A BIZTOSJELÖLTNEK FELTETT KÉRDÉSEK

Apósztolosz CICIKÓSZTASZ

Fenntartható közlekedés és turizmus

1. Általános alkalmasság, európai elkötelezettség és személyes függetlenség

Milyen személyes képességekkel és tapasztalatokkal rendelkezik, melyek különösen alkalmassá teszik Önt arra, hogy biztosként előmozdítsa – elsősorban azon a területen, amelynek felelőse lenne – az általános európai érdekeket? Hogyan járul majd hozzá a Bizottság politikai iránymutatásainak végrehajtásához? Hogyan valósítja majd meg a nemek közötti egyenlőség érvényesítését, és hogyan építi be a nemek közötti egyenlőség szempontjait a tárcájához tartozó valamennyi szakpolitikába? Hogyan valósítja majd meg az ifjúsági szempontok érvényesítését?

Függetlenségére vonatkozóan milyen biztosítékokkal tud szolgálni a Parlamentnek, és hogyan biztosítaná, hogy semmilyen múlt-, jelen- vagy jövőbeli tevékenysége ne ébresszen kétséget a Bizottságon belüli feladatkörének ellátásával kapcsolatban?

Regionális kormányzó vagyok, korábban voltam parlamenti képviselő, elnök, és jelenleg a Régiók Európai Bizottságának első alelnökeként dolgozom. Mindenekelőtt megrögzött Európa-pártinak tartom magamat.

Nagy megtiszteltetés számomra, hogy a fenntartható közlekedés és turizmus portfóliójával óhajtanak megbízni. Ez a portfólió két olyan ágazatot egyesít, amelyek számos szinergiával kötődnek egymáshoz és hasonló kihívásokkal állnak szemben a nagyobb fenntarthatóság és jólét felé való elmozdulás terén.

Görögországban Közép-Makedónia régiója kormányzójaként betöltött hivatali időm alatt támogattam a városi mobilitás átalakítását Szaloniki városában, hogy környezetbarátabbá, intelligensebbé, fenntarthatóbbá és megfizethetőbbé váljon a közlekedés. Régiómban konkrét szakpolitikákat hajtottam végre a járműkibocsátások csökkentése érdekében: előmozdítottam az elektromos járművek használatát és az aktív mobilitást, többek között új elektromos töltőállomások létrehozása és a kerékpársávok hálózatának bővítése révén. Emellett a közlekedési infrastruktúra korszerűsítését célzó európai alapokat kezeltem a városi és a vidéki területek összekapcsolása, valamint a közúti közlekedésbiztonság javítása érdekében. Sikeresen népszerűsítettem régiómat Görögország egyik fő turisztikai célpontjaként, miközben támogattam a fenntartható turizmusba beruházó projekteket. Más helyi és regionális érdekelt felekkel együttműködve új tengeri és légi összeköttetéseket hoztunk létre, javítva a régió összekapcsoltságát és megközelíthetőségét. Ugyanakkor a Régiók Európai Bizottságánál szerzett tapasztalataim is a javamra válnak. Ezeknek köszönhetően bízom abban, hogy hatékonyan fogom áthidalni az európai, a nemzeti és a regionális hatóságok közötti távolságot, és együtt fogunk tudni dolgozni egy olyan fenntartható, intelligens és biztonságos közlekedési rendszer kialakításán, amely minden polgárt szolgál és elér, és biztosítja, hogy az EU továbbra is vezető turisztikai célpont maradjon. A Régiók Európai Bizottságának elnökeként szorosabb együttműködést szorgalmaztam az Európai Parlamenttel és az Európai Bizottsággal, más regionális és helyi vezetőkkel és a többi európai intézménnyel. Meggyőződésem, hogy együtt sokkal többet érhetünk el.

Korábbi tapasztalataimnak köszönhetően nagyon jól tudom, hogy e két ágazat mennyire fontos az Unió számára. Közelről megismertem az előttük álló gyakorlati kihívásokat. Tudom, mennyire fontos a közlekedés az EU távoli régiói számára és azok lakóinak az EU-hoz fűződő kapcsolata szempontjából. Pályám során megtapasztaltam a Covid19-világjárványnak a turizmusra, valamint polgárainkra és a gazdaságra gyakorolt hatását is. Mindkét ágazatban hatalmas lehetőségek rejlenek arra, hogy növeljük jólétünket, sikeressé tegyük a zöld és a digitális átállást és fenntartsuk életminőségünket. Korábbi tapasztalataim és gyakorlati ismereteim hozzá fognak segíteni olyan szakpolitikai megoldások kidolgozásához, amelyek a polgárokat szolgálják.

Ursula von der Leyen megválasztott elnök politikai iránymutatásai új utat jelöltek ki a fenntartható európai jólét és versenyképesség eléréséhez. Szeretném, ha a közlekedés és a turizmus, valamint ipari ökoszisztémáik ebben

központi szerepet játszanának, méghozzá a zöld és digitális kettős átállásnak köszönhetően. Minden tőlem telhetőt meg fogok tenni annak érdekében, hogy az európai közlekedés és turizmus versenyképesebbé, fenntarthatóbbá és ellenállóbbá váljon. Fáradhatatlanul fogok dolgozni a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia és a 2030-ig tartó időszakra vonatkozó uniós turisztikai menetrend teljes körű végrehajtásán és előmozdításán.

Ennek során figyelni fogok arra, hogy támogassam vállalkozásainkat és a tagállamokat a végrehajtásban. Törekedni fogok a közlekedés egységes piacának megerősítésére és egy fenntartható közlekedési beruházási terv kidolgozására, aminek elő kell mozdítania a fenntartható közlekedési megoldások felé való elmozdulást. Támogatni fogom a transzeurópai közlekedési infrastruktúra kiépítését, ehhez a lehető legjobban kihasználva a digitális eszközökben, az új technológiákban és az innovációkban rejlő lehetőségeket. Emellett minden erőfeszítést meg fogok tenni annak érdekében, hogy Európa továbbra is vezető turisztikai célpont, az ágazat pedig fenntartható, reziliens és versenyképes maradjon.

A kohézióért és a reformokért felelős ügyvezető alelnök irányítása alatt együtt fogok működni más érintett ügyvezető alelnökökkel és biztosokkal a zöld és a digitális átállás előmozdítása, valamint az európai közlekedés és turizmus versenyképességének fokozása érdekében.

Tudatában vagyok annak, hogy a közlekedési ágazatban dolgozó munkaerő nem eléggé sokféle. Ez továbbra is egy erősen férfiak által dominált ágazat. Ugyanakkor a közlekedési munkaerő öregszik is, ami még sürgetőbbé teszi különböző tehetségek bevonzását az ágazatba. Elkötelezett vagyok amellett, hogy a közlekedéspolitikában biztosítsam az egyenlőség elvének érvényesülését, különösen a nemek és az életkor tekintetében. Erre a közlekedési ágazat előtt álló kihívások hatékony kezeléséhez is szükség van, ideértve a munkaerőhiányt, valamint azt, hogy a munkavállalóknak továbbképzésekre és átképzésekre van szükségük ahhoz, hogy felkészüljenek a technológiai változásokra, a már zajló automatizációs és digitalizációs fejleményekre.

Különös örömmel fogom támogatni a „ Nők a szállításban – Uniós platform a változásért” elnevezésű platformot és a közlekedési sokszínűség képviselőinek hálózatát. Emellett rendszeres párbeszédet kívánok fenntartani a fiatalokkal a közlekedési ágazatban elérhető munkahelyekkel kapcsolatos elvárásaikról és a számukra felmerülő kihívásokról, hogy jobban megértsük igényeiket és aggályaikat. Ezért várakozással tekintek az elé, hogy mandátumom első 100 napjában ifjúsági párbeszédet szervezzek.

Teljes mértékben tisztában vagyok a Szerződésekben (az EUSZ 17. cikkének (3) bekezdésében, valamint az EUMSZ 245. és 339. cikkében) meghatározott kötelezettségekkel, és megerősítem elkötelezettségemet aziránt, hogy ezeket teljes mértékben tiszteletben tartsam, akárcsak a legszigorúbb etikai normákat és az Európai Bizottság tagjaira vonatkozó magatartási kódexet. A magatartási kódexben előírt érdekeltségi nyilatkozatom teljes terjedelmében elkészült és hozzáférhető a nyilvánosság számára, és azt szükség esetén frissíteni fogom.

