

**VPRAŠALNIK ZA KANDIDATA ZA KOMISARJA****Apostolos TZITZIKOSTAS****Trajnostni promet in turizem****1. Splošna usposobljenost, zavezanost Evropi in osebna neodvisnost**

*Kateri vidiki vaših osebnih kvalifikacij in izkušenj so še posebej pomembni za prevzem komisarske funkcije in promocijo splošnega evropskega interesa, zlasti na področju, za katero bi bili odgovorni? Kako boste prispevali k izvajanju političnih smernic Komisije? Kako nameravate uresničevati načelo enakosti spolov in v vse politike svojega resorja vključiti vidik spola? Kako boste poskrbeli za vključevanje mladih?*

*Kako lahko Parlamentu jamčite svojo neodvisnost in kaj boste storili, da vaše pretekle, sedanje in prihodnje dejavnosti ne bodo vzbujale dvoma o opravljanju vaših nalog v Komisiji?*

Sem regionalni guverner, nekdanji poslanec, nekdanji predsednik in trenutno prvi podpredsednik Evropskega odbora regij. Predvsem pa imam odločno proevropsko držo.

V čast mi je, da mi je zaupano delovno področje trajnostnega prometa in turizma. To namreč združuje dva sektorja z ogromnimi sinergijami, ki se tudi pri prehodu na bolj trajnostno in uspešno prihodnost soočata s podobnimi izzivi.

V času svojega mandata guvernerja regije Osrednja Makedonija v Grčiji sem spodbujal preoblikovanje urbane mobilnosti v Solunu, da bi promet postal okolju prijaznejši, pametnejši, bolj trajosten in cenovno dostopen. V svoji regiji sem izvajal posebne politike za zmanjšanje emisij vozil, in sicer s spodbujanjem uporabe električnih vozil in aktivne mobilnosti, vključno z vzpostavitvijo novih električnih polnilnih postaj in razširitvijo mreže kolesarskih stez. Poleg tega sem upravljal z evropskimi sredstvi za nadgradnjo prometne infrastrukture, da bi povezala mestna in podeželska območja ter izboljšala varnost v cestnem prometu. Uspešno sem promoviral tudi svojo regijo kot eno glavnih turističnih destinacij Grčije, hkrati pa podpiral projekte, ki vlagajo v trajnostni turizem. Obenem smo v sodelovanju z drugimi lokalnimi in regionalnimi deležniki vzpostavili nove pomorske in letalske povezave, ki spodbujajo regionalno poveztljivost in prepoznavnost. Hkrati sem prepričan, da bom zaradi svojih izkušenj v Evropskem odboru regij učinkovito premostil vrzel med evropskimi, nacionalnimi in regionalnimi organi pri zagotavljanju trajnostnega, pametnega in varnega prometnega sistema, ki služi vsem državljanom in jih povezuje, obenem pa zagotavlja, da EU ostane vodilna turistična destinacija. Kot predsednik Evropskega odbora regij sem spodbujal tesnejše sodelovanje z Evropskim parlamentom in Evropsko komisijo, pri čemer sem sodeloval z drugimi regionalnimi in lokalnimi voditelji ter drugimi evropskimi institucijami. Prepričan sem, da lahko dosežemo še veliko več, če smo enotni.

Zahvaljujoč svojim preteklim izkušnjam zelo dobro vem, kako pomembna sta ta sektorja za našo Unijo. Neposredno sem bil priča izzivom, s katerimi se soočata v praksi. Vem, kako pomemben je promet za oddaljene regije EU in za njihov občutek pripadnosti EU. Opazil sem tudi vpliv pandemije COVID-19 na turizem ter naše državljane in državljanke, kot tudi na podjetja na splošno. Oba sektorja imata ogromen potencial za doseganje večje blaginje, uspešno izvedbo zelenega in digitalnega prehoda ter ohranjanje kakovosti življenja. Moje pretekle izkušnje in delo na terenu mi bodo pomagali oblikovati politične odzive, ki bodo državljanke in državljane postavili v središče naših prizadevanj.

Politične usmeritve novoizvoljene predsednice Ursule von der Leyen določajo nov načrt za trajnostno blaginjo in konkurenčnost Evrope. Želim si, da bi promet in turizem ter njuni industrijski ekosistemi imeli osrednjo vlogo pri tem projektu v okviru dvojnega zelenega in digitalnega prehoda. Storil bom vse, kar je v moji moči, da bosta evropski promet in turizem konkurenčnejša, bolj trajnostna in odpornejša. Neutrudno si bom prizadeval za celovito izvajanje in napredek strategije za trajnostno in pametno mobilnost ter agende EU za turizem do leta 2030.

Pri izpolnjevanju te naloge se bom osredotočil na podporo našim podjetjem in državam članicam pri izvajanju. Prizadeval si bom za okrepitev enotnega trga za promet in za naložbeni načrt za trajnostni promet, da se olajša prehod na trajnostne prometne rešitve. Podpiral bom uvedbo vseevropske prometne infrastrukture ob čim boljšem izkoriščanju digitalnih orodij, novih tehnologij in inovacij. Prav tako si bom po najboljših močeh prizadeval, da bo Evropa ostala vodilna turistična destinacija, obenem pa bo zagotovljena trajnostnost, odpornost in konkurenčnost tega sektorja.

Delal bom pod vodstvom izvršnega podpredsednika oz. izvršne podpredsednice za kohezijo in reforme ter sodeloval z drugimi ustreznimi izvršnimi podpredsedniki in komisarji, da se spodbudita zeleni in digitalni prehod ter poveča konkurenčnost evropskega prometa in turizma.

Zavedam se, da delovna sila v prometnem sektorju ni dovolj raznolika. Ta sektor je namreč še zmeraj eden od tistih sektorjev, v katerih prevladujejo moški. Hkrati se delovna sila v prometu hitro stara, kar še povečuje nujnost privabljanja bolj raznolikega nabora talentov v ta sektor. Zavezan sem zagotavljanju vključevanja načela enakosti v prometno politiko, zlasti v zvezi s spolom in starostjo, da bi učinkovito obravnavali izzive, s katerimi se sooča prometni sektor, vključno s pomanjkanjem osebja ter potrebo po izpopolnjevanju in preusposabljanju zaposlenih, da bi bili še vedno kos tehnološkim spremembam ter avtomatizaciji in digitalizaciji, ki trenutno potekata.

