

**KWESTIONARIUSZ DLA KANDYDATA NA KOMISARZA****Apostolos DZIDZIKOSTAS****Zrównoważony transport i turystyka****1. Ogólne kompetencje, zaangażowanie w sprawę europejską, niezależność osobista**

*Jakie aspekty Pana kwalifikacji i doświadczenia mają szczególne znaczenie dla sprawowania obowiązków komisarza i promowania ogólnego interesu europejskiego, zwłaszcza w obszarze, za który byłby Pan odpowiedzialny? Jak przyczyni się Pan do realizacji wytycznych politycznych Komisji? Jak zamierza Pan uwzględnić aspekt płci i włączyć perspektywę płci do wszystkich obszarów polityki podlegających Pana resortowi? W jaki sposób będzie Pan realizować włączanie problematyki młodzieżowej do głównego nurtu polityki?*

*Jak może Pan wykazać przed Parlamentem Europejskim swoją niezależność oraz zapewnić, że żadna działalność prowadzona w przeszłości, w chwili obecnej ani w przyszłości nie będzie podawać w wątpliwość Pana rzetelności w wywiązywaniu się z obowiązków komisarza?*

Jestem gubernatorem regionu, byłym parlamentarzystą, byłym przewodniczącym, a obecnie pierwszym wiceprzewodniczącym Europejskiego Komitetu Regionów. Przede wszystkim zaś jestem zagorzałym euroentuzjastą.

To dla mnie zaszczyt ubiegać się o portfolio zrównoważonego transportu i turystyki. Łączy ono bowiem dwa sektory, które oferują ogromne możliwości synergii, a jednocześnie stoją w obliczu podobnych wyzwań, jeśli chodzi o dążenie do bardziej zrównoważonej i dostatniej przyszłości.

Podczas kadencji gubernatora regionu Macedonii Środkowej w Grecji propagowałem transformację mobilności miejskiej w Salonikach, dzięki której transport stał się bardziej ekologiczny, inteligentniejszy, zrównoważony i przystępny cenowo. W moim regionie realizowałem konkretne strategie ograniczenia emisji z pojazdów, wspierania korzystania z pojazdów elektrycznych i promowania aktywnej mobilności, w tym poprzez instalację nowych stacji ładowania pojazdów elektrycznych i rozbudowę sieci ścieżek rowerowych. Zarządzałem funduszami europejskimi służącymi modernizacji infrastruktury transportowej tak, by połączyć obszary miejskie i wiejskie oraz poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego. Z powodzeniem promowałem też mój region jako popularny kierunek turystyczny w Grecji, wspierając jednocześnie projekty inwestycji w zrównoważoną turystykę. We współpracy z innymi lokalnymi i regionalnymi zainteresowanymi stronami stworzyliśmy ponadto nowe połączenia morskie i lotnicze, promując regionalne i ponadregionalne połączenia transportowe. Jednocześnie moje doświadczenie w Europejskim Komitecie Regionów daje mi pewność, że skutecznie wypełnię lukę komunikacyjną między organami europejskimi, krajowymi i regionalnymi w kontekście tworzenia zrównoważonego, inteligentnego i bezpiecznego systemu transportowego, który będzie służył wszystkim obywatelom oraz spowoduje, że UE pozostanie wiodącym kierunkiem turystycznym. Jako przewodniczący Europejskiego Komitetu Regionów wspierałem ściślejszą współpracę z Parlamentem Europejskim i Komisją Europejską, współpracując jednocześnie z innymi przywódcami regionalnymi i lokalnymi oraz innymi instytucjami europejskimi. Jestem przekonany, że razem możemy osiągnąć znacznie więcej.

Dzięki moim wcześniejszym doświadczeniom bardzo dobrze rozumiem, jak ważne są dla Unii oba sektory portfola. Mam praktyczne doświadczenie w kwestii wyzwań, przed jakimi stoją. Wiem, jak ważny jest transport dla regionów oddalonych UE i dla ich poczucia przynależności do UE. Dostrzegam również wpływ pandemii COVID-19 na turystykę oraz na naszych obywateli i przedsiębiorstwa. Potencjał obu sektorów portfola pod względem zwiększania dobrobytu, przyczynienia się do sukcesu transformacji ekologicznej i cyfrowej oraz utrzymania naszej jakości życia jest ogromny. Moje wcześniejsze doświadczenia i moja praca w terenie pomogą mi opracowywać rozwiązania polityczne skoncentrowane na dobru obywateli.

W wytycznych politycznych nowo wybrana przewodnicząca Komisji Ursula von der Leyen nakreśliła nowy plan na rzecz trwałego dobrobytu w Europie i konkurencyjności Europy. Chciałbym, aby transport i turystyka, a także ich ekosystemy przemysłowe stały się centralnym elementem planowanej dwojakiej transformacji – ekologicznej i cyfrowej. Dołożę wszelkich starań, aby europejski transport i turystyka stały się bardziej konkurencyjne, zrównoważone i odporne. Nie będę szczędzić starań, by w pełni wdrożyć strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności oraz agendę UE na rzecz turystyki 2030.

Realizując moje zadania, skupię się na wspieraniu naszych przedsiębiorstw i państw członkowskich we wdrażaniu rozwiązań. Będę pracować nad wzmocnieniem jednolitego rynku transportu oraz nad planem inwestycyjnym na rzecz zrównoważonego transportu, aby ułatwić przejście na zrównoważone rozwiązania transportowe. Będę wspierać rozwój transeuropejskiej infrastruktury transportowej, jak najlepiej wykorzystując do tego narzędzia cyfrowe, nowe technologie i innowacje. Dołożę też wszelkich starań, aby utrzymać pozycję Europy jako wiodącego kierunku turystycznego przy jednoczesnym zapewnieniu zrównoważonego charakteru, odporności i konkurencyjności tego sektora.

Będę pracować pod kierunkiem wiceprzewodniczącego wykonawczego do spraw spójności i reform. Będę współpracować z innymi odpowiednimi wiceprzewodniczącymi wykonawczymi i komisarzami przy promowaniu transformacji ekologicznej i cyfrowej oraz pobudzaniu konkurencyjności europejskiego transportu i turystyki.

Mam świadomość, że siła robocza w sektorze transportu nie jest wystarczająco zróżnicowana. Sektor ten pozostaje jednym z najbardziej zdominowanych przez mężczyzn. Jednocześnie personel tego sektora szybko się starzeje, co dodatkowo akcentuje pilną potrzebę przyciągnięcia bardziej zróżnicowanej puli talentów. Zobowiązuję się zagwarantować uwzględnianie kwestii równości w polityce transportowej, zwłaszcza w odniesieniu do płci i wieku, aby skutecznie stawić czoła wyzwaniom stojącym przed sektorem transportu, w tym niedoborom personelu oraz potrzebie podnoszenia i zmiany kwalifikacji przez pracowników w celu dostosowania się do zmian technologicznych oraz trwającej automatyzacji i cyfryzacji.

Będę w szczególności zdecydowanie wspierać inicjatywę „Kobiety a transport – platforma UE na rzecz zmian” oraz sieć „Ambasadorzy różnorodności w transporcie”. Zamierzam również prowadzić regularny dialog z młodymi ludźmi na temat ich aspiracji i postrzeganych przez nich wyzwań związanych z miejscami pracy w sektorze transportu, aby lepiej zrozumieć ich oczekiwania i obawy. W związku z tym już w pierwszych 100 dniach mojej kadencji planuję zorganizować dialog z młodzieżą.

Jestem w pełni świadomy obowiązków określonych w traktatach (art. 17 ust. 3 TUE, art. 245 i 339 TFUE) i potwierdzam swoje zobowiązanie do pełnego wywiązywania się z nich, w tym do przestrzegania najwyższych standardów etycznych i kodeksu postępowania komisarzy. Moja deklaracja o braku konfliktu interesów przewidziana w kodeksie postępowania komisarzy jest kompletna i dostępna publicznie. Będę ją odpowiednio aktualizował.