Kötelezettséget vállalok arra, hogy elkerülök minden olyan szerepet vagy helyzetet, amely megkérdőjelezhetné függetlenségemet, pártatlanságomat és a Bizottság számára való rendelkezésre állásomat. Ígérem, hogy haladéktalanul tájékoztatom a Bizottság elnökét bármely olyan helyzet felmerüléséről, amely összeférhetetlenséghez vezethet hivatalos feladataim ellátásában.

Vállalom továbbá, hogy eleget teszek az Európai Bizottság tagjaira vonatkozó magatartási kódexben meghatározott átláthatósági kötelezettségeknek, vagyis csak olyan szervezetekkel vagy önfoglalkoztató személyekkel találkozom, akik szerepelnek az átláthatósági nyilvántartásban.

2. A portfólió irányítása és együttműködés az Európai Parlamenttel

Kötelezettséget tud-e vállalni arra, hogy megfelelően tájékoztatja a Parlamentet saját és az irányítása alá tartozó szervezeti egységek tevékenységeiről? Milyen szempontból tekinti magát elszámoltathatónak a Parlament előtt?

Milyen konkrét kötelezettségvállalásokat kíván tenni a Parlamenttel végzendő közös munka és a Parlamentben – bizottsági és plenáris üléseken – való jelenlét, az átláthatóság, az együttműködés, valamint a Parlament álláspontjainak és jogalkotási kezdeményezésekre vonatkozó kéréseinek tényleges nyomon követése tekintetében? Készen áll-e arra, hogy a tervezett kezdeményezésekkel és a folyamatban lévő eljárásokkal kapcsolatban a Parlamentet – a Tanáccsal egyenrangú félként – naprakész információkkal és dokumentumanyaggal lássa el?

Biztosi kinevezésem esetén teljes politikai felelősséget vállalok a fenntartható közlekedés és turizmus területén végzett tevékenységekért a szeptember 17-én hozzám címzett megbízólevél szerint. Feladataimat a biztosi testület többi tagjával tökéletes együttműködésben, az elnök által meghatározott munkamódszerekkel összhangban és a

kollegialitás elvének teljes körű tiszteletben tartása mellett fogom ellátni. Szorosan be fogom vonni kollégáimat azon szakpolitikai kezdeményezések kidolgozásába, elfogadásába és végrehajtásába, amelyek Ursula von der Leyen elnök júliusban az Európai Parlament elé terjesztett politikai iránymutatásainak megvalósítását szolgálják.

Az intézményközi együttműködést alapvető fontosságúnak tartom az uniós intézményrendszer, valamint az uniós döntéshozatali rendszer hatékonysága és legitimitása szempontjából. Az e területen végzett tevékenységem alapelvei a nyitottság, a kölcsönös bizalom, a hatékonyság és a rendszeres információcsere lesznek. A 2010. évi keretmegállapodást és a jogalkotás minőségének javításáról szóló 2016. évi intézményközi megállapodást támogatom, előírásaikat hiánytalanul betartom. Tudatában vagyok annak, hogy az Európai Parlamentet és a Tanácsot társjogalkotókként egyformán kell kezelni.

Teljes mértékben elkötelezett vagyok annak biztosítása mellett, hogy az Európai Parlamenttel folytatott együttműködésem nyitott, átlátható és konstruktív legyen. Kölcsönös bizalmon alapuló kapcsolatot szeretnék kiépíteni. Készen fogok állni arra, hogy részt vegyek a tárcámhoz kapcsolódó releváns bizottsági találkozókon, háromoldalú megbeszéléseken és plenáris üléseken. A szakpolitikai döntéshozatal és a politikai párbeszéd valamennyi szakaszában együtt fogok működni a Parlamenttel és az érintett szakbizottságokkal. Szükség esetén részt veszek az EUMSZ 225. cikke szerinti eljárásokkal kapcsolatos állásfoglalások kialakításában.

Kinevezésem esetén konstruktív kapcsolatokat alakítok ki és rendszeres információáramlást biztosítok a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottsággal (TRAN), a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottsággal (ENVI) és adott esetben más szakbizottságokkal. Hiszek a szakbizottsági tagokkal folytatott átlátható, közvetlen és rendszeres kommunikációban. Szükség esetén hajlandó leszek kétoldalú találkozókra is. Gondoskodni fogok arról, hogy mihamarabb informatív válaszokat adjak az Európai Parlament tagjai által a felelősségi körömbe tartozó területeken vagy kérdésekben a Bizottsághoz intézett kérdésekre. Készen állok arra, hogy szükség esetén megjelenjek az Európai Parlament plenáris ülése és szakbizottságai előtt.

Hasonlóképpen teljes mértékben elkötelezett vagyok annak biztosítása mellett, hogy az Európai Parlament megfelelő tájékoztatást kapjon a felelősségi körömbe tartozó területeken esetlegesen kibontakozó nemzetközi tárgyalások kulcsfontosságú szakaszairól, valamint más jelentős eseményekről.

Teljes mértékben elkötelezett vagyok amellett, hogy az Európai Parlamenttel és a Tanáccsal együttműködve nagyobb átláthatóságot teremtsek a jogalkotási folyamat során. A keretmegállapodásban és a jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodásban foglaltaknak megfelelően végrehajtom az átláthatóságra vonatkozó rendelkezéseket, köztük a ciklus elején esedékes többéves programozási gyakorlatra vonatkozókat is. Be fogom tartani továbbá a Bizottság nagyon szigorú átláthatósági normáit az érdekképviselőkkel való találkozók tekintetében. Kötelezettséget vállalok a minőségi jogalkotási program végrehajtására és annak biztosítására, hogy a felelősségi körömbe tartozó szakpolitikai javaslatok a szakértőkkel és a nyilvánossággal folytatott konzultációkon alapuljanak. Törekedni fogok új utak és ötletek felkutatására annak érdekében, hogy az Európai Unióban nagyobb figyelmet kapjon a polgárok és a civil szervezetek véleménye, és különösen a fiataloké. Jobban elő kell mozdítani a részvételi demokráciát annak érdekében, hogy a polgárok jól tájékozottak legyenek és részt vegyenek a szakpolitikai döntéshozatalban. Aktívan küzdeni fogok a dezinformáció ellen, és erőfeszítéseket fogok tenni annak érdekében, hogy a Bizottság intézkedéseiről időben és egyértelműen kommunikáljunk, valamint hogy figyelmesen meghallgassuk az érintettek aggályait.

Hasonlóképpen kötelezettséget vállalok annak biztosítására is, hogy a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatósággal és a Bizottság más szolgálataival fenntartott kapcsolatok alapja a lojalitás, a bizalom, az átláthatóság, a kétirányú információáramlás és a kölcsönös segítségnyújtás legyen.

A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság kérdései

3. Ursula von der Leyen elnök a fenntartható közlekedésért és turizmusért felelős jövőbeli biztos megbízólevelében Önt azzal bízta meg, hogy „tegye versenyképesebbé, fenntarthatóbbá és ellenállóbbá az európai közlekedést a jövőbeli sokkhatásokkal szemben, és biztosítsa, hogy a közlekedés biztonságos, hozzáférhető és megfizethető legyen minden uniós polgár számára". E feladat teljesítése érdekében mi lenne – a konkrét jogszabályok tekintetében is – az Ön stratégiája, melyek lennének prioritásai, és milyen ütemterv szerint végezné el ezt a feladatot? Véleménye szerint melyek a legsürgetőbb kihívások, és hogyan szándékozik azokat kezelni?

A közlekedés kulcsfontosságú tényező az európai gazdaság versenyképessége és az egységes piac működése szempontjából. Úgy tartom, hogy a közlekedés nemcsak önmagában fontos gazdasági ágazat, hanem más gazdasági tevékenységek – nem utolsósorban az idegenforgalom – alapvető katalizátora is. Ugyanakkor a

közlekedési ágazat kulcsfontosságú szerepet játszik a 2030-ra kitűzött éghajlat-politikai célok és a 2050-re tervezett klímasemlegesség elérésében. Ebből következik, hogy a közlekedéspolitikát nem lehet légüres térben irányítani. Kinevezésem esetén az Ursula von der Leyen megválasztott elnök által rám bízott küldetéssel összhangban szorosan együtt fogok működni a kohézióért és a reformokért felelős ügyvezető alelnökkel és a biztosi testület minden más tagjával annak biztosítása érdekében, hogy szakpolitikáink egymással következetesen kerüljenek kialakításra, és teljes mértékben kihasználjuk a közlekedési és mobilitási ágazat potenciális hozzájárulását az uniós gazdaság versenyképességi, fenntarthatósági és rezilienciával kapcsolatos céljainak eléréséhez.