Zlasti bom želel podpreti platformo „Ženske v prometu – platforma EU za spremembe“ in mrežo ambasadorjev za raznolikost v prometu. Prav tako nameravam vzdrževati reden dialog z mladimi o njihovih željah in zaznanih izzivih v zvezi z delovnimi mesti v prometnem sektorju, da bi bolje razumel njihova pričakovanja in pomisleke. Zato se veselim organizacije mladinskega dialoga že v prvih 100 dneh mojega mandata.

V celoti se zavedam obveznosti iz Pogodb (člen 17(3) PEU ter člena 245 in 339 PDEU) in potrjujem, da bom v celoti spoštoval te obveznosti, vključno z najvišjimi etičnimi standardi in kodeksom ravnanja komisarjev. Moja izjava o interesih, predvidena v kodeksu ravnanja komisarjev, je popolna in dostopna javnosti ter bo ustrezno posodobljena.

Zavezujem se, da se bom izogibal okoliščinam, ki bi lahko ogrozile mojo neodvisnost, nepristranskost in razpoložljivost Komisiji. Zavezujem se, da bom obvestil predsednico Komisije, če bi pri izvajanju mojih uradnih dolžnosti prišlo do nasprotja interesov.

Prav tako se zavezujem k izpolnjevanju obveznosti glede preglednosti, kot so določene v kodeksu ravnanja, kar zadeva srečanja samo s tistimi organizacijami ali samozaposlenimi osebami, ki so vpisane v register za preglednost.

## **2. Upravljanje resorja in sodelovanje z Evropskim parlamentom**

*Ali se lahko zavežete, da boste Parlament ustrezno obveščali o svojem delovanju in o delovanju svojih služb? V kakšnem smislu se čutite odgovorni Evropskemu parlamentu?*

*Kaj ste pripravljene izrecno obljubiti v zvezi s sodelovanjem in navzočnostjo v Parlamentu, tako na sejah odborov kot na plenarnem zasedanju, preglednostjo, sodelovanjem in učinkovito nadaljnjo obravnavo stališč in zahtev Parlamenta glede zakonodajnih pobud? Ali ste v zvezi z načrtovanimi pobudami in tekočimi postopki pripravljene Parlamentu pravočasno posredovati enakovredne informacije in dokumente kot Svetu?*

Če bom potrjen za komisarja, bom prevzel polno politično odgovornost za dejavnosti na področju trajnostnega prometa in turizma, kot je navedeno v poslanici, ki mi je bila poslana 17. septembra. Svoje naloge bom opravljal v polnem sodelovanju z drugimi člani kolegija komisarjev in v skladu z delovnimi metodami, ki jih je določila predsednica, ob polnem spoštovanju načela kolegialnosti. S svojimi kolegi in kolegicami bom tesno sodeloval pri razvoju, sprejemanju in izvajanju političnih pobud, ki so potrebne za uresničevanje političnih usmeritev predsednice Ursule von der Leyen, ki so bile julija predstavljene Evropskemu parlamentu.

Verjamem, da je medinstitucionalno sodelovanje bistvenega pomena za učinkovito delovanje institucionalnega sistema EU ter za učinkovitost in legitimnost odločanja v EU. Moje delovanje na tem področju bo sledilo temeljnemu načelom, kot so odprtost, medsebojno zaupanje, učinkovitost in redna izmenjava informacij. Podpiral bom in v celoti spoštoval določbe iz okvirnega sporazuma iz leta 2010 in Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje iz leta 2016. Zavedam se, da morata biti Evropski parlament in Svet kot sozakonodajalca obravnavana enakovredno.

V celoti se zavežujem, da bom zagotovil, da bodo moji stiki z Evropskim parlamentom odprti, pregledni in konstruktivni. Želim vzpostaviti odnos medsebojnega zaupanja. Na voljo bom za sodelovanje pri vseh ustreznih sejah odborov, tristranskih pogovorih in izmenjavah na plenarnih zasedanjih, pomembnih za moje delovno področje. S Parlamentom in ustreznimi odbori bom sodeloval v vseh fazah postopka oblikovanja politik in v političnem dialogu. Po potrebi bom sodeloval pri resolucijah, povezanih s postopki, v skladu s členom 225 PDEU.

Če bom potrjen za komisarja, bom vzpostavil konstruktivne odnose in zagotovil redno pretok informacij z Odborom za promet in turizem (TRAN), Odborom za okolje, javno zdravje in varnost hrane (ENVI) in po potrebi drugimi odbori. Verjamem tudi v pregledno, neposredno in redno komunikacijo s člani odbora. Kadar koli bo to potrebno, bom na voljo za dvostranska srečanja. Zagotovil bom pravočasne in informativne odgovore na vprašanja, ki jih na Komisijo naslovijo člani Evropskega parlamenta v zvezi s področji ali zadevami, ki so v moji pristojnosti. Kadar bo potrebno, bom pripravljen nastopiti na plenarnem zasedanju in v odborih Evropskega parlamenta.

Prav tako sem v celoti zavezan zagotavljanju, da bo Evropski parlament dobro obveščen o ključnih fazah morebitnih mednarodnih pogajanj, ki bodo potekala na področjih, za katera sem odgovoren, pa tudi o drugih pomembnih dogodkih.

V celoti se zavežujem, da bom v celotnem zakonodajnem postopku skupaj z Evropskim parlamentom in Svetom poskrbel za večjo preglednost. Določbe o preglednosti, vključno s tistimi v zvezi z večletnim načrtovanjem programov, bom izvajal na začetku mandata, kot je določeno v okvirnem sporazumu in Medinstitucionalnem sporazumu o boljši pripravi zakonodaje. Prav tako bom spoštoval zelo visoke standarde preglednosti Komisije v zvezi s sestanki z zastopniki interesov. Zavežujem se k izvajanju agende za boljše pravno urejanje in zagotavljanju, da politični predlogi v moji pristojnosti temeljijo na posvetovanjih s strokovnjaki in javnostjo. Prizadeval si bom najti nove poti naprej in načine, da se bo bolje slišal glas državljanek in državljanov ter civilne družbe v Evropski uniji, zlasti naše mladine. Spodbujati moramo participativno demokracijo, da bodo državljani dobro obveščeni in vključeni v oblikovanje politik. Dejavno se bom boril proti dezinformacijam ter si prizadeval pravočasno in jasno obveščati o ukrepih Komisije ter pozorno prisluhniti pomislekom vseh, ki jih določeno vprašanje zadeva.

