoropuhelua nuorten kanssa heidän toiveistaan ja heidän havaitsemistaan haasteista liikennealan työpaikkojen suhteen, jotta ymmärtäisimme paremmin heidän odotuksiaan ja huolenaiheitaan. Aionkin siksi järjestää nuorisodialogin jo toimikauteni sadan ensimmäisen päivän aikana.

Olen täysin tietoinen perussopimuksissa määrätyistä velvoitteista (SEU-sopimuksen 17 artiklan 3 kohta sekä SEUT-sopimuksen 245 ja 339 artikla) ja vahvistan sitoutuneeni noudattamaan näitä velvoitteita kaikilta osin, mukaan lukien tiukimpien eettisten normien ja komission jäsenten toimintasääntöjen noudattaminen. Komission jäsenten toimintasääntöjen mukainen ilmoitukseni sidonnaisuuksista on täydellinen ja yleisön saatavilla, ja sitä päivitetään tarpeen mukaan.

Sitoudun välttämään sellaista asemaa tai tilannetta, jossa riippumattomuuteni, puolueettomuuteni ja mahdollisuuteni olla komission käytettävissä joutuisivat kyseenalaisiksi. Sitoudun ilmoittamaan komission puheenjohtajalle kaikista tilanteista, joihin saattaa liittyä eturistiriita virkatehtäviäni hoitamisessa.

Sitoudun myös noudattamaan toimintasäännöissä vahvistettuja avoimuusvelvoitteita tapaamalla ainoastaan avoimuusrekisteriin rekisteröityjä organisaatioita tai itsenäisiä ammatinharjoittajia.

2. Vastuualueen hoito ja yhteistyö Euroopan parlamentin kanssa

Sitoudutteko tiedottamaan parlamentille asianmukaisesti toimistanne ja yksikköjenne toimista? Miten katsotte olevanne vastuussa parlamentille?

Millä tavoin olette valmis sitoutumaan yhteydenpitoon parlamentin kanssa ja läsnäoloon parlamentissa sekä valiokunnissa että täysistunnossa sekä avoimuuteen, yhteistyöhön ja parlamentin kantojen ja lainsäädäntöaloitteita koskevien pyyntöjen tehokkaaseen seurantaan? Oletteko valmis antamaan suunnitteilla olevia aloitteita ja käynnissä olevia menettelyitä koskevia ajankohtaisia tietoja ja asiakirjoja parlamentille tasaveroisesti neuvoston kanssa?

Jos nimitykseni komissaariksi vahvistetaan, otan täyden poliittisen vastuun minulle 17. syyskuuta lähetetyssä toimeksiantokirjeessä määrityksistä kestävästi liikenteen ja matkailun alan toimista. Aion hoitaa tehtäviäni tiiviisti yhteistyössä muiden komission jäsenten kanssa puheenjohtajan vahvistamia työmenetelmiä käyttäen ja kollegisen vastuun periaatetta täysimääräisesti noudattaen. Aion ottaa kollegani tiiviisti mukaan sellaisten toimintapoliittisten aloitteiden laatimiseen, hyväksymiseen ja täytäntöönpanoon, jotka ovat välttämättömiä puheenjohtaja von der Leyenin Euroopan parlamentille heinäkuussa esittämien poliittisten suuntaviivojen toteuttamiseksi.

Toimielinten välinen yhteistyö on mielestäni keskeisen tärkeää, jotta EU:n institutionaalinen järjestelmä toimii tehokkaasti ja EU:n päätöksenteko on tehokasta ja legitiimiä. Toimintaani tällä alalla inspiroivat ja ohjaavat perusperiaatteet, kuten avoimuus, keskinäinen luottamus, tehokkuus ja säännöllinen tietojenvaihto. Aion puolustaa ja noudattaa täysimääräisesti vuoden 2010 puitesopimuksen ja paremmasta lainsäädännöstä vuonna 2016 tehdyn

toimielinten välisen sopimuksen määräyksiä. Olen tietoinen siitä, että Euroopan parlamenttia ja neuvostoa on lainsäätäjinä kohdeltava yhdenvertaisesti.

Olen täysin sitoutunut varmistamaan, että vuorovaikutus Euroopan parlamentin kanssa on avointa, läpinäkyvää ja rakentavaa. Haluan luoda keskinäiseen luottamukseen perustuvan suhteen. Aion osallistua kaikkiin vastuualueeseeni liittyvien valiokuntien kokouksiin, kolmikantakeskusteluihin ja täysistuntokeskusteluihin. Aion työskennellä tiiviisti parlamentin ja sen valiokuntien kanssa niin politiikan laadintaprosessin kuin poliittisen vuoropuhelun kaikissa vaiheissa. Aion tarvittaessa ryhtyä SEUT-sopimuksen 225 artiklan mukaisiin päätöslauselmiin liittyviin menettelyihin.

Jos nimitykseni komission jäseneksi vahvistetaan, aion luoda rakentavat suhteet ja varmistaa säännöllisen tiedonkulun liikenne- ja matkailuvaliokunnan (TRAN) sekä ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan (ENVI) ja tarvittaessa muiden valiokuntien kanssa. Uskon myös avoimeen, suoraan ja säännölliseen yhteydenpitoon valiokunnan jäsenten kanssa. Olen tarvittaessa käytettävissä kahdenvälisiin kokouksiin. Aion varmistaa, että Euroopan parlamentin jäsenten komissiolle esittämiin kysymyksiin, jotka koskevat vastuualueeseeni kuuluvia aloja tai kysymyksiä, annetaan nopeat ja informatiiviset vastaukset. Olen valmis tulemaan tarvittaessa Euroopan parlamentin täysistuntoon ja valiokuntiin.

Olen myös täysin sitoutunut varmistamaan, että Euroopan parlamentti on hyvin perillä vastuualueeseeni kuuluvilla aloilla mahdollisesti käytävien kansainvälisten neuvottelujen keskeisistä vaiheista sekä muista merkittävistä tapahtumista.

Olen täysin sitoutunut koko lainsäädäntöprosessin avoimuuden lisäämiseen yhdessä Euroopan parlamentin ja neuvoston kanssa. Aion panna täytäntöön avoimuussäännökset, mukaan lukien säännökset, jotka koskevat monivuotista ohjelasuunnittelua toimikauden alussa, puitesopimuksen ja paremmasta lainsäädännöstä tehdyn toimielinten välisen sopimuksen mukaisesti. Aion myös noudattaa komission erittäin tiukkoja avoimuusvaatimuksia tapaamisissa edunvalvojien kanssa. Sitoudun panemaan täytäntöön paremman sääntelyn agendan ja varmistamaan, että vastuullani olevat toimintapoliittiset ehdotukset perustuvat asiantuntijoiden ja kansalaisten kuulemiseen. Pyrin löytämään uusia etenemistapoja ja ideoita Euroopan unionin kansalaisten sekä kansalaisyhteiskuntien ja erityisesti nuorten äänen vahvistamiseksi. Meidän on edistettävä osallistavaa demokratiaa, jotta kansalaiset saavat riittävästi tietoa ja osallistuvat päätöksentekoon. Torjun aktiivisesti disinformaatiota ja pyrin tiedottamaan nopeasti ja selkeästi komission toimista sekä kuuntelemaan huolellisesti asianosaisten huolenaiheita.

Sitoudun myös varmistamaan, että suhteet liikenteen ja liikkumisen pääosastoon ja muihin komission yksiköihin perustuvat lojaalisuuteen, luottamukseen, avoimuuteen, kaksisuuntaiseen tiedonkulkuun ja keskinäiseen avunantoon.