Úgy vélem, hogy az Európai Bizottság által 2020 decemberében elfogadott fenntartható és intelligens mobilitási stratégia ambiciózus tervet határozott meg az uniós közlekedéspolitika számára, és nagyrészt érvényes az elkövetkező évekre nézve is. A stratégia három pillére, azaz a kibocsátásmentes mobilitásra való átállás, a zökkenőmentes, biztonságos és hatékony összeköttetések megvalósítása, valamint a reziliensebb egységes európai közlekedési térség megteremtése összhangban van az európai közlekedés jövőjével kapcsolatos elképzelésemmel. Folytatni kívánom a már megkezdett munkát, és gyors előrelépést kívánok elérni az új Bizottság fenntartható közlekedésre és turizmusra vonatkozó kiemelt intézkedései terén.

Célom egy olyan közlekedési rendszer kialakítása lesz, amely képes támogatni az uniós vállalkozások versenyképességét és polgárok összekapcsoltságát, ugyanakkor kíméli az éghajlatot és a környezetet. Ez a cél csak olyan folyamatos erőfeszítésekkel érhető el, amelyek az ágazat kettős zöld és digitális átállásának sikeres megvalósítására, az áttörést hozó innovációk megvalósítására, valamint a biztonságos, hozzáférhető és megfizethető európai közlekedés biztosítására irányulnak. Ugyanakkor az uniós közlekedési ágazatnak – ipari ökoszisztémáival együtt – képesnek kell lennie arra, hogy globális szinten versenyezzen, és fel kell készülnie a kívülről érkező sokkhatások minden típusára, hogy képes legyen gyorsan helyreállni. Ilyen sokkhatások lehetnek a természeti katasztrófák, a geopolitikai feszültségek vagy az általánosabb gazdasági zavarok, mint amilyeneket a Covid19-világjárvány során tapasztaltunk. A közlekedési ágazatnak mindemellett támogatnia kell Európa védelmét és biztonságát is, többek között a katonai mobilitás javítása révén.

Számos kihívás áll előttünk, ahogy Mario Draghi és Enrico Letta vázolta. Jelentős beruházási igényeknek kell eleget tenni, a szabályozás fragmentált, munkaerő- és szakemberhiány van, a harmadik országokkal szemben egyenlőtlenek a versenyfeltételek.

Először is, támogatni fogom ágazatunkat a fenntarthatósággal és a digitalizációval kapcsolatos célok felé való elmozdulásban, és felszámolom az ágazat versenyképességének fokozása előtt álló akadályokat. Ennek szellemében fenntartható közlekedési beruházási tervet kívánok előterjeszteni a közlekedés dekarbonizációját célzó beruházások fokozása érdekében, és ki fogok dolgozni egy uniós gépjárműipari cselekvési tervet, valamint egy új tengeripari stratégiát. Ezek a kezdeményezések döntő fontosságúak ipari ökoszisztémánk versenyelőnyének megőrzéséhez. Külön tervet fogok előterjeszteni az uniós fővárosok és nagyvárosok nagy sebességű vasút és éjszakai vonatok révén történő összekapcsolásának elősegítésére. A modális váltás további támogatása és a határokon átnyúló utazások előmozdítása érdekében elő fogom terjeszteni az egységes digitális foglalásról és jegyvásárlásról szóló rendeletet, amely kiegészíti és megerősíti az e területen meglévő kötelezettségeket, valamint a multimodális digitális mobilitási szolgáltatásokra vonatkozó kezdeményezést, amelynek rendeltetése megkönnyíteni polgáraink számára a fenntarthatóbb utazási módok választását. Koordinálni fogom továbbá egy átfogó uniós kikötői stratégia elkészítését, amelynek célja az uniós kikötők biztonságának, fenntarthatóságának és versenyképességének javítása lesz. Kinevezésem esetén és a biztosi testület többi tagjának egyetértése mellett arra fogok törekedni, hogy ezeket a kezdeményezéseket megbízatásom ideje alatt a lehető leghamarabb előterjesszük.

Másodszor, a közlekedésbiztonság javítása munkám egyik vezérfonala lesz. Védenünk kell az utasokat és a közlekedési dolgozókat. Ez megköveteli az uniós közlekedésbiztonsági előírások helytől és közlekedési módoktól független, teljes körű végrehajtását. Javítani kell a nemzeti biztonsági szervek által gyakorolt felügyelet támogatására és megerősítésére rendelkezésünkre álló eszközöket, és támogatni kell olyan intelligens technológiák és infrastrukturális fejlesztések bevezetését, amelyek biztonságosabbá tehetik közlekedési rendszereinket. Megbízatásom elején szeretném bemutatni a műszaki alkalmassági jogszabálycsomagot, amely javítaná a járművek alapvető biztonsági rendszereinek és kibocsátáscsökkentő rendszereinek működését és fellépne a kilométer-számlálókkal kapcsolatos csalások ellen.

Harmadszor, annak biztosítására is szükség van, hogy a hatályban lévő, jelentős uniós közlekedési vívmányokat hatékonyan és következetesen hajtsák végre és érvényesítsék. A kulcsfontosságú szakpolitikai célkitűzések teljesülése ugyanis – legyen szó a tisztességes versenyről, a magas szintű szociális, környezetvédelmi és biztonsági normákról vagy a hatékony utasvédelemről – alapvetően függ attól, hogy az elfogadott szabályozást Unió-szerte

teljes mértékben alkalmazzák-e. Ha nem tulajdonítunk jelentőséget a végrehajtásnak és a jogérvényesítésnek, a közlekedési szolgáltatások valóban egységes piaca csupán törekvés marad. E munka részeként gondosan meg fogom hallgatni valamennyi érdekelt fél és közigazgatási szerv véleményét és tapasztalatait, és párbeszédeket fogok folytatni a végrehajtásról. Erről a munkáról rendszeresen beszámolok majd az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. Indokolt esetben minden erőfeszítést meg fogok tenni az egyszerűsítés előmozdítása és a vállalkozásokra és a közigazgatási szervekre nehezedő szabályozási terhek enyhítése érekében, többek között digitális megoldások segítségével.

Negyedszer, az elmúlt években gyorsan változó geopolitikai környezet felhívta a figyelmet a stabil szomszédság és az erős nemzetközi kapcsolatok fontosságára. Kinevezésem esetén a bővítésért felelős biztossal együtt aktív bővítési menetrendet fogok követni a tagjelölt országok uniós közlekedési rendszerekbe való integrációjának előmozdítása érdekében. Ezen a területen a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) bővítésére, fizikai összeköttetéseink javítására és a jelöltek uniós szabályokhoz való igazodásának támogatására fogok összpontosítani. A közlekedés végső soron döntő fontosságú lesz ezen országoknak az egységes piacba való sikeres integrációja és kohéziója szempontjából. Jobb kapcsolatokat és együttműködést szeretnék kialakítani más nemzetközi partnereinkkel és szövetségeseinkkel is, hogy hatékony és eredményes logisztikai útvonalakat biztosítsunk a kritikus nyersanyagok behozatala és kivitele számára, valamint hogy világszerte előmozdítsuk az uniós normákat és gyakorlatokat. Szilárd meggyőződésem, hogy az előttünk álló kihívások közül sok csak úgy oldható meg, ha határainkon kívül is fellépünk. Ezért gondoskodni fogok arról, hogy az EU vezető szerepet játsszon a megfelelő nemzetközi fórumokon és a kulcsfontosságú nemzetközi partnerekkel fenntartott viszonyaiban, és a legmagasabb szintű biztonsági, szociális és környezetvédelmi normákat mozdítsa elő.

Törekedni fogok arra, hogy megvédjem az európai közlekedési ágazat és a kapcsolódó ipari ökoszisztémák érdekeit; erre lehetőség van többek között a harmadik országokkal meglévő megállapodások (pl. légi közlekedési megállapodások) megerősített végrehajtása, valamint új, kölcsönösen előnyös kereskedelmi megállapodások és partnerségek megvalósítása révén.

