

JAUTĀJUMI KOMISĀRA AMATA KANDIDĀTAM**Apostolam DZIDZIKOSTAM****Ilgspējīgs transports un tūrisms****1. Vispārīgā kompetence, apņemšanās darboties Eiropas labā un neatkarība**

Kādi jūsu personiskās kvalifikācijas un pieredzes aspekti ir svarīgākie kļūšanai par komisāru un vispārīgo Eiropas interešu virzīšanai, it sevišķi jūsu potenciālās atbildības jomā? Kāds būs jūsu piensums Komisijas politisko vadlīniju īstenošanā? Kā jūs veicināsiet un īstenošiet dzimumu jautājuma integrēšanu visās jomās, kas ietilpst jūsu portfeli? Kā jūs integrēsiet jauniešus savas atbildības jomās?

Kādas garantijas varat dot Parlamentam, ka darbosieties neatkarīgi; kā nodrošināsiet, ka neviena no darbībām, ko esat veicis, veicat vai veiksiet, nemetīs ne mazāko ēnu pār jūsu darbību Komisijā?

Esmu reģiona gubernators, bijušais Parlamenta deputāts, Eiropas Reģionu komitejas kādreizējais priekšsēdētājs un tagadējais priekšsēdētāja pirmais vietnieks. Vairāk par visu esmu nelokāms Eiropas idejas atbalstītājs.

Jūtos pagodināts, ka man uzticēts ilgspējīga transporta un tūrisma portfelis. Tas tuvina divas nozares, kurās pastāv milzīgas sinerģijas, bet kuras arī saskaras ar līdzīgām problēmām virzībā uz ilgspējīgāku un pārticīgāku nākotni.

Būdams Grieķijas Vidusmaķedonijas reģiona gubernators, es veicināju pilsētas mobilitātes pārveidi Salonikos, padarot transportu zaļāku, viedāku, ilgspējīgāku un pieņemamāku cenas ziņā. Es īstenoju īpašu politiku transportlīdzekļu emisiju samazināšanai reģionā, veicinot elektrotransportlīdzekļu izmantošanu un popularizējot aktīvo mobilitāti, un šādā nolūkā arī izveidojot jaunas elektrouzlādes stacijas un paplašinot velojoslu tīklu. Es arī pārvaldīju Eiropas līdzekļus transporta infrastruktūras modernizēšanai nolūkā savienot pilsētas un lauku apvidus un uzlabot ceļu satiksmes drošību. Esmu arī sekmīgi popularizējis savu reģionu kā vienu no galvenajiem tūrisma galamērķiem Grieķijā, vienlaikus atbalstot projektus, kas nodrošina investīcijas ilgspējīgā tūrismā. Turklāt sadarbībā ar citām vietēja un reģionāla mēroga ieinteresētajām personām mēs izveidojām jaunus jūras satiksmes un aviācijas savienojumus, kas veicina reģionālo savienotību un sasniedzamību. Tajā pašā laikā Eiropas Reģionu komitejā gūtā pieredze dod man pārliecību, ka spēšu rezultatīvi tuvināt Eiropas, valstu un reģionālās iestādes, lai izveidotu ilgspējīgu, viedu un drošu transporta sistēmu, kas apkalpo un savieno visus iedzīvotājus un nodrošina, ka ES joprojām ir viens no vadošajiem tūrisma galamērķiem. Būdams Eiropas Reģionu komitejas priekšsēdētājs, es sekmēju ciešāku sadarbību ar Eiropas Parlamentu un Eiropas Komisiju, strādājot plecu pie pleca ar citiem reģionāla un vietēja līmeņa vadītājiem un citām Eiropas iestādēm. Tas man deva pārliecību, ka varam sasniegt daudz vairāk, ja esam vienoti.

Pateicoties iepriekšējai pieredzei, ļoti labi zinu, cik nozīmīgas Savienībai ir abas šīs nozares. Esmu tieši pieredzējis reālās problēmas, ar kurām tās saskaras. Zinu, cik transports ir svarīgs attāliem ES reģioniem un kā tas šajos reģionos veicina piederības sajūtu ES. Esmu pieredzējis arī Covid-19 pandēmijas ietekmi uz tūrismu, kā arī uz iedzīvotājiem un uzņēmumiem kopumā. Abām nozarēm piemīt milzīgs potenciāls dot ieguldījumu labklājības pieaugumā, sekmīgi īstenojot zaļo un digitālo pārkārtošanos un uzturēt sabiedrības dzīves kvalitāti. Mana iepriekšējā pieredze un uz vietas veiktais darbs palīdzēs man izstrādāt politikas risinājumus, kas mūsu centienu centrā izvirza iedzīvotājus.

Jaunievelētās Komisijas priekšsēdētājas Urzulas fon der Leienas politikajās vadlīnijās ir izklāstīts jauns plāns Eiropas ilgspējīgai labklājībai un konkurētspējai. Es vēlētos, lai transportam un tūrismam, kā arī to industriālajām ekosistēmām būtu svarīga nozīme šīs ieceres īstenošanā divējādās zaļās un digitālās pārkārtošanās satvarā. Darīšu visu iespējamo, lai uzlabotu Eiropas transporta un tūrisma konkurētspēju, ilgspēju un noturību. Nenogurstoši strādāšu, lai pilnībā īstenojot un turpinātu ilgspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju un ES Tūrisma programmu 2030. gadam.

Pildot šo uzdevumu, galveno uzmanību pievērsīšu tam, lai īstenošanas gaitā uzņēmumi un dalībvalstis gūtu atbalstu. Lai veicinātu pāreju uz ilgtspējīgiem transporta risinājumiem, gādāšu par transporta vienotā tirgus stiprināšanu un izstrādāšu ilgtspējīga transporta investīciju plānu. Es atbalstīšu Eiropas transporta infrastruktūras paplašināšanu, vienlaikus pilnvērtīgi izmantojot digitālos rīkus, jaunas tehnoloģijas un inovāciju. Darīšu arī visu iespējamo, lai saglabātu Eiropas kā vadoša tūrisma galamērķa vietu, vienlaikus nodrošinot nozares ilgtspēju, noturību un konkurētspēju.

Lai veicinātu Eiropas transporta un tūrisma zaļo un digitālo pārkārtošanos un palielinātu tā konkurētspēju, strādāšu priekšsēdētājas izpildvietnieka(-ces) kohēzijas un reformu jautājumos vadībā un sadarbošos ar citiem attiecīgajiem priekšsēdētājas izpildvietniekiem un komisāriem.

Atzīstu, ka transporta nozares darbaspēks nav pietiekami daudzveidīgs. Tā patiešām joprojām ir viena no nozarēm, kurās ir vislielākais vīriešu pārsvars. Turklāt transporta nozares darbaspēks strauji noveco, un tas nozarei liek vēl steidzamāk piesaistīt daudzveidīgāku talantu kopumu. Lai rezultatīvi risinātu problēmas, ar kurām saskaras transporta nozare, tostarp personāla trūkumu un nepieciešamību darbiniekiem pilnveidot prasmes un pārkvalificēties, lai neatpaliktu no tehnoloģiskajām pārmaiņām un notiekošās automatizācijas un digitalizācijas, esmu apņēmis nodrošināt, ka transporta politikā tiek integrēta līdztiesība, jo īpaši dzimuma un vecuma ziņā.

Konkrēti, būšu apņēmības pilns atbalstīt platformu "Sievietes transporta nozarē — ES platforma pārmaiņām" un Daudzveidības vēstnieku tīklu transporta jomā. Lai labāk izprastu jauniešu cerības un bažas, grasos arī regulāri runāt ar viņiem par vēlmēm un problēmām, kas, viņuprāt, saistītas ar darbu transporta nozarē. Tādēļ gatavojos jau sava pilnvaru termiņa pirmajās 100 dienās organizēt jaunatnes dialogu.

Es pilnībā apzinos Līgumos (LES 17. panta 3. punktā, LESD 245. un 339. pantā) noteiktos pienākumus un apstiprinu savu apņemšanos tos pilnībā izpildīt, arī ievērot visaugstākos ētikas standartus un Komisāru rīcības kodeksu. Mana interešu deklarācija, kas paredzēta Komisāru rīcības kodeksā, ir pilnīga un pieejama sabiedrībai un tiks attiecīgi atjaunināta.

