

KLAUSIMYNAS PASKIRTAJAM KOMISIJOS NARIUI**Apostolui TZITZIKOSTUI****Darnusis transportas ir turizmas****1. Bendra kompetencija, įsipareigojimai Europai ir asmeninis nepriklausomumas**

Kuriuos savo asmeninės kvalifikacijos ir patirties aspektus išskirtumėte kaip itin tinkamus tapti Komisijos nariu ir dirbti dėl Europos bendrojo intereso, ypač srityje, už kurią būtumėte atsakingas? Kaip prisidėsite prie Komisijos politinių gairių įgyvendinimo? Kaip įgyvendinsite lyčių aspekto integravimą ir kaip lyčių aspektu grindžiamą požiūrį įtrauksite į visas Jūsų atsakomybei priskirtinas politikos sritis? Kaip įgyvendinsite jaunimo klausimų integravimą?

Kaip galėtumėte Europos Parlamentui įrodyti, jog esate nepriklausomas? Kaip užtikrintumėte, kad dėl Jūsų ankstesnės, dabartinės ar būsimos veiklos nekils jokių abejonių, kad galite tinkamai eiti pareigas Komisijoje?

Esu vieno iš Graikijos regionų gubernatorių, buvęs Graikijos Parlamento narys ir Europos regionų komiteto buvęs pirmininkas, o šiuo metu – pirmasis pirmininko pavaduotojas. Tačiau pirmiausia esu nepalaužiamas proeuropietis.

Jaučiuosi pagerbtas, kad man patikėta darniojo transporto ir turizmo sritis. Sudarydami vieną sritį šie du sektoriai tampa artimesni vienas kitam: jiems būdinga didžiulė tarpusavio sąveika, o kartu juose kyla panašių iššūkių kuriant tvaresnę ir klestinčią ateitį.

Eidamas Graikijos Centrinės Makedonijos regiono gubernatoriaus pareigas paskatinau imtis judumo Salonikuose pertvarkos; po jos transportas šiame mieste tapo ekologiškesnis, pažangesnis, darnesnis ir įperkamesnis. Savo regione įgyvendinau konkrečią transporto priemonių išmetamų teršalų kiekio mažinimo politiką, kuria skatinamas elektrinių transporto priemonių naudojimas ir propaguojamas aktyvus judumas. Tuo tikslu, be kita ko, buvo įrengta naujų elektros įkrovimo stotelių ir išplėstas dviračių juostų tinklas. Be to, valdžiau Europos lėšas, skirtas transporto infrastruktūrai atnaujinti, kad būtų sujungtos miesto ir kaimo vietovės ir padidintas kelių eismo saugumas. Taip pat sėkmingai pristačiau savo regioną kaip vieną iš svarbiausių Graikijos turizmo vietovių ir kartu rėmiau investicijų į darnų turizmą projektus. Dar daugiau – bendradarbiaudami su kitais vietos ir regiono suinteresuotaisiais subjektais, sukūrėme naujas jūrų ir oro transporto jungtis ir taip padėjome užtikrinti regioninį susisiekimą ir regionų aprūpinimą paslaugomis. Be to, esu įsitikinęs, kad Europos regionų komitete įgyta patirtis padės man veiksmingai panaikinti atotrūkį tarp Europos, nacionalinių ir regionų valdžios institucijų ir sukurti visiems piliečiams naudingą bei juos jungiančią darnią, pažangią ir saugią transporto sistemą, užtikrinančią, kad ES išliktų viena iš turistų mėgstamiausių krypčių. Eidamas Europos regionų komiteto pirmininko pareigas skatinau tvirtesnę bendradarbiavimą su Europos Parlamentu ir Europos Komisija, o kartu glaudžiai bendradarbiau su regionų bei vietos lygmens vadovais ir kitomis Europos institucijomis. Įsitikinau, kad būdami vieningi galime pasiekti daug daugiau.

Iš savo ankstesnės patirties puikiai žinau, koks nepaprastai svarbus Sąjungai šių dviejų sektorių vaidmuo. Buvau tiesioginis juose kylančių realių iššūkių liudininkas. Žinau, koks svarbus transportas atokiems ES regionams, kad jie jaustųsi ES dalimi. Be to, mačiau, kokią poveikį turizmui, mūsų piliečiams ir įmonėms apskritai turėjo COVID-19 pandemija. Abu sektoriai yra be galo svarbūs mūsų gyvenimo kokybei ir turi milžinišką potencialą sėkmingai pasinaudoti savo žaliaja bei skaitmenine pertvarka ir padaryti mūsų gyvenimą geresnį. Remdamasis savo ankstesne patirtimi ir tiesiogiai vietoje atliktu darbu galėsiu rengti politinius sprendimus, pagal kuriuos mūsų pastangos bus orientuojamos į piliečius.

Išrinktosios Pirmininkės Ursulos von der Leyen politinėse gairėse išdėstytas naujas tvaraus Europos klestėjimo ir konkurencingumo planas. Norėčiau, kad šiame kontekste svarbų vaidmenį, vykstant dvejopai žaliajai ir skaitmeninei pertvarkai, atliktų transporto bei turizmo sektoriai ir jų pramonės ekosistemos. Dėsiu visas pastangas, kad Europos transporto ir turizmo sektoriai taptų konkurencingesni, darnesni ir atsparesni. Nenuilstamai dirbsiu

siekdamas visapusiškai įgyvendinti ir toliau plėtoti Darnaus ir išmanaus judumo strategiją ir 2030 m. ES turizmo darbotvarkę.

Vykdydamas šią užduotį daugiausia dėmesio skirsiu jas įgyvendinančių įmonių ir valstybių narių rėmimui. Stengsiuosi, kad būtų sustiprinta bendroji transporto rinka ir parengtas investicijų į darnųjį transportą planas, kas padėtų lengviau pereiti prie darniojo transporto sprendimų. Remsiu transeuropinės transporto infrastruktūros diegimą kuo geriau išnaudojant skaitmenines priemones, naujas technologijas ir inovacijas. Be to, dėsiu visas pastangas, kad Europa išliktų viena iš populiariausių turizmo krypčių ir kartu būtų užtikrintas sektoriaus darnumas, atsparumas ir konkurencingumas.

Dirbsiu vadovaudamasis už sanglaudą ir reformas atsakingo vykdomojo pirmininko pavaduotojo rekomendacijomis ir bendradarbiausiu su kitais atitinkamais vykdomaisiais pirmininko pavaduotojais bei Komisijos nariais, siekdamas skatinti žaliąją ir skaitmeninę pertvarką ir didinti Europos transporto ir turizmo sektorių konkurencingumą.

Pripažįstu, kad transporto sektorius nepasižymi pakankama darbuotojų įvairove. Iš tiesų, tai vienas iš sektorių, kuriuose dominuoja vyrai. Be to, transporto sektoriaus darbo jėga sparčiai amžėja, dėl to dar svarbiau į šį sektorių pritraukti įvairesnių specialistų. Esu pasiryžęs užtikrinti, kad į transporto politiką būtų integruotas lygybės – visų pirma lyčių ir skirtingų amžiaus grupių asmenų – principas, kuris padėtų veiksmingai spręsti transporto sektoriuje kylančius uždavinius, be kita ko, darbuotojų trūkumo ir poreikio kelti darbuotojų kvalifikaciją bei juos perkvalifikuoti, kad jie būtų pasirengę technologiniams pokyčiams ir vykstančiam automatizavimui bei skaitmenizacijai.

Visų pirma esu pasirengęs remti ES permainų platformą „Moterys ir transportas“ ir įvairovės transporto srityje ambasadorių tinklą. Be to, ketinu reguliariai bendrauti su jaunais žmonėmis, kad sužinočiau apie jų siekius bei suvokiamus sunkumus, susijusius su darbu transporto sektoriuje, ir taip geriau suprasčiau jų lūkesčius ir rūpesčius. Todėl tikiuosi jau per pirmąsias šimtą savo kadencijos dienų surengti jaunimo dialogą.

Puikiai suprantu Sutartyse (ES sutarties 17 straipsnio 3 dalyje ir SESV 245 bei 339 straipsniuose) nustatytus įpareigojimus ir patvirtinu, kad esu įsipareigojęs jų – taip pat ir aukščiausių etikos normų bei Komisijos narių elgesio kodekso – visapusiškai laikytis. Užpildžiau ir viešai paskelbiau interesų deklaraciją, numatytą Komisijos narių elgesio kodekse. Jei kas pasikeistų, ją atnaujinsiu.