Az említett szakpolitikai célok elérése érdekében együtt fogok működni az Európai Parlamenttel és a Tanáccsal azon, még tárgyalás alatt álló jogalkotási kezdeményezések lezárása érdekében, amelyek kulcsfontosságúak az ágazat versenyképessége, biztonsága és fenntarthatósága szempontjából. Ez vonatkozik többek között az EU egységes közlekedési piacának fragmentált szabályozása kezelésére, a közúti és a tengeri közlekedésbiztonság javítására, valamint a fenntartható közlekedési megoldások további ösztönzését célzó kezdeményezésekre.

Végül, de nem utolsósorban az európai közlekedés terén példátlan mértékű beruházásokra van szükség. Várat még magára a TEN-T, a transzeurópai közlekedési hálózat kiteljesítése, az uniós infrastruktúra természeti katasztrófákkal vagy ellenséges fellépésekkel szembeni ellenállóbbá tétele, valamint az európai védelemhez és biztonsághoz hozzájáruló katonai mobilitás javítása, csakúgy, mint az innovatív megoldások bevezetése és flottáink korszerűsítése, az ágazat dekarbonizációját célzó fenntartható üzemanyagokba és technológiákba történő beruházások megkönnyítése, valamint a városi mobilitás intelligensebb megszervezése is.

4. Milyen intézkedéseket fog hozni annak biztosítása érdekében, hogy az EU elérje a közlekedéssel kapcsolatos éghajlat-politikai céljait, mind a jelenlegi jogszabályok végrehajtása és/vagy kiigazítása, mind pedig új jogszabályok előterjesztése tekintetében, biztosítva ugyanakkor az egyenlő versenyfeltételeket az európai közlekedési vállalatok számára, továbbá az európai közlekedési ágazat versenyképességét és a magas színvonalú és vonzó európai munkahelyeket?

A klímasemlegesség 2050-re történő eléréséhez egyes becslések szerint 90%-kal kell csökkenteni a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátásokat, és 94%-ra kell növelni a közlekedésben felhasznált megújuló energia részarányát. A fenntartható és intelligens mobilitási stratégiával összhangban szeretném elérni, hogy valamennyi közlekedési mód fenntarthatóbbá váljon, hogy a polgárok könnyebben hozzáférjenek megfizethető és fenntartható közlekedési és mobilitási lehetőségekhez, valamint hogy megfelelő ösztönzőket biztosítsunk a polgárok és a vállalkozások számára a tájékozott döntéshozatalhoz. Biztosi kinevezésem megerősítése esetén együtt fogok működni az érintett ügyvezető alelnökökkel, az éghajlatért, a nettó zéró kibocsátásért és a tiszta növekedésért felelős biztossal, valamint az energiáért és a lakhatásért felelős biztossal annak érdekében, hogy megvalósítsuk közös fenntarthatósági célkitűzéseinket, hiszen ez csak szoros személyes együttműködés és az egyes szakpolitikai területek közötti koordináció révén biztosítható.

Az előző Bizottság már lefektette az általános szakpolitikai keretet, és hiszem, hogy az kellő kiszámíthatóságot biztosít ahhoz, hogy az érdekelt felek folytassák a tiszta energiaforrásokra való átállást célzó beruházásokat és a tisztább megoldásokra való átállást. Mindemellett többet kell dolgoznunk azon, hogy technológiasemleges módon

megteremtsük a megfelelő feltételeket. Ehhez különösen azt kell biztosítani, hogy minden közlekedési mód számára elegendő megfizethető árú fenntartható energiaforrás álljon rendelkezésre. Biztosként rendszeres párbeszédet fogok folytatni az érdekelt felekkel arról, hogy miként lehet a legjobban összehangolni a végrehajtást a valósággal.

E célból mindenekelőtt fenntartható közlekedési beruházási tervet kívánok előterjeszteni. A beruházási tervnek a tisztaipar-megállapodás alapján olyan intézkedéseket kell azonosítania, amelyek hatékonyan támogatják a közlekedés energetikai átállását és fellendítik a fenntartható közlekedési üzemanyagok előállításába és kínálatába történő beruházásokat Európában, különösen a légi és a tengeri közlekedésben, valamint javítják a közlekedésben használt villamos energiához való hozzáférést. Gondosan nyomon fogom követni és értékelni fogom, hogy a légi és a tengeri közlekedésben használandó fenntartható üzemanyagok térnyerése megfelel-e a terveknek, és szabályaink elérik-e céljaikat, és szükség esetén kiigazítási javaslatokat fogok tenni.

Az éghajlatváltozás globális kihívás, és globális megoldást követel. A tagállamokkal karöltve együtt fogok működni a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezettel (ICAO) és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezettel (IMO) hasonlóan ambiciózus globális menetrendek előkészítése érdekében. Ez alapvető fontosságú az egyenlő versenyfeltételek és a világszinten aktív európai légi és tengeri közlekedési vállalatok versenyképességének biztosításához, valamint ahhoz is, hogy globális szinten előrelépést érjünk el a közlekedés fenntarthatóságával és dekarbonizációjával kapcsolatos céljaink terén (lásd a 6. kérdésre adott válaszomat).

Másodszor, a közúti közlekedés stabil dekarbonizációs pályára állításának elősegítése érdekében felügyelni fogom az elektromos töltésre és üzemanyagtöltésre szolgáló infrastruktúra gyors kiépítését Európa-szerte, szorosan nyomon fogom követni a tagállamokban zajló fejleményeket, és 2027-re előkészítem az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendelet felülvizsgálatát az esetleges hiányosságok kezelése érdekében. Együtt fogok működni az energiaügyért és a lakhatásért felelős biztossal annak biztosítása érdekében, hogy összehangoljuk a közlekedési és az energetikai infrastruktúra fejlesztését, ami elengedhetetlen a várhatóan növekvő közlekedési villamosenergia-kereslet kielégítéséhez, többek között a nehézgépjárművek esetében is. Azt is meg kívánom vizsgálni, hogy miként mozdítható elő a kibocsátásmentes járművekre való gyorsabb átállás, többek között a vállalati flották esetében (lásd még az ENVI bizottság kérdésére adott választ).

Ezzel párhuzamosan fogok dolgozni azon, hogy a vasúti infrastruktúra és a nagy sebességű vasúti szolgáltatások terén nőjenek a beruházások és felgyorsuljon a kiépítés, valamint hogy javuljon az utaselégedettség egy Európa-szerte egységes digitális foglalási és jegyvásárlási rendszer bevezetésének köszönhetően. Így előmozdítható lesz a vasút mint fenntartható közlekedési mód nagyobb mértékű használata (lásd a 3. kérdésre adott válaszomat). Ugyanakkor támogatni fogom az európai városokat olyan fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozásában, amelyek a közösségi közlekedést és a biztonságos aktív mobilitást helyezik előtérbe. A kerékpározásról szóló európai nyilatkozat végrehajtását is nyomon fogom követni, és erről már a jövő évben részletes jelentést készítek.

Törekedni fogok továbbá az EU egységes közlekedési piacának megerősítésére, egy hatékony közlekedési infrastruktúra-hálózat kiépítésére, valamint az innovatív közlekedési megoldások előmozdítására (lásd az 1. és a 4. kérdésre adott válaszomat). Ezek olyan területek, ahol az EU hatékonysága és növekedési potenciálja szempontjából még kiaknázatlan lehetőségek rejlenek, és egyúttal kibocsátás-megtakarítás is elérhető.

Az európai közlekedési vállalatok versenyképességének alapja azonban a képzett és felkészült személyzet. Sürgősen kezelnünk kell az ágazatban jelenleg tapasztalható munkaerőhiányt, és megoldást kell találnunk a munkaerő átképzésével és továbbképzésével kapcsolatos kihívásokra. A Bizottság 2024-ben ajánlást fogadott el az automatizálás és a digitalizáció közlekedési ágazatban dolgozókra gyakorolt hatásának kezelésére alkalmas eszközökről. Törekedni fogok arra a nemzeti hatóságokkal és az érintett érdekelt felekkel együtt, hogy a munkaerő mind a fenntarthatóság, mind a digitalizáció területén rendelkezzen az új technológiákhoz és az innovációhoz való alkalmazkodáshoz szükséges készségekkel. Támogatni fogom továbbá a készségfejlesztési paktum keretében a gépjárműiparra, valamint a hajógyártásra és a tengeri technológiákra vonatkozó nagyszabású partnerségek keretében végzett munkát, szoros együttműködésben az emberekért, készségekért és felkészültségért felelős ügyvezető alelnökkel.