Es apņemos vairīties no stāvokļa vai situācijas, kas varētu likt apšaubīt manu neatkarību, objektivitāti un pieejamību Komisijas dienestā. Apņemos informēt Komisijas priekšsēdētāju par jebkuru situāciju, kas varētu būt saistīta ar interešu konfliktu manu oficiālo pienākumu izpildē.

Apņemos arī ievērot rīcības kodeksā noteiktos pārredzamības pienākumus attiecībā uz tikšanos tikai ar tām organizācijām vai pašnodarbinātām personām, kas ir reģistrētas Pārredzamības reģistrā.

2. Portfeli iekļauto jautājumu pārvaldība un sadarbība ar Eiropas Parlamentu

Vai varat apņemties, ka pienācīgi informēsiet Parlamentu par savu darbību un jums pakļauto dienestu darbu? Kā jūs izprotat to, ka jūsu darbība ir pakļauta Parlamenta pārraudzībai?

Ko savā pilnvaru termiņā gatavojaties darīt, lai sadarbotos ar Parlamentu, uzstātos tajā (gan komiteju līmenī, gan plenārsēdēs), nodrošinātu pārredzamību un sadarbību, kā arī panāktu, ka Parlamenta nostājas un aicinājumi uzsākt leģislatīvas iniciatīvas tiek ņemti vērā? Vai saistībā ar uzsāktajām iniciatīvām vai procesā esošajām procedūrām varēsiet savlaicīgi iesniegt Parlamentam dokumentus un informāciju, lai tas būtu tādās pašās pozīcijās kā Padome?

Ja tikšu apstiprināts komisāra amatā, uzņemšos pilnu politisko atbildību par darbībām ilgtspējīga transporta un tūrisma jomā, kā izklāstīts man 17. septembrī nosūtītajā pilnvarojuma vēstulē. Savus pienākumus pildīšu pilnīgā sadarbībā ar pārējiem komisāru kolēģijas locekļiem un saskaņā ar priekšsēdētājas noteiktajām darba metodēm, pilnībā ievērojot koleģialitātes principu. Es cieši iesaistīšu savus kolēģus to politikas iniciatīvu izstrādē, pieņemšanā un īstenošanā, kas vajadzīgas, lai īstenotu Komisijas priekšsēdētājas Urzulas fon der Leienas politiskās vadlīnijas, kuras jūlijā tika iesniegtas Eiropas Parlamentam.

Uzskatu, ka ES iestāžu sistēmas rezultatīvas darbības un ES lēmumu pieņemšanas efektivitātes un leģitimitātes pamatā ir iestāžu sadarbība. Manu rīcību šajā jomā iedvesmos un vadīs tādi pamatprincipi kā atvērtība, savstarpēja uzticēšanās, efektivitāte un regulāra informācijas apmaiņa. Es atbalstīšu un pilnībā ievērošu noteikumus, kas ietverti 2010. gada pamatnolīgumā un 2016. gada Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu. Apzinos, ka pret Eiropas Parlamentu un Padomi jāizturas kā pret vienlīdzīgām likumdevējinstādēm.

Esmu apņēmības pilns nodrošināt, ka mana sadarbība ar Eiropas Parlamentu ir atklāta, pārredzama un konstruktīva. Vēlos veidot attiecības uz savstarpējas uzticēšanās pamata. Būšu gatavs piedalīties visās attiecīgo komiteju sanāksmēs, dialoga diskusijās un plenārsēdēs savā atbildības jomā. Visos politikas veidošanas procesa un politiskā dialoga posmos es sadarbošos ar Parlamentu un attiecīgajām komitejām. Kad vien nepieciešams, iesaistīšos procedūrās attiecībā uz rezolūcijām saskaņā ar LESD 225. pantu.

Ja tikšu apstiprināts komisāra amatā, es izveidošu konstruktīvas attiecības un nodrošināšu regulāru informācijas plūsmu ar Transporta un tūrisma komiteju (TRAN), Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komiteju (ENVI) un citām attiecīgajām komitejām. Es arī uzskatu, ka saziņai ar komiteju locekļiem jābūt pārredzamai, tiešai un regulārai. Vajadzības gadījumā būšu pieejams divpusējām sanāksmēm. Es nodrošināšu, ka uz jautājumiem, ko Eiropas Parlamenta deputāti uzdod Komisijai jomās vai par tēmām, kas ir manā pārziņā, tiek saņemtas savlaicīgas un informatīvas atbildes. Vajadzības gadījumā būšu gatavs ierasties Eiropas Parlamenta plenārsēdē un komiteju sanāksmēs.

Esmu arī pilnībā apņēmies nodrošināt, ka Eiropas Parlaments ir labi informēts par galvenajiem starptautisko sarunu posmiem, kas var norisināties manās atbildības jomās, kā arī par citiem nozīmīgiem notikumiem.

Esmu apņēmības pilns kopā ar Eiropas Parlamentu un Padomi panākt lielāku pārredzamību visā likumdošanas procesā. Es īstenošu noteikumus par pārredzamību, arī par daudzgadu programmu izstrādi pilnvaru termiņa sākumā, kā izklāstīts pamatnolīgumā un Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu. Es arī ievērošu Komisijas ļoti augstos pārredzamības standartus attiecībā uz tikšanos ar interešu pārstāvjiem. Apņemos īstenot labāka regulējuma programmu un nodrošināt, ka manā pārziņā esošie politikas priekšlikumi pamatojas uz apspriešanos ar ekspertiem un sabiedrību. Tiekšos rast jaunus veidus un idejas, kā labāk uzklaut iedzīvotāju un pilsoniskās sabiedrības, jo sevišķi jauniešu, viedokli Eiropas Savienībā. Ir jāveicina līdzdalības demokrātija, kas ļauj iedzīvotājiem būt labi informētiem un iesaistīties politikas veidošanā. Es aktīvi cīnīšos pret dezinformāciju un centīšos savlaicīgi un skaidri informēt par Komisijas darbībām, kā arī rūpīgi uzklaut ietekmēto personu bažas.

Es arī apņemos nodrošināt, ka attiecības ar Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorātu un citiem Komisijas dienestiem balstās uz lojalitāti, uzticēšanos, pārredzamību, divvirzienu informācijas plūsmu un savstarpēju palīdzību.

Transporta un tūrisma komitejas uzdotie jautājumi

3. Komisijas priekšsēdētāja Urzula fon der Leiena savā pilnvarojuma vēstulē nākamajam ilgtspējīga transporta un tūrisma komisāram uzdeva padarīt Eiropas transportu konkurētspējīgāku, ilgtspējīgāku un noturīgāku pret nākotnes satricinājumiem, kā arī nodrošināt, lai transports būtu drošs, pieejams un cenas ziņā pieņemams visiem ES iedzīvotājiem. Kāda būtu jūsu stratēģija un prioritātes, arī attiecībā uz konkrētiem tiesību aktiem, lai īstenotu šo uzdevumu, un kāds būtu šo pasākumu īstenošanas grafiks? Kādas, jūsuprāt, ir visneatliekamākās problēmas un kā jūs plānojat tās risināt?

Transports ir izšķiroši svarīgs Eiropas ekonomikas konkurētspējas un vienotā tirgus veicinātājs. Arī es uzskatu, ka transporta nozare ir ne tikai svarīga ekonomikas nozare pati par sevi, bet arī būtiska citas saimnieciskās darbības, citastarp tūrisma, sekmētāja. Vienlaikus transporta nozarei ir būtiska nozīme 2030. gadam izvirzīto klimata mērķrādītāju sasniegšanā un klimatneitralitātes panākšanā līdz 2050. gadam. Tas arī nepārprotami norāda, ka transporta politika nevar un tai arī nevajadzētu darboties nošķirtībā. Ja tikšu apstiprināts amatā, tad saskaņā ar uzdevumu, ko man uzticējusi jaunievēlētā Komisijas priekšsēdētāja Urzula fon der Leiena, ļoti cieši sadarbošos ar priekšsēdētājas izpildvietnieku(-ci) kohēzijas un reformu jautājumos un visiem pārējiem komisāru kolēģijas locekļiem, lai nodrošinātu, ka mūsu politika tiek izstrādāta konsekventi un pilnvērtīgi izmanto transporta un mobilitātes nozares potenciālu īstenot ES ekonomikas konkurētspējas, ilgtspējas un noturības mērķus.