Liikenne- ja matkailuvaliokunnan kysymykset

3. Puheenjohtaja Ursula von der Leyen antoi kestävästä liikenteestä ja matkailusta vastaavalle tulevalle komission jäsenelle toimeksiantokirjeessään tehtäväksi parantaa Euroopan liikenteen kilpailukykyä, kestävyyttä ja häiriönsietokykyä tulevaisuuden varalle sekä huolehtia siitä, että liikenne on turvallista, saavutettavaa ja kohtuuhintaista kaikille EU:ssa. Millaisen strategian aiotte laatia ja millaisia painopisteitä asettaa, myös konkreettisen lainsäädännön osalta, tämän tehtävän suorittamiseksi ja millä aikataululla? Mihin haasteisiin olisi mielestänne vastattava kiireellisimmin ja miten?

Liikenne on ratkaisevan tärkeä tekijä Euroopan talouden ja sisämarkkinoiden kilpailukykyyn kannalta. Myös minä näen asian niin: sen lisäksi, että liikenne on itsessään tärkeä talouden ala, se on myös tärkeä osatekijä muussa taloudellisessa toiminnassa – eikä suinkaan vähiten matkailussa. Samalla liikenneala on avainasemassa vuodelle 2030 asetettujen ilmastotavoitteiden saavuttamisessa ja ilmastoneutraaliuden saavuttamisessa vuoteen 2050 mennessä. Siksi on selvää, ettei liikennepoliittikka voi eikä sen pitäisikään toimia tyhjiössä. Jos nimitykseni vahvistetaan, aion puheenjohtajaksi valitun Ursula von der Leyenin minulle osoittaman tehtävän mukaisesti tehdä tiivistä yhteistyötä koheesio- ja uudistusasioista vastaavan johtavan varapuheenjohtajan ja kaikkien muiden komission jäsenten kanssa sen varmistamiseksi, että politiikat suunnitellaan johdonmukaisella tavalla ja että niissä hyödynnetään liikenteen ja liikkumisen alan koko potentiaali EU:n talouden kilpailukykyä, kestävyyttä ja häiriönsietokykyä koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi.

Pidän Euroopan komission joulukuussa 2020 hyväksymässä kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa esittämää suunnitelmaa EU:n liikennepoliittikalle kunnianhimoisena ja suurelta osin ajankohtaisena tulevinakin

vuosina. Strategian kolme pilaria, jotka ovat siirtyminen päästöttömään liikkumiseen, saumattomien, turvallisten ja tehokkaiden yhteyksien aikaansaaminen sekä kestävämmän yhtenäisen Euroopan liikennealueen luominen, ovat linjassa Euroopan liikenteen tulevaisuutta koskevan visioni kanssa. Aion jatkaa jo aloitettua työtä ja edetä nopeasti kestävästä liikennestä ja matkailua koskevissa uuden komission ensisijaisissa toiminnaissa.

Keskityn kehittämään liikennejärjestelmää, joka voi tukea yritysten kilpailukykyä ja EU:n kansalaisten yhteyksiä ilmastoa ja ympäristöä kunnioittaen. Tämä tavoite voidaan saavuttaa vain jatkuvilla toimilla, joilla toteutetaan onnistuneesti alan vihreä ja digitaalinen siirtymä, jatketaan läpimurtoinnovointia ja varmistetaan, että liikenne Euroopassa on ja pysyy turvallisena, esteettömänä ja kohtuuhintaisena. Samaan aikaan EU:n liikennealan ja sen toimialaosysteemien on kyettävä kilpailemaan maailmanlaajuisesti, ennakoimaan kaikenlaisia ulkoisia häiriöitä ja valmistautumaan niihin sekä toipumaan häiriöistä nopeasti. Tällaisia häiriöitä ovat luonnonkatastrofit, geopoliittiset jännitteet tai laajemmat talouden häiriöt, joita todistimme covid-19-pandemian aikana. Liikennealan on myös tuettava Euroopan puolustusta ja turvallisuutta muun muassa paremmalla sotilaallisella liikkuvuudella.

Edessämme on lukuisia haasteita, kuten Mario Draghi ja Enrico Letta ovat todenneet. Ne vaihtelevat valtavista investointitarpeista sääntelyn hajanaisuuteen sekä työvoimapulasta ja osaamisvajasta epätasapuolisiin toimintaedellytyksiin suhteessa kolmansiin maihin.

Aion ensinnäkin ryhtyä toimiin tukeakseni liikennealan kestävien ja digitaalisten tavoitteiden saavuttamista ja poistaakseni esteitä alan kilpailukykyyn parantamiseksi. Tässä hengessä aionkin esittää kestävä liikenteen investointiohjelman, jonka tarkoituksena on lisätä ja priorisoida investointeja liikenteen hiilestä irtautumista edistäviin ratkaisuihin. Lisäksi aion laatia EU:n autoteollisuutta koskevan toimintasuunnitelman ja uuden merenkulun teollisuusstrategian. Nämä aloitteet ovat ratkaisevan tärkeitä toimialaosysteemimme kilpailuedun säilyttämiseksi. Aion myös esittää suunnitelman, jolla edistetään EU:n pääkaupunkien ja suurkaupunkien välisiä suurnopeus- ja yöjunayhteyksiä. Liikennemuotosiirtymän tukemiseksi ja rajatylittävän matkustamisen edistämiseksi aion ehdottaa asetusta rautatieliikenteen yhtenäisestä sähköisestä varaus- ja lippujärjestelmästä alan nykyisten velvoitteiden täydentämiseksi ja parantamiseksi. Lisäksi aion ehdottaa multimodaalisia digitaalisia liikennepalveluja koskevaa aloitetta, jotta kansalaisten olisi helpompi valita kestävämpiä matkustusvaihtoehtoja. Tarkoitukseni on myös koordinoita kattavan EU:n satamastrategian valmistelua EU:n satamien turvatoimien, kestävyuden ja kilpailukykyyn parantamiseksi. Aion esittää nämä aloitteet mahdollisimman varhaisessa vaiheessa toimikauttani, mikäli nimitykseni vahvistetaan ja muut komission jäsenet hyväksyvät ne.

Toiseksi asetan työssäni etusijalle liikenneturvallisuuden parantamisen. Matkustajia ja kuljetusalan työntekijöitä on suojeltava panemalla täysimääräisesti täytäntöön EU:n liikenneturvallisuusnormit kaikkialla EU:ssa ja kaikissa liikennemuodoissa, parantamalla käytettävissämme olevia välineitä kansallisten turvallisuuselinten harjoittaman valvonnan tukemiseksi ja vahvistamiseksi sekä tukemalla älykkäiden teknologioiden ja infrastruktuurin parannusten käyttöönottoa, jotta liikennejärjestelmistä voidaan tehdä turvallisempia. Aion esitellä toimikauteni varhaisessa vaiheessa katsastuksia koskevan paketin, jolla parannetaan tapaa, jolla ajoneuvojen keskeiset turvallisuus- ja päästöjenrajoitusjärjestelmät toimivat, sekä puututaan matkamittaripetoksiin.

Kolmanneksi aion keskittyä sen varmistamiseen, että voimassa oleva EU:n laaja liikennesäännöstö pannaan täytäntöön ja sen noudattamista valvotaan tehokkaasti ja johdonmukaisesti. Tämä siksi, että ratkaisevan tärkeät politiikkatavoitteet – reilusta kilpailusta tiukkoihin sosiaali-, ympäristö- ja turvallisuusnormeihin ja matkustajien tehokkaaseen suojeluun – ovat täysin riippuvaisia siitä, että sovitut sääntöjä noudatetaan täysimääräisesti kaikkialla unionissa. Jos täytäntöönpanoon ja sen valvontaan ei keskitytä, todelliset liikennepalvelujen sisämarkkinat jäävät vain aikeeksi. Työssäni kuuntelen huolellisesti kaikkien asianomaisten sidosryhmien ja hallintojen näkemyksiä ja kokemuksia ja käyn vuoropuhelua täytäntöönpanosta. Raportoin tästä säännöllisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Aion tehdä kaikkeni edistääkseni yksinkertaistamista ja keventääkseni yritysten ja julkishallintojen sääntelytaakkaa siellä, missä se on tarpeen, muun muassa hyödyntämällä digitaalisia ratkaisuja parhaalla mahdollisella tavalla.