A jelenlegi munkaerőhiány kezelésének másik kulcsfontosságú módja a közlekedési ágazatban dolgozók munkakörülményeinek javítása. Az emberekért, készségekért és felkészültségért felelős ügyvezető alelnök által a minőségi munkahelyek támogatása érdekében előterjesztett kezdeményezéseket, például a minőségi munkahelyekre vonatkozó ütemtervet kiegészítendő, támogatni fogom a kifejezetten a közlekedési dolgozók munkakörülményeinek javítására irányuló erőfeszítéseket. Az EU számos olyan szociális szabályt fogadott el, amelyek célja a járművezetők, a személyzet és más munkavállalók jóllétének javítása. Prioritásom lesz javítani az

ilyen szabályok végrehajtását és érvényesítését, amely ma is egyenlőtlen. Az e területen végzett munka fő céljai a járművezetők munka- és pihenőfeltételeinek javítását célzó szabályok végrehajtása, a biztonságos és védett parkolóhelyek kialakításának támogatása, valamint a (mobil) munkavállalók munkaügyi és szociális jogaival és kötelezettségeivel kapcsolatos tudatosságnövelés lesznek, figyelembe véve az egyes közlekedési módok jellemzőit. Több nőt és fiatal munkavállalót kell vonzani a közlekedési szakmákba.

A fentiek fényében továbbra is egyértelmű, hogy a fenntarthatóbb mobilitásra való átállást össze kell egyeztetni a szükséges összekapcsoltsággal és a közlekedés megfizethetőségével. Ez azért különösen fontos, mert a közlekedés költsége az EU-ban az átlagos háztartás költségvetésének 12,5%-át teszi ki. A negatív társadalmi hatások kezelése érdekében arra fogom ösztönözni a tagállamokat, hogy szociális klímaterveik kidolgozása során megfelelően vegyék figyelembe a közlekedési és mobilitási szükségleteket. Ennek támogatására a „közlekedési szegénység” kezelésére és megelőzésére vonatkozó ajánlásokat szeretnék kidolgozni. Ezek hozzá fognak járulni az emberekért, készségekért és felkészültségért felelős ügyvezető alelnöknek az EU szegénység elleni stratégiájával kapcsolatos munkájához.

5. A Draghi-jelentés szerint a jobb infrastruktúra és szolgáltatások, valamint a vasúti és belvízi közlekedés hatékonyabb irányítása további növekedést idézhet elő, segíthet a torlódások kezelésében és a növekvő kereslet kielégítésében. A becslések szerint a közúti torlódások évente mintegy 230 milliárd euróba kerülnek az EU-nak. Emellett jelenleg valamennyi közlekedési mód esetében tartósan hiány van szakképzett munkaerőből. Milyen lépéseket kíván tenni annak érdekében, hogy a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiával összhangban megvalósuljanak a modális váltásra és a multimodalitásra vonatkozó célkitűzések, mind az utasok, mind az árufuvarozás tekintetében, és kezelje a közlekedési ágazatban tapasztalható munkaerőhiányt? Ebben az összefüggésben hogyan fogja biztosítani, hogy a hatékonyabb vasúti és belvízi közlekedés (ez utóbbi különösen hiányzik a megbízólevélből) továbbra is teljes mértékben része maradjon ennek a stratégiának? A multimodalitás tekintetében milyen konkrét jogalkotási intézkedéseket kíván hozni annak érdekében, hogy a multimodális közlekedés hatékonyabbá, hozzáférhetőbbé és megfizethetőbbé váljon az uniós polgárok számára? Mindezt milyen időkereten belül kívánja megvalósítani?

A fenntartható és intelligens mobilitási stratégia egyértelmű jövőképet vázol fel a közlekedés fenntarthatóbbá tételére vonatkozóan, és fontos mérföldköveket tűz ki a fenntarthatóbb közlekedési módok – például a nagy sebességű vasúti forgalom és a vasúti teherforgalom, valamint a belvízi és a rövid távú tengeri szállítás – fokozottabb használata tekintetében. E mérföldkövek elérése érdekében a Bizottságnak, a nemzeti és helyi hatóságoknak, valamint más érdekelt feleknek többet kell tenniük.

Kinevezésem esetén biztosítani akarom, hogy a Bizottság e munkában vezető szerepet vállaljon. Elsősorban már a jövő évben ambiciózus tervet kívánok kidolgozni annak érdekében, hogy elősegítsem az uniós fővárosok és nagyvárosok nagy sebességű vasúttal történő összekapcsolását egyrészt a TEN-T hatékony végrehajtása révén, és másrészt azon akadályok felszámolása révén, melyek az összes európai vasúti szolgáltatás jobb összekapcsoltságának útjában állnak. Ezek az interoperabilitás hiányában mutatkoznak meg, például a jelzőrendszerek terén, és más, digitális technológiák megfelelő alkalmazásának elmaradásában. Intézkedéseink hozzá fognak járulni az összeköttetések javításához is, többek között éjszakai vonatok, valamint korszerűbb és rugalmasabb vasúti árufuvarozás formájában, melyeknek Európa valamennyi régiójába el kell érniük. Mivel a vasutat erős és sokszínű beszállító iparnak és hozzáértő munkaerőnek kell támogatnia, e téren olyan megoldások előmozdítására kell koncentrálni, amelyek várhatóan hozzájárulnak az európai vasúti rendszer jobb működéséhez.

A negyedik vasúti csomag végrehajtása és érvényesítése továbbra is kulcsfontosságú ahhoz, hogy javítsuk a vasúti szolgáltatások kínálatát polgáraink számára.

A fentiekben kifejtettek szerint kezdeményezést kívánok indítani a multimodális jegyértékesítés mielőbbi bevezetése érdekében, többek között az egységes digitális foglalásról és jegyvásárlásról szóló rendelet révén, amely kiegészítené és javítaná az e területen meglévő kötelezettségeket, valamint egy multimodális digitális mobilitási szolgáltatásokra irányuló kezdeményezés révén, amelynek célja a vasúti utazáshoz való hozzáférés megkönnyítése és az utasok védelmének fokozása.

Ezen túlmenően kulcsfontosságú tevékenység lesz a vasúti összeköttetések javítása érdekében az infrastruktúra korszerűsítése és a határokon átnyúló új összeköttetések létesítése, valamint a vasúti hálózat jobb integrálása más közlekedési módokkal. Fontos lesz a vasúti járművezetőkre vonatkozó minősítési rendszerrel kapcsolatos kérdések kezelése is (lásd a munkaerőhiány kérdésével kapcsolatos 2. kérdésre adott válaszaimat).

A hatékony multimodalitás érdekében nem szabad megfeledkezni az egyéb közösségi közlekedési módok, például a tömegközlekedés, a megosztott mobilitás és a távolsági autóbuszok fontos szerepéről sem, és elő kell segíteni a nagyobb fokú fenntarthatóságra való áttérésüket. A fenntartható városi mobilitási tervek hatékony alkalmazása és végrehajtása, a fenntartható és biztonságos városi közlekedési infrastruktúrába történő beruházások, valamint az aktív közlekedési módok előmozdítása mind elengedhetetlenek a multimodális közlekedési rendszer fenntarthatóbbá és hatékonyabbá tételéhez, valamint a városi forgalomtorlódások enyhítéséhez.

Ami a belvízi hajózást illeti, a Naiades III cselekvési terv végrehajtására fogok összpontosítani annak érdekében, hogy több áru kerüljön belvízi szállításra. Különös figyelmet fogok fordítani a folyamatos hajózhatóság biztosítására a hálózat egészén, és az ágazatot a kibocsátásmentes hajók és kikötők felé fogom terelni. Ezzel egyidejűleg azon fogok munkálkodni, hogy előmozdítsam az ágazat hatékonyságának növelését célzó digitális megoldásokat és a vízi áruszállítás jobb integrációját a logisztikai láncba. Ezzel összefüggésben alapvető fontosságú, hogy az Európai Parlament és a Tanács megállapodásra jusson a harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS) szóló irányelv javasolt felülvizsgálatáról.