Įsipareigoju vengti bet kokios pozicijos ar situacijos, dėl kurių galėtų kilti abejonių mano nepriklausomumui, nešališkumui ir pasirengimui dirbti Komisijai. Įsipareigoju informuoti Komisijos Pirmininkę apie bet kokią situaciją, dėl kurios, man einant oficialias pareigas, galėtų kilti interesų konfliktas.

Taip pat įsipareigoju laikytis Elgesio kodekse nustatytų skaidrumo pareigų, t. y. rengti susitikimus tik su Skaidrumo registre registruotomis organizacijomis ar savarankiškai dirbančiais asmenimis.

2. Skiriamos pareigos ir bendradarbiavimas su Europos Parlamentu

Ar įsipareigojate tinkamai informuoti Parlamentą apie savo ir Jums pavaldžių padalinių veiksmus? Kaip apibrėžtumėte savo atskaitomybę Parlamentui?

Kokius konkrečius įsipareigojimus esate pasirengęs priimti dėl savo bendravimo su Parlamentu ir dalyvavimo Parlamento komitetų posėdžiuose ir plenariniame posėdyje, taip pat skaidrumo, bendradarbiavimo ir veiksmingų tolesnių veiksmų dėl Parlamento pozicijų bei raginimų imtis teisėkūros iniciatyvų? Ar esate pasirengęs tomis pačiomis sąlygomis kaip ir Tarybai laiku teikti Parlamentui informaciją ir dokumentus, susijusius su planuojamomis iniciatyvomis ar vykdomomis procedūromis?

Jei būsiu patvirtintas Komisijos nariu, priimsiu visą politinę atsakomybę už veiklą darniojo transporto ir turizmo srityje, kaip nurodyta rugsėjo 17 d. man išsiųstame įgaliojajame rašte. Savo pareigas vykdysiu visapusiškai bendradarbiaudamas su kitais Komisijos nariais, vadovaudamasis Pirmininkės nustatytais darbo metodais ir be išlygų paisydamas kolegialumo principo. Pasirūpinsiu, kad mano kolegos aktyviai dalyvautų rengiant, priimant ir įgyvendinant politikos iniciatyvas, kurios būtinos vykdant liepos mėn. Europos Parlamentui pateiktas Pirmininkės Ursulos von der Leyen politines gaires.

Manau, kad, norint užtikrinti veiksmingą ES institucinės sistemos veikimą ir ES sprendimų priėmimo veiksmingumą bei teisėtumą, labai svarbus tarpinstitucinis bendradarbiavimas. Imdamasis veiksmų savo

kompetencijos srityje vadovausiuosi tokiais pagrindiniais principais, kaip atvirumas, tarpusavio pasitikėjimas bei efektyvumas, ir užtikrinsiu reguliarių keitimąsi informacija. Remsiu 2010 m. Pagrindų susitarimo ir 2016 m. Tarpinstitucinio susitarimo dėl geresnės teisėkūros nuostatų įgyvendinimą ir jų visapusiškai laikysiuosi. Suprantu, kad Europos Parlamentui ir Tarybai, kaip teisėkūros institucijoms, turi būti taikomos vienodos sąlygos.

Tvirtai įsipareigoju užtikrinti, kad mano bendravimas su Europos Parlamentu būtų atviras, skaidrus ir konstruktyvus. Noriu užmegzti tarpusavio pasitikėjimu grindžiamus santykius. Būsiu pasirengęs dalyvauti visuose atitinkamuose komitetų posėdžiuose, trišalėse diskusijose ir plenariniuose dialoguose, susijusiuose su mano atsakomybės sritimi. Bendradarbiausiu su Parlamentu ir atitinkamais komitetais visais politikos formavimo proceso ir politinio dialogo etapais. Prireikus dalyvausiu su rezoliucijomis susijusiose procedūrose pagal SESV 225 straipsnį.

Jei būsiu patvirtintas Komisijos nariu, užmegsiu konstruktyvius santykius ir užtikrinsiu reguliarius informacijos mainus su Transporto ir turizmo (TRAN) komitetu, Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos (ENVI) komitetu bei, prireikus, su kitais komitetais. Tikiu skaidrios, tiesioginės ir reguliarios komunikacijos su komitetų nariais svarbą. Todėl prireikus būsiu pasirengęs dalyvauti dvišaliuose susitikimuose. Užtikrinsiu, kad į Europos Parlamento narių Komisijai pateiktus klausimus, susijusius su mano atsakomybės sritimis arba joms priklausančiais svarstytais dalykais, būtų atsakoma laiku ir informatyviai. Prireikus būsiu pasirengęs dalyvauti Europos Parlamento plenariniuose posėdžiuose ir komitetų posėdžiuose.

Be to, esu tvirtai pasiryžęs užtikrinti, kad Europos Parlamentas būtų tinkamai informuojamas apie pagrindinius tarptautinių derybų, kurios gali būti vedamos mano atsakomybės srityse, etapus ir kitus svarbius įvykius.

Esu visiškai pasirengęs kartu su Europos Parlamentu ir Taryba užtikrinti didesnę visos teisėkūros procedūros skaidrumą. Įgyvendinsiu Pagrindų susitarime ir Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytas skaidrumo nuostatas, įskaitant nuostatas, susijusias su daugiamečiu programavimu kadencijos pradžioje. Be to, laikysiuosi labai aukštų Komisijos skaidrumo standartų, taikomų susitikimams su interesų grupių atstovais. Įsipareigoju įgyvendinti geresnio reglamentavimo darbotvarkę ir užtikrinti, kad mano atsakomybės sričiai priklausantys politikos pasiūlymai būtų grindžiami konsultacijų su ekspertais ir visuomene rezultatais. Stengsiuosi rasti naujų būdų ir idėjų, padedančių Europos Sąjungos piliečiams ir pilietinei visuomenei, visų pirma mūsų jaunimui, geriau išsakyti savo nuomonę. Turime skatinti dalyvaujamąją demokratiją, kad piliečiai būtų tinkamai informuojami ir dalyvautų politikos formavimo procese. Aktyviai kovosiu su dezinformacija ir dėsiu pastangas, kad apie Komisijos veiksmus būtų informuojama laiku ir aiškiai, taip pat stengsiuosi atidžiai išklausti susijusiems asmenims susirūpinimą keliančius klausimus.

Be to, įsipareigoju užtikrinti, kad santykiai su Mobilumo ir transporto generaliniu direktoratu ir kitomis Komisijos tarnybomis būtų grindžiami lojalumo, pasitikėjimo, skaidrumo bei savitarpio pagalbos principais ir abipusiais informacijos mainais.

Transporto ir turizmo komiteto klausimai

3. Komisijos Pirmininkė U. von der Leyen savo įgaliojamojame rašte pavedė būsimam už tvary transportą ir turizmą atsakingam Komisijos nariui „užtikrinti, kad Europos transportas būtų konkurencingesnis, tvaresnis ir atsparesnis būsimiems sukrėtimams, ir užtikrinti, kad transportas būtų saugus, prieinamas ir įperkamas visiems ES piliečiams“. Kokia būtų Jūsų strategija ir prioritetai, be kita ko, atsižvelgiant į konkrečius teisės aktus, kad ši užduotis būtų įgyvendinta, ir pagal kokį tvarkaraštį? Kokios, Jūsų nuomone, yra aktualiausios problemos ir kaip ketinate jas spręsti?

Transportas – labai svarbus veiksnys, sudarantis sąlygas Europos ekonomikai ir bendrosios rinkos konkurencingumui. Todėl aš jį vertinu ne tik kaip atskirą reikšmingą ekonomikos sektorių, bet ir kaip esminę kitos ekonominės veiklos, ypač turizmo, varomąją jėgą. Be to, transporto sektorius nepaprastai svarbus siekiant 2030 m. klimato srities tikslų ir 2050 m. poveikio klimatui neutralumo tikslo. Akivaizdu, kad transporto politika negali ir neturėtų būti izoliuota nuo kitų politikos sričių. Jei būsiu patvirtintas, vykdydamas išrinktosios Pirmininkės Ursulos von der Leyen man pavestą užduotį, glaudžiai bendradarbiausiu su vykdomuoju pirmininko pavaduotoju, atsakingu už sanglaudą ir reformas, ir visais kitais Komisijos nariais, kad užtikrinčiau suderintą politikos, už kurią būsimė atsakingi, formavimą ir visapusišką transporto ir judumo sektoriaus potencialo panaudojimą siekiant ES ekonomikos konkurencingumo, tvarumo ir atsparumo tikslų.