Zobowiązuję się do unikania stanowisk lub sytuacji, które mogłyby zagrozić mojej niezależności, bezstronności i dostępności w służbie Komisji. Zobowiązuję się w pełni informować przewodniczącą Komisji o każdej sytuacji, która mogłaby spowodować konflikt interesów w zakresie pełnionych przeze mnie obowiązków.

Zobowiązuję się również przestrzegać obowiązków w zakresie przejrzystości określonych w kodeksie postępowania, a mianowicie spotykać się wyłącznie z organizacjami lub osobami samozatrudnionymi, które są zarejestrowane w rejestrze służącym przejrzystości.

## **2. Kierowanie resortem oraz współpraca z Parlamentem Europejskim**

*Czy może Pan zobowiązać się do należytego informowania Parlamentu o swoich działaniach i działaniach podległych Panu departamentów? W jakim zakresie uznaje Pan swoją odpowiedzialność przed Parlamentem?*

*Jakie konkretne zobowiązania jest Pan w stanie podjąć w odniesieniu do zaangażowania i obecności w Parlamencie, zarówno w komisjach, jak i na posiedzeniach plenarnych, w odniesieniu do przejrzystości, współpracy i skutecznych działań w następstwie stanowisk Parlamentu oraz składanych przez niego wniosków w sprawie inicjatyw ustawodawczych? W związku z planowanymi inicjatywami lub procedurami w toku – czy jest Pan gotowy udostępnić Parlamentowi na czas informacje i dokumenty na równi z Radą?*

Jeżeli moja kandydatura na stanowisko komisarza zostanie zatwierdzona, przyjmę pełną odpowiedzialność polityczną za inicjatywy w dziedzinie zrównoważonego transportu i turystyki, zgodnie z przekazaniem mi 17

września pismem określającym zadania. Będę wykonywać obowiązki w pełnej współpracy z pozostałymi członkami kolegium komisarzy i zgodnie z metodami pracy ustanowionymi przez przewodniczącą, przy pełnym poszanowaniu zasady kolegialności. Będę ściśle angażować moich kolegów w opracowywanie, przyjmowanie i wdrażanie inicjatyw politycznych niezbędnych do realizacji wytycznych politycznych przewodniczącej Ursuli von der Leyen przedstawionych Parlamentowi Europejskiemu w lipcu.

Jestem przekonany, że współpraca międzyinstytucjonalna stanowi fundament skutecznego funkcjonowania systemu instytucji UE oraz efektywności i legalności unijnego procesu podejmowania decyzji. Moje działania w tej dziedzinie będą oparte na takich podstawowych zasadach jak: otwartość, wzajemne zaufanie, skuteczność i regularna wymiana informacji. Będę w pełni przestrzegał postanowień porozumienia ramowego z 2010 r. oraz porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa z 2016 r. i propagował je. Jestem świadomy, że należy zapewnić jednakowe traktowanie Parlamentu Europejskiego i Rady jako współprawodawców.

Zobowiązuję się do otwartych, przejrzystych i konstruktywnych kontaktów z Parlamentem Europejskim. Chcę, by podstawą naszych stosunków było wzajemne zaufanie. Zadbam o bycie dyspozycyjnym, by uczestniczyć we wszystkich posiedzeniach odpowiednich komisji, rozmowach trójstronnych i dyskusjach plenarnych związanych z moim portfolio. Będę współpracować z Parlamentem Europejskim i jego odpowiednimi komisjami na wszystkich etapach procesu kształtowania polityki i dialogu politycznego. W razie potrzeby zaangażuję się w procedury związane z rezolucjami na mocy art. 225 TFUE.

Jeżeli moja kandydatura na stanowisko komisarza zostanie zatwierdzona, nawiążę konstruktywne stosunki i zapewnię regularny przepływ informacji z Komisją Transportu i Turystyki (TRAN), z Komisją Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności (ENVI) oraz, w stosownych przypadkach, z innymi komisjami. Wierzę również w przejrzystą, bezpośrednią i regularną komunikację z członkami wspomnianych komisji. Znajdę czas, by uczestniczyć we wszystkich spotkaniach dwustronnych, podczas których moja obecność będzie przydatna. Dopilnuję, aby na pytania kierowane do Komisji przez posłów i posłanki do Parlamentu Europejskiego w dziedzinach lub w kwestiach wchodzących w zakres moich kompetencji udzielano terminowych i rzeczowych odpowiedzi. W razie potrzeby będę stawiać się na posiedzeniach plenarnych i posiedzeniach komisji Parlamentu Europejskiego.

Jestem też zdeterminowany dbać o to, by Parlament Europejski był dobrze poinformowany o kluczowych etapach negocjacji międzynarodowych, które mogą się rozpocząć w dziedzinach wchodzących w zakres moich kompetencji, a także o innych ważnych wydarzeniach.

Zobowiązuję się do zapewnienia – wraz z Parlamentem Europejskim i Radą – większej przejrzystości całego procesu legislacyjnego. Od początku kadencji będę wdrażać przepisy dotyczące przejrzystości, w tym przepisy dotyczące programowania wieloletniego, określone w Porozumieniu ramowym i Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa. Będę również przestrzegać bardzo wysokich standardów przejrzystości Komisji w odniesieniu do spotkań z przedstawicielami grup interesu. Zobowiązuję się do wdrożenia programu lepszego stanowienia prawa oraz do zapewnienia, aby wnioski legislacyjne w zakresie mojego portfolio, opierały się na konsultacjach z ekspertami i opinią publiczną. Będę starał się znaleźć nowe sposoby i pomysły na wzmocnienie głosu obywateli i społeczeństw obywatelskich, a w szczególności naszej młodzieży w Unii Europejskiej. Musimy promować demokrację uczestniczącą, aby obywatele byli dobrze poinformowani i zaangażowani w kształtowanie naszej polityki. Będę aktywnie walczyć z dezinformacją i dokładać starań, aby terminowo i jasno informować o działaniach Komisji, a także uważnie wsłuchiwać się w obawy zainteresowanych stron.

Zobowiązuję się również oprzeć moje stosunki z Dyrekcją Generalną ds. Mobilności i Transportu oraz innymi służbami Komisji na lojalności, zaufaniu, przejrzystości, dwukierunkowym przepływie informacji i wzajemnej pomocy.

#### Pytania Komisji Transportu i Turystyki

*3. Wśród zadań przyszłego komisarza do spraw zrównoważonego transportu i turystyki, określonych przez przewodniczącą Ursulę von der Leyen, jest uczynienie europejskiego transportu bardziej konkurencyjnym, zrównoważonym i odpornym na przyszłe wstrząsy oraz zapewnienie, by transport był bezpieczny, dostępny i przystępny cenowo dla wszystkich obywateli UE. Jaką obralby Pan strategię i jakie byłyby Pana priorytety, również pod względem konkretnych aktów prawodawczych, aby zrealizować to zadanie i jakie przewiduje Pan rami czasowe? Jakie są Pana zdaniem najpilniejsze wyzwania i jak zamierza Pan im sprostać?*

Transport to zasadniczy czynnik sprzyjający konkurencyjności europejskiej gospodarki i jednolitego rynku. Tak właśnie postrzegam tę dziedzinę: nie tylko jako sektor gospodarki ważny sam w sobie, ale również jako istotny katalizator innych rodzajów działalności gospodarczej, w tym turystyki. Jednocześnie sektor transportu to klucz do osiągnięcia naszych celów klimatycznych na 2030 r. i neutralności klimatycznej do 2050 r. Jest również oczywiste, że polityka transportowa nie może i nie powinna funkcjonować w próżni. Jeżeli moja kandydatura zostanie zatwierdzona, to zgodnie z zakresem obowiązków powierzonych mi przez nowo wybraną przewodniczącą Ursulę von der Leyen będę ściśle współpracował z wiceprzewodniczącym wykonawczym do spraw spójności i reform oraz wszystkimi pozostałymi członkami kolegium komisarzy, aby nasze strategie polityczne były opracowywane w spójny sposób oraz aby w pełni wykorzystać potencjał sektora transportu i mobilności do osiągnięcia naszych celów w zakresie konkurencyjności, zrównoważonego rozwoju i odporności gospodarki UE.