Prav tako se zavežujem, da bom zagotovil, da odnosi z Generalnim direktoratom za mobilnost in promet ter drugimi službami Komisije temeljijo na lojalnosti, zaupanju, preglednosti, dvosmernem pretoku informacij in medsebojni pomoči.

#### Vprašanja Odbora za promet in turizem

*3. Predsednica Ursula von der Leyen je prihodnjega komisarja za trajnostni promet in turizem v svoji poslanici zadolžila, naj poskrbi, da bo evropski promet konkurenčnejši, bolj trajnosten in odpornejši na prihodnje pretrse ter da bo varen, dostopen in cenovno ugoden za vse državljane EU. S kakšno strategijo in katerimi prednostnimi nalogami, tudi v smislu konkretne zakonodaje, ter v kakšnem časovnem okviru nameravate izpolniti te naloge? Kateri so po vašem mnenju najbolj pereči izzivi in kako se jih nameravate lotiti?*

Promet je ključni dejavnik, ki omogoča konkurenčnost evropskega gospodarstva in enotnega trga. Tako menim tudi sam: ni le sam po sebi pomemben gospodarski sektor, temveč tudi bistveno spodbuja druge gospodarske dejavnosti, med katerimi je tudi turizem. Hkrati je prometni sektor ključen za doseganje naših podnebnih ciljev do leta 2030 in podnebne nevtralnosti do leta 2050. To tudi jasno kaže, da prometna politika ne more in ne sme delovati izolirano. V skladu s poslanstvom, ki mi ga je zaupala nedavno izvoljena predsednica Ursula von der Leyen, bom, če bom potrjen, tesno sodeloval z izvršnim podpredsednikom oz. izvršno podpredsednico za kohezijo in reforme ter vsemi drugimi člani kolegija komisarjev, da bi zagotovili, da bodo naše politike oblikovane dosledno in da bodo v celoti izkoristile potencial prometnega sektorja in sektorja mobilnosti za doseganje naših ciljev konkurenčnosti, trajnostnosti in odpornosti gospodarstva EU.

Menim, da je strategija za trajnostno in pametno mobilnost, ki jo je Evropska komisija sprejela decembra 2020, določila ambiciozen načrt za prometno politiko EU in da je še vedno v veliki meri aktualna tudi za prihodnja leta. Trije stebri strategije, in sicer prehod na brezemisijško mobilnost, doseganje nemotene, varne in učinkovite povezljivosti ter vzpostavitev odpornejšega enotnega evropskega prometnega prostora, so skladni z mojo vizijo prihodnosti evropskega prometa. Nadaljevati nameravam tekoče delo in hitro napredovati pri prednostnih ukrepih nove Komisije za trajnostni promet in turizem.

Svoja prizadevanja bom osredotočil na prometni sistem, ki lahko podpre konkurenčnost naših podjetij in povezljivost naših državljanek in državljanov, hkrati pa je podnebuju in okolju prijazen. Ta cilj je mogoče doseči le z nenehnimi prizadevanji za uspešno izvedbo dvojnega zelenega in digitalnega prehoda sektorja, nadaljevanje

prelomnih inovacij ter zagotovitev, da bo promet v Evropi varen, dostopen in cenovno ugoden. Hkrati mora biti prometni sektor EU, vključno z industrijskimi ekosistemi, sposoben konkurirati na svetovni ravni, predvideti vse vrste zunanjih pretresov in se nanje pripraviti ter po takih motnjah hitro okrevati. Te zadevajo naravne nesreče, geopolitične napetosti ali širše motnje v gospodarstvu, kot smo jim bili priča med pandemijo COVID-19. Podpirati mora tudi obrambo in varnost Evrope, med drugim z okrepljeno vojaško mobilnostjo.

Pred nami so številni izzivi, ki sta jih izpostavila Mario Draghi in Enrico Letta. Segajo od potreb po obsežnih naložbah do regulativne razdrobljenosti, od pomanjkanja delovne sile in spretnosti do neenakih konkurenčnih pogojev v odnosih s tretjimi državami.

Prvič, sprejel bom ukrepe v podporo sektorju pri prehodu na naše trajnostne in digitalne cilje ter odpravil ovire, da se poveča njegova konkurenčnost. V tem duhu nameravam predstaviti naložbeni načrt za trajnostni promet za širitev in prednostno obravnavo naložb v rešitve razogljičenja prometa ter pripraviti industrijski akcijski načrt EU za avtomobilski sektor in novo industrijsko pomorsko strategijo. Te pobude so ključne za ohranjanje konkurenčne prednosti našega industrijskega ekosistema. Predstavil bom tudi namenski načrt za pomoč pri povezovanju prestolnic EU in velikih mest z železnico za visoke hitrosti, vključno z nočnimi vlaki. Da bi še bolj podprli prehod na druge načine prevoza in spodbudili čezmejna potovanja, bom predlagal uredbo o enotni digitalni rezervaciji in izdaji vozovnic za železnico, ki bo dopolnila in izboljšala obstoječe obveznosti na tem področju, ter pobudo za multimodalne digitalne storitve mobilnosti, ki bo našim državljanom in državljanke olajšala izbiro bolj trajnostnih načinov potovanja. Poleg tega bom usklajeval pripravo celovite pristaniške strategije EU za izboljšanje varnosti, trajnostnosti in konkurenčnosti pristanišč EU. Če bom potrjen in se bodo s tem strinjali preostali člani kolegija komisarjev, si bom prizadeval te pobude predložiti čim prej v svojem mandatu.

Drugič, izboljšanje prometne varnosti bo v ospredju mojih prizadevanj. Zaščititi moramo potnike in delavce v prometu, in sicer tako, da v celoti izvajamo varnostne standarde EU na področju prometa po vsej EU in pri vseh načinih prevoza, izboljšamo orodja, ki so nam na voljo za podporo in okrepitev nadzora nad nacionalnimi varnostnimi organi, ter podpremo uvajanje pametnih tehnologij in izboljšav infrastrukture, s katerimi bodo naši prometni sistemi varnejši. V začetku mandata nameravam predstaviti sveženj o tehničnih pregledih, ki bo izboljšal način delovanja ključnih sistemov za nadzor varnosti in emisij v vozilih ter obravnaval goljufije s kilometrskimi števeci.