Uzskatu, ka Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā, ko Eiropas Komisija pieņēma 2020. gada decembrī, ir izklāstīts vērienīgs ES transporta politikas plāns, kas lielā mērā būs derīgs arī turpmākajos gados. Stratēģijas trīs pilāri, proti, pāreja uz bezemisiju mobilitāti, netraucētas, drošas un efektīvas savienotības panākšana un noturīgākas Eiropas vienotās transporta telpas izveide, atbilst manam redzējumam par Eiropas transporta nākotni. Mans nodoms ir turpināt jau iesākto darbu un strauji īstenot jaunās Komisijas prioritārās darbības ilgtspējīga transporta un tūrisma jomā.

Galveno uzmanību pievēršīšu tādas transporta sistēmas izveidei, kas spēj atbalstīt uzņēmumu konkurētspēju un nodrošināt iedzīvotājiem savienojamību, vienlaikus respektējot klimatu un vidi. Šo mērķi ir iespējams sasniegt tikai ar pastāvīgiem centieniem sekmīgi veikt nozares divējādo zaļo un digitālo pārkārtošanos, īstenot radikālu

inovāciju un nodrošināt, ka transports Eiropā ir un arī turpmāk būs drošs, pieejams un cenas ziņā pieņemams. Tajā pašā laikā ES transporta nozarei, arī tās industriālajām ekosistēmām, jāspēj konkurēt pasaules mērogā, paredzēt jebkādas ārējus satricinājumus un sagatavoties tiem, kā arī ātri atgūties no traucējumiem. Te ir runa par dabas katastrofām, ģeopolitisko spriedzi vai plašākiem ekonomikas traucējumiem, kas līdzīgi tiem, ar ko saskārāmies Covid-19 pandēmijas laikā. Nozarei arī jāatbalsta Eiropas aizsardzība un drošība, cita starpā uzlabojot militāro mobilitāti.

Mario Dragi un Enriko Leta ir norādījuši uz daudziem izaicinājumiem, kas mūs sagaida – no apjomīgajām investīciju vajadzībām līdz regulējuma sadrumstalotībai, no darbaspēka un prasmju nepietiekamības līdz nevienlīdzīgajiem apstākļiem konkurencē ar trešām valstīm.

Pirmkārt, es rīkošos, lai atbalstītu nozari virzībā uz mūsu ilgtspējas un digitālajiem mērķiem un novērstu šķēršļus, kas traucē uzlabot tās konkurētspēju. Tamdēļ plānoju nākt klajā ar Ilgtspējīga transporta investīciju plānu, kura mērķis būs palielināt investīcijas transporta dekarbonizācijas risinājumos un piešķirt tām prioritāti, un izstrādāšu ES industriālo rīcības plānu autobūves nozarei un jaunu jūrniecības industriālo stratēģiju. Šīm iniciatīvām būs izšķiroša nozīme mūsu industriālās ekosistēmas konkurences priekšrocību saglabāšanā. Es nāksu klajā arī ar īpašu plānu, kas palīdzēs nodrošināt ātrgaitas dzelzceļa, arī nakts vilcienu, savienojumus starp ES galvaspilsētām un lielajām pilsētām. Lai vēl plašāk atbalstītu modālo pārvirzi un veicinātu pārrobežu braucienus, es dzelzceļa nozarē ierosināšu regulu par vienotu digitālu biļešu rezervēšanu un pārdošanu, kas papildinās un uzlabos pašreizējos pienākumus šajā jomā, kā arī multimodālu digitālu mobilitātes pakalpojumu iniciatīvu, kas ļaus iedzīvotājiem vienkāršāk izvēlēties ilgtspējīgākas ceļošanas iespējas. Turklāt es koordinēšu visaptverošas ES ostu stratēģijas sagatavošanu, lai uzlabotu ES ostu drošību, ilgtspēju un konkurētspēju. Ja tikšu apstiprināts amatā un panākšu vienošanos ar pārējiem komisāru kolēģijas locekļiem, centīšos izvirzīt šīs iniciatīvas pēc iespējas drīzāk sava pilnvaru termiņa laikā.

Otrkārt, mana darba priekšplānā būs transporta drošuma uzlabošana. Pasažieri un transporta darbinieki ir jāaizsargā, šādā nolūkā pilnībā īstenojot ES transporta drošuma standartus visā ES un visos transporta veidos, uzlabojot mūsu rīcībā esošos instrumentus, ar kuriem atbalstīt un stiprināt par drošumu atbildīgo valsts struktūru veikto uzraudzību, un atbalstot viedo tehnoloģiju un infrastruktūras uzlabojumu ieviešanu, kas var uzlabot transporta sistēmu drošumu. Sava pilnvaru termiņa sākumposmā plānoju iesniegt tehniskās apskates paketi, kas uzlabos to, kā transportlīdzekļos darbojas būtiskās drošuma un emisiju kontroles sistēmas, un pievērsīsies ar ometriem saistītai krāpšanai.

Treškārt, pievērsīšos tam, lai nodrošinātu, ka ievērojamais spēkā esošo ES transporta tiesību aktu kopums tiek rezultatīvi un konsekventi īstenots un izpildīts. Galu galā būtiskie politikas mērķi – no godīgas konkurences līdz augstiem sociālajiem, vides un drošuma standartiem un rezultatīvai pasažieru aizsardzībai – ir pilnībā atkarīgi no saskaņoto noteikumu pilnvērtīgas piemērošanas visā Savienībā. Ja visa uzmanība netiks veltīta īstenošanai un izpildes nodrošināšanai, patiesi transporta pakalpojumu vienotais tirgus paliks tikai vēlmju līmenī. Šā darba gaitā rūpīgi uzklaušīšu visu attiecīgo ieinteresēto personu un pārvaldes iestāžu viedokļus un pieredzi un rīkošu īstenošanas dialogus. Regulāri ziņošu Eiropas Parlamentam un Padomei par šā darba izpildi. Veltīšu visas pūles, lai tur, kur tas ir nepieciešams, veicinātu vienkāršošanu un mazinātu regulatīvo slogu mūsu uzņēmumiem un publiskās pārvaldes iestādēm, šādā nolūkā arī pēc iespējas labāk izmantojot digitālos risinājumus.

Ceturtkārt, strauji mainīgais ģeopolitiskais konteksts pēdējos gados ir vēl vairāk izgaismojis to, cik svarīgas ir stabila kaimiņattiecības un ciešas starptautiskas saites. Ja tikšu apstiprināts amatā, kopā ar paplašināšanās komisāru(-i) īstenošu aktīvu paplašināšanās programmu, lai virzītu uz priekšu kandidātvalstu integrāciju ES transporta sistēmās. Šajā ziņā koncentrēšos uz Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) paplašināšanu, mūsu fizisko savienojumu uzlabošanu un atbalstu kandidātvalstu noteikumu pieskaņošanai ES noteikumiem. Galu galā transportam būs izšķirīga nozīme šo valstu sekmīgā integrācijā vienotajā tirgū un kohēzijā. Es strādāšu, lai uzlabotu saiknes un sadarbību ar citiem mūsu starptautiskajiem partneriem un sabiedrotajiem nolūkā nodrošināt efektīvus un labi darbojošos loģistikas maršrutus kritiski svarīgām piegādēm un eksportam, kā arī popularizēt ES standartus un praksi visā pasaulē. Esmu patiesi pārliecināts, ka daudzas no risināmajām problēmām var pārvarēt tikai, sadarbojoties pāri robežām. Tāpēc es gādāšu, lai ES būtu vadoša loma attiecīgajos starptautiskajos forumos un attiecībās ar mūsu galvenajiem starptautiskajiem partneriem, popularizējot mūsu augstākos drošuma, sociālos un vides standartus.

Es arī strādāšu, lai aizsargātu Eiropas transporta nozares un tās industriālo ekosistēmu intereses, cita starpā stingrāk īstenojot spēkā esošos nolīgumus ar trešām valstīm (piemēram, gaisa transporta nolīgumus) un tiecoties noslēgt jaunus savstarpēji izdevīgus tirdzniecības nolīgumus un partnerības.

Šo politikas mērķu sasniegšanai es sadarbošos ar Eiropas Parlamentu un Padomi, lai pabeigtu likumdošanas sarunas par atlikušajām iniciatīvām, kas ir izšķiroši svarīgas mūsu nozares konkurētspējai, drošībai un ilgtspējai. To vidū ir iniciatīvas, kuru mērķis ir novērst regulējuma sadrumstalotību ES vienotajā transporta tirgū, uzlabot autoceļu un kuģošanas drošību un vēl vairāk stimulēt ilgtspējīgus transporta risinājumus.