Uważam, że strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, przyjęta przez Komisję Europejską w grudniu 2020 r., wyznacza ambitny plan polityki transportowej UE i zachowa w dużej mierze aktualność w nadchodzących latach. Trzy filary tej strategii, tj. przejście na mobilność bezemisyjną, zapewnienie płynności, bezpieczeństwa i wydajności połączeń oraz zwiększenie odporności jednolitego europejskiego obszaru transportu, są zgodne z moją wizją przyszłości europejskiego transportu. Zamierzam kontynuować rozpoczęte już prace i poczynić szybkie postępy, jeśli chodzi o realizację priorytetowych działań nowej Komisji na rzecz zrównoważonego transportu i turystyki.

Skupię się na pracach nad systemem transportowym, który może wspierać konkurencyjność naszych przedsiębiorstw i połączenia służące naszym obywatelom z jednoczesnym poszanowaniem klimatu i środowiska. Cel ten można osiągnąć jedynie poprzez nieustające starania o to, by z powodzeniem zrealizować transformację sektora zarówno pod względem ekologicznym, jak i cyfrowym, kontynuację przełomowych innowacji oraz dbanie, aby transport w Europie był i pozostał bezpieczny, dostępny i przystępny cenowo. Jednocześnie unijny sektor transportu, w tym jego ekosystem przemysłowy, musi być zdolny do konkurowania w skali globalnej, przewidywania wszelkiego rodzaju wstrząsów zewnętrznych i przygotowania się na nie, a także musi być w stanie szybko przetrwać zakłócenia. Dotyczy to klęsk żywiołowych, napięć geopolitycznych lub szerszych zakłóceń w gospodarce, takich jak te, których świadkami byliśmy podczas pandemii COVID-19. Musi również wspierać obronę i bezpieczeństwo Europy, między innymi poprzez zwiększenie mobilności wojska.

Jak już wskazali Mario Draghi i Enrico Letta, stoją przed nami liczne wyzwania. Obejmują one szereg kwestii: od ogromnych potrzeb inwestycyjnych po fragmentację regulacyjną, od niedoborów siły roboczej i kwalifikacji po nierówne warunki działania w porównaniu z państwami trzecimi.

Przede wszystkim będę wspierał sektor w realizacji naszych celów w zakresie zrównoważonego rozwoju i cyfryzacji, a także w usuwaniu barier w celu zwiększenia jego konkurencyjności. W tym duchu zamierzam przedstawić plan inwestycyjny na rzecz zrównoważonego transportu, aby podnieść skalę i zapewnić priorytetowe traktowanie inwestycji w rozwiązania w zakresie dekarbonizacji transportu, a także opracuję unijny plan działań przemysłowych dla branży motoryzacyjnej oraz nową strategię na rzecz przemysłu morskiego. Inicjatywy te mają zasadnicze znaczenie dla utrzymania przewagi konkurencyjnej naszego ekosystemu przemysłowego. Przedstawię również specjalny plan mający pomóc w połączeniu stolic i większych miast UE systemem kolei dużych prędkości, obejmującym również połączenia nocne. W celu dalszego wsparcia przesunięcia międzygałęziowego i promowania podróży transgranicznych przedstawię rozporządzenie w sprawie jednolitego cyfrowego systemu rezerwacji i sprzedaży biletów kolejowych, uzupełniające i precyzujące istniejące obowiązki w tym obszarze, jak również inicjatywę dotyczącą usług cyfrowych w zakresie mobilności multimodalnej, aby ułatwić naszym obywatelom wybór bardziej zrównoważonych opcji podróżowania. Ponadto będę koordynował przygotowanie kompleksowej strategii UE w sprawie portów służącej poprawie bezpieczeństwa, zrównoważonego charakteru i konkurencyjności unijnych portów. O ile moja kandydatura zostanie zatwierdzona i za aprobatą pozostałych członków kolegium komisarzy, będę dążyć do przedstawienia tych inicjatyw na jak najwcześniejszym etapie mojej kadencji.

Po drugie, jednym z priorytetów moich działań będzie kwestia zwiększenia bezpieczeństwa transportu. Musimy chronić pasażerów i pracowników sektora transportu, w pełni wdrażając unijne normy bezpieczeństwa transportu w całej UE i we wszystkich rodzajach transportu, ulepszając narzędzia, którymi dysponujemy, aby wspierać i wzmacniać nadzór krajowych organów ds. bezpieczeństwa, a także promując wprowadzanie inteligentnych technologii i ulepszeń infrastruktury, które mogą poprawić bezpieczeństwo naszych systemów transportowych. Zamierzam przedstawić na początku mojej kadencji pakiet dotyczący zdatności do ruchu drogowego, który poprawi funkcjonowanie najważniejszych systemów bezpieczeństwa i kontroli emisji w pojazdach oraz zaradzi oszustwom związanym z fałszowaniem przebiegów.

Po trzecie, skoncentruję się na zapewnieniu skutecznego i spójnego wdrażania i egzekwowania znacznej części obowiązującego dorobku prawnego UE w dziedzinie transportu. Główne cele polityczne – od uczciwej konkurencji po wysokie standardy socjalne i środowiskowe oraz normy bezpieczeństwa, a także skuteczną ochronę pasażerów – są bowiem całkowicie uzależnione od pełnego zastosowania uzgodnionych przepisów w całej Unii. Bez skupienia się na kwestiach wdrożenia i egzekwowania prawdziwy jednolity rynek usług transportowych pozostanie jedynie aspiracją. W ramach tych prac będę uważnie wsłuchiwać się w opinie i doświadczenia wszystkich zainteresowanych stron i administracji oraz prowadzić dialogi dotyczące kwestii wdrażania. Będę regularnie składać sprawozdania na ten temat Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Nie będę szczędzić wysiłków przy upraszczaniu i zmniejszaniu obciążeń regulacyjnych dla naszych przedsiębiorstw i administracji publicznych tam, gdzie jest to potrzebne, w tym poprzez jak najlepsze wykorzystanie rozwiązań cyfrowych.

Po czwarte, szybko zmieniający się w ostatnich latach kontekst geopolityczny jeszcze bardziej uwypuklił znaczenie stabilnego sąsiedztwa i silnych więzi międzynarodowych. Jeżeli moja kandydatura zostanie zatwierdzona, wraz z komisarzem do spraw rozszerzenia będę realizować aktywny program rozszerzenia, aby przyspieszyć integrację krajów kandydujących z systemami transportowymi UE. Skupię się w tym względzie na rozbudowie transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), poprawie naszych fizycznych połączeń i wspieraniu dostosowania krajów kandydujących do przepisów UE. Ostatecznie transport będzie miał zasadnicze znaczenie dla pomyślnej integracji na jednolitym rynku i spójności tych państw. Będę działać na rzecz lepszych połączeń i współpracy z innymi międzynarodowymi partnerami i sojusznikami, aby umożliwić wydajne i skuteczne funkcjonowanie szlaków logistycznych dla naszych kluczowych dostaw i eksportu, a także promować na całym świecie unijne normy i praktyki. Jestem głęboko przekonany, że wiele przyszłych wyzwań można będzie rozwiązać tylko wówczas, gdy zaangażujemy się w działania poza naszymi granicami. W związku z tym dopilnuję, by UE odgrywała wiodącą rolę na odpowiednich forach międzynarodowych i w kontaktach z najważniejszymi partnerami międzynarodowymi, promując nasze najwyższe normy bezpieczeństwa oraz standardy socjalne i środowiskowe.

Będę również działać na rzecz obrony interesów europejskiego sektora transportowego i jego ekosystemów przemysłowych, w tym poprzez skuteczniejsze wdrażanie istniejących umów z państwami trzecimi (np. umów o transporcie lotniczym) oraz poprzez dążenie do zawierania nowych, korzystnych dla obu stron porozumień i partnerstw handlowych.

Aby osiągnąć te cele polityczne, będę współpracować z Parlamentem Europejskim i Radą nad zakończeniem negocjacji ustawodawczych w odniesieniu do pozostałych inicjatyw, które mają zasadnicze znaczenie dla konkurencyjności, bezpieczeństwa i zrównoważonego rozwoju naszego sektora. Obejmuje to inicjatywy mające na celu rozwiązanie problemu fragmentacji regulacyjnej na jednolitym rynku transportu UE, poprawę bezpieczeństwa drogowego i morskiego oraz dalsze propagowanie stosowania zrównoważonych rozwiązań transportowych.