Tretjič, osredotočil se bom na zagotavljanje učinkovitega in doslednega izvajanja ter izvrševanja pomembnega dela veljavnega pravnega reda EU na področju prometa. Navsezadnje so ključni cilji politike – od poštene konkurence do visokih socialnih, okoljskih in varnostnih standardov ter učinkovite zaščite potnikov – v celoti odvisni od tega, ali se dogovorjena pravila v celoti uporabljajo po vsej Uniji. Brez poudarka na izvajanju in izvrševanju bo pravi enotni trg za prevozne storitve ostal le črka na papirju. Pri teh prizadevanjih bom pozorno prisluhnil stališčem in izkušnjam vseh zadevnih deležnikov in uprav ter organiziral dialoge o izvajanju. Evropskemu parlamentu in Svetu bom v zvezi s tem redno poročal. Po najboljših močeh si bom prizadeval za spodbujanje poenostavitve in regulativno razbremenitev za podjetja in javne uprave, kjer je to potrebno, vključno s čim boljšo uporabo digitalnih rešitev.

Četrto, hitro spreminjajoče se geopolitične razmere v zadnjih letih so dodatno izpostavile pomen stabilnega sosedstva in trdnih mednarodnih vezi. Če bom potrjen, si bom skupaj s komisarjem oz. komisarko za širitev prizadeval za aktivno širitveno agendo, da bi se pospešilo vključevanje držav kandidat v prometne sisteme EU. Pri tem se bom osredotočil na razširitev vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T), izboljšanje naših fizičnih povezav in podprl uskladitev držav kandidat s pravili EU. Posledično bo promet ključnega pomena za uspešno vključevanje v enotni trg in kohezijo teh držav. Prizadeval si bom za boljše povezave in sodelovanje z drugimi mednarodnimi partnerji in zavezniki, da bi omogočili učinkovite in uspešne logistične poti za našo kritično oskrbo in izvoz ter spodbujali standarde in prakse EU na svetovni ravni. Trdno sem prepričan, da je številne prihodnje izzive mogoče rešiti le s sodelovanjem prek naših meja. Zato bom zagotovil, da bo imela EU vodilno vlogo v ustreznih mednarodnih forumih in pri naših ključnih mednarodnih partnerjih, ter spodbujal naše najvišje varnostne, socialne in okoljske standarde.

Prizadeval si bom tudi za zaščito interesov evropske prometne industrije in njenih industrijskih ekosistemov, vključno z okrepljenim izvajanjem obstoječih sporazumov s tretjimi državami (npr. sporazumov o zračnem prometu) ter sklepanjem novih vzajemno koristnih trgovinskih sporazumov in partnerstev.

Za doseg te ciljev politike bom sodeloval z Evropskim parlamentom in Svetom pri zaključku zakonodajnih pogajanj o nerešenih pobudah, ki so ključne za konkurenčnost, varnost in trajnostnost našega sektorja. To vključuje

pubude za obravnavo regulativne razdrobljenosti na enotnem trgu EU za promet, izboljšanje varnosti v cestnem in pomorskem prometu ter nadaljnje spodbujanje trajnostnih prometnih rešitev.

Nenazadnje, promet v Evropi potrebuje več naložb kot kdaj koli prej. Te segajo od ključnega cilja dokončanja našega omrežja TEN-T, naše prometne hrbtenice, povečanja odpornosti infrastrukture EU na naravne nesreče ali sovražna dejanja ter prispevanja k evropski obrambi in varnosti z ukrepi za izboljšanje vojaške mobilnosti, do uporabe inovativnih rešitev in posodobitve naših vozniških parkov, spodbujanja naložb v trajnostna goriva in tehnologije za razogljičenje sektorja ter pametnejše organizacije naše mobilnosti v mestih.

*4. S katerimi ukrepi boste poskrbeli, da bo EU izpolnila svoje podnebne cilje na področju prometa, tako v smislu izvajanja oziroma prilagajanja veljavne zakonodaje kot pobud za novo zakonodajo, ter hkrati zagotovili enake konkurenčne pogoje za evropska prevozna podjetja, konkurenčnost evropskega prometnega sektorja ter visokokakovostna in privlačna delovna mesta v Evropi?*

Ocenjuje se, da bo za doseg cilja podnebne nevtralnosti do leta 2050 potrebno 90-odstotno zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz prometa in povečanje deleža energije iz obnovljivih virov, ki se uporablja v prometu, na 94 %. V skladu s strategijo za trajnostno in pametno mobilnost si bom prizadeval za večjo trajnostnost vseh načinov prevoza, povečanje in olajšanje dostopa državljanom in državljanov do razpoložljivih in cenovno dostopnih možnosti trajnostnega prevoza in mobilnosti ter zagotavljanje pravih spodbud državljanom in podjetjem, da bodo lahko sprejemali informirane odločitve. Če bom potrjen za komisarja, bom z roko v roki sodeloval z zadevnimi izvršnimi podpredsedniki oz. podpredsednicami ter komisarjem oz. komisarko za podnebje, ogljično nevtralnost in čisto rast ter komisarjem oz. komisarko za energijo in stanovanjsko politiko pri uresničevanju naših skupnih trajnostnih ciljev, ki jih je mogoče uspešno doseči le s tesnim sodelovanjem med nami in usklajevanjem med našimi področji politike.

Splošni okvir politike je bil vzpostavljen že v prejšnjem mandatu Komisije in verjamem, da ta pravila vsem deležnikom omogočajo potrebno predvidljivost za nadaljnje naložbe in prehod na čistejšie rešitve. Hkrati si moramo še bolj prizadevati za vzpostavitev pravih omogočitenih pogojev na tehnološko nevtralen način. Zlasti bomo morali zagotoviti, da bo za vse prometne sektorje na voljo dovolj trajnostnih virov energije, ki bodo cenovno dostopni. Če bom potrjen za komisarja, bom k temu prispeval tudi z rednimi dialogi z deležniki, da bi razpravljali o tem, kako najbolje uskladiti izvajanje z dejanskim stanjem na terenu.

V ta namen nameravam najprej predlagati naložbeni načrt za trajnostni promet. Na podlagi dogovora o čisti industriji bi ta načrt opredelil ukrepe za učinkovito podporo energetskemu prehodu v prometu ter spodbujanje naložb v proizvodnjo in dobavo trajnostnih goriv za promet v Evropi, zlasti za letalski in pomorski promet, ter dostop do električne energije za promet. Pozorno bom spremljal in ocenjeval napredek pri dogovorjenem uvajanju trajnostnih goriv v letalstvu in pomorstvu, da bi naša pravila uresničila svoje cilje, če bo potrebno, pa ne bom okleval predlagati morebitne prilagoditve.