Neljäs seikka on viime vuosien nopeasti muuttuva geopoliittinen tilanne, joka on korostanut entistä enemmän vakaan naapuruston ja kiinteiden kansainvälisten siteiden tärkeyttä. Jos nimitykseni vahvistetaan, aion yhdessä laajentumisesta vastaavan komission jäsenen kanssa jatkaa aktiivista laajentumisohjelmaa, jolla edistetään ehdokasmaiden integroitumista EU:n liikennejärjestelmiin. Keskityn tässä yhteydessä laajentamaan Euroopan laajuista liikenneverkkoa (TEN-T), parantamaan fyysisiä liikenneyhteyksiä ja tukemaan ehdokasmaiden mukautumista EU:n sääntöihin. Liikenne on loppujen lopuksi ratkaisevassa asemassa sisämarkkinoiden onnistuneen yhdyntymisen ja näiden maiden yhteenkuuluvuuden kannalta. Pyrin parantamaan liikenneyhteyksiä ja yhteistyötä muiden kansainvälisten kumppaneiden ja liittolaisten kanssa, jotta kriittisille toimituksille ja viennille voidaan mahdollistaa tehokkaat ja toimivat logistiikkareitit sekä edistää EU:n normeja ja käytäntöjä

maailmanlaajuisesti. Olen täysin vakuuttunut siitä, että monet edessä olevista haasteista voidaan ratkaista vain, jos toimimme myös rajojemme ulkopuolella. Sen vuoksi aion varmistaa, että EU omaksuu johtavan roolin asiaankuuluvilla kansainvälisillä foorumeilla ja suhteessa keskeisiin kansainvälisiin kumppaneihimme edistämällä EU:n tiukkoja turvallisuus-, sosiaali- ja ympäristönormeja.

Aion myös puolustaa Euroopan kuljetusteollisuuden ja sen toimialaosysteemien etuja muun muassa tehostamalla kolmansien maiden kanssa tehtyjen voimassa olevien sopimusten (esim. lentoliikennesopimusten) täytäntöönpanoa ja pyrkimällä uusiin molempia osapuolia hyödyttäviin kauppasopimuksiin ja kumppanuuksiin.

Näiden politiikkatavoitteiden saavuttamiseksi aion tehdä yhteistyötä Euroopan parlamentin ja neuvoston kanssa saattaakseni päätökseen lainsäädäntöneuvottelut jäljellä olevista aloitteista, jotka ovat ratkaisevan tärkeitä EU:n liikennealan kilpailukyvyyn, turvallisuuden ja kestävyyskannalta. Tähän sisältyy aloitteita, joilla pyritään puuttumaan sääntelyn hajanaisuuteen EU:n liikenteen sisämarkkinoilla, parantamaan tie- ja meriliikenneturvallisuutta ja lisäämään kannustimia kestävien liikenneratkaisujen käyttöönnotolle.

Viimeinen muttei vähäisin seikka on se, että Euroopan liikenteeseen on tehtävä ennennäkemättömän suuria investointeja. Näitä ovat muun muassa liikenteen selkärangana toimivan TEN-T-verkon valmiiksi saattaminen, EU:n infrastruktuurin kestävyysparantaminen luonnonkatastrofien tai vihamielisten toimien varalta, Euroopan puolustuksen ja turvallisuuden edistäminen sotilaallisen liikkuvuuden parantamiseen tähtäävillä toimilla, innovatiivisten ratkaisujen käyttöönotto ja liikennevälinekannan uudenaikaistaminen, kestäviin polttoaineisiin ja teknologioihin tehtävien investointien helpottaminen alan hiilestä irtautumisen vauhdittamiseksi sekä liikkumisen älykkäämpi organisointi kaupungeissa.

4. Millaisia toimia aiotte toteuttaa, jotta voidaan varmistaa, että EU saavuttaa liikennealan ilmastotavoitteensa, panemalla täytäntöön ja/tai mukauttamalla nykyistä lainsäädäntöä sekä ehdottamalla uutta lainsäädäntöä niin, että samalla huolehditaan eurooppalaisten kuljetusyritysten tasapuolisista toimintaedellytyksistä, Euroopan liikennealan kilpailukyvyistä ja siitä, että Euroopassa on tarjolla laadukkaita ja houkuttelevia työpaikkoja?

Arvioiden mukaan ilmastoneutraaliuden saavuttaminen vuoteen 2050 mennessä edellyttää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä 90 prosentilla ja liikenteessä käytettävän uusiutuvan energian osuuden nostamista 94 prosenttiin. Pyrin kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategian mukaisesti tekemään kaikista liikennemuodoista kestävämpiä, lisäämään ja helpottamaan kansalaisten mahdollisuuksia käyttää saatavilla olevia, kohtuuhintaisia ja kestäviä liikenne- ja liikkumisvaihtoehtoja sekä tarjoamaan kansalaisille ja yrityksille oikeanlaisia kannustimia tietoon perustuviin valintoihin. Jos nimitykseni komissaariksi vahvistetaan, aion tehdä yhteistyötä asianomaisten johtavien varapuheenjohtajien samoin kuin ilmastotoimista, nettonollatavoitteesta ja puhtaasta kasvusta sekä energia- ja asumisasioista vastaavien komission jäsenten kanssa yhteisten kestävyystavoitteiden saavuttamiseksi. Ne voidaan menestyksekkäästi saavuttaa vain tiiviillä yhteistyöllä ja eri politiikanalojen välisellä koordinoinnilla.

Yleinen politiikkakehys on jo otettu käyttöön komission edellisellä toimikaudella, ja uskon, että sen säännöt tarjoavat kaikille sidosryhmille tarvittavan ennustettavuuden, jotta ne voivat jatkaa investointejaan ja siirtyä puhtaampiin ratkaisuihin. Meidän on kuitenkin tehtävä enemmän oikeanlaisten mahdollistavien edellytysten luomiseksi teknologianeutraalilla tavalla. Tämä edellyttää erityisesti, että kaikilla liikennealoilla on saatavilla riittävästi kestävä ja kohtuuhintaista energiaa. Jos nimitykseni komissaariksi vahvistetaan, aion käydä säännöllistä vuoropuhelua sidosryhmien kanssa siitä, miten täytäntöönpano voidaan parhaiten sovittaa yhteen vallitsevien olosuhteiden kanssa.

Tätä varten aion ensinnäkin esittää kestävä liikenteen investointisuunnitelman. Siinä on tarkoitus määrittää puhtaan teollisuuden ohjelman pohjalta toimenpiteitä, joilla tuetaan tehokkaasti liikenteen energiasiirtymää ja lisätään investointeja kestävien liikennepolttoaineiden tuotantoon ja tarjontaan Euroopassa, erityisesti lento- ja meriliikenteessä. Toimenpiteillä puututaan myös liikennettä varten tarvittavan sähkön saatavuuteen. Aion seurata ja arvioida huolellisesti edistymistä kohti kestävien lento- ja meriliikennepolttoaineiden soveltua käyttöönottoasoa, jotta säännöillä tavoitellut tavoitteet voidaan saavuttaa, eikä epäröi esittää mukautuksia, jos se on tarpeen.