Visbeidzot, bet ne mazāk svarīgi ir tas, ka transportam Eiropā ir vajadzīgas vēl nepieredzēta mēroga investīcijas. Tās vajadzīgas gan svarīgajam mērķim pabeigt mūsu transporta pamata – *TEN-T* tīkla – izveidi, uzlabot ES infrastruktūras noturību pret dabas katastrofām un naidīgām darbībām un sniegt ieguldījumu Eiropas aizsardzībā un drošībā ar darbībām, kuru mērķis ir uzlabot militāro mobilitāti, gan inovatīvu risinājumu ieviešanai un transportlīdzekļu parku modernizācijai, gan nolūkā veicināt investīcijas ilgtspējīgās degvielās un tehnoloģijās nozares dekarbonizācijai un viedāk organizēt mobilitāti pilsētās.

4. Kādus pasākumus jūs veiksiet, lai nodrošinātu, ka ES sasniedz savus klimata mērķus transporta jomā, gan īstenojot un/vai pielāgojot spēkā esošos tiesību aktus, gan ierosinot jaunus, un vienlaikus nodrošinot vienlīdzīgu konkurences apstākļus Eiropas transporta uzņēmumiem, Eiropas transporta nozares konkurētspēju un kvalitatīvas un pievilcīgas darbvietas Eiropā?

Tiek lēsts, ka nolūkā līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti, būs par 90 % jāsamazina transporta radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas un līdz 94 % jāpalielina transporta nozarē izmantotās atjaunīgās enerģijas īpatsvars. Saskaņā ar Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju es strādāšu, lai uzlabotu visu transporta veidu ilgtspēju, paplašinātu un atvieglinātu iedzīvotāju piekļuvi pieejamām un cenas ziņā pieņemamām ilgtspējīgām transporta un mobilitātes iespējām un sniegtu pareizos stimulus, lai iedzīvotāji un uzņēmumi varētu izdarīt informētu izvēli. Ja tīkšu apstiprināts komisāra amatā, es strādāšu roku rokā ar attiecīgajiem(-ām) priekšsēdētājas izpildvietniekiem(-cēm), kā arī ar klimata, neto nulles emisiju un tīras izaugsmes komisāru(-i) un enerģētikas un mājojļu komisāru(-i), lai sasniegtu mūsu kopīgos ilgtspējas mērķus, kurus var sekmīgi īstenot tikai ar ciešu sadarbību un koordināciju starp mūsu attiecīgajām politikas jomām.

Vispārējais politikas satvars ir ieviests jau iepriekšējā Komisijas pilnvaru termiņā, un es ticu, ka šie noteikumi nodrošina pārredzamību, kas visām ieinteresētajām personām vajadzīga, lai turpinātu investīcijas un pārkārtošanos uz tūrākiem risinājumiem. Vienlaikus mums vairāk jāpievēršas tam, lai tehnoloģiski neitrāli radītu īsti labvēlīgus priekšnosacījumus. Konkrēti, tālab būs jānodrošina, ka visiem transporta sektoriem par pieņemamu cenu ir pieejami pietiekami ilgtspējīgi enerģijas avoti. Ja mani apstiprinās komisāra amatā, šādā nolūkā arī regulāri rīkošu dialogus ar ieinteresētajām personām, lai apspriestu, kā vislabāk saskaņot īstenošanu ar reālo situāciju uz vietas.

Tamdēļ, pirmkārt, plānoju nākt klajā ar Ilgtspējīga transporta investīciju plānu. Pamatojoties uz tīras rūpniecības kursu, tajā būs norādīti pasākumi, ar kuriem rezultatīvi atbalstīt enerģētisko pārkārtošanos transporta nozarē un veicināt investīcijas ilgtspējīgu transporta degvielu ražošanā un piegādē Eiropā, jo īpaši aviācijas un jūras transporta vajadzībām, kā arī elektroenerģijas pieejamību transportam. Lai tiktu sasniegti mūsu noteikumu mērķi, rūpīgi uzraudzīšu un izvērtēšu, kā tiek īstenota vienošanās par ilgtspējīgu aviācijas un jūras transporta degvielu ieviešanu, un vajadzības gadījumā nevilcināšos nākt klajā ar iespējamām korekcijām.

Klimata pārmaiņas ir globāla problēma, kas prasa globālus risinājumus. Saskaņojot ar dalībvalstīm, es sadarbošos ar Starptautisko Civilās aviācijas organizāciju (ICAO) un Starptautisko Jūrniecības organizāciju (SJO), lai sagatavotu ceļu tikpat vērienīgai globālai programmai. Tas ir sevišķi svarīgi arī nolūkā nodrošināt vienlīdzīgu konkurences apstākļus un to Eiropas aviācijas un jūrniecības uzņēmumu konkurētspēju, kuri darbojas pasaules mērogā, kā arī gūt panākumus virzībā uz transporta ilgtspējas un dekarbonizācijas mērķiem globālā līmenī (sk. atbildes uz 6. jautājumu).

Otrkārt, lai palīdzētu autotransportam stabili iet dekarbonizācijas ceļu, es pārraudzīšu lietotājdraudzīgas uzlādes un uzpildes infrastruktūras ātru izveidi visā Eiropā, cieši uzraudzīšu norises dalībvalstīs un līdz 2027. gadam sagatavošos Alternatīvo degvielu infrastruktūras regulas pārskatīšanai, lai novērstu visus trūkumus. Es sadarbošos arī ar enerģētikas un mājojļu komisāru(-i) nolūkā nodrošināt, ka tiek salāgota transporta un enerģētikas infrastruktūras attīstība, kas vajadzīga, lai nākotnē spētu apmierināt arvien lielāku pieprasījumu pēc transporta elektroenerģijas, arī lielas noslodzes transportlīdzekļu vajadzībām. Plānoju arī izvērtēt, kā veicināt ātrāku pāreju uz bezemisiju transportlīdzekļiem, cita starpā uzņēmumu autoparkos (sk. arī atbildi uz ENVI komitejas jautājumu).

Lai veicinātu dzelzceļa kā ilgtspējīga transporta veida plašāku izmantošanu, līdztekus strādāšu nolūkā palielināt investīcijas dzelzceļa infrastruktūras un ātrgaitas dzelzceļa pārvadājumu vajadzībām un to plašākai izmantošanai un uzlabot pasažieru pieredzi, ieviešot vienotu digitālu biļešu rezervēšanu un pārdošanu visā Eiropā (sk. atbildi uz 3. jautājumu). Vienlaikus es sniegšu atbalstu Eiropas pilsētām tādu ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu

sagatavošanā, kuru centrā ir sabiedriskais transports un droša aktīvā mobilitāte. Es arī sekošu līdzi tam, kā tiek īstenota Eiropas deklarācija par velobraukšanu, un jau nākamgad sagatavošu detalizētu ziņojumu.

Es arī strādāšu, lai stiprinātu ES vienoto transporta tirgu, izveidotu efektīvu transporta infrastruktūras tīklu un sekmētu inovatīvus transporta risinājumus (sk. atbildes uz 1. un 4. jautājumu). Tās visas ir jomas, kurās ir daudz neizmantotu iespēju palielināt efektivitāti un izaugsmes potenciālu ES, vienlaikus nodrošinot emisiju aiztaupījumus.

Eiropas transporta uzņēmumu konkurētspēja ir atkarīga no kvalificēta un apmācīta personāla pieejamības. Mums steidzami jānovērš pašreizējais darbinieku trūkums nozarē un jārisina problēmas, kas saistītas ar darbaspēka pārkvalifikāciju un prasmju pilnveidi. 2024. gadā tika pieņemts ieteikums par līdzekļiem, ar ko novērst automatizācijas un digitalizācijas ietekmi uz transporta nozares darbaspēku. Es sadarbošos ar valstu iestādēm un attiecīgajām ieinteresētajām personām, lai pastiprinātu to centienus nodrošināt, ka darbaspēkam ir prasmes, kas vajadzīgas, lai pielāgotos jaunajām tehnoloģijām un inovācijai ilgtspējas un digitalizācijas jomā. Cieši sadarbojoties ar priekšsēdētājas izpildvietnieku(-ci) cilvēku, prasmju un sagatavotības jautājumos, es arī atbalstīšu Prasmju pilnveides pakta plaša mēroga partnerību darbu autobūves, kā arī kuģu būves un jūras tehnoloģiju jomā.