Transport w Europie wymaga ponadto inwestycji na niespotykaną dotąd skalę. Dotyczą one szeregu projektów: począwszy od głównego celu, jakim jest ukończenie sieci TEN-T stanowiącej nasz kręgosłup transportowy, zwiększenia odporności infrastruktury UE na klęski żywiołowe lub wrogie działania, a także wnoszenia wkładu na rzecz obronności i bezpieczeństwa Europy, poprzez poprawę mobilności wojskowej, po wdrażanie innowacyjnych rozwiązań i modernizację naszych flot, ułatwianie inwestycji w zrównoważone paliwa i technologie służące dekarbonizacji sektora oraz inteligentniejszą organizację naszej mobilności w miastach.

*4. Jakie działania podejmie Pan, aby zapewnić osiągnięcie przez UE celów klimatycznych w transporcie, zarówno w zakresie wdrażania lub dostosowania obecnych przepisów, jak i proponowania nowych, przy jednoczesnym zapewnieniu równych warunków działania europejskich przedsiębiorstw transportowych, konkurencyjności europejskiego sektora transportu oraz wysokiej jakości i atrakcyjnych miejsc pracy w Europie?*

Szacuje się, że osiągnięcie celu neutralności klimatycznej do 2050 r. będzie wymagało redukcji emisji gazów cieplarnianych z transportu o 90% oraz zwiększenia do 94% udziału energii ze źródeł odnawialnych wykorzystywanej w tym sektorze. Zgodnie ze strategią na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności będę pracować nad uczynieniem wszystkich rodzajów transportu bardziej zrównoważonymi, nad ułatwieniem obywatelom dostępności i zwiększeniem przystępności cenowej zrównoważonych opcji w zakresie transportu i mobilności oraz nad stworzeniem odpowiednich zachęt dla obywateli i przedsiębiorstw, tak aby umożliwić im dokonywanie świadomych wyborów. Jeżeli moja kandydatura na stanowisko komisarza zostanie zatwierdzona, będę współdziałał z odpowiednimi wiceprzewodniczącymi wykonawczymi, a także z komisarzami do spraw klimatu, neutralności emisyjnej i czystego wzrostu oraz do spraw energii i mieszkalnictwa, aby osiągnąć nasze

wspólne cele w zakresie zrównoważonego rozwoju, które można z powodzeniem zrealizować jedynie dzięki ścisłej współpracy i koordynacji między odpowiednimi obszarami polityki.

Ogólne ramy polityki zostały już wprowadzone w poprzedniej kadencji Komisji i wierzę, że zapewniają one wszystkim zainteresowanym stronom niezbędną przewidywalność umożliwiającą kontynuację inwestycji i przejście na czystsze rozwiązania. Jednocześnie musimy zintensyfikować prace nad wprowadzeniem odpowiednich warunków pomocy w sposób neutralny pod względem technologicznym. W szczególności będzie to wymagało zapewnienia dostępności i przystępności cenowej wystarczających ilości energii ze zrównoważonych źródeł dla wszystkich sektorów transportu. Jeżeli moja kandydatura na stanowisko komisarza zostanie zatwierdzona, będę to realizować również w drodze regularnych dialogów z zainteresowanymi stronami w celu omówienia najlepszych sposobów dostosowania wdrażania do realiów w terenie.

W tym celu zamierzam przede wszystkim przedstawić plan inwestycyjny na rzecz zrównoważonego transportu. Miałby on określać, opierając się na Czystym Ładzie Przemysłowym, środki skutecznego wspierania transformacji energetycznej w transporcie oraz pobudzania inwestycji w produkcję i dostawy zrównoważonych paliw transportowych w Europie, w szczególności w lotnictwie i transporcie morskim, a także w zakresie dostępu do energii elektrycznej dla transportu. Będę uważnie monitorować i oceniać postępy w zakresie uzgodnionego upowszechniania zrównoważonych paliw lotniczych i morskich, aby nasze przepisy umożliwiały osiągnięcie zamierzonych celów, i w razie potrzeby nie zawaham się zaproponować ewentualnych korekt.

Zmiana klimatu to problem globalny, który wymaga globalnych rozwiązań. W koordynacji z państwami członkowskimi będę współpracować z Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) i Międzynarodową Organizacją Morską (IMO), aby utorować drogę do równie ambitnego globalnego programu działań. Ma to również zasadnicze znaczenie dla zapewnienia równych warunków działania i konkurencyjności europejskich przedsiębiorstw lotniczych i morskich działających na całym świecie, a także dla poczynienia postępów w realizacji naszych celów w zakresie zrównoważonego rozwoju i dekarbonizacji transportu na szczeblu globalnym (zob. moje odpowiedzi na pytanie nr 6).

Po drugie, aby ułatwić wprowadzenie transportu drogowego na stabilną ścieżkę dekarbonizacji, będę nadzorować szybką budowę przyjaznej dla użytkowników infrastruktury ładowania i tankowania w całej Europie, ściśle monitorując rozwój sytuacji w państwach członkowskich i przygotowując do 2027 r. przegląd rozporządzenia w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych, aby zaradzić wszelkim niedociągnięciom. Będę współpracować z komisarzem do spraw energii i mieszkalnictwa, aby zapewnić dostosowanie rozwoju infrastruktury transportowej i energetycznej do przyszłego wzrostu zapotrzebowania na energię elektryczną w transporcie, w tym na potrzeby pojazdów ciężkich. Zamierzam również zbadać możliwości promowania szybszego przejścia na pojazdy bezemisyjne, w tym we flotach korporacyjnych (zob. również odpowiedź na pytanie komisji ENVI).

Będę równolegle działać na rzecz wzrostu inwestycji i rozwoju infrastruktury kolejowej i usług kolei dużych prędkości oraz poprawy doświadczeń pasażerów dzięki jednolitemu cyfrowemu systemowi rezerwacji i sprzedaży biletów w całej Europie, aby promować szersze wykorzystanie kolei jako zrównoważonego rodzaju transportu (zob. moja odpowiedź na pytanie nr 3). Jednocześnie będę wspierać europejskie miasta w przygotowywaniu planów zrównoważonej mobilności miejskiej, których centralnym elementem są transport publiczny i bezpieczna aktywna mobilność. Będę również monitorować wdrażanie europejskiej deklaracji w sprawie transportu rowerowego, przedstawiając szczegółowe sprawozdanie już w przyszłym roku.

Będę również pracować nad wzmocnieniem jednolitego rynku transportu w UE, budową wydajnej sieci infrastruktury transportowej i promowaniem innowacyjnych rozwiązań transportowych (zob. moje odpowiedzi na pytania nr 1 i nr 4). Wszystkie te obszary oferują znaczny niewykorzystany potencjał, jeśli chodzi o zwiększenie efektywności i możliwości wzrostu gospodarczego UE, co może jednocześnie przyczynić się do ograniczenia emisji.

Konkurencyjność europejskich przedsiębiorstw transportowych zależy od dostępności wykwalifikowanego i przeszkolonego personelu. Musimy pilnie zająć się obecnym niedoborem pracowników w sektorze i zareagować na wyzwania związane z przekwalifikowywaniem i podnoszeniem kwalifikacji siły roboczej. W 2024 r. przyjęto zalecenie w sprawie środków przeciwdziałania wpływowi automatyzacji i cyfryzacji na pracowników sektora transportu. Będę współpracować z organami krajowymi i odpowiednimi zainteresowanymi stronami, intensyfikując starania o zapewnienie posiadania przez pracowników umiejętności niezbędnych do dostosowania się do nowych technologii i innowacji zarówno w dziedzinie zrównoważonego rozwoju, jak i cyfryzacji. Będę również wspierać prace realizowane w ramach partnerstw na dużą skalę nad paktem na rzecz umiejętności

w zakresie branży motoryzacyjnej oraz przemysłu stoczniowego i technologii morskich, w ścisłej współpracy z wiceprzewodniczącą wykonawczą do spraw ludzi, umiejętności i gotowości.