Ilmastomuutos on maailmanlaajuinen ongelma, joka edellyttää maailmanlaajuisia ratkaisuja. Aion jäsenvaltioiden kanssa koordinoitua raivata Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) ja Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) kanssa tietä kunnianhimoiselle maailmanlaajuiselle toimintaohjelmalle. Tämä on ratkaisevan tärkeää myös tasapuolisten toimintaedellytysten ja maailmanlaajuisesti toimivien eurooppalaisten

lentoliikenne- ja merenkulkualan yritysten kilpailukyyn varmistamiseksi sekä liikenteen kestävyttä ja hiilestä irtautumista koskevien tavoitteiden edistämiseksi maailmanlaajuisesti (ks. vastaukseni kysymykseen 6).

Toiseksi, jotta tieliikenne saataisiin vakaalle hiilestä irtautumisen tielle, aion valvoa käyttäjäystävällisen lataus- ja tankkausinfrastruktuurin nopeaa rakentamista kaikkialla Euroopassa, seurata tiiviisti kehitystä jäsenvaltioissa ja valmistella vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevan asetuksen uudelleentarkastelua vuoteen 2027 mennessä mahdollisten puutteiden korjaamiseksi. Aion tehdä yhteistyötä energia- ja asumisasioista vastaavan komission jäsenen kanssa sen varmistamiseksi, että liikenne- ja energiainfrastruktuuria, jota tarvitaan liikenteen sähkönkäytön tulevaan kasvuun, myös raskaiden hyötyajoneuvojen osalta, kehitetään yhteensovitettusti. Aion myös arvioida, miten siirtymistä päästöttömiin ajoneuvoihin, myös yritysten ajoneuvokannoissa, voitaisiin nopeuttaa (ks. myös vastaukseni ENVI-valiokunnan kysymykseen).

Samanaikaisesti aion tehdä työtä sen eteen, että rautatieinfrastruktuurin ja suurnopeusjunien käyttöönotto ja niihin tehtävät investoinnit lisääntyvät. Tavoitteenani on myös parantaa matkustajakokemusta yhtenäisen digitaalisen varaus- ja lippujärjestelmän avulla kaikkialla Euroopassa rautateiden käytön lisäämiseksi kestävässä liikennemuotona (ks. vastaukseni kysymykseen 3). Lisäksi aion tukea Euroopan kaupunkien niiden laatiessa kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmia, joiden keskiössä ovat julkinen liikenne ja turvallinen aktiivinen liikkuminen. Aion myös seurata pyöräilyä koskevan eurooppalaisen julistuksen täytäntöönpanoa ja raportoida siitä yksityiskohtaisesti jo ensi vuonna.

Tavoitteenani on vahvistaa EU:n liikenteen sisämarkkinoita, rakentaa toimiva liikenneinfrastruktuuriverkko ja edistää innovatiivisia liikennetarkoituksia (ks. vastaukseni kysymykseen 1 ja 4). Kaikilla näillä aloilla on paljon hyödyntämättömiä mahdollisuuksia lisätä tehokkuutta ja EU:n kasvupotentiaalia niin, että samalla voidaan saada aikaan päästövähennyksiä.

Eurooppalaisten kuljetusyritysten kilpailukyky riippuu ammattitaitoisesta ja koulutetusta henkilöstöstä saatavuudesta. Meidän on kiireellisesti puututtava alan nykyiseen työvoimapulaan ja vastattava työvoiman uudelleen- ja täydennyskoulutukseen liittyviin haasteisiin. Vuonna 2024 hyväksyttiin suositus keinoista puuttua liikennealan työvoimaan kohdistuviin automaation ja digitalisaation vaikutuksiin. Aion tehdä yhteistyötä kansallisten viranomaisien ja asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa sen varmistamiseksi, että työvoimalla on tarvittavat taidot sopeutua uusiin teknologioihin ja innovaatioihin niin kestävyys kuin digitalisaation alalla. Aion myös tukea autoteollisuutta sekä laivanrakennus- ja meriteknologiaa koskevia laaja-alaisia osaamiskumppanuuksia tiiviissä yhteistyössä ihmisistä, osaamisesta ja varautumisesta vastaavan johtavan varapuheenjohtajan kanssa.

Toinen keskeinen keino puuttua nykyiseen työvoimapulaan on parantaa liikennealan työntekijöiden työoloja. Pyrin edistämään erityisesti liikennealan työntekijöiden työolojen parantamista ja siten täydentämään aloitteita, joita ihmisistä, osaamisesta ja varautumisesta vastaava toimeenpaneva varapuheenjohtaja aikoo esittää laadukkaiden työpaikkojen tukemiseksi (esim. laadukkaita työpaikkoja koskeva etenemissuunnitelma). EU:lla on useita sosiaalisia sääntöjä, joilla pyritään parantamaan kuljettajien, miehistöjen ja muun liikennehenkilöstön hyvinvointia. Ensisijaisena tavoitteenani on parantaa näiden sääntöjen täytäntöönpanoa ja täytäntöönpanon valvontaa, missä esiintyy tällä hetkellä epäsuhtaa. Keskeisiä seikkoja tällä alalla ovat kuljettajien työ- ja lepo-olojen parantamista koskevien sääntöjen täytäntöönpano, turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden perustamisen tukeminen sekä (liikkuvien) työntekijöiden sosiaalisia oikeuksia ja velvollisuuksia koskevat tiedotustoimet, joissa otetaan huomioon kunkin liikennemuodon ominaispiirteet. Meidän on houkuteltava enemmän naisia ja nuoria liikennealan ammattihenkilöihin.

Yksi seikka on kaikkien edellä mainittujen suhteen selvä: siirtyminen kestävämpään liikkuvuuteen on sovitettava yhteen tarvittavien liikenneyhteyksien ja liikenteen kohtuuhintaisuuden kanssa. Tämä on akuuttia erityisesti siksi, että liikenteen osuus kotitalouksien budjeteista EU:ssa on jo keskimäärin 12,5 prosenttia. Kielteisten sosiaalisten vaikutusten torjumiseksi aion kannustaa jäsenvaltioita ottamaan liikenteen ja liikkumisen tarpeet asianmukaisesti huomioon niiden laatiessa ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmiaan, ja aion auttaa niitä antamalla suosituksia liikenneköyhyyden ratkaisemiseksi ja ehkäisemiseksi. Tämä auttaa ihmisistä, osaamisesta ja varautumisesta vastaavan johtavan varapuheenjohtajan työtä EU:n köyhyydentorjuntastrategian parissa.

5. Mario Draghin raportin mukaan infrastruktuurin ja palvelujen parantaminen sekä rautatie- ja sisävesiliikenteen tehokkaampi hallinnointi voivat vauhdittaa kasvua sekä auttaa vähentämään ruuhkia ja vastaamaan kasvavaan kysyntään. Liikenneluokkien arvioidaan maksavan EU:lle noin 230 miljardia euroa vuodessa. Lisäksi pätevistä työvoimasta on jatkuva pula kaikissa liikennemuodoissa. Mihin toimiin aiotte ryhtyä matkustaja- ja rahtiliikenteen liikennemuotosiirtymää ja multimodaalisuutta koskevien tavoitteiden toteuttamiseksi kestävässä ja älykkäällä liikkuvuuden strategian mukaisesti ja liikennealan työvoimapolun

korjaamiseksi? Miten aiotte huolehtia siitä, että tehokkaampi rautatie- ja sisävesiliikenne (jälkimmäistä ei mainittu toimeksiantokirjeessä) säilyy jatkossakin tämän strategian täysipainoisena osana? Millaisia konkreettisia lainsäädäntötoimia aiotte toteuttaa sen eteen, että multimodaalisesta kuljetuksesta tulee tehokkaampaa, saavutettavampaa ja kohtuuhintaisempaa kaikille EU:ssa, ja millä aikataululla?

Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa esitetään selkeä visio liikenteen kestävyysparantamisesta ja asetetaan tärkeitä välitavoitteita, jotka liittyvät tarpeeseen lisätä kestävämpien liikennemuotojen käyttöä. Tavoitteena on esimerkiksi suurnopeusrautatieliikenteen ja rautateiden tavaraliikenteen merkittävä lisääminen sekä sisävesiliikenteen ja lähimerenkulun lisääminen. Komission, kansallisten ja paikallisten viranomaisten sekä muiden sidosryhmien on tehtävä enemmän näiden välitavoitteiden saavuttamiseksi.

Jos nimitykseni komissaariksi vahvistetaan, haluan varmistaa, että komissio ottaa tässä johtavan roolin. Aion laatia jo ensi vuonna kunnianhimoisen suunnitelman, jolla autetaan yhdistämään EU:n pääkaupungit ja suurkaupungit toisiinsa suurnopeusrautatieyhteyksillä. Tähän päästään panemalla tehokkaasti täytäntöön EU:n TEN-T-politiikka ja puuttamalla lukuisiin jäljellä oleviin esteisiin, jotka haittaavat kaikkien eurooppalaisten rautatiepalvelujen parempaa yhteenliitettävyyttä. Tällaisia esteitä ovat muun muassa yhteentoimivuuspuutteet esimerkiksi merkinannossa ja muiden digitaalitekniikoiden riittämätön käyttöönotto. Näillä toimilla parannetaan myös liikenneyhteyksiä muun muassa yöjunien sekä nykyaikaisemman ja joustavamman rautateiden tavaraliikenteen avulla, jotta kaikilla Euroopan alueilla olisi riittävät palvelut. Koska rautatieliikenne tarvitsee tuekseen vahvan ja monimuotoisen rautatieliikenteen ja pätevää työvoimaa, keskityn myös sellaisten ratkaisujen edistämiseen, joiden odotetaan parantavan Euroopan rautatiejärjestelmän toimivuutta.

Neljännän rautatiepaketin täytäntöönpano ja sen valvonta on edelleen ratkaisevan tärkeää, jotta rautatiepalvelujen tarjontaa kansalaisillemme voidaan parantaa.

Kuten edellä on selitetty, aion myös käynnistää aloitteen, jolla pyritään mahdollistamaan multimodaalinen lipunmyynti mahdollisimman pian, muun muassa vuoden 2025 loppuun mennessä esitettävällä yhtenäistä digitaalista varaus- ja lippujärjestelmää koskevalla asetuksella, jolla täydennetään ja parannetaan alan nykyisiä velvoitteita, sekä multimodaalisia digitaalisia liikennepalveluja koskevalla aloitteella, jolla helpotetaan rautatieliikenteen matkustusvaihtoehtojen saatavuutta ja parannetaan matkustajien suojelua.

Tämän lisäksi keskeisiä toiminta-aloja ovat rautatieyhteyksien parantaminen infrastruktuuria modernisoimalla ja uusilla rajatylittävillä yhteyksillä sekä rautatieverkon parempi integrointi muihin liikennemuotoihin. Myös veturinkuljettajien hyväksymiseen liittyvien kysymysten ratkaiseminen on tärkeää (ks. vastaukseni työvoimapulaa koskevaan kysymykseen 2).

Tehokkaan multimodaalisuuden kannalta ei myöskään pitäisi unohtaa muiden joukkoliikennemuotojen, kuten jaetun liikkumisen ja linja-autoliikenteen, tärkeää roolia, ja niiden siirtymistä kestävämpään suuntaan olisi helpotettava. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien tehokas laadinta ja täytäntöönpano, investoinnit kestäväan ja turvalliseen kaupunkiliikenneinfrastruktuuriin sekä aktiivisten liikennemuotojen edistäminen ovat kaikki ratkaisevan tärkeitä multimodaalisen liikennejärjestelmän kestävyys- ja tehokkuuden parantamiseksi ja kaupunkiteiden ruuhkautumisen vähentämiseksi.

Sisävesiliikenteen osalta keskityn Naiades III -toimintasuunnitelman täytäntöönpanoon, jotta sisävesiliikenteessä kuljetettavien tavaroiden määrää saataisiin kasvatettua. Aion kiinnittää erityistä huomiota jatkuvan liikennöitävyyden varmistamiseen koko verkossa, ja aion ohjata alaa kohti päästöttömiä aluksia ja satamia. Aion samalla edistää digitaalisia ratkaisuja alan tehokkuuden lisäämiseksi ja sen integroimiseksi paremmin logistiikkaketjuun. Tässä yhteydessä on olennaisen tärkeää, että Euroopan parlamentti ja neuvosto pääsevät yhteisymmärrykseen yhdenmukaistetuista jokitiedotuspalveluista (RIS) annetun direktiivin ehdotetusta tarkistuksesta.

Olen sitoutunut lisäämään intermodaalista tavaraliikennettä, jossa yhdistyvät rautateiden, lähimerenkulun ja sisävesiliikenteen ympäristö- ja energiatehokkuus sekä maantieliikenteen joustavuus. Tämä on lupaavin ja dynaamisin tavaraliikenteen markkinasegmentti. Pyrin kaikin tavoin pääsemään kunnianhimoiseen sopimukseen yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin ehdotetusta tarkistuksesta.

Keskityn myös paperittomaan liikenteeseen intermodaaliliikenteen jäljellä olevien esteiden poistamiseksi ja hallinnollisten menettelyjen yksinkertaistamiseksi muilla osa-alueilla niin yritysten kuin kansalaisten hyödyksi. Tämä työ täydentää ja siinä hyödynnetään nykyisiä välineitä, kuten sähköisiä kuljetustietoja (eFTI) ja

eurooppalaista merenkulkualan yhdenmukaista palveluympäristöä (EMSWe), joiden odotetaan tuovan merkittäviä tehokkuushyötyjä tavaraliikenteelle ja logistiikka-alalle, kun ne on pantu täysimääräisesti täytäntöön.

Lisäksi meidän on lisättävä puhtaampia tuotteita ja palveluja yhä enemmän vaativien kuluttajien vaikutusmahdollisuuksia. Tältä osin luotan siihen, että Euroopan parlamentti ja neuvosto tekevät yhteistyötä päästäksemme yhteisymmärrykseen ehdotetusta CountEmissionsEU-aloitteesta, joka mahdollistaa yhteisen kehyksen liikennepalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen laskemiselle. ReFuelEU Aviation -aloitteen johdosta käyttöön otettava merkintäjärjestelmä, jolla matkustajille annetaan tietoa lentojen ympäristötehokkuudesta, on myös tässä hyödyllinen.

Aion edellä kuvatun mukaisesti yhdessä ihmisistä, osaamisesta ja varautumisesta vastaavan johtavan varapuheenjohtajan kanssa tehdä yhteistyötä kansallisten viranomaisten ja asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa sen varmistamiseksi, että työvoimalla on tarvittavat taidot sopeutua uusiin teknologioihin ja innovaatioihin niin kestävyuden kuin digitalisaation alalla.

6. TEN-T-verkon valmistumisen myötä BKT:n odotetaan kasvavan 467 miljardilla eurolla vuonna 2050. Hankkeen loppuunsaattamiseen tarvitaan kuitenkin noin 845 miljardin euron panos, eivätkä komissio ja jäsenvaltiot ole toistaiseksi esittäneet kattavaa suunnitelmaa, jolla rahoitus voitaisiin varmistaa. Miten aiotte huolehtia TEN-T-verkon toteuttamisen riittävästä rahoituksesta, erityisesti tulevan Verkkojen Eurooppa -välinettä koskevan asetuksen ja seuraavan monivuotisen rahoituskehyksen puitteissa? Millä tavoin komissio voi kannustaa ja houkutella rahoitusvajeen täyttämiseen tarvittavia yksityisiä investointeja, ja miten aiotte edistää julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksia?