Manau, kad 2020 m. gruodžio mėn. Europos Komisijos priimtoje Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje nustatytas plataus užmojo ES transporto politikos planas; jis išliks aktualus dar ne vienus ateinančius metus. Trys

pagrindinės strategijos sudedamosios dalys: perėjimas prie visai netaršaus judumo, sklandaus, saugaus ir efektyvaus junglumo užtikrinimas ir atsparesnės bendros Europos transporto erdvės sukūrimas – atitinka mano Europos transporto ateities viziją. Ketinu tęsti jau pradėtą darbą ir sparčiai žengti į priekį įgyvendindamas naujus prioritetinius Komisijos darniojo transporto ir turizmo srities veiksmus.

Daug dėmesio skirsiu tam, kad būtų sukurta tokia transporto sistema, kuri gerintų įmonių konkurencingumą ir didintų piliečių junglumą, kartu nekenkdama klimatui ir tausodama aplinką. Šį tikslą galima pasiekti tik nuolatinėmis pastangomis sėkmingai įgyvendinti dvejopą žaliąją ir skaitmeninę sektoriaus pertvarką, ieškoti proveržio inovacijų ir užtikrinti, kad transportu Europoje dabar ir ateityje būtų galima naudotis saugiai, lengvai ir už prieinamą kainą. Be to, ES transporto sektorius, įskaitant jo pramonės ekosistemas, turi gebėti konkuruoti pasauliniu mastu, numatyti bet kokio pobūdžio išorės sukrėtimus bei jiems pasirengti, o po sutrikimų – greitai atsigausti. Tokie sukrėtimai gali būti gaivalinės nelaimės, geopolitinė įtampa ar platesnio masto ekonomikos sutrikimai, pavyzdžiui, tokie, kokius patyrėme per COVID-19 pandemiją. Šis sektorius taip pat turi prisidėti prie Europos gynybos ir saugumo, be kita ko, užtikrindamas didesnį karinį mobilumą.

Kaip aiškiai nurodė Mario Draghi ir Enrico Letta, mūsų laukia daugybė iššūkių: nuo didžiulių investicijų poreikio iki reglamentavimo fragmentacijos, nuo darbo jėgos bei įgūdžių trūkumo iki nevienodų sąlygų konkuruojant su trečiosiomis šalimis.

Pirmiausia imsiuosi veiksmų, kad padėčiau įgyvendinti sektoriaus pertvarką siekiant darnumo ir skaitmenizacijos tikslų, ir pašalinčiau kliūtis, trukdančias jo konkurencingumui. Todėl ketinu pateikti investicijų į darnųjį transportą planą, pagal kurį būtų didinamos investicijos į transporto dekarbonizavimo sprendimus ir joms teikiama pirmenybė, taip pat parengti automobilių pramonės sektoriui skirtą ES pramonės veiksmų planą ir naują jūrų pramonės strategiją. Šios iniciatyvos nepaprastai svarbios tolesniam mūsų pramonės ekosistemos konkurenciniam pranašumui išsaugoti. Be to, pateiksiu specialų ES sostinių ir didmiesčių sujungimo greitaisiais traukiniais, įskaitant naktinius traukinius, planą. Siekdamas toliau remti perėjimą prie tvaresnių transporto rūšių ir skatinti tarpvalstybines keliones, pateiksiu geležinkelio sektoriui skirtą reglamento dėl bendros skaitmeninės rezervacijos ir bilietų pardavimo pasiūlymą, kuriuo bus papildyti ir patobulinti šioje srityje jau galiojantys įsipareigojimai, ir pasiūlysiu skaitmeninių daugiarūšio judumo paslaugų iniciatyvą, kad mūsų piliečiams būtų lengviau rinktis darnesnio keliavimo galimybes. Be to, koordinuosiu išsamios ES uostų strategijos, skirtos ES uostų saugumui, tvarumui ir konkurencingumui didinti, rengimo darbus. Jei būsiu patvirtintas, kitiems Komisijos nariams pritarus, sieksiu šių iniciatyvų pasiūlymus pateikti kuo anksčiau savo kadencijos metu.

Antras mano darbo prioritetas bus didinti transporto saugą. Turime apsaugoti keleivius ir transporto darbuotojus, visoje ES ir visų rūšių transporto sektoriuose įgyvendindami visus ES transporto saugos standartus, tobulindami turimas nacionalinių saugos įstaigų vykdomos priežiūros rėmimo bei stiprinimo priemones ir skatindami diegti pažangiąsias technologijas bei tobulinti infrastruktūrą, kad būtų padidinta mūsų transporto sistemų sauga. Savo kadencijos pradžioje ketinu pateikti techninės apžiūros dokumentų rinkinį, kuriuo bus pagerintas transporto priemonių svarbiausių saugos ir išmetamųjų teršalų kontrolės sistemų veikimas ir sprendžiama odometro duomenų klastojimo problema.

Trečia, daug dėmesio skirsiu tam, kad būtų veiksmingai ir nuosekliai įgyvendinama esminė galiojančios ES transporto srities *acquis* dalis ir užtikrinamas jos vykdymas. Juk esminių politikos tikslų – nuo sąžiningos konkurencijos iki aukštų socialinių, aplinkos ir saugos standartų bei veiksmingos keleivių apsaugos – įgyvendinimas visiškai priklauso nuo to, ar sutartos taisyklės visapusiškai taikomos visoje Sąjungoje. Jei nesirūpinsime įgyvendinimu ir vykdymo užtikrinimu, siekis turėti tikrą bendrąją transporto paslaugų rinką ir liks tik troškimas. Atlikdamas šį darbą atidžiai išklausi visų susijusių suinteresuotųjų subjektų ir administracijų nuomones bei atsižvelgsiu į jų patirtį ir vesiu dialogus įgyvendinimo klausimais. Apie šį procesą reguliariai informuosiu Europos Parlamentą ir Tarybą. Visomis išgalėmis skatinsiu supaprastinimą ir sieksiu, kai tik reikia, sumažinti reglamentavimo našlą įmonėms ir administravimo institucijoms, be kita ko, kuo geriau išnaudojant skaitmeninius sprendimus.

Ketvirta, žvelgiant į pastaraisiais metais sparčiai kintančias geopolitines aplinkybes dar aiškiau matyti, kokie svarbūs stabilūs kaimynystės ryšiai ir tvirti tarptautiniai santykiai. Jei būsiu patvirtintas, kartu su Komisijos nariu, atsakingu už plėtrą, aktyviai įgyvendinsiu plėtos darbotvarkę, kad būtų pasistūmėta į priekį į ES transporto sistemas integruojant šalių kandidačių transporto sistemas. Šioje srityje daug dėmesio skirsiu transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) plėtrai, fizinių jungčių gerinimui ir paramai šalims kandidatėms, siekiančioms savo teisę suderinti su ES taisyklėmis. Galiausiai, transportas bus nepaprastai svarbus sėkmingos tų šalių integracijos į bendrąją rinką ir sanglaudos veiksnys. Sieksiu užmegzti glaudesnius ryšius ir artimiau bendradarbiauti su kitais mūsų tarptautiniais partneriais bei sąjungininkais, kad mums ypač svarbios prekės galėtų būti tiekiamos ir

eksportas vykdomas efektyviais ir veiksmingais logistikos maršrutais. Be to, stengsiuosi ES standartus ir praktiką propaguoti pasauliniu mastu. Tvirtai tikiu, kad daugelį būsimų iššūkių galėsime išspręsti tik imdamiesi veiksmų už savo sienų. Todėl užtikrinsiu, kad ES atliktų pagrindinį vaidmenį atitinkamuose tarptautiniuose forumuose ir santykiuose su savo pagrindiniais tarptautiniais partneriais, propaguodama aukščiausius saugos, socialinius ir aplinkos apsaugos standartus.

Be to, imsiuosi veiksmų, kad būtų ginami Europos transporto pramonės ir jos ekosistemų interesai, be kita ko, geriau įgyvendinant esamus susitarimus su trečiosiomis šalimis (pvz., oro susisiekimo susitarimus) ir sudarant naujus abipusiai naudingus prekybos ir partnerystės susitarimus.