Elkötelezett vagyok az intermodális árufuvarozás növelése mellett, amely a vasút, a rövid távú tengeri szállítás és a belvízi hajózás környezeti teljesítményét és energiahatékonyságát a közúti szállítás rugalmasságával ötvözi. Ez az árufuvarozás legígéretesebb és legdinamikusabb piaci szegmense. Minden erőfeszítést meg fogok tenni annak érdekében, hogy ambiciózus megállapodás szülessen a kombinált árufuvarozásról szóló irányelv javasolt felülvizsgálatáról.

A szállítás és a fuvarozás papírmentességére is összpontosítani fogok – ezzel is csökkenthetők az intermodális szállítás akadályai és egyszerűsíthető más területek adminisztrációja, ami mind a vállalkozások, mind a polgárok javát szolgálja. Munkám kiegészíti majd a meglévő eszközöket, például az elektronikus áruszállítási információkat (eFTI) és az európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezetet (EMSWe), és épít is azokra. Hiszen ezek teljes körű végrehajtása várhatóan jelentős hatékonyságjavulást eredményez a teherszállítás és a logisztikai ágazat egészében.

Emellett támogatnunk kell a fogyasztókat, akik egyre tisztább termékeket és szolgáltatásokat várnak el. Ebben az összefüggésben számítok az Európai Parlament és a Tanács együttműködésére a javasolt CountEmissionsEU kezdeményezésről való megállapodás érdekében, ez ugyanis lehetővé tenné az árufuvarozási és a személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának elszámolására vonatkozó közös keret létrehozását. E tekintetben hasznos lesz az utasokat a légi járatok környezeti teljesítményéről tájékoztató, a ReFuelEU Aviation kezdeményezés végrehajtásából következő címkézési rendszer is.

Amint már mondtam, a nemzeti hatóságokkal és az érintett érdekelt felekkel együtt többet kell tennünk azért, hogy a munkaerő rendelkezzen az új technológiákhoz és az innovációkhoz való alkalmazkodáshoz szükséges készségekkel mind a fenntarthatóság, mind a digitalizáció területén. Ebben számítok az emberekért, készségekért és felkészültségért felelős ügyvezető alelnök segítségére.

6. A TEN-T hálózat kiépítése az előrejelzések szerint 2050-re évi 467 milliárd EUR-val növeli a GDP-t, de ehhez a becslések szerint 845 milliárd EUR-ra lesz szükség, és a Bizottság és a tagállamok eddig nem nyújtottak be átfogó tervet a szükséges finanszírozás biztosítására. Hogyan biztosítaná a TEN-T hálózat megvalósításának megfelelő finanszírozását, különösen a készülő CEF-rendelet és a következő többéves pénzügyi keret keretében? Hogyan tudja a Bizottság ösztönözni és vonzani a magánberuházásokat e hiány megszüntetése érdekében, és hogyan javasolná a köz- és magánszféra közötti partnerségek fellendítését?

Fő célom az lesz, hogy megbízatásom alatt jelentősen javítsuk Európa összekapcsoltságát – mind az EU-n belül, mind a szomszédainkkal és a világ többi részével. Ez a működő egységes piac alapja, ez teszi lehetővé az áruk, a szolgáltatások, az utasok és a munkavállalók szabad mozgását. Az utasoknak, a munkavállalóknak és az áruknak ugyanolyan könnyen kell tudniuk mozogni az Unión belül, mint a tagállamukon belül.

A transzeurópai közlekedési hálózatra (TEN-T) vonatkozó iránymutatásokat tartalmazó felülvizsgált rendelet célul tűzi ki az európai közlekedési törzshálózat kiépítését 2030-ra. Ez azt jelenti, hogy az elkövetkező öt évben előrelépést kell tennünk a törzshálózat kiépítése terén, és eredményeket kell felmutatnunk. Ezért nagyon szorosan nyomon fogom követni a törzshálózat megvalósulását és a rendelet egyéb rendelkezéseinek végrehajtását. A TEN-T koordinátorokkal, a tagállamokkal és az Európai Parlamenttel együttműködve fogom biztosítani az előrehaladás megfelelő nyomon követését, valamint a tagállamokkal és az illetékes hatóságokkal való jobb koordinációt. A törzshálózat mellett a kiterjesztett törzshálózat és az átfogó hálózatok terén is ösztönözni fogom a haladást annak

érdekében, hogy egyetlen régió se maradjon ki. Ez nemcsak az EU területi és társadalmi kohéziójának javítása, hanem egységes piacunk megerősítése szempontjából is alapvető fontosságú.

A felülvizsgált TEN-T rendelet kiterjesztette az uniós közlekedési folyosókat Ukrajnára és Moldovára, megteremtve a két ország és az EU közötti hosszabb távú összeköttetés alapjait. Ugyanez a közlekedési hálózat elér a Nyugat-Balkánra is, ami hozzá fog járulni e régió európai közlekedési piacba való integrációjának felgyorsításához. Prioritásként tekintek arra, hogy ezek a tervek megvalósuljanak. Ugyanakkor kötelezettséget vállalok arra, hogy a szolidaritási folyosókkal kapcsolatos kritikus munkát is folytatom, hogy jól használható alternatív logisztikai útvonalakat biztosítsunk az EU és Ukrajna (illetve Moldova) között a belvízi, a közúti és a vasúti szállítás számára.

A TEN-T hálózat kiépítése persze jelentős beruházásokat igényel: a becslések szerint csak a törzshálózatba mintegy 515 milliárd EUR-t kell befektetni. A jelenlegi többéves pénzügyi kereten belül az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz járult hozzá a határokon átnyúló, kulcsfontosságú összeköttetések megvalósításához és az EU világjárvány utáni helyreállításának felgyorsításához. Szorosan együtt fogok működni a költségvetésért, a csalás elleni küzdelemért és a közigazgatásért felelős biztossal annak garantálása érdekében, hogy a következő többéves pénzügyi keret tükrözze a közlekedési ágazat előtt álló kihívásokat, nevezetesen a határokon átnyúló és még hiányzó összeköttetések kiépítését, valamint a katonai mobilitás biztosítását a csapatok és felszerelések nagyszabású mozgásának támogatása érdekében.

Ugyanakkor továbbra is együtt fogok működni a tagállamokkal és a helyi hatóságokkal azért, hogy saját költségvetéseikben és beruházási terveikben ők is teljes mértékben figyelembe vegyék közösen elfogadott célkitűzéseinket. Fel kell tárnunk az állami szektoron kívüli finanszírozási lehetőségeket is, ezért foglalkozni szeretnék innovatív finanszírozási források kialakításával, többek között építve azokra a pozitív tapasztalatokra, amelyeket az alternatív üzemanyagok infrastruktúráját támogató eszköz keretében szereztünk a vissza nem térítendő támogatásoknak a kölcsönökkel való ötvözése terén. Szorosan együtt fogok működni az Európai Beruházási Bankkal és az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bankkal annak biztosítása érdekében, hogy hitelezési stratégiáik tükrözzék a legsürgetőbb szakpolitikai igényeket. Azt is meg kell vizsgálni, hogy az európai közlekedési folyosókhoz kapcsolódó, nagyon szilárd és kiforrott projektportfólió hogyan vonzhatja a magánszereplők és -alapok hosszú távú beruházásait. Végül, de nem utolsósorban arra fogom ösztönözni a tagállamokat, hogy gyorsítsák fel az engedélyek megszerzésének folyamatát és csökkentsék a magánpartnerek részvételével járó adminisztratív terheket.

7. Hogyan kívánja előmozdítani a reziliens, fenntartható és versenyképes turisztikai ágazatot a 2030-ig tartó időszakra vonatkozó uniós turisztikai menetrenddel és a 2023. évi Palmai Nyilatkozattal összhangban, miközben biztosítja a gazdasági növekedést és a turisztikai forgalom jobb kezelését a helyi közösségek igényeinek megfelelően? A következő többéves pénzügyi keretről szóló tárgyalások előtt elkötelezné-e magát amellett, hogy ragaszkodik a TRAN bizottság régóta fennálló felhívásához, miszerint külön költségvetési tételt kell biztosítani a turizmus számára?

Először is megtiszteltetés számomra, hogy – kinevezésem esetén – a fenntartható turizmusért felelős biztos leszek. Ursula von der Leyen elnök döntésének valódi tartalmat kívánok adni: a turizmus számára teljes értékű európai szakpolitikát kell alkotnunk.