Keskeisenä tavoitteenani on toimikauteni aikana parantaa merkittävästi Euroopan liikenneyhteyksiä niin EU:n sisällä, naapurien kanssa kuin muun maailman kanssa. Tällä tuetaan toimivia sisämarkkinoita, jotka mahdollistavat tavaroiden, palvelujen, matkustajien ja työntekijöiden vapaan liikkuvuuden. Matkustajien, työntekijöiden ja tavaroiden on voitava liikkua kaikkialla unionissa yhtä helposti kuin omassa jäsenvaltiossaan.

Tarkistetussa asetuksessa Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) suuntaviivoista asetetaan tavoitteeksi saada eurooppalainen ydinverkko valmiiksi vuoteen 2030 mennessä. Tämä tarkoittaa, että seuraavat viisi vuotta ovat olennaisen tärkeitä ydinverkon valmistumisen kannalta ja sen osoittamisessa, että voimme saavuttaa tuloksia. Tältä osin aion seurata tarkasti TEN-T-verkon valmistumista koskevan säännöksen ja mainitun asetuksen muiden säännösten täytäntöönpanoa. Aion yhdessä vasta nimitettyjen TEN-T-koordinaattoreiden, jäsenvaltioiden ja Euroopan parlamentin kanssa varmistaa edistymisen asianmukaisen seurannan ja paremman koordinoinnin jäsenvaltioiden ja toimivaltaisten viranomaisten kanssa. Ydinverkon valmistumisen lisäksi pyrin varmistamaan, että edistymme laajennetun ydinverkon ja laajennetun kattavan verkon suhteen, jotta mikään alue ei jää jälkeen. Tämä on ratkaisevan tärkeää paitsi EU:n alueellisen ja sosiaalisen yhteenkuuluvuuden parantamiseksi myös sisämarkkinoiden vahvistamiseksi.

Tarkistetussa TEN-T-asetuksessa liikennekäytävät on laajennettu ulottumaan Ukrainaan ja Moldovaan, mikä luo perustan näiden kahden maan yhteyksille EU:hun pidemmällä aikavälillä. Liikenneverkkomme on nyt myös laajennettu Länsi-Balkanille, mikä auttaa nopeuttamaan alueen yhdentymistä Euroopan liikennemarkkinoihin. Ensimmäisenä tavoitteenani on panna nämä suunnitelmat täytäntöön. Samalla sitoudun jatkamaan solidaarisuuskäytäntöä koskevaa äärimmäisen tärkeää työtä hyvin toimivien vaihtoehtojen logistiikkareittien tarjoamiseksi EU:n ja Ukrainan (ja Moldovan) välillä sisävesiväylillä, maanteilla ja rautateilla.

TEN-T-verkon valmistuminen edellyttää huomattavia investointeja: pelkästään ydinverkkoon arvioidaan tarvittavan noin 515 miljardin euron investoinnit. Nykyisen monivuotisen rahoituskehyksen mukainen Verkkojen Eurooppa -väline on auttanut edistämään keskeisten rajatylittävien yhteyksien luomista ja nopeuttamaan EU:n elpymistä pandemian jälkeen. Aion tehdä tiivistä yhteistyötä talousarviosta, petostentorjunnasta ja julkisesta hallinnosta vastaavan komission jäsenen kanssa sen varmistamiseksi, että seuraavassa monivuotisessa rahoituskehityksessä otetaan huomioon liikennealan haasteet, erityisesti rajatylittävät haasteet, puuttuvat yhteydet ja sotilaallinen liikkuvuus joukkojen ja tarvikkeiden laajamittaisen liikkuvuuden tukemiseksi.

Samalla jatkan yhteistyötä jäsenvaltioiden ja paikallisviranomaisten kanssa sen varmistamiseksi, että ne sisällyttävät yhteisesti sovitut tavoitteet kokonaisuudessaan omiin talousarvioihinsa ja investointisuunnitelmiinsa. Meidän on myös etsittävä rahoitusmahdollisuuksia julkisen sektorin ulkopuolelta, ja sen vuoksi pyrin löytämään innovatiivisia rahoituslähteitä muun muassa hyödyntämällä myönteisiä kokemuksia, joita on saatu avustusten yhdistämisestä lainoihin vaihtoehtojen polttoaineiden infrastruktuurin rahoitusvälineen puitteissa. Aion tehdä yhteistyötä erityisesti Euroopan investointipankin sekä Euroopan jälleenrakennus- ja kehityspankin

kanssa sen varmistamiseksi, että niiden lainanantostrategiat vastaavat kiireellisimpiä politiikkatarpeita. Lisäpohdintaa tarvitaan myös siitä, miten eurooppalaisiin liikennekäytäviin liittyvä erittäin vakaiden ja kypsien hankkeiden jatkumo voi houkutella pitkän aikavälin investointeja yksityisiltä toimijoilta ja rahastoilta. Aion myös kannustaa jäsenvaltioita lyhentämään lupien saamiseen tarvittavaa aikaa ja keventämään yksityisille kumppaneille osallistumisesta aiheutuvaa hallinnollista taakkaa.

7. Miten aiotte edistää selviytymiskykyistä, kestävää ja kilpailukykyistä matkailualaa, EU:n matkailuohjelman 2030 ja vuonna 2023 annetun Palman julistuksen mukaisesti, ja huolehtia samalla talouskasvusta ja matkailuvirtojen paremmasta hallinnasta paikallisyhteisöjen tarpeiden mukaisesti? Sitoudutteko ennen seuraavasta monivuotisesta rahoituskehiksestä käytäviä neuvotteluja vaatimaan matkailualaa koskevaa erillistä budjettikohtaa, jota liikenne- ja matkailuvaliokunta (TRAN) on peräänkuuluttanut jo pitkään?

Ensinnäkin minulle on kunnia olla kestävästä matkailusta vastaava komissaari, mikäli nimitykseni vahvistetaan. Aion antaa tälle puheenjohtaja von der Leyenin päätökselle konkreettisen sisällön, jotta kestävästä matkailusta tulisi täysimittainen eurooppalainen politiikka.

Kestävä matkailu antaa myönteisen sysäyksen Euroopan taloudelle sekä alue- ja paikallisyhteisöille kaikkialla Euroopassa. Se on elinvoimainen toimialaekosysteemi, johon kuuluu yli kolme miljoonaa pk-yritystä. Ala tuo myös arvoa yhteiselle luonnon- ja kulttuuriperinnöllemme ja edistää alueiden taloudellista ja sosiaalista yhteenkuuluvuutta, myös syrjäisemmillä tai muita heikommassa asemassa olevilla alueilla. Matkailu on kuitenkin myös selvästi keskittynyt tietyille alueille, ja matkailualalla on edessään useita liikennealan kanssa yhteisiä haasteita ilmastonmuutoksesta työvoimapulaan. Uskon, että EU:n on säilytettävä asemansa yhtenä maailman vierailuimmista matkakohteista ja samalla tehtävä matkailusta kestävämpää, tasapainoisempaa ja paikallisyhteisöjen hyvinvointia säilyttävää.

Olen sitoutunut edistämään selviytymiskykyistä, kestävää ja kilpailukykyistä matkailualaa, kuten jäsenvaltiot ovat sopineet EU:n matkailuohjelmassa 2030. Vaikka matkailualan suunta on selvä ja siihen liittyy sovitut toimia, tavoitteita ja vastuuta, meidän on mielestäni hyödynnettävä paremmin synergiaa EU:n eri politiikkojen ja erityisesti liikennealan kanssa, jotta matkailua voidaan tukea ja edistää tehokkaammin. Jos nimitykseni komissaariksi vahvistetaan, esitänkin myös paikallis- ja alueviranomaiset kattavan sidosryhmien laajan kuulemisen jälkeen strategian, jolla nopeutetaan matkailuohjelman täytäntöönpanoa ja edistetään selviytymiskykyisen ja kilpailukykyisen matkailualan liiketoimintamallia. Aion tukea matkailualaa sen pyrkimyksissä vähentää ympäristövaikutuksia ja siirtyä uusiin, vihreämpiin liiketoimintamalleihin. Aion kannustaa yrityksiä, etenkin pk-yrityksiä, valitsemaan tunnustetut ja luotettavat kestävyysjärjestelmät ja -merkinnät, joiden ansiosta ne voivat olla kilpailukykyisempiä vastaamaan matkailun kysyntään. Samalla aion edistää huippuosaamista muun muassa jatkamalla Euroopan pääkaupunki- ja Euroopan älykkään matkailun pääkaupunki ja vihreä edelläkävijä -palkintojen jakamista.