Vēl viens būtisks veids, kā novērst pašreizējo darbaspēka trūkumu, ir uzlabot transporta darbinieku darba apstākļus. Papildinot iniciatīvas, ko priekšsēdētājas izpildvietnieks(-ce) cilvēku, prasmju un sagatavotības jautājumos izvirzīs, lai atbalstītu kvalitatīvas darbvietas, piemēram, kvalitatīvu darbvietu ceļvedi, es turpināšu centienus konkrēti uzlabot transporta darbinieku darba apstākļus. ES ir plašs klāsts sociālo noteikumu, kuru mērķis ir uzlabot autovadītāju, apkalpes locekļu un citu transporta darbinieku labjutību. Mana prioritāte būs uzlabot šo noteikumu īstenošanu un izpildes nodrošināšanu, kas pašlaik joprojām notiek nevienmērīgi. Galvenās darba jomas šajā ziņā ir to noteikumu īstenošana, kuru mērķis ir uzlabot transportlīdzekļu vadītāju darba un atpūtas nosacījumus, atbalsts drošu stāvvietu izveidei, kā arī izpratnes veicināšanas pasākumi par (mobilo) darbinieku darba un sociālajām tiesībām un pienākumiem, ņemot vērā katra transporta veida īpatnības. Transporta profesijām ir jāpiesaista vairāk sieviešu un gados jaunu darba ņēmēju.

Ņemot vērā visu iepriekš minēto, joprojām ir skaidrs, ka pārkārtošanās uz ilgtspējīgāku mobilitāti ir jāaskaņo ar vajadzīgo savienojamību un transporta pieņemamību cenas ziņā. Tas ir īpaši aktuāli, jo transports jau tagad veido vidēji 12,5 % no ES mājsaimniecību budžeta. Lai novērstu negatīvo sociālo ietekmi, es mudināšu dalībvalstis, izstrādājot sociālos klimata plānus, pienācīgi ņemt vērā transporta un mobilitātes vajadzības, un plānoju tām palīdzēt, sagatavojot ieteikumus par to, kā risināt un novērst mobilitātes nabadzību. Tas dos ieguldījumu priekšsēdētājas izpildvietnieka(-ces) cilvēku, prasmju un sagatavotības jautājumos darbā saistībā ar ES nabadzības izskaušanas stratēģiju.

5. Saskaņā ar M. Dragi ziņojumu uzlabota infrastruktūra un pakalpojumi, kā arī efektīvāka dzelzceļa un iekšējo ūdensceļu pārvaldība var veicināt turpmāku izaugsmi, palīdzēt novērst sastrēgumus un apmierināt pieaugošo pieprasījumu. Tiek lēsts, ka sastrēgumi uz autoceļiem ES izmaksā aptuveni 230 miljardus euro gadā. Turklāt pašlaik visos transporta veidos pastāvīgi trūkst kvalificēta darbaspēka. Kādus pasākumus jūs plānojat veikt, lai saskaņā ar Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju īstētu modālo pārvirzi un multimodalitātes mērķus, turklāt gan attiecībā uz pasažieriem, gan kravu pārvadājumiem, kā arī novērstu darbaspēka trūkumu transporta nozarē? Kā šajā kontekstā jūs nodrošināsi, lai efektīvāks dzelzceļa un iekšzemes ūdensceļu transports (otrais no tiem pilnvarojuma vēstulē vispār nav pieminēts) arī turpmāk būtu šīs stratēģijas pilnvērtīga sastāvdaļa? Kādus konkrētus likumdošanas pasākumus plānojat veikt multimodalitātes jomā, lai multimodālos pārvadājumus padarītu efektīvākus, pieejamākus un cenas ziņā pieņemamākus ES iedzīvotājiem? Kādos termiņos tas tiktu veikts?

Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija sniedz skaidru redzējumu par to, kā uzlabot transporta ilgtspēju, un nosaka svarīgus atskaites punktus, kas saistīti ar nepieciešamību plašāk izmantot ilgtspējīgākus transporta veidus, piemēram, ievērojami palielināt ātrgaitas dzelzceļa un dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomu un paplašināt iekšzemes ūdensceļu transporta un tuvsatiksmes kuģošanas pakalpojumus. Lai sasniegtu šos atskaites punktus, Komisijai, valstu un vietējām iestādēm, kā arī citām ieinteresētajām personām ir jādarbojas vairāk.

Ja tikšu apstiprināts komisāra amatā, vēlos nodrošināt, ka Komisija uzņemas vadošo lomu. Pirmām kārtām esmu nodomājis sagatavot vērienīgu plānu, kas palīdzēs nodrošināt ātrgaitas dzelzceļa savienojumus starp ES galvaspilsētām un lielajām pilsētām, rezultatīvi īstenojot TEN-T politiku un novēršot daudzos atlikušos šķēršļus, kuri kavē visu Eiropas dzelzceļa pakalpojumu labāku savienojamību, tādus kā savstarpējas izmantojamības trūkums, piemēram, signalizēšanas jomā, un citu digitālo tehnoloģiju nepietiekama ieviešana. Šīs darbības arī sekmēs savienojumu uzlabošanu, cita starpā ar nakts vilcienu un modernāku un elastīgāku dzelzceļa kravu pārvadājumu palīdzību, tādējādi panākot, ka visi Eiropas reģioni tiek pienācīgi apkalpoti. Tā kā dzelzceļam ir

vajadzīgs spēcīgas un daudzveidīgas dzelzceļa apgādes nozares un kompetenta darbaspēka atbalsts, es pievērsīšos arī tādu risinājumu veicināšanai, kas varētu sekmēt Eiropas dzelzceļa sistēmas darbības uzlabojumus.

Ceturtās dzelzceļa tiesību aktu paketes īstenošanai un izpildes nodrošināšanai joprojām ir ļoti svarīga nozīme iedzīvotājiem pieejamo dzelzceļa pakalpojumu piedāvājuma uzlabošanā.

Kā paskaidrots iepriekš, es arī plānoju sākt iniciatīvu, kuras mērķis ir pēc iespējas drīzāk atrisināt kombinēto biļešu pārdošanas jautājumu, cita starpā līdz 2025. gada beigām pieņemot regulu par vienotu digitālu biļešu rezervēšanu un pārdošanu, kas papildinās un uzlabos pašreizējos pienākumus šajā jomā, kā arī multimodālu digitālu mobilitātes pakalpojumu iniciatīvu, kas atvieglotu dzelzceļa braucienu pieejamību un uzlabotu pasažieru aizsardzību.

Turklāt svarīgas darbības jomas būs arī dzelzceļa savienojamības uzlabošana ar infrastruktūras modernizācijas un jaunu pārrobežu savienojumu palīdzību, kā arī dzelzceļa tīkla labāka integrācija ar citiem transporta veidiem. Svarīgi būs arī risināt pašreizējos jautājumus, kas saistīti ar vilcienu vadītāju sertifikācijas shēmu (sk. atbildi uz 2. jautājumu par darbaspēka trūkumu).

Lai nodrošinātu faktisku multimodalitāti, nevajadzētu aizmirst arī citu kolektīvā transporta veidu, piemēram, sabiedriskā transporta, koplietošanas mobilitātes un tālsatiksmes autobusu, svarīgo lomu un būtu jāveicina to ilgtspējas uzlabošana. Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu rezultatīvai izmantošanai un īstenošanai, investīcijām ilgtspējīgā un drošā pilsētu transporta infrastruktūrā un aktīvu transporta veidu popularizēšanai būs ļoti liela nozīme multimodālo transporta sistēmu ilgtspējas un efektivitātes uzlabošanā un sastrēgumu mazināšanā pilsētu ielās.

Iekšzemes kuģošanas jomā es pievērsīšos rīcības plāna “Naiades III” īstenošanai, lai palīdzētu novirzīt vairāk kravu uz iekšzemes ūdensceļu transportu. Īpašu uzmanību pievērsīšu tam, lai visā tīklā nodrošinātu nepārtrauktu kuģojamību, un mudināšu īstenot nozares pārvirzi uz bezemisiju kuģiem un ostām. Vienlaikus es strādāšu, lai veicinātu digitālos risinājumus nozares efektivitātes palielināšanai un tās labākai integrācijai loģistikas ķēdē. Šajā ziņā ir ļoti svarīgi, lai Eiropas Parlaments un Padome panāktu vienošanos par ierosināto Direktīvas par saskaņotiem upju informācijas pakalpojumiem (RIS) pārskatīto redakciju.