Įgyvendindamas šiuos politikos tikslus, bendradarbiausiu su Europos Parlamentu ir Taryba ir sieksiu, kad būtų užbaigtos teisėkūros derybos dėl likusių sektoriaus konkurencingumui, saugai ir darnumui nepaprastai svarbių iniciatyvų. Tomis iniciatyvomis, be kita ko, siekiama spręsti ES bendrosios transporto rinkos reglamentavimo fragmentacijos klausimą, didinti kelių eismo saugumą, užtikrinti saugesnę laivybą ir toliau skatinti diegti darniojo transporto sprendimus.

Galiausiai ne mažiau svarbu pasakyti, kad Europos transporto sektoriui reikalingos beprecedenčio masto investicijos. Jos būtinos įvairiais tikslais: pradedant pagrindiniu tikslu baigti kurti ES transporto sistemos pagrindą – TEN-T tinklą, užtikrinti didesnę ES infrastruktūros atsparumą gaivalinėms nelaimėms ar priešiškiems veiksams ir prisidėti prie Europos gynybos ir saugumo politikos tikslų įgyvendinimo imantis karinio mobilumo gerinimo veiksmų ir baigiant tokiais tikslais, kaip diegti novatoriškus sprendimus, modernizuoti transporto priemonių parkus, sudaryti palankesnes sąlygas investicijoms į tvarius degalus ir technologijas, kad būtų dekarbonizuotas transporto sektorius, ir užtikrinti pažangesnį judumo miestuose organizavimą.

4. Kokių veiksmų imsitės siekiant užtikrinti, kad ES pasiektų savo klimato srities tikslus transporto srityje, tiek įgyvendinant ir (arba) pritaikant dabartinius teisės aktus, tiek siūlant naujus teisės aktus, kartu užtikrinant vienodas sąlygas Europos transporto įmonėms, Europos transporto sektoriaus konkurencingumą ir aukštos kokybės bei patrauklias darbo vietas Europoje?

Apskaičiuota, kad, norint iki 2050 m. pasiekti poveikio klimatui neutralumo tikslą, reikės transporto sektoriuje išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti 90 proc., o jame naudojamos atsinaujinančiųjų išteklių energijos dalį padidinti iki 94 proc. Vadovaudamasis Darnaus ir išmanaus judumo strategija sieksiu, kad visų rūšių transportas taptų darnesnis, kad piliečiai turėtų daugiau galimybių lengviau ir už prieinamą kainą naudotis darniojo transporto bei judumo galimybėmis ir kad jie bei įmonės būtų tinkamai skatinami priimti informacija pagrįstus sprendimus. Jei būsiu patvirtintas Komisijos nariu, glaudžiai bendradarbiausiu su atitinkamais vykdomaisiais pirmininko pavaduotojais ir už klimatą, nulinį taršos balansą ir švarų augimą atsakingu Komisijos nariu bei už energetiką ir būsto sektorių atsakingu Komisijos nariu, kad būtų pasiekti mūsų bendri tvarumo tikslai, nes jų sėkmingas įgyvendinimas galimas tik mums tarpusavyje glaudžiai bendradarbiaujant ir koordinuojant veiksmus mūsų atitinkamose politikos srityse.

Bendroji politikos sistema jau buvo nustatyta per ankstesnę Komisijos kadenciją ir tikiu, jog šiomis taisyklėmis užtikrinamas būtinas nuspėjamumas visiems suinteresuotiesiems subjektams, kad jie galėtų toliau investuoti ir rinktis švaresnius sprendimus. Kartu turime dėti daugiau pastangų, kad tam būtų sudarytos reikiamos sąlygos ir tai būtų padaryta technologiškai neutraliai. Visų pirma turėsime užtikrinti, kad visi transporto sektoriai turėtų pakankamai ir įperkamų tvarių energijos išteklių. Jei būsiu patvirtintas Komisijos nariu, palaikysiu reguliarius dialogus su suinteresuotaisiais subjektais, kad aptartų tinkamiausius vietos realijas atitinkančio įgyvendinimo būdus.

Todėl visų pirma ketinu pateikti investicijų į darnųjį transportą planą. Jame, laikantis švarios pramonės kurso, būtų nustatytos priemonės, skirtos energetikos pertvarkai transporto sektoriuje veiksmingai remti ir investicijoms į tvarių degalų, visų pirma aviacinių ir jūrinių, gamybą bei tiekimą Europoje skatinti ir elektros energijos naudojimo transporto sektoriuje galimybėms didinti. Kad būtų pasiekti mūsų taisyklėse išsikelti tikslai, atidžiai stebėsiu ir vertinsiu pažangą, susijusią su sutartu tvarių aviacinių ir jūrinių degalų naudojimu, ir prireikrus nedvejodamas pasiūlysiu galimų pakeitimų.

Klimato kaita – pasaulinė problema ir ją reikia spręsti pasauliniu mastu. Koordinuodamas veiksmus su valstybėmis narėmis, bendradarbiausiu su Tarptautine civilinės aviacijos organizacija (ICAO) ir Tarptautine jūrų organizacija (IMO), kad būtų paruošta dirva tiek pat toli siekiančiai pasaulinei darbotvarkei. Tai būtina siekiant garantuoti vienodas sąlygas pasauliniu mastu veikiančioms Europos aviacijos ir jūrų laivybos įmonėms bei užtikrinti jų

konkurencingumą ir toliau įgyvendinti pasauliniu lygmeniu užsibrėžtus transporto darnumo ir dekarbonizacijos tikslus (žr. mano atsakymus į 6 klausimą).

Antra, kad padėčiau kelių transporto sektoriui stabiliai žengti dekarbonizacijos keliu, prižiūrėsiu, kad visoje Europoje būtų sparčiai diegiama naudotojams patogė įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūra, atidžiai stebėsiu pokyčius valstybėse narėse ir iki 2027 m. parengsiu Alternatyviųjų degalų infrastruktūros reglamento peržiūrą visiems trūkumams pašalinti. Bendradarbiausiu su Komisijos nariu, atsakingu už energetiką ir būstų sektorių, siekdamas užtikrinti darnią transporto ir energetikos infrastruktūros plėtrą, būtiną norint prisitaikyti prie ateityje didėsiančios transportui, įskaitant sunkiąsias transporto priemones, reikalingos elektros energijos paklausos. Taip pat ketinu įvertinti, kaip paskatinti (be kita ko, įmones, turinčias savo transporto priemonių parkus) sparčiau pereiti prie visai netaršių transporto priemonių (taip pat žr. atsakymą į ENVI komiteto klausimą).

Kartu dėsiu pastangas, kad būtų didinamos investicijos į geležinkelių infrastruktūrą bei vežimo greitaisiais geležinkeliais paslaugas ir tokia infrastruktūra bei paslaugos būtų aktyviau diegiamos. Be to, sieksiu, kad įdiegus europinę bendros skaitmeninės rezervacijos ir bilietų pardavimo sistemą keliauti būtų patogiau ir taip būtų skatinama dažniau keliauti traukiniais – darniuoju transportu (žr. mano atsakymą į 3 klausimą). Padėsiu Europos miestams parengti darnaus judumo mieste planus, kuriuose pagrindinis dėmesys būtų skiriamas viešajam transportui ir saugiam aktyviam judumui. Be to, stebėsiu, kaip įgyvendinama Europos deklaracija dėl dviračių transporto, ir jau kitais metais pateiksiu išsamią jos įgyvendinimo ataskaitą.

Sieksiu, kad būtų stiprinama ES bendroji transporto rinka, kuriamas efektyvus transporto infrastruktūros tinklas ir populiarinami novatoriški transporto sprendimai (žr. mano atsakymus į 1-ąjį ir 4-ąjį klausimus). Visose šiose srityse ES turi dar daug neišnaudotų galimybių didinti efektyvumą ir augimo potencialą, kartu mažinant išmetamą teršalų kiekį.

Europos transporto įmonių konkurencingumas priklauso nuo galimybių rasti kvalifikuotų ir parengtų darbuotojų. Turime skubiai spręsti dabartinio darbuotojų trūkumo sektoriuje problemą ir reaguoti į iššūkius, susijusius su darbo jėgos perkvalifikavimu bei kvalifikacijos kėlimu. 2024 m. priimta rekomendacija dėl automatizavimo ir skaitmenizacijos poveikio transporto sektoriaus darbuotojams mažinimo priemonių. Bendradarbiausiu su nacionalinėmis valdžios institucijomis ir atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais siekdamas paskatinti juos dėti daugiau pastangų, kad darbuotojai turėtų reikiamų įgūdžių prisitaikyti prie naujų – darnumo ir skaitmenizacijos sričių – technologijų ir inovacijų. Glaudžiai bendradarbiaudamas su vykdomuoju pirmininko pavaduotoju, atsakingu už žmones, įgūdžius ir parengtį, remsiu pagal Europos įgūdžių paktą įgyvendinamas plataus masto automobilių technologijų ir laivų statybos bei jūrų technologijų sričių partnerystės iniciatyvas.