Podnebne spremembe so globalen problem in zahtevajo globalne rešitve. V sodelovanju z državami članicami bom sodeloval z Mednarodno organizacijo civilnega letalstva (ICAO) in Mednarodno pomorsko organizacijo (IMO), da bi utrl pot za enako ambiciozno svetovno agendo. To je ključno tudi za zagotovitev enakih konkurenčnih pogojev in konkurenčnosti evropskih letalskih in pomorskih podjetij, ki delujejo na svetovni ravni, ter za napredek pri doseganju naših ciljev glede trajnostnosti prometa in razogljičenja na svetovni ravni (glej odgovore na vprašanje št. 6).

Drugič, da bi cestni promet usmerili na stabilno pot razogljičenja, bom nadziral hitro izgradnjo uporabniku prijazne polnilne in oskrbovalne infrastrukture po vsej Evropi, pozorno spremljal razvoj v državah članicah in do leta 2027 pripravil pregled uredbe o infrastrukturi za alternativna goriva, da bi se odpravile morebitne pomanjkljivosti. Sodeloval bom s komisarjem oz. komisarko za energijo in stanovanjsko politiko, da bi uskladili razvoj prometne in energetske infrastrukture, ki je potreben za prihodnje povečanje povpraševanja po električni energiji v prometu, tudi za težka vozila. Prav tako nameravam oceniti, kako spodbuditi hitrejši prehod na brezemisijska vozila, tudi v vozniških parkih podjetij (glej tudi odgovor na vprašanje odbora ENVI).

Hkrati si bom prizadeval povečati naložbe in pospešiti uvajanje železniške infrastrukture in železniških storitev za visoke hitrosti ter izboljšati izkušnjo potnikov z enotno digitalno rezervacijo in izdajo vozovnic po vsej Evropi, da bi spodbudili večjo uporabo železnice kot trajnostnega načina prevoza (glej moj odgovor na vprašanje št. 3). Hkrati bom podpiral evropska mesta pri pripravi načrtov za trajnostno mobilnost v mestih, s katerimi se v ospredje postavljata javni prevoz in varna aktivna mobilnost. Poleg tega bom že naslednje leto pripravil podrobno poročilo o izvajanju evropske deklaracije o kolesarjenju.

Prizadeval si bom tudi za okrepitev enotnega trga EU za promet, izgradnjo učinkovitega omrežja prometne infrastrukture in spodbujanje inovativnih prometnih rešitev (glej moje odgovore na vprašanja št. 1 in 4). To so področja z veliko neizkoriščenega potenciala za povečanje učinkovitosti in potenciala rasti za EU, ki lahko hkrati prinesejo prihranke emisij.

Konkurenčnost evropskih prevoznih podjetij je odvisna od razpoložljivosti večšega in usposobljenega osebja. Nujno moramo obravnavati zdajšnje pomanjkanje delavcev v sektorju in se odzvati na izzive, povezane s preusposabljanjem in izpopolnjevanjem delovne sile. Leta 2024 je bilo sprejeto priporočilo o sredstvih za obravnavanje učinka avtomatizacije in digitalizacije na delovno silo v prometu. Nacionalne organe in ustrezne deležnike bom spodbujal k okrepitvi prizadevanj za zagotovitev, da bo delovna sila imela potrebna znanja in spretnosti za prilagajanje novim tehnologijam in inovacijam na področju trajnostnosti in digitalizacije. Prav tako bom v tesnem sodelovanju z izvršnim podpredsednikom oz. izvršno podpredsednico za ljudi, spretnosti in pripravljenost podprl delo obsežnih partnerstev v okviru Pakta za spretnosti na področju avtomobilske industrije ter ladjedelništva in pomorske tehnologije.

Drug ključen način za obravnavo sedanjega pomanjkanja delovne sile je izboljšanje delovnih pogojev delavcev v prometu. Poleg pobud, ki jih bo predlagal izvršni podpredsednik oz. izvršna podpredsednica za ljudi, spretnosti in pripravljenost za podporo kakovostnih delovnih mest, kot je načrt za kakovostna delovna mesta, si bom še naprej prizadeval za izboljšanje delovnih pogojev naših zaposlenih v prometu. EU ima vrsto socialnih pravil, namenjenih izboljšanju dobrega počutja naših voznikov, posadk in drugega osebja v prometu. Moja prednostna naloga bo izboljšati izvajanje in izvrševanje takih pravil, ki sta danes še vedno neenakomerna. Na tem področju dela je ključno izvajanje pravil za izboljšanje pogojev dela in počitka voznikov, podpora razvoju varnih in varovanih parkirišč ter ukrepi za ozaveščanje o delavskih in socialnih pravicah ter obveznostih (mobilnih) delavcev ob upoštevanju značilnosti vsakega načina prevoza. V poklice na področju prometa moramo privabiti več žensk in mladih delavcev.

Glede na vse zgoraj navedeno ostaja jasno: prehod na bolj trajnostno mobilnost ne sme iti na račun potrebne povezljivosti in cenovne dostopnosti prevoza. Slednja je še posebej pereča, saj prevoz v povprečju predstavlja že 12,5 % proračuna gospodinjstev v EU. Da bi odpravili negativne socialne učinke, bom države članice spodbujal, naj pri oblikovanju svojih socialnih načrtov za podnebje ustrezno upoštevajo potrebe po prevozu in mobilnosti, pri čemer jim nameravam pomagati s pripravo priporočil za obravnavanje in preprečevanje „prometne revščine“. To bo prispevalo k delu izvršnega podpredsednika oz. izvršne podpredsednice za ljudi, spretnosti in pripravljenost v zvezi s strategijo EU za boj proti revščini.