Innym kluczowym sposobem rozwiązania problemu obecnego niedoboru siły roboczej jest poprawa warunków pracy pracowników sektora transportu. Uzupełniając inicjatywy, które przedstawi wiceprzewodnicząca wykonawcza do spraw ludzi, umiejętności i gotowości w celu wsparcia wysokiej jakości miejsc pracy, takie jak plan działania na rzecz wysokiej jakości miejsc pracy, będę kontynuować wysiłki na rzecz poprawy warunków pracy konkretnie dla pracowników sektora transportu. W UE obowiązuje szereg przepisów socjalnych mających na celu poprawę dobrostanu kierowców, załóg i innych pracowników sektora transportu. Moim priorytetem będzie usprawnienie procesu wdrażania i egzekwowania tego rodzaju przepisów, który ma obecnie nierównomierny charakter. Kluczowe obszary prac w tej dziedzinie obejmują: wdrożenie przepisów mających na celu poprawę warunków pracy i odpoczynku kierowców, wspieranie rozwoju bezpiecznych i chronionych parkingów, a także podnoszenie świadomości na temat praw pracowniczych i socjalnych oraz obowiązków pracowników (mobilnych), z uwzględnieniem specyfiki poszczególnych rodzajów transportu. Musimy przyciągnąć więcej kobiet i młodych osób do zawodów związanych z transportem.

W przypadku wszystkich powyższych kwestii jedna rzecz pozostaje jasna: przejście na bardziej zrównoważoną mobilność należy pogodzić z zapewnieniem niezbędnej łączalności i przystępności cenowej transportu. Jest to kwestia szczególnie wrażliwa, ponieważ wydatki na transport stanowią już średnio 12,5% budżetu gospodarstw domowych w UE. Aby zaradzić negatywnym skutkom społecznym, będę zachęcać państwa członkowskie do należytego uwzględnienia potrzeb w zakresie transportu i mobilności przy formułowaniu planów społeczno-klimatycznych i zamierzam im pomóc, przygotowując zalecenia dotyczące ubóstwa transportowego i zapobiegania temu zjawisku. Stanowić to będzie wkład w prace wiceprzewodniczącej wykonawczej do spraw ludzi, umiejętności i gotowości nad strategią UE na rzecz walki z ubóstwem.

*5. Według sprawozdania M. Draghiego poprawa infrastruktury i usług oraz skuteczniejsze zarządzanie kolejami i żeglugą śródlądową mogą przyczynić się do uwolnienia potencjału wzrostu oraz pomóc uporać się z zagęszczeniem ruchu i rosnącym zapotrzebowaniem. Szacuje się, że zagęszczenie ruchu kosztuje UE około 230 mld EUR rocznie. Ponadto we wszystkich rodzajach transportu utrzymuje się obecnie niedobór wykwalifikowanej siły roboczej. Jakie kroki zamierza Pan poczynić, aby urzeczywistnić cele w zakresie przesunięcia międzygałęziowego i multimodalności, zarówno w odniesieniu do pasażerów, jak i towarów, zgodnie ze strategią na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności oraz rozwiązać problem niedoboru siły roboczej w sektorze transportu? Jak, w tym kontekście, zadba Pan o to, by skuteczniejszy transport kolejowy i skuteczniejsza żegluga śródlądowa (której nie uwzględniono w piśmie określającym zadania) pozostały integralną częścią tej strategii? Jakie konkretne działania ustawodawcze zamierza Pan podjąć w kwestii multimodalności, aby transport multimodalny stał się bardziej skuteczny, dostępny i przystępny cenowo dla obywateli UE? W jakich ramach czasowych?*

W strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności przedstawiono jasną wizję zwiększenia zrównoważoności transportu oraz określono ważne cele pośrednie związane z potrzebą zwiększenia wykorzystania bardziej zrównoważonych rodzajów transportu, takie jak znaczne podniesienie wolumenu przewozów kolejami dużych prędkości i kolejowego ruchu towarowego oraz zwiększenie transportu śródlądowymi drogami wodnymi i żeglugą morską bliskiego zasięgu. Aby osiągnąć te cele pośrednie, Komisja, władze krajowe i lokalne oraz inne zainteresowane strony muszą dołożyć większych starań.

Jeżeli moja kandydatura na stanowisko komisarza zostanie zatwierdzona, zamierzam upewnić się, że Komisja odegra tu wiodącą rolę. Moim priorytetem będzie przygotowanie ambitnego planu, który pomoże połączyć stolice i większe miasta UE systemem kolei dużych prędkości dzięki skutecznej realizacji naszej polityki TEN-T i wyeliminowaniu szeregu pozostałych przeszkód utrudniających łączalność wszystkich europejskich przewozów kolejowych, a mianowicie braku interoperacyjności, np. w zakresie sygnalizacji, oraz niewystarczającemu wdrożeniu innych technologii cyfrowych. Działania te przyczynią się również do poprawy połączeń, w tym odnośnie do pociągów nocnych, oraz unowocześnienia i uelastycznienia kolejowych przewozów towarowych, tak aby wszystkie regiony Europy były odpowiednio obsługiwane. Ponieważ kolej potrzebuje zaplecza w postaci silnej i zróżnicowanej branży zaopatrzenia oraz kompetentnej siły roboczej, skupię się również na promowaniu rozwiązań, które mają przyczynić się do lepszego funkcjonowania europejskiego systemu kolejowego.

Wdrożenie i egzekwowanie czwartego pakietu kolejowego ma nadal zasadnicze znaczenie w kontekście poprawy oferty usług kolejowych dla naszych obywateli.

Jak wyjaśniłem powyżej, zamierzam również jak najszybciej uruchomić inicjatywę mającą na celu rozwiązanie problemu biletów multimodalnych, w tym poprzez rozporządzenie w sprawie jednolitego cyfrowego systemu rezerwacji i sprzedaży biletów, uzupełniające i precyzujące istniejące obowiązki w tym obszarze, do końca 2025 r., jak również inicjatywę dotyczącą cyfrowych usług w zakresie mobilności multimodalnej, aby ułatwić dostęp do opcji podróżowania koleją i zwiększyć ochronę pasażerów.

Ponadto kluczowymi obszarami działalności będą: poprawa połączeń kolejowych dzięki modernizacji infrastruktury i nowym połączeniom transgranicznym oraz lepsza integracja sieci kolejowej z innymi rodzajami transportu. Ważne będzie również zajęcie się aktualnymi kwestiami związanymi z systemem certyfikacji maszynistów (zob. moje odpowiedzi na pytanie nr 2 dotyczące kwestii niedoboru siły roboczej).

Jeśli chodzi o zapewnienie skutecznej multimodalności, nie należy również zapominać o ważnej roli, jaką odgrywają inne rodzaje transportu zbiorowego, np. transport publiczny, mobilność współdzielona i autokary, i należy ułatwiać ich transformację w kierunku większej zrównoważoności. Skuteczne wykorzystanie i wdrożenie planów zrównoważonej mobilności miejskiej, inwestycje w zrównoważoną i bezpieczną infrastrukturę transportu miejskiego oraz promowanie aktywnych rodzajów transportu będą miały zasadnicze znaczenie dla uczynienia naszego systemu transportu multimodalnego bardziej zrównoważonym i wydajnym oraz dla zmniejszenia zatorów komunikacyjnych na drogach miejskich.

Jeśli chodzi o żeglugę śródlądową, skoncentruję się na realizacji planu działania Naiades III, aby pomóc w przekierowaniu większej liczby towarów na żeglugę śródlądową. Zwrócę szczególną uwagę na zapewnienie ciągłej żeglowności w całej sieci i będę prowadził sektor w kierunku wykorzystywania bezemisyjnych statków i portów. Jednocześnie będę promował rozwiązania cyfrowe na rzecz zwiększenia wydajności sektora i jego lepszej integracji z łańcuchem logistycznym. W tym kontekście istotne jest, aby Parlament Europejski i Rada osiągnęły porozumienie w sprawie proponowanej nowelizacji dyrektywy w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS).