Norint spręsti dabartinio darbo jėgos trūkumo problemą, taip pat labai svarbu gerinti transporto darbuotojų darbo sąlygas. Prisidėdamas prie vykdomojo pirmininko pavaduotojo, atsakingo už žmones, įgūdžius ir parengtį, pasiūlysiu iniciatyvų (pavyzdžiui, kokybiškų darbo vietų kūrimo gairių), skirtų kokybiškam užimtumui remti, stengsiuosi toliau gerinti būtent transporto darbuotojų darbo sąlygas. ES taiko įvairiausias socialines taisykles, kuriomis siekiama gerinti vairuotojų, įgulų ir kitų transporto darbuotojų gerovę. Mano prioritetas bus gerinti (šiuo metu nevienodą) šių taisyklių įgyvendinimą ir vykdymo užtikrinimą. Pagrindinė veikla šioje srityje apims vairuotojų darbo ir poilsio sąlygų gerinimo taisyklių įgyvendinimą, paramą įrengiant saugias ir apsaugotas stovėjimo aikšteles ir informuotumo apie (mobiliųjų) darbuotojų darbo ir socialines teises ir pareigas (atsižvelgiant į kiekvienos transporto rūšies ypatumus) didinimo veiksmus. Turime stengtis, kad transporto srities profesijos taptų patrauklesnės moterims ir jauniems darbuotojams.

Įgyvendinant visus šiuos uždavinius reikia neužmiršti vieno dalyko: į darnesnę judumą orientuota pertvarka turi būti derinama su būtinybe užtikrinti jungtis ir transporto paslaugų įperkamumą. Tai ypač svarbu, nes išlaidos transportui jau sudaro vidutiniškai 12,5 proc. ES namų ūkių biudžeto. Spręsdamas neigiamo socialinio poveikio klausimą, raginsiu valstybes narsiai atsižvelgti į transporto bei judumo poreikius rengiant socialinius klimato planus. Ketinu joms padėti parengdamas rekomendacijas, kaip spręsti transporto galimybių nepritekliaus problemą ir užkirsti jam kelią. Šiais veiksmais prisidėsiu prie vykdomojo pirmininko pavaduotojo, atsakingo už žmones, įgūdžius ir parengtį, darbo, susijusio su ES kovos su skurdu strategija.

5. Remiantis M. Draghi ataskaita, geresnė infrastruktūra ir paslaugos, taip pat veiksmingesnis geležinkelių ir vidaus vandenų valdymas gali paskatinti tolesnį augimą, padėti spręsti spūsčių problemą ir patenkinti didėjančią paklausą. Apskaičiuota, kad spūstys keliuose ES kainuoja apie 230 mlrd. EUR per metus. Be to, šiuo metu visose transporto rūšyse nuolat trūksta kvalifikuotos darbo jėgos. Kokių veiksmų ketinate imtis, kad perėjimo prie kitų transporto rūšių ir daugiarūšio transporto tikslai taptų realybe tiek keleivių, tiek krovinių atžvilgiu, laikantis Darnaus ir išmanaus judumo strategijos, ir būtų sprendžiama darbo jėgos trūkumo transporto sektoriuje

problema? Atsižvelgiant į tai, kaip užtikrinsite, kad veiksmingesnis geležinkelių ir vidaus vandenų transportas (pastarasis nenurodytas įgaliojajame rašte) liktų visa šios strategijos dalimi? Be to, kalbant apie daugiarūšį transportą, kokių konkrečių teisėkūros veiksmų ketinate imtis, kad daugiarūšis transportas taptų veiksmingesnis, prieinamesnis ir įperkamesnis ES piliečiams? Pagal kokį tvarkaraštį?

Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje pateikiama aiški vizija, kaip užtikrinti didesnį transporto darnumą, ir nustatomi svarbūs veiksmai, reikalingi reaguojant į poreikį didinti darnesnių rūšių transporto naudojimą, orientyrai: pavyzdžiui, gerokai padidinti greitųjų geležinkelių eismą, krovinių vežimą geležinkeliais, vidaus vandenų transportą ir trumpųjų nuotolių laivybą. Šie orientyrai gali būti pasiekti tik didesnėmis bendromis Komisijos, nacionalinių ir vietos valdžios institucijų bei kitų suinteresuotųjų subjektų pastangomis.

Jei būsiu patvirtintas Komisijos nariu, sieksiu užtikrinti, kad šiame procese Komisija imtųsi vadovaujamo vaidmens. Pirmiausia ketinu parengti plataus užmojo planą, pagal kurį veiksmingai įgyvendinus TEN-T politiką ir pašalinus daugelį likusių kliūčių, trukdančių geriau sujungti visas Europos vežimo geležinkeliais paslaugas, (tokių kaip nepakankamas sąveikumas, pavyzdžiui, signalizacijos posistemų, ir nepakankamas kitų skaitmeninių technologijų įdiegimas) ES sostinės ir didmiesčiai būtų sujungti greitaisiais traukiniais. Šie veiksmai pagerins susisiekimą, be kita ko, naktiniais traukiniais, ir užtikrins modernesnę ir lankstesnę krovinių vežimą geležinkeliais, kad būtų tinkamai aptarnaujami visi Europos regionai. Geležinkelių transporto sektoriui labai svarbi stipri ir įvairi geležinkelių tiekimo pramonė ir kompetentinga darbo jėga, todėl daug dėmesio skirsiu tam, kad būtų remiami sprendimai, kurie galėtų prisidėti prie geresnio Europos geležinkelių sistemos veikimo.

Norint pagerinti vežimo geležinkeliais paslaugų pasiūlą piliečiams, tebėra labai svarbu įgyvendinti ketvirtojo geležinkelių dokumentų rinkinio nuostatas ir užtikrinti, kad jų būtų laikomasi.

Kaip aptariau pirmiau, taip pat ketinu kuo greičiau pasiūlyti iniciatyvą, kuria bus sprendžiamas daugiarūšio vežimo bilietų pardavimo klausimas. Tuo tikslu, be kita ko, iki 2025 m. pabaigos pateiksiu reglamento dėl bendros skaitmeninės rezervacijos ir bilietų pardavimo pasiūlymą, kuriuo bus papildyti ir patobulinti šioje srityje jau galiojantys išpareigojimai, ir pasiūlysiu skaitmeninių daugiarūšio judumo paslaugų iniciatyvą, kad būtų lengviau rinktis keliavimo geležinkeliais galimybes ir sustiprinta keleivių apsauga.

Be minėtų veiksmų, ypač rūpinsiuosi geležinkelių jungčių gerinimu tuo tikslu modernizuojant infrastruktūrą bei kuriant naujas tarpvalstybines jungtis ir geresne geležinkelių tinklo ir kitų rūšių transporto tinklų integracija. Taip pat bus svarbu spręsti dabartines problemas, susijusias su traukinių mašinistų sertifikavimo schema (žr. mano atsakymus į 2-ąjį klausimą dėl darbo jėgos trūkumo).

Kad vežimas daugiarūšiu transportu būtų veiksmingas, nereikėtų pamiršti ir reikšmingo kitų rūšių kolektyvinio transporto, pavyzdžiui, viešojo transporto, judumo dalijantis transporto priemonėmis bei tolimojo susisiekimo autobusų, vaidmens. Tokiam transportui turėtų būti sudarytos palankesnės sąlygos pereiti prie darnesnių sprendimų. Norint užtikrinti didesnį daugiarūšio transporto sistemos darnumą ir efektyvumą, o miestų keliuose sumažinti spūstis, bus nepaprastai svarbu imtis šių veiksmų: veiksmingai taikyti ir įgyvendinti tvaraus judumo mieste planus, investuoti į tvirtą ir saugią miestų transporto infrastruktūrą ir skatinti naudotis aktyvaus judumo transporto priemonėmis.