A fenntartható turizmus pozitív hajóereje az európai gazdaságnak, valamint a regionális és helyi közösségeknek Európa-szerte. Élénk ipari ökoszisztémáról van szó, amely több mint 3 millió kkv-t képvisel. Az ágazat növeli közös természeti és kulturális örökségünk értékét, és hozzájárul a régiók gazdasági és társadalmi kohéziójához, még a távolabbi vagy hátrányos helyzetű régiókéhoz is. Az idegenforgalom azonban erősen koncentrálódik bizonyos régiókban, és számos kihívással néz szembe, az éghajlatváltozástól kezdve a munkaerőhiányig, akárcsak a közlekedés. Úgy vélem, hogy az EU-nak meg kell őriznie a világ első számú turisztikai célpontjaként betöltött pozícióját, miközben fenntarthatóbbá és kiegyensúlyozottabbá kell tenni az idegenforgalmat, és meg kell őrizni a helyi közösségek jóllétét.

Elkötelezett vagyok a reziliens, fenntartható és versenyképes turisztikai ágazat előmozdítása mellett, amint arról a tagállamok a 2030-ig tartó időszakra vonatkozó uniós turisztikai menetrend keretében megállapodtak. Bár az irány adott, közösen elfogadott intézkedésekkel, célokkal és felelősségi körökkel, úgy vélem, jobban ki kell használni a szinergiákat a különböző uniós szakpolitikák között – különösen a közlekedéssel –, hogy hatékonyabban tudjuk támogatni és előmozdítani a turizmust. Ezért biztosi kinevezésem esetén az érdekelt felekkel, köztük a helyi és regionális önkormányzatokkal folytatott széles körű konzultációt követően olyan stratégiát fogok előterjeszteni, amely felgyorsítja a menetrend végrehajtását és megvalósíthatóvá teszi a reziliens és versenyképes turizmust.

Támogatni fogom az idegenforgalmi ágazatot a környezeti hatások csökkentésében és az új, környezetbarátabb üzleti modellekre való átállásban. Arra fogom ösztönözni a vállalkozásokat és különösen a kkv-kat, hogy olyan elismert, megbízható fenntarthatósági rendszereket és címkéket használjanak, amelyek versenyképesebbé teszik őket az igények kielégítésében. Ugyanakkor elő fogom mozdítani a kiválóságot, többek között az Intelligens Turizmus Európai Fővárosa díj és az Intelligens Turizmus Zöld Éllovasa díj révén.

Az európai úti céloknak képeseknek kell lenniük arra, hogy kiegyensúlyozott módon kezeljék az idegenforgalmat. Javaslom, hogy továbbra is támogassuk őket a hatékony tudáscsere, a társaktól való tanulás és a bevált gyakorlatok megosztása révén, különösen a turisztikai csomópontokra nehezedő nyomás csökkentése, a megelőző intézkedések alkalmazása, a felelős idegenforgalmi magatartás tudatosítása terén, valamint abban, hogy bevonják a fogadó közösségeket a fenntartható turisztikai modellek létrehozásába és végrehajtásába. A Tanács 2023. évi Palmai Nyilatkozata kulcsfontosságú kérdésként emelte ki az idegenforgalom társadalmi fenntarthatóságát. Ez központi szerepet játszik átállási pályájában is. Továbbra is támogatni kell a célországokat az éghajlatváltozásra való felkészülésben.

Abban, hogy a turisztikai célpontok optimálisan kezeljék a turistaforgalmat, az adatok is fontos szerepet játszhatnak. Ezért a Bizottság létrehoz egy turisztikai adatteret, amelynek segítségével az idegenforgalmi szereplők – köztük a turisztikai célpontok – pontosabb és megalapozottabb döntéseket hozhatnak majd.

A turisztikai ágazatnak nyújtott uniós támogatás egyelőre különböző uniós finanszírozási programok között oszlik meg. A következő többéves pénzügyi keret előkészítése lehetőséget nyújt arra, hogy az uniós költségvetés ebből a szempontból is egyszerűbbé, célzottabbá és reagálóképesebbé váljon. Ebben együtt fogok működni a költségvetésért, csalás elleni küzdelemért és közigazgatásért felelős biztossal.

További munkára van szükség annak érdekében is, hogy a turisztikai ökoszisztéma szereplői, különösen a kkv-k, jobban megismerjék a rendelkezésükre álló finanszírozási lehetőségeket. Építeni fogok a folyamatban lévő munkára annak biztosítása érdekében, hogy az idegenforgalmi vállalkozások és kulturális helyszínek könnyebben találjanak finanszírozási lehetőségeket – európai, nemzeti és regionális szinten is.

A Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság kérdése

8. A közlekedési ágazat kibocsátásaiból származik Európa üvegházhatásúgáz-kibocsátásának majdnem egynegyede; ez az egyetlen olyan jelentős gazdasági ágazat, ahol a kibocsátás 1990 óta uniós szinten növekedett. Ezért további erőfeszítésekre van szükség annak biztosítása érdekében, hogy az ágazat minden része hozzájáruljon a dekarbonizációhoz, és hogy megfelelő kerettel rendelkezzen. A szükséges átalakító változások számos kihívással járnak, például az infrastruktúrára nehezedő növekvő áruforgalomhoz, a fenntartható alternatív üzemanyagok elterjedéséhez és az akkumulátorgyártás ösztönzéséhez kapcsolódó kihívásokkal. Milyen javított feljogosító feltételeket, konkrét lépéseket, időkereteket és jogi eszközöket fog kezdeményezni annak érdekében, hogy a fenntartható közlekedéspolitikák hozzájáruljanak a gazdasági növekedéshez, a munkahelyek biztonságához és a versenyképességhez Európában, miközben biztosítják az európai zöld megállapodás részeként a 2030-ra kitűzött célok elérését és az Unió klímasemlegessé válását? Hogyan fogja biztosítani – az éghajlatért, a nettó zéró és a tiszta növekedésért felelős biztosjelölttel együttműködve –, hogy az Unió vezető szerepet töltsön be a tengeri és légi közlekedési ágazatban a globális üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére irányuló határozottabb nemzetközi kötelezettségvállalások terén? Milyen konkrét intézkedéseket tervez a gépjárműiparra vonatkozó uniós ipari cselekvési terv részeként? Milyen lesz a tiszta vállalati flottákra vonatkozóan bejelentett javaslat jogi jellege és időzítése?

Tagadhatatlan, hogy az EU közlekedési ágazatát át kell alakítani a klímasemleges jövő érdekében. Ezt a munkát a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiában már felvázolt célkitűzések mentén és az eddig elfogadott jogszabályok alapján fogom folytatni. Konkrétan a kibocsátásmentes járművek gyors bevezetésére, a fenntartható közlekedési üzemanyagok és technológiák rendelkezésre állásának és megfizethetőségének biztosítására, az infrastruktúra gyors kiépítésének felügyeletére, valamint a szállítás fenntarthatóbb közlekedési módok révén történő élénkítésére fogok összpontosítani. Ezt az átalakulást nem csak környezeti szükségszerűségnek tartom. Gazdasági lehetőséget is jelent Európa számára. A fenntartható közlekedésre való globális átállás vezetésével az EU megerősítheti helyét a technológiai innováció élén is. Ez a vezető szerep pedig erősíteni fogja a versenyképességet, a növekedést és a foglalkoztatást Európában.

Az ágazat kibocsátás-csökkentésének szabályozási keretét nagyrészt már lefektette az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag, a hatékony és zöld mobilitásról szóló csomag, valamint az árufuvarozás környezetbarátabbá tételéről szóló csomag. Most már eredményeket kell felmutatnunk. Ezért az első célom az lesz, hogy

együttműködjek a társjogalkotókkal annak érdekében, hogy megállapodás szülessen azokról a javaslatokról, amelyekről még nem született. Ilyenek többek között a kibocsátásmentes nehézgépjárművek terjedésének ösztönzésére, a vasúti infrastruktúra használatának javítására, az intermodális szállítási műveletek előmozdítására, valamint az árufuvarozási és a személyszállítási szolgáltatások üvegházhatásúgáz-kibocsátásának értékelésére és összehasonlítására szolgáló keret létrehozására irányuló kulcsfontosságú kezdeményezések. Gondoskodni fogok arról is, hogy az e csomagok által létrehozott valamennyi eszközt gyorsan és hatékonyan végrehajtsák.