Eurooppalaisilla matkakohteilla on oltava valmiudet hallita matkailijavirtoja tasapainoisella tavalla. Ehdotankin, että matkakohteita tuetaan tehokkaalla tiedonvaihdoilla, vertaisoppimisella ja parhaiden käytäntöjen jakamisella niin, että niillä pyritään erityisesti vähentämään matkailukeskittymiin kohdistuvia paineita, ottamaan käyttöön ennaltaehkäiseviä toimenpiteitä, lisäämään tietoisuutta vastuullisesta matkailukäyttäytymisestä ja ottamaan vastaanottavat yhteen kestävien matkailumallien luomiseen ja toteuttamiseen. Neuvoston vuoden 2023 Palman julistuksessa korostettiin matkailun sosiaalista kestävyyttä keskeisenä kysymyksenä. Se on myös keskeistä matkailun siirtymässä. Aion jatkaa matkakohteiden tukemista ilmastonmuutokseen varautumisessa.

Datalla on myös merkittävä rooli matkakohteistaisten matkailijavirtojen optimaalisen hallinnan varmistamisessa. Komissio perustaakin matkailua varten data-avaruuden, jonka avulla matkailualan toimijat, myös matkakohteet, voivat tehdä tarkempia ja tietoon perustuvia päätöksiä.

EU:n tuki matkailualalle tulee nykyisin EU:n eri rahoitusohjelmista. Seuraavan monivuotisen rahoituskehiksen valmistelu tarjoaa tilaisuuden tehdä EU:n talousarviosta yksinkertaisempi, paremmin kohdennettu ja reaktiivisempi. Aion tehdä näiden kysymysten parissa yhteistyötä talousarviosta, petostentorjunnasta ja julkisesta hallinnosta vastaavan komission jäsenen kanssa.

Lisätoimia tarvitaan myös matkailuekosysteemin toimijoiden tietoisuuden lisäämiseksi erityisesti pk-yrityksille tarjolla olevista rahoitusmahdollisuuksista. Aion hyödyntää käynnissä olevaa työtä sen varmistamiseksi, että matkailualan yritysten ja kulttuurikohteiden on helpompi löytää rahoitusmahdollisuuksia paitsi EU:n myös kansallisella ja alueellisella tasolla.

Ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan kysymys

8. Liikenneala tuottaa lähes neljänneksen Euroopan kasvihuonekaasupäästöistä. Se on ainoa keskeinen talouden ala, jolla päästöt ovat lisääntyneet EU:ssa vuoden 1990 jälkeen. Sen vuoksi tarvitaan lisätoimia, joilla voidaan varmistaa, että hiilestä irtautumista edistetään kaikilla kyseisen alan osa-alueilla ja että siihen on käytettävissä oikeat puitteet. Tarvittaviin perustavanlaatuisiin muutoksiin liittyy moninkertaisia haasteita, jotka koskevat muun muassa infrastruktuuria käyttävän liikenteen kasvavaa määrää, kestävien vaihtoehtoisten polttoaineiden lisäämistä ja akkutuotannon edistämistä. Millaisia entistä parempia mahdollistavia edellytyksiä, nimenomaisia toimia, aikatauluja ja oikeudellisia välineitä aiotte esittää, jotta kestäväällä liikennepolitiikalla voitaisiin edistää talouskasvua, työsuhdeturvaa ja kilpailukykyä Euroopassa niin, että samalla huolehditaan siitä, että vuoteen 2030 ulottuvat tavoitteet saavutetaan osana Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa ja että unionista tulee ilmastoneutraali? Miten aiotte varmistaa – yhteistyössä ilmastotoimista, nettonollatavoitteesta ja puhtaasta kasvusta vastaavan komission jäsenehdokkaan kanssa – että unioni on etulinjassa lisäämässä kansainvälisiä sitoumuksia, joilla pyritään vähentämään meri- ja ilmailualan maailmanlaajuisia kasvihuonekaasupäästöjä? Millaisia konkreettisia toimenpiteitä aiotte liittää EU:n autoalan teollisuuspoliittiseen ohjelmaan? Suunnitteilla on yritysten puhdasta ajoneuvokantaa koskeva ehdotus. Voitteko kertoa sen oikeudellisesta luonteesta ja ajoituksesta?

On kiistatonta, että EU:n liikennealan on muututtava ilmastoneutraalin tulevaisuuden varmistamiseksi. Aion keskittää ponnisteluni kestäväen ja älykkään liikkuvuuden strategiassa jo esitettyjen tavoitteiden mukaisesti ja tähän mennessä hyväksytyn lainsäädännön pohjalta. Konkreettisemmin keskityn päästöttömien ajoneuvojen nopeaan käyttöönottoon, sen varmistamiseen, että kestävät liikennepolttoaineet ja -teknologiat ovat saatavilla ja kohtuuhintaisia, infrastruktuurin nopean käyttöönoton valvontaan sekä kestävämmillä liikennemuodoilla harjoitettavan liikennetoiminnan lisäämiseen. Mielestäni tämä ei ole pelkästään ympäristön kannalta välttämätön muutos. Se on myös taloudellinen mahdollisuus Euroopalle. Johtamalla maailmanlaajuisista siirtymistä kestäväen liikenteeseen EU voi vahvistaa asemaansa teknologisen innovoinnin eturintamassa. Tämä johtajuus vahvistaa myös EU:n kilpailuasemaa, edistää kasvua ja turvaa työllisyyttä Euroopassa.

Alan päästövähennysten sääntelykehys on jo suurelta osin vahvistettu 55-valmiuspaketilla, tehokkaan ja vihreän liikkuvuuden paketilla ja tavaraliikenteen viherryttämispaketilla. Nyt meidän on saatava aikaan tuloksia. Siksi ensimmäinen painopistealani on tehdä yhteistyötä lainsäätäjien kanssa, jotta pääsisimme sopimukseen vielä avoimena olevista ehdotuksista. Näihin kuuluvat keskeiset aloitteet päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen käytön kannustamiseksi, rautatieinfrastruktuurin käytön tehostamiseksi, intermodaaliliikenteen edistämiseksi sekä kehityksen luomiseksi liikennepalvelujen kasvihuonekaasupäästöjen arvioimista ja vertailemista varten. Aion myös varmistaa, että kaikki näillä paketeilla käyttöön otettavat välineet pannaan nopeasti ja tehokkaasti täytäntöön.

EU:n toimien menestys riippuu useista ratkaisevan tärkeistä mahdollistavista edellytyksistä. EU:n on parannettava liikenneinfrastruktuuriaan ja tulevaisuuden vaatimukset huomioon ottavaa infrastruktuuriaan, vahvistettava edelleen liikenteen sisämarkkinoitaan, helpotettava investointeja, edistettävä tehokkaampien akkujen ja päästöttömien voimalaitteiden kaltaisia teknologioita sekä tehostettava liikennejärjestelmää digitaalisten ratkaisujen avulla. Ratkaisevan tärkeää on varmistaa, että saatavilla on paljon enemmän uusiutuvaa sähköä ja kohtuuhintaisia kestäviä polttoaineita. Aion tehdä yhteistyötä energia- ja asumisasioista vastaavan komission jäsenen kanssa sen varmistamiseksi, että liikenne- ja energiainfrastruktuuria, jota tarvitaan liikenteen sähkönkäytön tulevaan kasvuun, myös raskaiden hyötyajoneuvojen osalta, kehitetään yhteensovitusti. Samalla pyrin lisäämään uusiutuvien ja vähähiilisten liikennepolttoaineiden tuotantoa ja jakelua erityisesti niillä lento- ja meriliikenteen osa-alueilla, joilla päästöjä on vaikea vähentää.