Kalbant apie vidaus vandenų transportą, rūpinsiuosi programos „Naiades III“ veiksmų plano įgyvendinimu, kad daugiau prekių būtų vežama vidaus vandenų keliais. Ypač daug dėmesio skirsiu užtikrinti, kad visas tinklas būtų nuolat tinkamas laivybai, ir sieksiu, kad šiame sektoriuje laivai ir uostai taptų visai netaršūs. Be to, skatinsiu, kad jame būtų diegiami skaitmeniniai sprendimai, padedantys didinti efektyvumą ir gerinantys integruojamumą į logistikos grandinę. Todėl be galo svarbu, kad Europos Parlamentas ir Taryba pasiektų susitarimą dėl pasiūlytos Direktyvos dėl suderintų upių informacijos paslaugų (UIP) peržiūros.

Esu pasiryžęs siekti didinti krovinių vežimą įvairiarūšiu transportu, vežimo geležinkeliais, trumpųjų nuotolių jūrų keliais ir vidaus vandenų keliais aplinkosauginį veiksmingumą bei energijos vartojimo efektyvumą derinant su vežimo keliais lankstumu. Tai perspektyviausias ir dinamiškiausias krovinių transporto rinkos segmentas. Dėsiu visas pastangas, kad būtų pasiektas plataus užmojo susitarimas dėl siūlomos Kombinuoto krovinių vežimo direktyvos peržiūros.

Taip pat daug dėmesio skirsiu bepopieriam transportui, kad būtų dar labiau sumažintos kliūtys įvairiarūšiam transportui ir supaprastintos administracinės procedūros kitose srityse, nes tai būtų naudinga tiek įmonėms, tiek piliečiams. Šis darbas bus grindžiamas jau turimomis priemonėmis, kaip antai elektroninės krovinių vežimo informacijos (eFTI) teikimo sistema bei Europos jūrų sektoriaus vieno langelio aplinka (EMSW), ir jas papildys.

Tikimasi, kad, tas priemonės visiškai įgyvendinus, krovinio transporto ir logistikos sektoriaus efektyvumas gerokai padidės.

Be to, turime suteikti daugiau galių vartotojams, nes vis labiau didėja švaresnių produktų ir paslaugų paklausa. Todėl tikiu, kad Europos Parlamentas ir Taryba bendradarbiaudami susitars dėl pasiūlytos iniciatyvos „CountEmissionsEU“, pagal kurią galės būti nustatyta bendra transporto paslaugų sektoriuje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio apskaičiavimo sistema. Šiuo atžvilgiu taip pat bus naudinga įgyvendinant iniciatyvą „ReFuelEU Aviation“ įdiegta ženklavimo sistema, pagal kurią keleiviai bus informuojami apie skrydžių aplinkosauginį veiksmingumą.

Kaip nurodžiau pirmiau, bendradarbiausiu su nacionalinėmis valdžios institucijomis ir atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais siekdamas paskatinti juos dėti daugiau pastangų, kad darbuotojai turėtų reikiamų įgūdžių prisitaikyti prie naujų – darnumo ir skaitmenizacijos sričių – technologijų ir inovacijų. Šio darbo imsiuosi kartu su vykdomuoju pirmininko pavaduotoju, atsakingu už žmones, įgūdžius ir parengtį.

6. Numatoma, kad užbaigus kurti TEN-T BVP 2050 m. kasmet padidės 467 mlrd. EUR, tačiau tam reikės apie 845 mlrd. EUR, o Komisija ir valstybės narės iki šiol nepateikė išsamaus plano reikiamam finansavimui užtikrinti. Kaip užtikrintumėte, kad TEN-T tinklo įgyvendinimas būtų tinkamai finansuojamas, visų pirma pagal būsimą EITP reglamentą ir kitą DFP? Kaip Komisija gali skatinti ir pritraukti privačias investicijas, kad būtų panaikintas atotrūkis, ir kaip siūlytumėte skatinti viešojo ir privačiojo sektorių partnerystę?

Vienas svarbiausių mano tikslų per šią kadenciją – gerokai pagerinti Europos junglumą tiek Europos Sąjungoje, tiek su kaimyninėmis šalimis ir kitomis pasaulio šalimis. Junglumas padeda užtikrinti bendrosios rinkos, kurioje gali laisvai judėti prekės, paslaugos, keleiviai ir darbuotojai, veikimą. Keleiviams, darbuotojams ir prekėms turi būti sudarytos sąlygos visoje Sąjungoje judėti taip pat lengvai, kaip jie juda savo valstybėje narėje.

Persvarstytame reglamente, kuriuo nustatomos transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) gairės, iškeltas tikslas iki 2030 m. sukurti pagrindinį Europos transporto tinklą. Taigi ateinantys penkeri metai bus itin svarbūs siekiant baigti kurti pagrindinį tinklą ir parodyti, kad galime įvykdyti užsibrėžtus tikslus. Todėl labai atidžiai stebėsiu, kaip siekiama šio tikslo ir įgyvendinamos kitos šio reglamento nuostatos. Bendradarbiaudamas su TEN-T koordinatoriais, valstybėmis narėmis ir Europos Parlamentu, užtikrinsiu tinkamą pažangos stebėseną ir geresnį veiksmų koordinavimą su valstybėmis narėmis ir atitinkamomis institucijomis. Sieksiu, kad ne tik būtų užbaigtas pagrindinis tinklas, bet ir kad būtų daroma pažanga, susijusi su išplėstiniu pagrindiniu tinklu ir visuotiniu tinklu – nuošaly negalima palikti nė vieno regiono. Tai be galo svarbu ne tik norint pagerinti teritorinę (ir socialinę) ES sanglaudą, bet ir sustiprinti jos bendrąją rinką.

Persvarsčius TEN-T reglamentą, ES transporto koridorių tinklas buvo išplėstas į Ukrainą ir Moldovą – taip padėtas pagrindas ilgalaikėms šių dviejų šalių jungtims su ES. Be to, dabar ES transporto tinklas išplėstas ir į Vakarų Balkanus, o tai padės paspartinti regiono integraciją į Europos transporto rinką. Mano prioritetą bus užtikrinti, kad šie planai virstų tikrove. Kartu esu pasiryžęs tęsti būtiną darbą, susijusį su solidarumo koridoriais, kad būtų užtikrinti tinkamai veikiantys ES ir Ukrainą (bei Moldovą) vidaus vandenų ir sausumos keliais bei geležinkeliais jungiantys alternatyvūs logistikos maršrutai.

TEN-T tinklui galutinai sukurti reikės nemažų investicijų: apskaičiuota, kad vien pagrindiniam tinklui reikia apie 515 mlrd. EUR. Žengti į priekį baigiant tiesti pagrindines tarpvalstybines jungtis ir greičiau atsigausti po pandemijos ES padėjo pagal dabartinę daugiametę finansinę programą įgyvendinama Europos infrastruktūros tinklų priemonė. Glaudžiai bendradarbiausiu su Komisijos nariu, atsakingu už biudžetą, kovą su sukčiavimu ir viešąjį administravimą, siekdamas užtikrinti, kad rengiant kitą daugiametę finansinę programą būtų atsižvelgta į transporto sektoriui kylančius iššūkius, visų pirma susijusius su tarpvalstybinėmis ir trūkstamomis jungtimis ir kariniu mobilumu (t. y. su tikslu sudaryti sąlygas dideliu mastu judėti pajėgoms ir reikmenims).

Kartu toliau bendradarbiausiu su valstybėmis narėmis ir vietos valdžios institucijomis siekdamas, kad mūsų bendrai sutarti tikslai visapusiškai atsispindėtų jų biudžetuose ir investicijų planuose. Turime išnagrinėti finansavimo galimybes ir už viešojo sektoriaus ribų, todėl sieksiu, kad būtų plėtojami novatoriški finansavimo šaltiniai, be kita ko, remiantis teigiama dotacijų derinimo su paskolomis pagal Alternatyviųjų degalų infrastruktūros priemonę patirtimi. Visų pirma bendradarbiaudamas su Europos investicijų banku bei Europos rekonstrukcijos ir plėtros banku stengsiuosi užtikrinti, kad jų skolinimo strategijos atspindėtų skubiausius politikos poreikius. Be to, būtina toliau svarstyti, kaip labai tvirta ir brandi Europos transporto koridoriams skirta projektų bazė galėtų pritraukti ilgalaikių privačių subjektų ir fondų investicijų. Galiausiai ne mažiau svarbu paminėti, kad

raginsiu valstybes nares sutrumpinti leidimų išdavimo terminus ir sumažinti administracinę naštą dalyvauti norintiems privatiems partneriams.