Az uniós erőfeszítések sikere számos kulcsfontosságú előfeltételtől függ. Az EU-nak javítania kell és időtállóvá kell tennie közlekedési infrastruktúráját, tovább kell erősítenie az egységes közlekedési piacot, elő kell segítenie a beruházásokat, elő kell mozdítania bizonyos technológiákat, mint a hatékonyabb akkumulátorok és a kibocsátásmentes erőátviteli rendszerek, valamint digitális megoldások segítségével növelnie kell a közlekedési rendszer hatékonyságát. E munka egyik kritikus területe, hogy sokkal több megújuló villamos energiához és megfizethető fenntartható üzemanyaghoz kell hozzáférést biztosítani. Együtt fogok működni az energiaügyért és a lakhatásért felelős biztossal annak biztosítása érdekében, hogy összehangoljuk a közlekedési és az energetikai infrastruktúra fejlesztését, ami elengedhetetlen a várhatóan növekvő közlekedési villamosenergia-kereslet kielégítéséhez, többek között a nehézgépjárművek esetében is. Ezzel egyidejűleg azon fogok munkálkodni, hogy fokozzuk a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású közlekedési üzemanyagok előállítását és forgalmazását, ami különösen sürgető a kibocsátáscsökkentési nehézségekkel szembesülő légi és tengeri közlekedési szegmensben.

Több erőfeszítést kell tennünk annak érdekében, hogy környezetvédelmi céljaink összeegyeztethetők legyenek a közlekedés társadalmi és gazdasági szükségszerűségeivel, nevezetesen a konnektivitással és a megfizethetőséggel. Emellett minden rendelkezésre álló eszközt fel kell használnunk Európa jólétének és ipari erejének hathatós támogatása érdekében. Ezek mind a munkám prioritásai lesznek, összhangban az Ursula von der Leyen megválasztott elnök által rámbízott küldetéssel.

Egy másik kritikus kérdés a fenntartható közlekedési lehetőségek elérhetőségének és minőségének javítása. E tekintetben folytatni fogom a vasúti közlekedés előmozdítását – mind a személy-, mind az áruszállítás céljára. Idetartozik az uniós fővárosok és nagyvárosok nagy sebességű vasút révén történő összekapcsolásának elősegítésére irányuló ambiciózus terv támogatása, valamint az egységes digitális foglalási és jegyvásárlási rendeletre irányuló javaslat, amely kiegészíti és erősíti az e területen meglévő kötelezettségeket. Ezeket megbízatásom elején elő kívánom terjeszteni (lásd a 2. kérdésre adott válaszomat). Támogatni fogom továbbá a jogalkotókat abban, hogy ambiciózus megállapodást érjenek el a vasúti infrastruktúra-kapacitás felhasználásáról szóló rendeletre irányuló bizottsági javaslatról.

Mivel a közlekedés nemzetközi jellegű, egyértelmű, hogy az EU-nak nem lehet és nem is szabad egyedül eljárnia. Ez a terület nemcsak ahhoz elengedhetetlen, hogy a Párizsi Megállapodás céljaival összhangban hatékonyan korlátozzuk a globális felmelegedést, hanem ahhoz is, hogy vállalkozásaink számára egyenlő versenyfeltételeket biztosítsunk. Fenn kell tartanunk az EU vezető szerepét az éghajlatváltozás mérséklése terén. Teljes mértékben együtt fogok működni az éghajlatért, a nettó zéró kibocsátásért és a tiszta növekedésért felelős biztossal annak biztosítása érdekében, hogy az EU egységesen lépjen fel és vezető szerepet töltsön be a globális üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére irányuló globális erőfeszítésekben, különösen a légi és a tengeri közlekedés tekintetében.

A légi közlekedés terén a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) égisze alatt elfogadott, a légi közlekedésre vonatkozó hosszú távú nettó zéró cél, valamint a fenntartható légijármű-üzemanyagokra, az alacsonyabb szén-dioxid-kibocsátású légijármű-üzemanyagokra és más tisztább légi közlekedési energiaforrásokra vonatkozó globális keret biztosít iránytűt és szilárd alapot folyamatos globális erőfeszítéseinkhez. Alapvető fontosságú lesz annak biztosítása, hogy az elfogadott keret eredményes legyen. Biztosi kinevezésem esetén azon fogok munkálkodni, hogy megerősítsük a nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszerének (CORSIA) szabályait és végrehajtását annak érdekében, hogy az globális szinten kézzelfogható éghajlati előnyöket biztosítson. Ez magában foglalja annak értékelését, hogy a rendszer kellően összhangban van-e a Párizsi Megállapodás céljaival. Ugyanakkor minden erőfeszítést meg fogok tenni a harmadik országokkal és az ICAO-val folytatott együttműködés keretében is, támogatni fogom a fenntartható légijármű-üzemanyagokra vonatkozó szakpolitikák és projektek kidolgozását, amiben építhetünk az úttörő ReFuelEU légiközlekedési rendeletre és az uniós külső segítségnyújtási és együttműködési programokra – amilyen többek között a Global Gateway.

Ami a tengeri szállítást illeti, 2025 kritikus év lesz az éghajlatváltozás mérséklésére irányuló globális erőfeszítések szempontjából. Biztosi kinevezésem esetén arra is fogok összpontosítani, hogy a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) ambiciózus középtávú üvegházhatásúgázkibocsátás-csökkentési intézkedéseket fogadjon el. A

cél annak biztosítása, hogy az elfogadott intézkedések fellendítsék a kibocsátásmentes üzemanyagok elterjedését a hajózásban, az ágazatot a folyamatos üvegházhatásúgáz-kibocsátás-csökkentés pályájára állítsák, és emellett az intézkedési keret figyelembe vegye a fejlődő országok szükségleteit. Ugyanakkor törekedni fogok az üvegházhatásúgáz-kibocsátásra vonatkozó rövid távú intézkedések megerősítésére, valamint a kibocsátásmentes és a hagyományos üzemanyagok közötti árkülönbség globális csökkentését célzó projektek támogatására.

A közlekedési ágazat globális átalakulása lehetőségeket rejt Európa jelenlegi és jövőbeli ipari úttörői számára. Ez különösen igaz az európai gépjárműiparra. Biztosi kinevezésem esetén a gépjárműipar számára a tisztaipar-megállapodásra építő ipari cselekvési tervet fogok kidolgozni annak biztosítása érdekében, hogy az EU megtarthassa globális vezető szerepét, és fennmaradjon az erős európai termelési bázis. Az értéklánc egészében fel kell lépni: a kritikus fontosságú nyersanyagoktól a töltőinfrastruktúráig. Biztosítanunk kell, hogy az EU-nak rendelkezésére álljon mind az üzemanyag-, mind az elektromos töltéshez szükséges infrastruktúra, és teljes mértékben ki tudja használni az automatizálást és az adatokat. A meghozandó intézkedések végső céljai egyértelműek: megvédeni iparunkat és lakosainkat, csökkenteni függőségeinket és sebezhetőségeinket, és az ágazatot a fenntarthatósági és digitális kettős átállás pályájára állítani. Hasonló célkitűzésekre van szükség a repüléstechnika, a vasút és a hajógyártás, valamint a tengerhasznosítási ágazat esetében is. Együtt fogok működni a biztosi testület valamennyi érintett tagjával annak érdekében, hogy mindezt a tiszta ipari megállapodás részeként megvalósítsuk.

A fenntartható átalakuláshoz nemcsak ipari bázisunk támogatására irányuló fellépésre lesz szükség. Intézkedéseket kell hozni annak érdekében is, hogy a fenntartható mobilitás minden polgár számára megfizethető és hozzáférhető lehetőség legyen. E tekintetben támogatni fogom az Igazságos Átmenet Alap és a Szociális Klímaalap végrehajtását, és iránymutatást fogok készíteni a közlekedési szegénységről. Biztosi kinevezésem esetén együtt fogok működni a többi biztossal, a tagállamokkal és az Európai Parlamenttel annak érdekében, hogy megfelelő ösztönzőket teremtsek a fogyasztók és a vállalkozások számára európai elektromos járművek vásárlásához. Megbízólevelemmel összhangban a tiszta vállalati flottákra vonatkozó javaslatokat is ki fogok dolgozni a kereslet ösztönzése érdekében.