Esmu apņēmies palielināt intermodālos kravu pārvadājumus, kas dzelzceļa, tuvsatiksmes kuģošanas un iekšzemes ūdensceļu transporta vidisko sniegumu un energoefektivitāti apvieno ar autotransporta elastību. Tas ir visdaudzsološākais un dinamiskākais kravu pārvadājumu tirgus segments. Darīšu visu iespējamo, lai panāktu vērienīgu vienošanos par ierosināto Kombinēto pārvadājumu direktīvas pārskatīto redakciju.

Lai vēl vairāk samazinātu šķēršļus intermodālajiem pārvadājumiem un vienkāršotu administratīvās procedūras citās jomās gan uzņēmumu, gan iedzīvotāju labā, pievērsīšos arī bezpapīra pārvadājumiem. Šis darbs papildinās un ņems par pamatu esošos rīkus, piemēram, kravu pārvadājumu elektronisko informāciju (eFTI) un Eiropas Jūras vienloga sistēmas vidi (EMSWe), kas, tiklīdz būs pilnībā ieviesti, varētu nodrošināt ievērojamu efektivitātes pieaugumu kravu pārvadājumu un loģistikas nozarē.

Turklāt mums ir jādod iespējas patērētājiem, kuri arvien vairāk pieprasa tīrākus produktus un pakalpojumus. Šajā sakarā es paļaujos uz Eiropas Parlamenta un Padomes sadarbību, lai vienotos par ierosināto iniciatīvu “CountEmissionsEU”, kas ļautu noteikt vienotu sistēmu transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķināšanai. Šajā ziņā noderīga būs arī gaidāmā, no iniciatīvas “ReFuelEU Aviation” īstenošanas izrietošā marķējuma shēma, kas pasažierus informēs par lidojumu vidisko sniegumu.

Kā norādīts iepriekš, es sadarbošos ar valstu iestādēm un attiecīgajām ieinteresētajām personām, lai pastiprinātu to centienus nodrošināt, ka darbaspēkam ir prasmes, kas vajadzīgas, lai pielāgotos jaunajām tehnoloģijām un inovācijai ilgtspējas un digitalizācijas jomā, šādā nolūkā strādājot kopā ar priekšsēdētājas izpildvietnieku(-ci) cilvēku, prasmju un sagatavotības jautājumos.

6. Tiek prognozēts, ka TEN-T tīkla pabeigšana 2050. gadā nodrošinās ikgadēju IKP pieaugumu 467 miljardu euro apmērā, taču tam būs nepieciešami aptuveni 845 miljardi euro, un līdz šim Komisija un dalībvalstis nav iesniegušas visaptverošu plānu nepieciešamā finansējuma nodrošināšanai. Kā jūs panāktu, ka TEN-T tīkla īstenošana tiek pienācīgi finansēta, jo īpaši saskaņā ar gaidāmo EISI regulu un nākamajā DFS? Kā Komisija varētu stimulēt un piesaistīt privātos ieguldījumus, lai novērstu finansējuma iztrūkumu, un kā jūs ierosinātu veicināt publiskā un privātā sektora partnerības?

Vien no maniem svarīgākajiem mērķiem būs savu pilnvaru laikā ievērojami uzlabot Eiropas savienotību gan ES iekšienē, gan ar kaimiņvalstīm, gan ar pārējo pasauli. Tas ir pamats funkcionējošam vienotajam tirgum, kas nodrošina preču un pakalpojumu brīvu apriti un pasažieru un darba ņēmēju brīvu pārvietošanos. Pasažieriem, darba ņēmējiem un precēm jāspēj pārvietoties pa Savienību tikpat ērti kā pa savu dalībvalsti.

Pārskatītājā regulā, ar ko nosaka Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) pamatnostādnes, ir izvirzīts mērķis līdz 2030. gadam pabeigt Eiropas transporta pamattīkla izveidi. Tas nozīmē, ka nākamie pieci gadi būs ļoti svarīgi, lai virzītos uz priekšu pamattīkla izveides pabeigšanā un parādītu, ka varam sasniegt rezultātus. Šajā ziņā es ļoti rūpīgi uzraudzīšu šā un citu šīs regulas noteikumu īstenošanu. Sadarbojoties ar *TEN-T* koordinatoriem, dalībvalstīm un Eiropas Parlamentu, es nodrošināšu pienācīgu progresu uzraudzību un labāku koordināciju ar dalībvalstīm un attiecīgajām iestādēm. Lai neviens reģions netiktu atstāts novārtā, es arī centīšos nodrošināt, ka gūstam panākumus ne tikai pamattīkla, bet arī paplašinātā pamattīkla un visaptverošā tīkla izveidē. Tas ir būtiski ne tikai teritoriālās un sociālās kohēzijas uzlabošanai ES, bet arī vienotā tirgus stiprināšanai.

Pārskatītā *TEN-T* regula mūsu transporta koridorus ir paplašinājusi, iekļaujot Ukrainu un Moldovu un tādējādi liekot pamatu abu valstu ilgtermiņa savienotībai ar ES. Vienlaikus mūsu transporta tīkls tagad ir paplašināts, ietverot Rietumbalkānus, un tas palīdzēs paātrināt šā reģiona integrāciju Eiropas transporta tirgū. Mana prioritāte būs īstenot šos plānus uz vietas. Tajā pašā laikā es apņemos turpināt kritiski svarīgo darbu solidaritātes joslu izveidei, lai nodrošinātu labi funkcionējošus alternatīvus loģistikas maršrutus starp ES un Ukrainu (un Moldovu) pa iekšzemes ūdensceļiem, autoceļiem un dzelzceļu.

TEN-T tīkla izveides pabeigšana prasīs apjomīgas investīcijas. Tiek lēsts, ka pamattīklam vien būs vajadzīgas investīcijas aptuveni 515 miljardu euro apmērā. Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments pašreizējās daudzgadu finanšu shēmas satvarā ir palīdzējis virzīt uz priekšu galveno pārrobežu savienojumu izveides pabeigšanu un paātrināt ES atveseļošanu pēc pandēmijas. Es cieši sadarbošos ar komisāru(-i) budžeta, krāpšanas apkarošanas un publiskās pārvaldes jautājumos, lai nodrošinātu, ka nākamā daudzgadu finanšu shēma atspoguļo problēmas, ar kurām saskaras transporta nozare, konkrēti, tādas kā pārrobežu, trūkstošie savienojumi un militārā mobilitāte karaspēka un materiālu plaša mēroga pārvietošanās atbalstam.

Vienlaikus turpināšu sadarbīties ar dalībvalstīm un vietējām iestādēm, lai nodrošinātu, ka tās savos budžetos un investīciju plānos pilnībā atspoguļo mūsu kopīgi saskaņotos mērķus. Mums ir arī jāpēta finansēšanas iespējas ārpus publiskā sektora, un tāpēc es nodarbošos ar inovatīvu finansējuma avotu izveidi, pamatojoties arī uz pozitīvo pieredzi, kas gūta, apvienojot dotācijas ar aizdevumiem Alternatīvo degvielu infrastruktūras mehānisma satvarā. Es konkrēti sadarbošos ar Eiropas Investīciju banku un Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības banku, lai nodrošinātu, ka to aizdevumu stratēģijas atspoguļo vissteidzamākās politiskās vajadzības. Vairāk jādomā arī par to, kā ļoti stabilā rūpīgi izstrādātu projektu plūsma, kas saistīta ar Eiropas transporta koridoriem, varētu piesaistīt privātā sektora dalībnieku un fondu ilgtermiņa investīcijas. Visbeidzot, bet ne mazāk svarīgi ir tas, ka es mudināšu dalībvalstis saīsināt atļauju saņemšanai vajadzīgo laiku un samazināt administratīvo slogu privāto partneru iesaistei.

7. Kā jūs plānojat veicināt noturīgu, ilgtspējīgu un konkurētspējīgu tūrisma nozari saskaņā ar ES Tūrisma programmu 2030. gadam un 2023. gada Palmas deklarāciju, vienlaikus nodrošinot ekonomikas izaugsmi un tūrisma plūsmu labāku pārvaldību atbilstoši vietējo kopienu vajadzībām? Vai gaidāmajās sarunās par DFS jūs apņematies aizstāvēt TRAN komitejas ilgstoši pausto aicinājumu izveidot atsevišķu budžeta pozīciju tūrismam?

Pirmām kārtām, ja mani apstiprinās amatā, jutīšos pagodināts būt ilgtspējīga tūrisma komisārs. Mans nodoms ir šim Komisijas priekšsēdētājas Urzulas fon der Leienas lēmumam piešķirt taustāmu saturu, lai tas izvērstos par pilnvērtīgu Eiropas rīcībpolitiku.