7. Kaip ketinate skatinti atsparų, tvarų ir konkurencingą turizmo sektorių, atitinkantį 2030 m. ES turizmo darbotvarkę ir 2023 m. Palmos deklaraciją, kartu užtikrinant ekonomikos augimą ir geresnį turizmo srautų valdymą, atsižvelgiant į vietos bendruomenių poreikius? Ar prieš derybas dėl kitos DFP įsipareigojume primygtinai reikalauti ilgalaikio TRAN komiteto raginimo skirti atskirą biudžeto eilutę turizmui?

Pirmiausia, man garbė, kad esu pasiūlytas tapti, Parlamentui patvirtinus, už darnų turizmą atsakingu Komisijos nariu. Šį Pirmininkės Ursulos von der Leyen sprendimą ketinu įkūnyti taip, kad jis taptų visaverte Europos politika.

Darnus turizmas – teigiama paskata Europos ekonomikai ir visiems jos regionams bei vietos bendruomenėms. Tai gyvybinga, daugiau kaip 3 mln. MVĮ apimanti pramonės ekosistema. Be to, šis sektorius naudingas mūsų bendram gamtos ir kultūros paveldui ir prisideda prie regionų, įskaitant atokesnius ar mažiau palankioje padėtyje esančius, ekonominės ir socialinės sanglaudos. Tačiau tam tikruose regionuose turizmas labai koncentruotas, be to, šiame sektoriuje kyla ir transporto sektoriui būdingų sunkumų – pradedant klimato kašta ir baigiant darbuotojų trūkumu. Manau, kad ES turi išlaikyti savo, kaip populiariausios pasaulyje turizmo krypties, poziciją, kartu užtikrindama, kad turizmas taptų darnesnis bei labiau subalansuotas ir būtų išsaugoma vietos bendruomenių gerovė.

Esu pasiryžęs puoselėti atsparų, darnų ir konkurencingą turizmo sektorių, kaip pagal 2030 m. ES turizmo darbotvarkę susitarė valstybės narės. Veiksmų kryptis yra aiški, dėl veiklos, tikslų bei atsakomybės sričių jau susitarta, tačiau tam, kad parama ir paskatos turizmui būtų veiksmingesnės, turime geriau išnaudoti įvairių ES politikos sričių, visų pirma turizmo ir transporto, sinergiją. Todėl, jei būsiu patvirtintas Komisijos nariu, po plačių konsultacijų su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais, įskaitant vietos ir regionų valdžios institucijas, pateiksiu spartesnio šios darbotvarkės įgyvendinimo ir atsparaus bei konkurencingo turizmo veiklos modelio propagavimo strategijos pasiūlymą. Remsiu turizmo pramonės pastangas mažinti poveikį aplinkai ir pirmenybę teikti naujiems ekologiškesniems veiklos modeliams. Skatinsiu įmones, visų pirma MVĮ, rinktis pripažintas ir patikimas tvarumo sistemas bei ženklus, o šie savo ruožtu joms padės geriau konkuruoti tenkinant turizmo paklausą. Kartu skatinsiu pažangą, be kita ko, toliau remdamas Europos sostinės ir Žaliojo pažangiojo turizmo apdovanojimų iniciatyvas.

Europos turizmo vietovės turi būti pasirengusios subalansuotai valdyti turistų srautus. Siūlau jas toliau remti padedant veiksmingai keistis žiniomis, mokyti vienoms iš kitų ir dalytis geriausia patirtimi, kad visų pirma būtų mažinamas spaudimas turistų lankomiausiose vietose, taikomos prevencinės priemonės ir didinamas informuotumas apie atsakingą turizmą, o darnaus turizmo modelių kūrimo ir įgyvendinimo procesuose dalyvautų priimančiosios bendruomenės. Vienas iš pagrindinių klausimų, akcentuotų 2023 m. Tarybos paskelbtoje Palmos deklaracijoje, – socialinis turizmo tvarumas. Be to, tai – pagrindinis turizmo pertvarkos proceso elementas. Toliau padėsiu turizmo vietovėms pasirengti spręsti su klimato kašta susijusias problemas.

Svarbus išteklius, padedantis užtikrinti optimalų turizmo srautų valdymą atskirose vietovėse, taip pat bus duomenys. Atsižvelgdama į tai, Komisija kuria turizmo duomenų erdvę, kuri suteiks galimybę turizmo sektoriaus (be kita ko, turizmo vietovių) subjektams priimti tinkamesnius ir geriau pagrįstus sprendimus.

Šiandien ES parama turizmui teikiama pagal įvairias ES finansavimo programas. Rengdami kitą daugiametę finansinę programą turėsime galimybę užtikrinti, kad ES biudžetas būtų paprastesnis bei tikslingesnis ir padėtų geriau atsižvelgti į poreikius. Šiais klausimais bendradarbiausiu su Komisijos nariu, atsakingu už biudžetą, kovą su sukčiavimu ir viešąjį administravimą.

Taip pat reikės dėti daugiau pastangų, kad turizmo ekosistemos subjektai, visų pirma MVĮ, būtų geriau informuojami apie finansavimo galimybes. Remdamasis šiuo metu atliekamu darbu pasirūpinsiu, kad turizmo įmonėms ir už kultūros erdves atsakingiems subjektams būtų lengviau rasti ne tik Europos, bet ir nacionalinio bei regioninio lygmens finansavimo galimybių.

Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komiteto klausimai:

8. Transporto sektoriui priskiriamas beveik ketvirtis viso Europoje išmetamo ŠESD kiekio. Tai vienintelis svarbus ekonomikos sektorius, kuriame nuo 1990 m. šis kiekis padidėjo visos ES lygmeniu. Todėl labai svarbu dėti daugiau pastangų siekiant užtikrinti, kad visos sektoriaus dalys prisidėtų prie priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo, ir turėti tinkamą sistemą. Būtinai transformaciniai pokyčiai susiję su įvairiais iššūkiais, pavyzdžiui, susijusiais su didėjančia transporto apimtimi infrastruktūroje, tvarių alternatyviųjų degalų gausėjimu ir baterijų gamybos skatinimu. Kokias geresnes reikiamas sąlygas, konkrečius veiksmus, terminus ir teises priemones

pateiksite, kad darnaus transporto politika būtų prisidedama prie ekonomikos augimo, darbo vietų saugumo ir konkurencingumo Europoje, kartu užtikrinant, kad būtų pasiekti 2030 m. tikslai pagal Europos žaliąjį kursą ir kad Sąjunga taptų neutrali poveikio klimatui atžvilgiu? Kaip, bendradarbiaudami su paskirtuoju Komisijos nariu, atsakingu už klimato, poveikio klimatui neutralizavimo ir švaraus augimo klausimus, užtikrinsite, kad Sąjunga pirmą kartą siekiant padidinti tarptautinius įsipareigojimus mažinti pasaulinį jūrų ir aviacijos sektoriuose išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį? Kokių konkrečių priemonių planuojate imtis pagal ES automobilių pramonės veiksmų planą? Koks bus paskelbto pasiūlymo dėl švarių įmonių laivynų teisinis pobūdis ir laikas?

Poreikis pertvarkyti ES transporto sektorių, kad jo poveikis klimatui ateityje būtų neutralus, yra neginčijamas. Dėsiu pastangas, kad būtų įgyvendinti Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje jau nustatyti ir sutartais teisės aktais pagrįsti tikslai. Konkrečiau, daug dėmesio skirsiu tam, kad sparčiai didėtų visai netaršių transporto priemonių naudojimas, kad tvarūs transporto degalai ir technologijos būtų prieinami ir įperkami, kad būtų greitai diegiama infrastruktūra ir kad vykdančiam transporto veiklą būtų daugiau naudojamos darnesnių rūšių transporto priemonės. Šią pertvarką vertinu ne tik kaip aplinkosauginę būtinybę, bet ir kaip ekonominę galimybę Europai. Vadovaudama pasaulinio masto perėjimui prie darniojo transporto, ES gali sustiprinti savo, kaip lyderės, poziciją technologinių inovacijų srityje. Taip ji sustiprins ir savo konkurencinę padėtį, skatins ekonomikos augimą ir užtikrins užimtumą Europoje.