Zobowiązuję się starać o zwiększenie udziału intermodalnego transportu towarowego, który łączy efektywność środowiskową i efektywność energetyczną kolei, żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i śródlądowych dróg wodnych z elastycznością transportu drogowego. Jest to najbardziej obiecujący i dynamiczny segment rynku transportu towarowego. Dołożę wszelkich starań, aby osiągnąć ambitne porozumienie w kwestii proponowanej nowelizacji dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego.

Skupię się również na kwestii wyeliminowania dokumentów papierowych w transporcie – w celu dalszego zmniejszenia barier dla transportu intermodalnego oraz uproszczenia procedur administracyjnych w innych obszarach, z korzyścią zarówno dla przedsiębiorstw, jak i obywateli. Prace te stanowią będą uzupełnienie istniejących narzędzi, takich jak elektroniczne informacje dotyczące transportu towarowego (eFTI) i europejski system morskich pojedynczych punktów kontaktowych (EMSWe), które po ich pełnym wdrożeniu mają przynieść znaczne korzyści pod względem wydajności transportu towarowego i logistyki w sektorze.

Musimy ponadto wzmocnić pozycję konsumentów, którzy coraz częściej domagają się czystszych produktów i usług. W tym kontekście liczę na współpracę ze strony Parlamentu Europejskiego i Rady przy uzgadnianiu proponowanej inicjatywy CountEmissionsEU, która umożliwi ustanowienie wspólnych ram obliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych. W tym względzie przydatny będzie również przyszły system oznakowania, wynikający z wdrożenia inicjatywy ReFuelEU Aviation, informujący pasażerów o efektywności środowiskowej lotów.

Jak wspomniałem powyżej, wraz z wiceprzewodniczącą wykonawczą do spraw ludzi, umiejętności i gotowości będę współpracował z organami krajowymi i odpowiednimi zainteresowanymi stronami, intensyfikując starania, aby pracownicy posiadali umiejętności niezbędne do dostosowania się do nowych technologii i innowacji zarówno w dziedzinie zrównoważonego rozwoju, jak i cyfryzacji.

*6. Przewiduje się, że ukończenie sieci TEN-T przyniesie w 2050 r. roczny wzrost PKB o 467 mld EUR, ale według szacunków będzie wymagało nakładów rządu 845 mld EUR, a Komisja i państwa członkowskie nie przedstawiły dotychczas kompleksowego planu zabezpieczenia niezbędnego finansowania. Jak zapewniłby Pan odpowiednie finansowanie wdrażania sieci TEN-T, w szczególności w ramach przyszłego rozporządzenia w sprawie instrumentu „Łącząc Europę” i w następnych WRF? W jaki sposób Komisja może zachęcać inwestorów prywatnych do inwestowania i przyciągać inwestycje prywatne w celu zniwelowania tej luki i co sugerowałby Pan, aby pobudzić partnerstwa publiczno-prywatne?*



Głównym celem podczas mojej kadencji będzie znacząca poprawa jakości sieci połączeń Europy – zarówno wewnątrz UE, jak i z naszymi sąsiadami oraz z resztą świata. Stanowi ona podstawę funkcjonowania jednolitego rynku, umożliwiając swobodny przepływ towarów, usług, pasażerów i pracowników. Pasażerowie, pracownicy i towary muszą mieć możliwość przemieszczania się po terytorium Unii z taką samą łatwością jak w obrębie swojego państwa członkowskiego.

W znowelizowanym rozporządzeniu ustanawiającym wytyczne dla transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) wyznaczono cel, jakim jest ukończenie sieci bazowej TEN-T do 2030 r. Oznacza to, że najbliższe pięć lat ma zasadnicze znaczenie dla postępów w realizacji sieci bazowej i pokazania, że możemy osiągnąć odpowiednie wyniki. Dlatego będę bardzo ściśle monitorował wdrażanie tego projektu oraz innych przepisów niniejszego rozporządzenia. We współpracy z koordynatorami TEN-T, państwami członkowskimi i Parlamentem Europejskim zapewnię odpowiednie monitorowanie postępów i lepszą koordynację z państwami członkowskimi i właściwymi organami. Oprócz wspomnianej sieci bazowej zadbam również o postępy w budowie rozszerzonej sieci bazowej i sieci kompleksowej, aby nie zaniedbać żadnego regionu. Jest to bardzo ważne nie tylko dla poprawy spójności terytorialnej i społecznej w UE, ale także dla wzmocnienia jednolitego rynku.

Zmienione rozporządzenie w sprawie TEN-T rozszerzyło nasze korytarze transportowe na Ukrainę i Mołdawię, kładąc podwaliny pod długoterminową łączalność obu państw z UE. Jednocześnie sieć transportowa została rozszerzona na Balkany Zachodnie, co pomoże przyspieszyć integrację tego regionu z naszym europejskim rynkiem transportowym. Moim priorytetem będzie realizacja tych planów. Jednocześnie zobowiązuję się kontynuować kluczowe prace nad korytarzami solidarnościowymi, aby stworzyć dobrze funkcjonujące alternatywne trasy logistyczne między UE a Ukrainą (i Mołdawią) za pośrednictwem śródlądowych szlaków wodnych, dróg i kolei.

Ukończenie sieci TEN-T będzie wymagało znacznych nakładów: szacuje się, że sama sieć bazowa wymaga inwestycji o wartości około 515 mld EUR. Instrument „Łącząc Europę” w obecnych wieloletnich ramach finansowych pomógł poczynić postępy w domykaniu kluczowych połączeń transgranicznych i przyspieszyć odbudowę UE po pandemii. Będę ściśle współpracować z komisarzem do spraw budżetu i administracji publicznej oraz zwalczania nadużyć finansowych, aby kolejne wieloletnie ramy finansowe odzwierciedlały wyzwania stojące przed sektorem transportu, w szczególności w wymiarze transgranicznym, brakujące połączenia i mobilność wojskową, wspierając przemieszczenia wojsk i sprzętu na dużą skalę.

Jednocześnie będę nadal współpracować z państwami członkowskimi i władzami lokalnymi, aby ich budżety i plany inwestycyjne w pełni odzwierciedlały wspólnie uzgodnione cele. Musimy również zbadać możliwości finansowania poza sektorem publicznym. Będę zatem pracować nad rozwojem innowacyjnych źródeł finansowania, w tym poprzez wykorzystanie pozytywnych doświadczeń związanych z łączeniem dotacji z pożyczkami w ramach instrumentu na rzecz infrastruktury paliw alternatywnych. Będę współpracować w szczególności z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym i Europejskim Bankiem Odbudowy i Rozwoju, aby zagwarantować, że ich strategie udzielania pożyczek odzwierciedlają najpilniejsze potrzeby polityczne. Konieczna jest również dalsza refleksja nad tym, w jaki sposób bardzo solidna i dojrzała lista projektów związanych z europejskimi korytarzami transportowymi może przyciągnąć długoterminowe inwestycje ze strony prywatnych podmiotów i funduszy. Będę wreszcie nakłaniać państwa członkowskie do przyspieszenia procedur uzyskiwania pozwoleń oraz do zmniejszenia obciążeń administracyjnych związanych z udziałem partnerów prywatnych.

*7. W jaki sposób zamierza Pan promować odporny, zrównoważony i konkurencyjny sektor turystyki zgodnie z Europejską agendą dla turystyki 2030 i deklaracją z Palmy z 2023 r. i jednocześnie zapewnić wzrost gospodarczy i lepsze zarządzanie przepływami turystów zgodnie z potrzebami społeczności lokalnych? Czy przed negocjacjami w sprawie następnego WRF zobowiązałby się Pan nalegać na utworzenie odrębnej linii budżetowej dla turystyki, o co od dawna apeluje komisja TRAN?*

Przede wszystkim, jeżeli moja kandydatura zostanie zatwierdzona, objęcie stanowiska komisarza odpowiedzialnego za zrównoważoną turystykę będzie dla mnie zaszczytem. Chcę, aby ta decyzja przewodniczącej Ursuli von der Leyen miała wymierne skutki i przełożyła się na stworzenie dojrzałej polityki europejskiej.