Ilgspējīgs tūrisms ir pozitīvs Eiropas ekonomikas, kā arī visas Eiropas reģionālo un vietējo kopienu virzītājspēks. Tā ir dinamiska industriālā ekosistēma, kurā darbojas vairāk nekā 3 miljoni MVU. Nozare arī pievieno vērtību mūsu kopīgajam dabas un kultūras mantojumam un veicina reģionu, to vidū arī attālāku un nelabvēlīgākā situācijā esošu reģionu, ekonomisko un sociālo kohēziju. Tomēr tūrisms ir arī ļoti koncentrēts konkrētos reģionos un saskaras ar vairākām problēmām – no klimata pārmaiņām līdz darbaspēka trūcumam –, kas tam ir kopīgas ar transporta nozari. Uzskatu, ka ES ir jāaizsargā sava vieta kā vadošajam tūrisma galamērķim pasaulē, vienlaikus padarot tūrisma ilgtspējīgāku un līdzsvarotāku un saglabājot vietējo kopienu labbūtnību.

Esmu apņēmies veicināt tūrisma nozares noturību, ilgtspēju un konkurētspēju, par ko dalībvalstis vienojušās saskaņā ar ES Tūrisma programmu 2030. gadam. Lai gan ceļa virziens ir skaidrs, es uzskatu, ka ar saskaņotu darbību, mērķrādītāju un pienākumu palīdzību mums ir labāk jāizmanto esošās sinerģijas starp dažādām ES

politikas jomām, jo īpaši ar transportu, lai efektīvāk atbalstītu un sekmētu tūrismu. Tāpēc, ja mani apstiprinās komisāra amatā, pēc plašas apspriešanās ar attiecīgajām ieinteresētajām personām, tostarp vietējām un reģionālajām pašvaldībām, es nākšu klajā ar šīs programmas ātrākas īstenošanas un noturīga un konkurētspējīga tūrisma ekonomiskā pamatojuma veicināšanas stratēģiju. Es atbalstīšu tūrisma nozares centienus samazināt ietekmi uz vidi un virzīties uz jauniem, zaļākiem uzņēmējdarbības modeļiem. Es mudināšu uzņēmumus, un jo īpaši MVU, izvēlēties atzītas un uzticamas ilgtspējas shēmas un marķējumus, kas savukārt ļaus tiem konkurētspējīgāk apmierināt tūrisma pieprasījumu. Tajā pašā laikā es popularizēšu izcilību, arī turpinot piešķirt Eiropas viedtūrisma galvaspilsētas un zaļā pioniera balvas.

Eiropas galamērķu rīcībā ir jābūt instrumentiem līdzsvarotai tūrisma plūsmas pārvaldībai. Es ierosinu arī turpmāk tos atbalstīt, izmantojot rezultatīvu zināšanu apmaiņu, mācīšanos no līdzbiedriem un dalīšanos paraugpraksē, lai jo īpaši samazinātu spiedienu uz tūrisma karstajiem punktiem, piemērotu preventīvus pasākumus, palielinātu informētību par atbildīgu tūrisma uzvedību un iesaistītu uzņēmējkopienas ilgtspējīgu tūrisma modeļu izveidē un īstenošanā. Padomes 2023. gada Palmas deklarācijā kā svarīgs jautājums tika uzsvērtā tūrisma sociālā ilgtspēja. Tas ir arī galvenais punkts tūrisma pārkārtošanās ceļā. Es turpināšu atbalstīt galamērķu sagatavošanu klimata pārmaiņām.

Arī datiem būs liela nozīme tūrisma plūsmu optimālā pārvaldībā pa galamērķiem. Šajā sakarā Komisija veido tūrisma datu telpu, kas ļaus tūrisma nozares dalībniekiem, tostarp galamērķiem, pieņemt precīzākus un labāk informētus lēmumus.

Patlaban ES atbalsts tūrismam ir sadalīts pa dažādām ES finansēšanas programmām. Nākamās daudzgadu finanšu shēmas sagatavošana dos iespēju padarīt ES budžetu vienkāršāku, mērķtiecīgāku un reaģētspējīgāku. Šajos aspektos es sadarbošos ar komisāru(-i) budžeta, krāpšanas apkarošanas un publiskās pārvaldes jautājumos.

Būs arī jādara vairāk, lai palielinātu tūrisma ekosistēmas dalībnieku, jo īpaši MVU, informētību par esošajām finansēšanas iespējām. Pamatojoties uz pašreizējo darbu, es nodrošināšu, ka tūrisma uzņēmumiem un kultūras iestādēm ir vieglāk rast finansējuma iespējas gan Eiropas, gan valstu un reģionālā līmenī.

Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komitejas uzdotie jautājumi

8. Transporta nozares radītās emisijas veido gandrīz ceturtdaļu no Eiropas siltumnīcefekta gāzu emisijām. Tā ir vienīgā nozīmīgā ekonomikas nozare, kurā kopš 1990. gada ES mērogā tās ir palielinājušās. Tāpēc ir svarīgi turpināt centienus, lai nodrošinātu, ka visas šīs nozares jomas veicina dekarbonizāciju, un lai tām būtu atbilstošs regulējums. Nepieciešamās pārveidojošās izmaiņas ir saistītas ar daudzveidīgām problēmām, piemēram, ar pieaugošo transporta apjomu infrastruktūrā, ilgtspējīgu alternatīvo degvielu izmantošanas pieaugumu un akumulatoru ražošanas stimulēšanu. Kādus uzlabotus veicinošus nosacījumus, konkrētus pasākumus, termiņus un juridiskos instrumentus jūs ierosināsi, lai ilgtspējīga transporta politika veicinātu ekonomikas izaugsmi, darbavietu drošību un konkurētspēju Eiropā, vienlaikus nodrošinot, ka tiek sasniegti 2030. gada mērķi, kas ir daļa no Eiropas zaļā kursa, un lai Savienība kļūtu klimatneitrāla? Kā jūs sadarbībā ar klimata, neto nulles emisiju un tīras izaugsmes komisāra amata kandidātu nodrošināsi, ka Eiropas Savienība uzņemas vadošo lomu centienos pastiprināt starptautiskās saistības, kuru mērķis ir samazināt globālās siltumnīcefekta gāzu emisijas jūrniecības un aviācijas nozarēs? Kādus konkrētus pasākumus jūs plānojat kā daļu no ES rūpniecības rīcības plāna autobūves nozarei? Kāds būs izziņotā priekšlikuma par t. s. tīrajiem uzņēmumu autoparkiem juridiskais raksturs un īstenošanas termiņš?

Nav noliedzams, ka ES transporta nozare ir jāpārveido klimatneitrālas nākotnes sasniegšanai. Es ievirzīšu savus centienus atbilstīgi mērķiem, kas jau noteikti Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā un balstīti uz tiesību aktiem, par kuriem līdz šim panākta vienošanās. Konkrētāk, galveno uzmanību pievērsīšu bezemisiju transportlīdzekļu ātrai ieviešanai, tam, lai nodrošinātu, ka ilgtspējīgas transporta degvielas un tehnoloģijas ir gan pieejamas, gan cenas ziņā pieņemamas, infrastruktūras ātras izvēršanas pārraudzībai un ilgtspējīgāku transporta veidu aktīvākai izmantošanai. Uzskatu, ka šī pārveide nav tikai vidiska nepieciešamība. Tā ir arī iespēja Eiropas ekonomikai. Vadot globālo pārkārtošanos uz ilgtspējīgu transportu, ES var stiprināt savu vietu tehnoloģiskās inovācijas priekšējās rindās. Šī vadošā pozīcija arī stiprinās konkurētspēju, veicinās izaugsmi un nodrošinās nodarbinātību Eiropā.

Nozares emisiju samazināšanas tiesiskais regulējums lielā mērā jau ir izveidots ar paketi "Gatavi mērķrādītājam 55%", Efektīvas un zaļas mobilitātes paketi un Kravu pārvadājumu zaļināšanas paketi. Tagad mums tas ir jāīsteno. Tāpēc pirmām kārtām pievērsīšos sadarbībai ar likumdevējinstādēm, lai panāktu vienošanos par priekšlikumiem, par kuriem tā vēl nav panākta, tostarp par galvenajām iniciatīvām, kuru mērķis ir stimulēt bezemisiju lielas

noslodzes transportlīdzekļu ieviešanu, uzlabot dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, sekmēt intermodālos pārvadājumus un izveidot transporta pakalpojumu siltumnīcefekta gāzu emisiju novērtēšanas un salīdzināšanas satvaru. Es arī nodrošināšu, ka visi ar šīm paketēm izveidotie instrumenti, tiek ātri un rezultatīvi īstenoti.