*5. V Draghijevem poročilu je navedeno, da bi lahko z izboljšano infrastrukturo in storitvami ter učinkovitejšim upravljanjem železnic in celinskih plovnih poti sprostim nadaljnjo rast, pripomogli k bolj tekočemu prometu in zadostili naraščajočemu povpraševanju. Prometni zastoji naj bi EU po ocenah vsako leto stali približno 230 milijard EUR. Poleg tega pri vseh oblikah prevoza še vedno primanjkuje kvalificirane delovne sile. S katerimi ukrepi nameravate uresničiti cilje glede prehoda na druge oblike prevoza in glede multimodalnosti, tako za potniški kot tovorni promet, v skladu s strategijo za trajnostno in pametno mobilnost ter odpraviti pomanjkanje delovne sile v prometnem sektorju? Kako boste v zvezi s tem zagotovili, da bosta učinkovitejši železniški promet in promet po celinskih plovnih poteh (čeprav slednji v poslanici ni omenjen) še naprej v celoti vključena v strategijo? Ali lahko, kar zadeva multimodalnost, navedete konkretne zakonodajne ukrepe, s katerimi nameravate poskrbeti, da bo multimodalni prevoz učinkovitejši, dostopnejši in cenovno ugodnejši za državljane EU? Kakšen naj bi bil časovni okvir teh ukrepov?*

Strategija za trajnostno in pametno mobilnost zagotavlja jasno vizijo za bolj trajnosten promet in določa pomembne mejnike, povezane s potrebo po povečanju uporabe bolj trajnostnih načinov prevoza, kot sta znatno povečanje železniškega potniškega in tovornega prometa za visoke hitrosti ter povečanje prevoza po celinskih plovnih poteh in prevoza po morju na kratkih razdaljah. Za doseg te mejnikov je potrebnih več naporov Komisije, nacionalnih in lokalnih organov ter drugih deležnikov.

Če bom potrjen kot komisar, bom poskrbel, da bo Komisija prevzela vodilno vlogo. Prednostno nameravam pripraviti ambiciozen načrt za pomoč pri povezovanju prestolnic in velikih mest v EU z železnico za visoke hitrosti, in sicer z učinkovitim izvajanjem politike TEN-T in odpravljanjem številnih preostalih ovir za boljšo povezljivost vseh evropskih železniških storitev, kot sta pomanjkanje interoperabilnosti, na primer na področju signalizacije, in nezadostno uvajanje drugih digitalnih tehnologij. Ti ukrepi bodo prispevali tudi k boljšim povezavam, vključno z nočnimi vlaki, ter sodobnejšemu in prožnejšemu železniškemu tovornemu prometu, tako da bodo ustrezno pokrite vse evropske regije. Ker je treba železnice podpreti z močno in raznoliko železniško

dobavno industrijo ter usposobljeno delovno silo, bo moja pozornost namenjena tudi spodbujanju rešitev, ki naj bi prispevale k boljšemu delovanju evropskega železniškega sistema.

Izvajanje in izvrševanje četrtega železniškega svežnja ostaja ključnega pomena za izboljšanje ponudbe železniških storitev za naše državljane in državljane.

Kot je pojasnjeno zgoraj, nameravam čimprej dati tudi pobudo za izdajanje multimodalnih vozovnic, tudi z uredbo o enotni digitalni rezervaciji in izdaji vozovnic do konca leta 2025, ki bo dopolnila in izboljšala obstoječe obveznosti na tem področju, ter pobudo za multimodalne digitalne storitve mobilnosti, da bi olajšali dostop do možnosti potovanja z železnico in izboljšali zaščito potnikov.

Poleg tega bosta ključni področji moje dejavnosti izboljšanje železniške povezljivosti z nadgradnjo infrastrukture in novimi čezmejnimi povezavami ter boljše povezovanje železniškega omrežja z drugimi načini prevoza. Pomembna bo tudi obravnava zdajšnjih vprašanj, povezanih s sistemom izdaje spričeval strojevodjem (glej moje odgovore na vprašanje št. 2 o pomanjkanju delovne sile).

Da bi bila multimodalnost uspešna, ne bi smeli pozabiti na pomembno vlogo, ki jo imajo drugi kolektivni načini prevoza, kot so javni prevoz, skupna mobilnost in avtobusi, ter bi morali olajšati njihov prehod k večji trajnostnosti. Učinkovita uporaba in izvajanje načrtov za trajnostno mobilnost v mestih, naložbe v trajnostno in varno infrastrukturo za mestni promet ter spodbujanje aktivnih načinov prevoza bodo ključnega pomena za bolj trajnosten in učinkovit multimodalni prometni sistem ter za zmanjšanje zastojev na mestnih cestah.

Kar zadeva plovbo po celinskih plovnih poteh, se bom osredotočil na izvajanje akcijskega načrta Naiades III, da bi se pripomoglo k preusmeritvi več blaga na prevoz po celinskih plovnih poteh. Posebno pozornost bom namenil zagotavljanju neprekinjene plovbe po vsem omrežju, sektor pa bom spodbudil v smeri brezemisijevih plovil in pristanišč. Hkrati si bom prizadeval za spodbujanje digitalnih rešitev za večjo učinkovitost v sektorju in njegovo boljše vključevanje v logistično verigo. V zvezi s tem je bistveno, da Evropski parlament in Svet dosežeta dogovor o predlagani reviziji direktive o usklajenih rečnih informacijskih storitvah (RIS).

Zavezujem se k povečanju intermodalnega tovornega prometa, ki združuje okoljsko uspešnost in energijsko učinkovitost železniškega prevoza, prevoza po morju na kratkih razdaljah in celinskih plovnih poti s prožnostjo cestnega prometa. Gre za najbolj obetaven in dinamičen tržni segment tovornega prometa. Storil bom vse, kar je v moji moči, da bi sklenili ambiciozen dogovor o predlagani reviziji direktive o kombiniranem prevozu.

Osredotočil se bom tudi na brezpapirni prevoz, da bi še bolj odpravili ovire za intermodalni prevoz in poenostavili upravne postopke na drugih področjih v korist podjetij in državljanov. To delo bo dopolnjevalo in nadgrajevalo obstoječa orodja, kot so elektronske informacije o prevozu blaga (eFTI) in evropsko okolje enotnega okenca za pomorski sektor (EMSWe), za katera se pričakuje, da bodo znatno povečala učinkovitost tovornega prometa in logističnega sektorja, ko bodo v celoti uvedena.

Poleg tega moramo opolnomočiti potrošnike, ki vse bolj zahtevajo čistejše proizvode in storitve. V zvezi s tem računam na sodelovanje Evropskega parlamenta in Sveta pri dogovoru o predlagani pobudi CountEmissionsEU, ki bo omogočila določitev skupnega okvira za izračun emisij toplogrednih plinov pri prevoznih storitvah. Pri tem bo koristen tudi prihodnji sistem označevanja, ki potnike obvešča o okoljski uspešnosti letov, ki je posledica izvajanja programa ReFuelEU za letalstvo.

Kot je navedeno zgoraj, bom v sodelovanju z izvršnim predsednikom oz. izvršno podpredsednico za ljudi, spretnosti in pripravljenost nacionalne organe in ustrezne deležnike spodbujal k okrepitvi prizadevanj za zagotovitev, da ima delovna sila potrebna znanja in spretnosti za prilagajanje novim tehnologijam in inovacijam na področju trajnostnosti in digitalizacije.