Zrównoważona turystyka dostarcza pozytywnego bodźca gospodarce europejskiej, a także społecznościom regionalnym i lokalnym w całej Europie. Jest to dynamiczna branża, reprezentująca ponad 3 mln MŚP. Sektor ten wnosi także wartość dodaną do naszego wspólnego dziedzictwa naturalnego i kulturowego oraz przyczynia się do zapewnienia spójności gospodarczej i społecznej regionów, w tym regionów najbardziej oddalonych lub w niekorzystnym położeniu. Turystyka jest jednak również silnie skoncentrowana w konkretnych regionach i stoi w obliczu szeregu wyzwań, od zmiany klimatu po niedobory siły roboczej, podobnie jak ma to miejsce

w przypadku transportu. Uważam, że UE musi utrzymać swoją pozycję najpopularniejszego docelowego miejsca podróży na świecie, a jednocześnie uczynić turystykę bardziej zrównoważoną, zbilansowaną i służącą zachowaniu dobrobytu społeczności lokalnych.

Zobowiązuję się do promowania odpornego, zrównoważonego i konkurencyjnego sektora turystyki, zgodnie z ustaleniami państw członkowskich poczynionymi w ramach unijnej agendy dla turystyki 2030. Choć wyznaczono jasny kierunek, uzgadniając działania, cele i obowiązki, uważam, że musimy lepiej wykorzystywać synergie istniejące w różnych obszarach polityki UE, a zwłaszcza w dziedzinie transportu, aby skuteczniej wspierać i promować turystykę. Dlatego też, jeśli moja kandydatura na stanowisko komisarza zostanie zatwierdzona, przedstawię, po szeroko zakrojonych konsultacjach z odpowiednimi zainteresowanymi stronami, w tym władzami lokalnymi i regionalnymi, strategię przyspieszenia realizacji tego programu i promowania uzasadnienia biznesowego dla odpornej i konkurencyjnej turystyki. Będę wspierać branżę turystyczną w jej wysiłkach na rzecz ograniczenia wpływu na środowisko i wprowadzenia nowych, bardziej ekologicznych modeli biznesowych. Będę zachęcać przedsiębiorstwa, a w szczególności MŚP, do wybierania uznanych, wiarygodnych systemów i znaków jakości dotyczących zrównoważonego rozwoju, co z kolei umożliwi im większą konkurencyjność przy zaspokajaniu popytu w turystyce. Jednocześnie będę promować doskonałość, m.in. kontynuując przyznawanie nagród Europejskiej Stolicy i Zielonego Pioniera Inteligentnej Turystyki.

Europejskie ośrodki turystyczne muszą być przygotowane do zarządzania przepływami turystycznymi w zrównoważony sposób. Proponuję, aby nadal wspierać je poprzez skuteczną wymianę wiedzy, partnerskie uczenie się i dzielenie się najlepszymi praktykami, co ma zwłaszcza na celu zmniejszenie presji na centra turystyczne, stosowanie środków zapobiegawczych, podnoszenie świadomości na temat odpowiedzialnych zachowań turystycznych oraz angażowanie społeczności przyjmujących w tworzenie i wdrażanie modeli zrównoważonej turystyki. W deklaracji Rady z Palmy z 2023 r. podkreślono, że kluczową kwestią stanowi zrównoważony rozwój społeczny turystyki. Jest to również centralny punkt na ścieżce transformacji tego sektora. Będę nadal wspierać ośrodki turystyczne, jeśli chodzi o ich gotowość do podejmowania wyzwań związanych ze zmianą klimatu.

Ważną rolę w zapewnieniu optymalnego zarządzania przepływami turystycznymi względem poszczególnych kierunków odegrają również odpowiednie dane. W tym względzie Komisja tworzy bazę danych na potrzeby turystyki, która umożliwi podmiotom turystycznym, w tym przedstawicielom docelowych miejsc podróży, podejmowanie bardziej dokładnych i świadomych decyzji.

Obecnie wsparcie UE dla turystyki jest rozproszone w różnych unijnych programach finansowania. Przygotowanie kolejnych wieloletnich ram finansowych będzie okazją do uproszczenia, lepszego ukierunkowania i uelastycznienia budżetu UE. Będę współpracować w tych kwestiach z komisarzem ds. budżetu, zwalczania nadużyć finansowych i administracji publicznej.

Konieczne będzie również dalsze zwiększanie świadomości podmiotów ekosystemu turystycznego na temat istniejących możliwości finansowania, w szczególności dla MŚP. Będę opierać się na bieżących pracach, dążąc do ułatwienia naszym przedsiębiorstwom turystycznym i obiektom kultury dostępu do możliwości finansowania – na szczeblu europejskim, a także krajowym i regionalnym.

#### Pytanie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności

*8. Emisje z sektora transportu stanowią prawie jedną czwartą emisji gazów cieplarnianych w Europie; jest to jedyny ważny sektor gospodarki, w którym od 1990 r. emisje wzrosły na poziomie UE. W związku z tym konieczne są dalsze wysiłki w celu zapewnienia, aby wszystkie części sektora przyczyniały się do dekarbonizacji, oraz posiadanie odpowiednich ram. Niezbędnym zmianom transformacyjnym towarzyszą różnorodne wyzwania, np. związane z rosnącym wolumenem transportu w infrastrukturze, rozwojem zrównoważonych paliw alternatywnych i pobudzeniem produkcji baterii. Jakie lepsze warunki podstawowe, konkretne kroki, ramy czasowe i instrumenty prawne przedstawi Pan, aby sprawić, by polityka zrównoważonego transportu przyczyniała się do wzrostu gospodarczego, bezpieczeństwa zatrudnienia i konkurencyjności w Europie, przy jednoczesnym zapewnieniu, aby UE osiągnęła cele na 2030 r. przewidziane w Europejskim Zielonym Ładzie i neutralność klimatyczną? W jaki sposób zapewni Pan – we współpracy z kandydatem na komisarza do spraw klimatu, neutralności emisyjnej i czystego wzrostu – by Unia wytyczyła drogę do zwiększenia międzynarodowych zobowiązań do redukcji globalnych emisji gazów cieplarnianych w sektorach morskim i lotniczym? Jakie konkretne środki na rzecz przemysłu motoryzacyjnego zamierza Pan podjąć w ramach unijnego planu działania w dziedzinie przemysłu? Jaki będzie charakter prawny i harmonogram zapowiedzianego wniosku w sprawie ekologicznych flot pojazdów służbowych?*

Potrzeba przekształcenia unijnego sektora transportu pod kątem przyszłości neutralnej dla klimatu jest niezaprzeczalna. Będę konkretyzować wysiłki zgodnie z celami określonymi już w strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności oraz w oparciu o uzgodnione już przepisy. Dokładniej rzecz ujmując, skoncentruję się na szybkim wprowadzaniu pojazdów bezemisyjnych, na zapewnieniu dostępności i przystępności cenowej zrównoważonych paliw i technologii transportowych, na nadzorowaniu szybkiego rozwoju infrastruktury oraz na dynamizacji działalności transportowej za pomocą bardziej zrównoważonych rodzajów transportu. Postrzegam tę transformację nie tylko jako konieczność wynikającą z ochrony środowiska. Jest to również szansa gospodarcza dla Europy. Przewodząc globalnej transformacji w kierunku zrównoważonego transportu, UE może wzmocnić swój status lidera innowacji technologicznych. To przywództwo wzmocni również jej pozycję konkurencyjną, pobudzi wzrost gospodarczy i zapewni miejsca pracy w Europie.

Ramy regulacyjne dotyczące redukcji emisji w tym sektorze zostały już w dużej mierze ustanowione w pakiecie „Gotowi na 55”, pakiecie na rzecz efektywnej i ekologicznej mobilności oraz pakiecie na rzecz ekologizacji transportu towarowego. Musimy teraz przekuć je na wyniki. Moim pierwszym obszarem zainteresowania będzie zatem współpraca ze współprawodawcami w celu osiągnięcia porozumienia w sprawie wniosków legislacyjnych, co do których jeszcze się nie porozumiano, w tym kluczowych inicjatyw mających na celu propagowanie bezemisyjnych pojazdów ciężkich, poprawę wykorzystania infrastruktury kolejowej, promowanie operacji transportu intermodalnego oraz ustanowienie ram oceny i porównywania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych. Dopilnuję również, aby wszystkie instrumenty ustanowione w ramach tych pakietów zostały szybko i skutecznie wdrożone.