ES centieni panākumi ir atkarīgi no vairākiem izšķirīgiem veicinošiem nosacījumiem. ES ir jāuzlabo un jāpielāgo nākotnes vajadzībām sava transporta infrastruktūra, vēl vairāk jāstiprina vienotais transporta tirgus, jāsekmē investīcijas, jāveicina tādas tehnoloģijas kā efektīvāki akumulatori un bezemisiju spēka pārvadi un ar digitālu risinājumu palīdzību jāpalielina transporta sistēmas efektivitāte. Kritiski svarīgs darbs ir nodrošināt piekļuvi daudz lielākam apjomam atjaunīgās elektroenerģijas un cenas ziņā pieņemamām ilgtspējīgām degvielām. Es sadarbošos arī ar enerģētikas un mājokļu komisāru(-i) nolūkā nodrošināt, ka tiek salāgota transporta un enerģētikas infrastruktūras attīstība, kas vajadzīga, lai nākotnē spētu apmierināt arvien lielāku pieprasījumu pēc transporta elektroenerģijas, arī lielas noslodzes transportlīdzekļu vajadzībām. Vienlaikus es strādāšu, lai kāpinātu atjaunīgo un mazoglekļa transporta degvielu ražošanu un izplatīšanu, kas jo īpaši nepieciešamas grūti dekarbonizējamajos aviācijas un jūras transporta segmentos.

Mums jāvelta lielākas pūles, lai sekmīgi saskaņotu vidiskos mērķus ar transporta sociālajām un ekonomiskajām prasībām, jo īpaši savienotību un pieņemamību cenas ziņā. Mums ir arī jāizmanto visi pieejamie instrumenti, lai nodrošinātu labu atbalstu Eiropas labklājībai un industriālajam spēkam. Tās visas būs mana darba prioritātes saskaņā ar uzdevumu, ko man uzticējusi jaunievēlētā Komisijas priekšsēdētāja Urzula fon der Leiena.

Vēl viens būtisks aspekts ir ilgtspējīgu transporta iespēju pieejamības un kvalitātes uzlabošana. Šajā sakarā es turpināšu sekmēt dzelzceļa izmantošanu gan pasažieru, gan kravu pārvadājumiem. Tas ietvers vērīgu plānu, kas palīdzēs nodrošināt ātrgaitas dzelzceļa savienojumus starp ES galvaspilsētām un lielajām pilsētām, un priekšlikumu regulai par vienotu digitālu biļešu rezervēšanu un pārdošanu, kas papildinās un uzlabos pašreizējos pienākumus šajā jomā, un abus šos dokumentus esmu paredzējis iesniegt pilnvaru termiņa sākumposmā (sk. atbildi uz 2. jautājumu). Es arī atbalstīšu likumdevēju centienus panākt vērīgu vienošanos par Komisijas priekšlikumu regulai par dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu.

Transportam ir starptautisks raksturs, tāpēc ir skaidrs, ka ES nevar un nedrīkst rīkoties viena pati. Tas ir ļoti svarīgi ne tikai nolūkā faktiski ierobežot globālo sasilšanu saskaņā ar Parīzes nolīguma mērķiem, bet arī nodrošināt mūsu uzņēmumiem vienlīdzīgu konkurences apstākļus. Mums ir jāsaģlabā ES vadošā loma klimata pārmaiņu mazināšanā. Es pilnībā sadarbošos ar klimata, neto nulles emisiju un tīras izaugsmes komisāru(-i), lai nodrošinātu, ka ES ieņem vienotu nostāju un vada pasaules mēroga centienus samazināt globālās siltumnīcefekta gāzu emisijas, jo īpaši aviācijas un jūras transporta jomā.

Runājot par aviāciju, ilgtermiņa neto nulles emisiju mērķrādītājs aviācijai un globālais satvars ilgtspējīgām aviācijas degvielām, mazoglekļa aviācijas degvielām un citām tīrākām aviācijas enerģijām Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) aizgādībā ir kompass un stabils pamats mūsu pastāvīgajiem globālā mēroga centieniem. Būs izšķirīgi svarīgi nodrošināt, lai šis saskaņotais satvars dotu rezultātus. Ja tikšu apstiprināts komisāra amatā, es strādāšu, lai stiprinātu Starptautiskās aviācijas radīto oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēmas (CORSA) noteikumus un īstenošanu, nodrošinot, ka tā sniedz taustāmus klimatiskus ieguvumus pasaules mērogā. Tas ietvers novērtējumu par shēmas pietiekamu salāgoību ar Parīzes nolīguma mērķiem. Tajā pašā laikā sadarbībā ar trešām valstīm un ICAO ietvaros es veltīšu visas pūles, lai atbalstītu ilgtspējīgas aviācijas degvielas politikas un projektu izstrādi, pamatojoties uz regulas "ReFuelEU Aviation" un ES ārējās palīdzības un sadarbības programmu, tostarp "Global Gateway", īstenošanā gūto celmlaužu pieredzi.

Runājot par jūras transportu, 2025. gads būs izšķirošs gads globālajiem klimata pārmaiņu mazināšanas centieniem. Ja tikšu apstiprināts komisāra amatā, es pievērsīšos tam, lai nodrošinātu, ka Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO) panāk vienošanos par vērīgiem vidēja termiņa siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšanas pasākumiem. Šā darba mērķis būs nodrošināt, ka pasākumi, par kuriem panākta vienošanās, var veicināt bezemisiju degvielu ieviešanu kuģniecībā, panākt nozares radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju stabilu samazinājumu un nodrošināt, ka satvarā tiek ņemtas vērā jaunattīstības valstu vajadzības. Vienlaikus es centīšos stiprināt ar siltumnīcefekta gāzu emisiju saistītus īstermiņa pasākumus un atbalstīt projektus, kuru mērķis ir visā pasaulē samazināt cenu atšķirību starp bezemisiju un tradicionālajām degvielām.

Transporta nozares globālā pārveide paver iespējas gan pašreizējiem, gan nākamajiem Eiropas industriālajiem līderiem. Tas jo sevišķi attiecas uz Eiropas autobūves nozari. Ja tikšu apstiprināts komisāra amatā, es balstīšos uz tīras rūpniecības kursu un izstrādāšu industriālu rīcības plānu autobūves nozarei, lai nodrošinātu, ka ES joprojām ir pasaules līdere un saglabā spēcīgu Eiropas ražošanas bāzi. Rīcība būs vajadzīga visā vērtības ķēdē – no kritiski svarīgām izejvielām līdz uzlādes infrastruktūrai. Mums jānodrošina, ka ES var paļauties uz nepieciešamo uzpildes

un uzlādes infrastruktūru un pilnībā izmantot automatizāciju un datus. Veicamo pasākumu galīgie mērķi ir skaidri, proti, stiprināt mūsu industriju un iedzīvotājus, samazināt mūsu atkarību un neaizsargātību un virzīt nozari uz divējādās ilgtspējīgas un digitālās pārkārtošanās mērķu sasniegšanu. Līdzīgi mērķi jāīsteno aeronautikas, dzelzceļa, kā arī kuģubūves un jūrniecības nozarēs. Es sadarbošos ar visiem attiecīgajiem komisāru kolēģijas locekļiem, lai to panāktu tīras rūpniecības kursa satvarā.

Ilgspējīga pārveide prasīs ne tikai rīkoties, atbalstot industriālo bāzi. Šai pārveidei būs vajadzīga arī rīcība, kas ilgtspējīgu mobilitāti padarīs par visiem iedzīvotājiem cenas ziņā pieņemamu un pieejamu izvēli. Šajā sakarā es atbalstīšu Taisnīgas pārkārtošanās fonda un Sociālā klimata fonda īstenošanu un sagatavošu norādījumus par mobilitātes nabadzības novēršanu. Ja tiks apstiprināts komisāra amatā, es sadarbošos ar pārējiem komisāriem un komisārēm, dalībvalstīm un Eiropas Parlamentu, lai veicinātu, ka patērētājiem un uzņēmumiem tiek doti pienācīgi stimuli iegādāties Eiropas elektriskos transportlīdzekļus. Lai stimulētu pieprasījumu, saskaņā ar savu pilnvarojuma vēstuli es izstrādāšu priekšlikumus par tīriem uzņēmumu transportlīdzekļu parkiem.