*6. Z dokončanjem omrežja TEN-T naj bi se letni BDP do leta 2050 povečal za 467 milijard EUR, vendar bo treba vanj vložiti še približno 845 milijard EUR, Komisija in države članice pa doslej še niso predstavile celovitega načrta, kako bodo to financiranje zagotovile. Kako bi vi zagotovili ustrezno financiranje za vzpostavitev omrežja TEN-T, zlasti v okviru prihodnje uredbe o Instrumentu za povezovanje Evrope in v naslednjem večletnem finančnem okviru? Kako naj Komisija spodbudi in privabi zasebne naložbe, da bi zapolnila to vrzel, in kako menite, da bi bilo treba okrepiti javno-zasebna partnerstva?*

Moj ključni cilj bo v času mojega mandata bistveno izboljšati povezljivost Evrope - tako znotraj EU kot s sosednjimi državami in preostalim svetom. To je temelj delujočega enotnega trga, ki omogoča prost pretok blaga,

storitev, potnikov in delavcev. Potniki, delavci in blago morajo imeti možnost, da se po vsej Uniji gibljejo z enako lahkoto kot znotraj svoje države članice.

Revidirana uredba o določitvi smernic za vseevropsko prometno omrežje (TEN-T) določa cilj dokončanja jedrnega evropskega prometnega omrežja do leta 2030. To pomeni, da je prihodnjih pet let bistvenih za napredek pri dokončanju osrednjega omrežja in da pokažemo, da lahko dosežemo rezultate. V zvezi s tem bom zelo pozorno spremljal izvajanje teh in drugih določb te uredbe. V sodelovanju s koordinatorji TEN-T, državami članicami in Evropskim parlamentom bom zagotovil ustrezno spremljanje napredka in boljše usklajevanje z državami članicami in ustreznimi organi. Poleg jedrnega omrežja si bom prizadeval tudi zagotoviti, da bomo napredovali pri razširjenih jedrnih in celovitih omrežjih, da nobena regija ne bo prezrta. To je ključnega pomena ne le za izboljšanje teritorialne in socialne kohezije v EU, temveč tudi za okrepitev našega enotnega trga.

Revidirana uredba o TEN-T je razširila naše prometne koridorje na Ukrajino in Moldavijo ter postavila temelje za dolgoročno povezljivost obeh držav z EU. Hkrati je bilo prometno omrežje razširjeno na Zahodni Balkan, kar bo pripomoglo k hitrejšemu vključevanju regije v evropski prometni trg. Moja prednostna naloga bo uresničitev teh načrtov na terenu. Hkrati se zavežem, da bom nadaljeval ključno delo v zvezi s solidarnostnimi pasovi, da bi zagotovili dobro delujoče alternativne logistične poti med EU in Ukrajino (in Moldavijo) po celinskih plovnih poteh, cesti in železnici.

Za dokončanje omrežja TEN-T bodo potrebne znatne naložbe: ocenjuje se, da bo samo za jedro omrežja potrebnih približno 515 milijard evrov naložb. Instrument za povezovanje Evrope v okviru sedanjega večletnega finančnega okvira je prispeval k napredku pri vzpostavljanju ključnih čezmejnih povezav in pospešitvi popandemičnega okrevanja EU. Tesno bom sodeloval s komisarjem oz. komisarko za proračun, boj proti goljufijam in javno upravo, da bi zagotovil, da bo naslednji večletni finančni okvir odražal izzive, s katerimi se sooča prometni sektor, zlasti čezmejne, manjkajoče povezave in vojaško mobilnost v podporo obsežnim premikom čet in materiala.

Hkrati bom še naprej sodeloval z državami članicami in lokalnimi organi, da bi zagotovili, da bodo ti v celoti odražali naše skupno dogovorjene cilje v svojih proračunih in naložbenih načrtih. Preučiti moramo tudi možnosti financiranja zunaj javnega sektorja, zato si bom prizadeval za razvoj inovativnih virov financiranja, tudi na podlagi pozitivnih izkušenj kombiniranja nepovratnih sredstev s posojili v okviru instrumenta za infrastrukturo za alternativna goriva. Zlasti bom sodeloval z Evropsko investicijsko banko in Evropsko banko za obnovo in razvoj, da bi zagotovili, da njune posojilne strategije odražajo najnujnejše potrebe politike. Potreben je tudi nadaljnji razmislek o tem, kako lahko zelo zanesljiv in zrel nabor projektov za evropske prometne koridorje privabi dolgoročne naložbe zasebnih akterjev in skladov. Nenazadnje bom države članice spodbudil k hitrejšemu pridobivanju dovoljenj in zmanjšanju upravnega bremena za sodelovanje zasebnih partnerjev.

*7. Kako nameravate spodbujati odporen, trajnosten in konkurenčen turistični sektor v skladu z agendo EU za turizem do leta 2030 in deklaracijo iz Palme iz leta 2023 ter hkrati zagotoviti gospodarsko rast in boljše upravljanje turističnih tokov v skladu s potrebami lokalnih skupnosti? Ali bi se pred pogajanjem o naslednjem večletnem finančnem okviru zavezali, da si boste prizadevali za vzpostavitev ločene proračunske vrstice za turizem, k čemur odbor TRAN poziva že vrsto let?*

Najprej bi dejal, da bom počaščen, če me boste potrdili za komisarja za trajnostni turizem. Odločitev predsednice Ursule von der Leyen, da me je predlagala, nameravam upravičiti s konkretnimi ukrepi, da bi se prelila v polnokrvno evropsko politiko.

Trajnostni turizem pozitivno spodbuja evropsko gospodarstvo ter regionalne in lokalne skupnosti po vsej Evropi. Gre za živahen industrijski ekosistem, ki zastopa več kot 3 milijone malih in srednjih podjetij. Sektor plemeniti tudi našo skupno naravno in kulturno dediščino ter prispeva h gospodarski in socialni koheziji regij, tudi tistih bolj oddaljenih ali prikrajšanih. Vendar je turizem tudi močno zgoščen v določenih regijah in se sooča s številnimi izzivi, od podnebnih sprememb do pomanjkanja delovne sile, ki so skupni prometnemu sektorju. Menim, da mora EU ohraniti svoj položaj vodilne svetovne turistične destinacije, hkrati pa poskrbeti za bolj trajnosten in uravnotežen turizem ter ohraniti blaginjo lokalnih skupnosti.