Powodzenie wysiłków UE zależy od spełnienia szeregu nieodzownych warunków wstępnych. UE musi udoskonalić i dostosować swoją infrastrukturę transportową do przyszłych wyzwań, jeszcze bardziej wzmocnić jednolity rynek transportu, ułatwić inwestycje, promować technologie, takie jak wydajniejsze baterie i bezemisyjne mechanizmy napędowe, a także zwiększyć efektywność systemu transportowego dzięki rozwiązaniom cyfrowym. Kluczowym obszarem prac jest zapewnienie dostępu do znacznie większej ilości odnawialnej energii elektrycznej i przystępnych cenowo zrównoważonych paliw. Będę współpracować z komisarzem do spraw energii i mieszkalnictwa, aby zapewnić dostosowanie rozwoju infrastruktury transportowej i energetycznej do przyszłego wzrostu zapotrzebowania na energię elektryczną w transporcie, w tym na potrzeby pojazdów ciężkich. Jednocześnie będę pracować nad zwiększeniem produkcji i poprawą dystrybucji odnawialnych i niskoemisyjnych paliw transportowych, szczególnie potrzebnych w segmentach transportu lotniczego i morskiego, w których emisje trudno zredukować.

Musimy dołożyć większych starań, aby skutecznie pogodzić nasze cele środowiskowe ze społecznymi i gospodarczymi wymogami transportu, w szczególności z kwestiami łączalności i przystępności cenowej. Musimy również wykorzystać wszystkie dostępne instrumenty, aby odpowiednio stymulować rozwój dobrobytu i wykorzystywać przemysłowe atuty w Europie. Wszystkie te kwestie będą priorytetem w mojej pracy, zgodnie z misją powierzoną mi przez nowo wybraną przewodniczącą Ursulę von der Leyen.

Innym ważnym aspektem jest zwiększenie dostępności i jakości zrównoważonych opcji transportowych. W tym względzie będę nadal promował przewozy kolejowe – zarówno w transporcie pasażerskim, jak i towarowym. Będzie to obejmować ambitny plan na rzecz połączenia stolic i większych miast UE systemem kolei dużych prędkości oraz wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie jednolitego cyfrowego systemu rezerwacji i sprzedaży biletów, uzupełniającego i precyzującego istniejące obowiązki w tej dziedzinie, które to kwestie zamierzam przedłożyć na wczesnym etapie kadencji (zob. moje odpowiedzi na pytanie nr 2). Będę również wspierać prawodawców w osiągnięciu ambitnego porozumienia w kwestii wniosku Komisji dotyczącego rozporządzenia w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej.

Ponieważ transport ma charakter międzynarodowy, oczywiste jest, że UE nie może i nie powinna działać w pojedynkę. Jest to istotne nie tylko dla skutecznego ograniczenia globalnego ocieplenia zgodnie z celami porozumienia paryskiego, ale również w kontekście zapewnienia naszym przedsiębiorstwom równych warunków działania. Musimy utrzymać wiodącą rolę UE w zakresie łagodzenia zmiany klimatu. Będę w pełni współpracować z komisarzem do spraw klimatu, neutralności emisyjnej i czystego wzrostu, aby UE stworzyła jednolity front i przewodziła globalnym wysiłkom w ograniczaniu światowych emisji gazów cieplarnianych, zwłaszcza z lotnictwa i transportu morskiego.

Jeśli chodzi o lotnictwo, długoterminowy cel neutralności emisyjnej dla lotnictwa oraz globalne ramy dotyczące zrównoważonych paliw lotniczych, niskoemisyjnych paliw lotniczych i innych bardziej ekologicznych źródeł energii w lotnictwie, pod auspicjami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), stanowią kierunkowskaz i solidną podstawę kontynuacji naszych globalnych wysiłków. Ważne, byśmy zadbali o skuteczne

wdrożenie uzgodnionych ram. Jeżeli moja kandydatura na stanowisko komisarza zostanie zatwierdzona, będę dążyć do wzmocnienia zasad i wdrożenia mechanizmu kompensacji i redukcji CO<sub>2</sub> dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA), upewniając się, że przynosi on wymierne korzyści dla klimatu w skali globalnej. Obejmie to ocenę, czy mechanizm ten jest w wystarczającym stopniu dostosowany do celów porozumienia paryskiego. Jednocześnie, w ramach współpracy z państwami trzecimi i w ramach ICAO, nie będę szczędził wysiłków na rzecz wspierania rozwoju polityki i projektów w zakresie zrównoważonych paliw lotniczych, wykorzystując pionierskie doświadczenia związane z rozporządzeniem ReFuelEU Aviation oraz unijnymi programami pomocy zewnętrznej i współpracy, w tym strategią Global Gateway.

Jeżeli chodzi o transport morski, rok 2025 będzie niezwykle ważny dla globalnych wysiłków na rzecz łagodzenia zmiany klimatu. Jeśli moja kandydatura na stanowisko komisarza zostanie zatwierdzona, skoncentruję się na tym, by Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) uzgodniła ambitne średnioterminowe środki redukcji emisji gazów cieplarnianych. Celem będzie zapewnienie, aby uzgodnione środki umożliwiły większe wykorzystanie paliw bezemisyjnych w żegludze, zagwarantowały stałą redukcję emisji gazów cieplarnianych z tego sektora oraz by przedmiotowe ramy uwzględniały potrzeby krajów rozwijających się. Jednocześnie będę starał się wzmocnić krótkoterminowe środki w zakresie emisji gazów cieplarnianych i wspierać projekty mające na celu zmniejszenie różnicy cen między paliwami bezemisyjnymi a paliwami konwencjonalnymi na całym świecie.

Globalna transformacja sektora transportu jest szansą dla europejskich liderów przemysłu – obecnie i w przyszłości. Dotyczy to w szczególności europejskiego przemysłu motoryzacyjnego. Jeżeli moja kandydatura na stanowisko komisarza zostanie zatwierdzona, będę opierać się na Czystym Ładzie Przemysłowym i opracuję plan działania dla przemysłu motoryzacyjnego, aby zagwarantować, że UE pozostanie światowym liderem i utrzyma silną europejską bazę produkcyjną. Konieczne będą działania w całym łańcuchu wartości: od surowców krytycznych po infrastrukturę ładowania. Musimy zadbać o to, by UE mogła polegać na niezbędnej infrastrukturze, zarówno w zakresie tankowania, jak i ładowania, oraz by mogła w pełni wykorzystywać potencjał automatyzacji i danych. Ostateczne cele środków, jakie musimy zastosować, są jasne: wzmocnienie naszego przemysłu i wspieranie jego pracowników, zmniejszenie zależności i podatności na zagrożenia oraz wprowadzenie sektora na drogę do osiągnięcia celów dwójakiej transformacji – zrównoważonej i cyfrowej. Podobne cele należy realizować w odniesieniu do branży lotniczej, kolejowej, stoczniowej i morskiej. Będę współpracować ze wszystkimi odpowiednimi członkami kolegium komisarzy, aby zrealizować te założenia w ramach Czystego Ładu Przemysłowego.

Zrównoważona transformacja będzie wymagała nie tylko działań wspierających naszą bazę przemysłową. Konieczne będzie również doprowadzenie do tego, by zrównoważona mobilność stała się dla wszystkich obywateli przystępnym cenowo i dostępnym wyborem. W tym względzie będę wspierał wdrażanie Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji oraz Społecznego Funduszu Klimatycznego, a także przygotuję wytyczne dotyczące ubóstwa transportowego. Jeżeli moja kandydatura na stanowisko komisarza zostanie zatwierdzona, będę współpracować z innymi komisarzami, państwami członkowskimi i Parlamentem Europejskim w celu promowania odpowiednich zachęt dla konsumentów i przedsiębiorstw do zakupu europejskich pojazdów elektrycznych. Zgodnie z pismem określającym moje zadania, opracuję propozycje dotyczące czystych flot korporacyjnych w celu pobudzenia popytu.