Sektoriuje išmetamų teršalų kiekio mažinimo reglamentavimo sistema jau iš esmės nustatyta Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinyje, efektyvaus žaliojo judumo dokumentų rinkinyje ir krovininio transporto žalinimo dokumentų rinkinyje. Dabar iškelts tikslus turime įgyvendinti. Todėl pirmiausia ypatingą dėmesį skirsiu bendradarbiavimui su teisėkūros institucijomis, kad būtų pasiektas susitarimas dėl pasiūlymų, dėl kurių dar nesutarta, įskaitant pagrindines iniciatyvas, kurių tikslas – skatinti naudoti visai netaršias sunkiasias transporto priemones, dažniau naudotis geležinkelių infrastruktūra ir vykdyti įvairiarūšio vežimo operacijas, taip pat nustatyti sistemą, skirtą transporto paslaugų sektoriuje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekiui įvertinti ir palyginti. Užtikrinsiu, kad visos šiuose dokumentų rinkiniuose nustatytos priemonės būtų greitai ir veiksmingai įgyvendintos.

ES pastangas lydės sėkmė, jei bus sudarytos esminės reikiamos sąlygos. ES turi tobulinti ir pritaikyti ateičiai savo transporto infrastruktūrą, toliau stiprinti bendrąją transporto rinką, sudaryti palankesnes sąlygas investicijoms, skatinti diegti technologijas (pavyzdžiui, efektyvesnes baterijas ir visai netaršias galios pavaras) ir pasinaudodama skaitmeniniais sprendimais didinti transporto sistemos efektyvumą. Labai svarbu imtis veiksmų, kad būtų užtikrinta prieiga prie gerokai daugiau atsinaujinančiųjų išteklių elektros energijos ir įperkamų tvarių degalų. Bendradarbiausiu su Komisijos nariu, atsakingu už energetiką ir būstų sektorių, siekdamas užtikrinti darnią transporto ir energetikos infrastruktūros plėtrą, būtiną norint prisitaikyti prie ateityje didėjančios transportui, įskaitant sunkiasias transporto priemones, reikalingos elektros energijos paklausos. Taip pat stengsiuosi didinti atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako degalų, ypač reikalingų oro ir jūrų transporto segmentuose, kuriuose sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį yra sunku, gamybą ir paskirstymą.

Turime dėti daugiau pastangų, kad aplinkosaugos tikslai būtų sėkmingai suderinti su būtinais socialiniais ir ekonominiais transporto sektoriaus uždaviniais, visų pirma, junglumo ir įperkamumo. Be to, pasinaudodami visomis turimomis priemonėmis, turime užtikrinti tinkamą paspirtį Europos gerovei ir pramonės galiai. Visa tai bus mano darbo prioritetai, atitinkantys išrinktosios Pirmininkės Ursulos von der Leyen man pavestas užduotis.

Dar vienas labai svarbus aspektas – suteikti daugiau galimybių rinktis darnųjį transportą ir gerinti jo kokybę. Todėl toliau propaguosiu tiek keleivinį, tiek krovininį geležinkelių transportą. Tuo tikslu, be kita ko, parengsiu plataus užmojo planą, kuris padės ES sostines ir didmiesčius sujungti greitaisiais traukiniais, ir reglamento dėl bendros skaitmeninės rezervacijos ir bilietų pardavimo pasiūlymą, kuriuo bus papildyti ir patobulinti šioje srityje jau galiojantys įsipareigojimai. Šiuos abu pasiūlymus ketinu pateikti savo kadencijos pradžioje (žr. mano atsakymus į 2 klausimą). Be to, padėsiu teisės aktų leidėjams ryžtingai susitarti dėl Komisijos pasiūlyto reglamento dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumo naudojimo.

Transportas yra tarptautinio pobūdžio, todėl akivaizdu, kad ES negali ir neturi veikti viena. Tai labai svarbu ne tik norint veiksmingai apriboti visuotinį atšilimą (laikantis Paryžiaus susitarimo tikslų), bet ir užtikrinti vienodas sąlygas mūsų įmonėms. ES turi išlaikyti lyderės poziciją klimato kaitos švelninimo srityje. Visapusiškai bendradarbiausiu su Komisijos nariu, atsakingu už klimata, nulinį taršos balansą ir švarų augimą, siekdamas, kad ES laikytųsi vieningos pozicijos ir vadovautų pasaulinėms pastangoms mažinti visuotinį išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, visų pirma oro ir jūrų transporto sektoriuose.

Kalbant apie aviaciją pasakytina, kad kryptį ir tvirtą pagrindą nuolatinėms pasaulinėms pastangoms suteikia remiant Tarptautinei civilinės aviacijos organizacijai (ICAO) įgyvendinamas ilgalaikis aviacijos nulinio ŠESD balanso tikslas ir pasaulinė tvarių aviacinių degalų, mažo anglies dioksido kiekio aviacinių degalų ir kitos švaresnės energijos, skirtos aviacijai, sistema. Bus labai svarbu užtikrinti, kad sutarta sistema duotų laukiamą rezultatą. Jei būsiu patvirtintas Komisijos nariu, sieksiu sugriežtinti Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistemos (CORSIA) taisykles ir įgyvendinimą, kad ji duotų konkrečios naudos klimatui pasaulio mastu. Todėl įvertinsiu, ar sistema pakankamai suderinta su Paryžiaus susitarimo tikslais. Be to, dėsiu visas pastangas, kad bendradarbiaujant su trečiosiomis šalimis ir dalyvaujant ICAO veikloje būtų remiama tvarių aviacinių degalų politikos ir projektų plėtra. Šiame darbe bus naudinga novatoriška patirtis, susijusi su Reglamentu dėl iniciatyvos „ReFuelEU Aviation“ ir ES išorės pagalbos bei bendradarbiavimo programomis, įskaitant strategiją „Global Gateway“.

Kalbant apie jūrų transportą pasakytina, kad 2025 metai bus nepaprastai svarbūs pasaulinėms klimato kaitos švelninimo pastangoms. Jei būsiu patvirtintas Komisijos nariu, daug dėmesio skirsiu tam, kad Tarptautinės jūrų organizacijos (IMO) šalys susitartų dėl plataus užmojo vidutinės trukmės laikotarpio išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo priemonių. Reikės užtikrinti, kad sutartos priemonės padėtų skatinti laivyboje naudoti visiškai netaršius degalus bei nuosekliai mažinti sektoriuje išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir kad jomis būtų atsižvelgiama į besivystančių šalių poreikius. Kartu dėsiu pastangas, kad būtų stiprinamos trumpalaikės išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo priemonės ir remiami projektai, kuriais siekiama pasaulio mastu sumažinti visai netaršių ir tradicinių degalų kainų skirtumą.

Pasaulinė transporto sektoriaus pertvarka – tai dar viena galimybė dabartiniams ir būsimiems Europos pramonės, pirmiausia automobilių pramonės, lyderiams. Jei būsiu patvirtintas Komisijos nariu, remdamasis švarios pramonės kursu parengsiu automobilių sektoriui skirtą pramonės veiksmų planą, kuris padės užtikrinti tolesnę pasaulinę ES lyderystę ir išlaikyti stiprią Europos gamybos bazę. Reikės veiksmų visoje vertės grandinėje – pradedant ypatingos svarbos žaliavomis ir baigiant įkrovimo infrastruktūra. ES turi turėti reikiamą degalų papildymo ir įkrovimo infrastruktūrą ir joje turi būti visapusiškai išnaudojamos automatizavimo ir duomenų teikiamos galimybės. Priemonių, kurių turime imtis, galutiniai tikslai aiškūs: remti pramonę ir joje dirbančius žmones, mažinti ES priklausomybę bei pažeidžiamumą ir padėti sektoriuje įgyvendinti dvejopos tvariosios ir skaitmeninės pertvarkos tikslus. Panašių tikslų reikia siekti aeronautikos, geležinkelių, laivų statybos ir jūrų pramonės sektoriuose. Bendradarbiausiu su visais atitinkamais Komisijos nariais ir sieksiu, kad šie tikslai būtų įgyvendinti kaip švarios pramonės kurso dalis.

Pertvarka bus tvari, jei ne tik bus remiama mūsų pramoninė bazė, bet ir visiems piliečiams užtikrinamos įperkamos ir prieinamos darniojo judumo galimybės. Todėl remsiu Teisingos pertvarkos fondo ir Socialinio klimato fondo paramos įgyvendinimą ir parengsiu gaires dėl transporto nepritekliaus. Jei būsiu patvirtintas Komisijos nariu, bendradarbiaudamas su kitais Komisijos nariais, valstybėmis narėmis ir Europos Parlamentu propaguosiu tinkamas paskatas, kad vartotojai ir įmonės pirktų europinius elektromobilius. Vadovaudamasis įgaliojamoju raštu, parengsiu pasiūlymus dėl netaršių įmonių transporto priemonių parkų; jais sieksiu paskatinti šių transporto priemonių paklausą.