Meidän on tehtävä enemmän, jotta ympäristötavoitteet voidaan sovittaa onnistuneesti yhteen liikenteen sosiaalisten ja taloudellisten vaatimusten kanssa, erityisesti yhteenliitettävyyden ja kohtuuhintaisuuden osalta. Meidän on myös hyödynnettävä kaikkia käytettävissä olevia välineitä sen varmistamiseksi, että Euroopan vaurautta ja teollista osaamista tuetaan asianmukaisesti. Kaikki nämä ovat työni painopisteitä puheenjohtajaksi valitun Ursula von der Leyenin minulle antaman toimeksiannon mukaisesti.

Yksi keskeinen näkökohta on kestävien liikennevaihtoehtojen saatavuuden ja laadun parantaminen. Tältä osin aion jatkaa rautateiden osuuden lisäämistä niin henkilö- kuin tavaraliikenteessä. Tähän sisältyy kunnianhimoinen suunnitelma, jolla autetaan yhdistämään EU:n pääkaupungit ja suurkaupungit toisiinsa suurnopeusrautatieyhteyksillä, sekä ehdotus yhtenäistä sähköistä varaus- ja lippujärjestelmää koskevaksi asetukseksi, jolla täydennetään ja parannetaan alan nykyisiä velvoitteita. Tarkoitukseni on viedä näitä molempia aloitteita eteenpäin heti toimikauteni alussa (ks. vastaukseni kysymykseen 2). Aion myös pyrkiä siihen, että

lainsäätäjät pääsisivät yhteisymmärrykseen rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöä koskevasta komission kunnianhimoisesta asetusehdotuksesta.

Koska liikenne on luonteeltaan kansainvälistä, on selvää, ettei EU voi eikä sen pidäkään toimia yksin. Tämä on ratkaisevan tärkeää paitsi siksi, että ilmaston lämpeneminen saataisiin tosiasiallisesti rajoitettua Pariisin sopimuksen tavoitteiden mukaisesti, myös tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamiseksi yrityksillemme. Meidän on säilytettävä EU:n johtoasema ilmastomuutoksen hillitsemisessä. Aion tehdä tiivistä yhteistyötä ilmastotoimista, nettonollatavoitteesta ja puhtaasta kasvusta vastaavan komission jäsenen kanssa sen varmistamiseksi, että EU toimii yhtenäisenä rintamana ja johtaa maailmanlaajuisia pyrkimyksiä vähentää maailman kasvihuonekaasupäästöjä erityisesti lento- ja meriliikenteessä.

Ilmailun osalta Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) johdolla sovittu ilmailun pitkän aikavälin nettonollatavoite sekä kestäviä lentopolttoaineita, vähähiilisiä lentopolttoaineita ja muita ilmailun puhtaita energialähteitä koskeva maailmanlaajuinen kehys antavat suunnan ja vakaan perustan jatkuville maailmanlaajuisille toimillemme. On ratkaisevan tärkeää varmistaa, että sovittu kehys tuottaa tulosta. Jos nimitykseni komissaariksi vahvistetaan, pyrin vahvistamaan kansainvälisen lentoliikenteen päästöhäyryjärjestelmän (CORSIA) sääntöjä ja täytäntöönpanoa sen varmistamiseksi, että järjestelmästä saadaan konkreettisia ilmastohyötyjä maailmanlaajuisesti. Tähän sisältyy arvio siitä, onko järjestelmä riittävän yhdenmukainen Pariisin sopimuksen tavoitteiden kanssa. Aion samalla tehdä kaikkien kolmansien maiden kanssa tehtävässä yhteistyössä ja ICAOn puitteissa tukeakseni kestävien lentopolttoainepolitiikkojen ja -hankkeiden kehittämistä niiden kokemusten pohjalta, joita on saatu ReFuelEU Aviation -asetuksesta ja EU:n ulkoisen avun ja yhteistyöohjelmista, kuten Global Gateway -strategiasta.

Merenkulun osalta vuosi 2025 on maailmanlaajuisten ilmastomuutoksen hillitsemistoimien kannalta kriittinen vuosi. Jos nimitykseni komissaariksi vahvistetaan, aion varmistaa, että Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) sopii kunnianhimoisista keskipitkän aikavälin toimista kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Tavoitteena on varmistaa, että sovitulla toimenpiteillä voidaan edistää päästöttömien polttoaineiden käyttöönottoa meriliikenteessä, vähentää alan kasvihuonekaasupäästöjä tasaisesti ja varmistaa, että kehityksessä otetaan huomioon kehittyvien maiden tarpeet. Samalla pyrin vahvistamaan kasvihuonekaasupäästöjä koskevia lyhyen aikavälin toimenpiteitä ja tukemaan hankkeita, joilla pyritään pienentämään päästöttömien ja perinteisten polttoaineiden hintaeroa maailmanlaajuisesti.

Liikennealan maailmanlaajuinen muutos tarjoaa Euroopan teollisuuden menestyjille – nykyisille ja tuleville – mahdollisuuksia. Tämä koskee erityisesti Euroopan autoteollisuutta. Jos nimitykseni komissaariksi vahvistetaan, aion laatia puhtaan teollisuuden ohjelman pohjalta autoteollisuuden toimintasuunnitelman sen varmistamiseksi, että EU pysyy maailmanlaajuisena johtajana ja sen tuotantopohja säilyy vahvana. Toimia on kohdennettava koko arvoketjuun kriittisistä raaka-aineista latausinfrastruktuuriin. Meidän on varmistettava, että EU:lla on tarvittava infrastruktuuri niin tankkausta kuin lataustakin varten ja että se kykenee hyödyntämään täysimääräisesti automaatiota ja dataa. Toteutettavien toimenpiteiden perimmäiset tavoitteet ovat selvät: puolustaa teollisuuttamme ja sen toimijoita, vähentää riippuvuuksiamme ja haavoittuvuuksiamme sekä ohjata ala oikealle uralle kestävän ja digitaalisen siirtymän tavoitteiden saavuttamiseksi. Tavoitteet ovat vastaavanlaisia ilmailu-, rautatie-, laivanrakennus- ja meriteollisuudessa. Aion tehdä yhteistyötä kaikkien toimivaltaisten komission jäsenten kanssa, jotta nämä tavoitteet saavutetaan osana puhtaan teollisuuden ohjelmaa.

Kestävä muutos ei edellytä ainoastaan teollista perustaa tukevia toimia. Se edellyttää myös toimia, joilla kestävästä liikkumisesta tehdään kohtuuhintainen ja helposti saatavilla oleva valinta kaikille kansalaisille. Aion tältä osin tukea oikeudenmukaisen siirtymän rahaston ja sosiaalisen ilmastorahaston täytäntöönpanoa ja laatia liikenneköyhyyttä torjuvia ohjeita. Jos nimitykseni komissaariksi vahvistetaan, aion tehdä yhteistyötä muiden komission jäsenten, jäsenvaltioiden ja Euroopan parlamentin kanssa luodakseni kuluttajille ja yrityksille asianmukaisia kannustimia ostaa eurooppalaisia sähköajoneuvoja. Toimeksiantokirjeeni mukaisesti aion laatia ehdotuksia yritysten puhtaista ajoneuvokannoista kysynnän lisäämiseksi.