Zavežem se k spodbujanju odpornega, trajnostnega in konkurenčnega turističnega sektorja, kot so se države članice dogovorile v okviru agende EU za turizem do leta 2030. Smer je jasna, ukrepi, cilji in naloge dogovorjeni, menim pa, da moramo boljše izkoristiti sinergije, ki obstajajo med različnimi politikami EU, in zlasti s prometom, da bi turizem učinkoviteje podprli in spodbujali. Če bom potrjen za komisarja, bom zato po obsežnem posvetovanju z ustreznimi deležniki, vključno z lokalnimi in regionalnimi organi, predstavil strategijo za pospešitev izvajanja te agende in spodbujanje poslovnega modela za odporen in konkurenčen turizem. Turistično



industrijo bom podpiral pri prizadevanjih za zmanjšanje vplivov na okolje in iskanje novih, okolju prijaznejših poslovnih modelov. Podjetja, zlasti mala in srednja podjetja, bom spodbujal k izbiri priznanih, zanesljivih sistemov in oznak trajnosti, kar jim bo omogočilo, da bodo pri zadovoljevanju turističnega povpraševanja konkurenčnejša. Hkrati bom spodbujal odličnost, tudi s stalnima nagradama za evropsko prestolnico pametnega turizma in zelenega pionirja pametnega turizma.

Evropske destinacije morajo imeti orodja za uravnoteženo upravljanje turističnih tokov. Predlagam, da jih še naprej podpiramo z učinkovito izmenjavo znanja, vzajemnim učenjem in izmenjavo najboljših praks, namenjenih zlasti zmanjševanju pritiskov na najbolj obiskanih turističnih območjih, uporabi preventivnih ukrepov, ozaveščanju o odgovornem ravnanju v turizmu ter vključevanju gostiteljskih skupnosti v oblikovanje in izvajanje modelov trajnostnega turizma. V izjavi Sveta iz Palme leta 2023 je bila socialna trajnostnost turizma poudarjena kot ključno vprašanje. Je tudi osrednja točka v načrtu Pot prehoda v turizmu. Še naprej bom podpiral destinacije pri njihovi pripravljenosti na soočanje s podnebnimi spremembami.

Pomembno vlogo pri zagotavljanju optimalnega upravljanja turističnih tokov po destinacijah bodo imeli tudi podatki. V zvezi s tem Komisija vzpostavlja podatkovni prostor za turizem, ki bo turističnim akterjem, vključno z destinacijami, omogočil sprejemanje natančnejših in bolj informiranih odločitev.

Danes je podpora EU za turizem porazdeljena po različnih programih financiranja EU. Priprava naslednjega večletnega finančnega okvira bo priložnost za poenostavitev, večjo osredotočenost in odzivnost proračuna EU. Pri navedenem bom sodeloval s komisarjem oz. komisarko za proračun, boj proti goljufijam in javno upravo.

Več bo treba postoriti tudi za večjo ozaveščenost akterjev turističnega ekosistema o obstoječih možnostih financiranja, zlasti za MSP. Nadaljeval bom tekoča prizadevanja za zagotovitev, da bodo naša turistična podjetja in kulturna prizorišča lažje našla možnosti financiranja – na evropski, pa tudi na nacionalni in regionalni ravni.

#### Vprašanje Odbora za okolje, javno zdravje in varnost hrane

*8. Prometni sektor ustvari skoraj četrtino emisij toplogrednih plinov v Evropi in je edini večji gospodarski sektor, v katerem so se emisije na ravni EU od leta 1990 povečale. Zato so nujna nadaljnja prizadevanja, da bodo vsi deli tega sektorja prispevali k razogljičenju in da bo vzpostavljen ustrezen okvir. Potrebne so korenite spremembe, to pa prinaša številne izzive, ki so med drugim povezani z naraščajočim obsegom prometa na infrastrukturi, povečevanjem rabe trajnostnih alternativnih goriv in spodbujanjem proizvodnje baterij. Katere izboljšave omogočitvenih pogojev, konkretne korake, časovne okvire in pravne instrumente boste predlagali, da bodo trajnostne prometne politike prispevale h gospodarski rasti, varnosti delovnih mest in konkurenčnosti v Evropi, hkrati pa privedle do izpolnitve ciljev za leto 2030 v okviru evropskega zelenega dogovora in omogočile, da bo Unija postala podnebno nevtralna? Kako boste v sodelovanju s komisarskim kandidatom za podnebje, ogljično nevtralnost in čisto rast zagotovili, da bo Unija utrla pot večjim mednarodnim zavezam za zmanjšanje svetovnih emisij toplogrednih plinov v pomorskem in letalskem sektorju? Katere konkretne ukrepe v okviru akcijskega načrta EU za industrijo načrtujete v avtomobilskem sektorju? Kakšna bosta pravna narava in časovni okvir napovedanega predloga o čistih vozniških parkih podjetij?*

Nedvomno je treba za podnebno nevtralno prihodnost preoblikovati prometni sektor EU. Svoja prizadevanja bom izrazil v skladu s cilji, ki so že določeni v strategiji za trajnostno in pametno mobilnost ter temeljijo na doslej dogovorjeni zakonodaji. Konkretnije, osredotočil se bom na hitro uvajanje brezemisijevih vozil, zagotavljanje, da so trajnostna goriva in tehnologije v prometu na voljo in cenovno dostopne, nadzor nad hitrim uvajanjem infrastrukture in povečanje prevoznih dejavnosti z bolj trajnostnimi načini prevoza. Menim, da ta preobrazba ni potrebna le z okoljskega vidika. Pomeni tudi gospodarsko priložnost za Evropo. EU lahko z vodilno vlogo pri globalnem prehodu na trajnostni promet okrepi svoj vodilni položaj na področju tehnoloških inovacij. To bo tudi okrepilo njen konkurenčni položaj, spodbudilo rast in zagotovilo delovna mesta v Evropi.

Regulativni okvir za zmanjšanje emisij v sektorju je bil v veliki meri že vzpostavljen s svežnjem „Pripravljeni na 55“, svežnjem o učinkoviti in zeleni mobilnosti ter svežnjem o okolju prijaznejšem tovornem prometu. Zdaj moramo to uresničiti. Moja pozornost bo zato najprej namenjena sodelovanju s sozakonodajalcema, da bi dosegli dogovor o predlogih, o katerih je dogovor še treba doseči, vključno s ključnimi pobudami za spodbujanje brezemisijevih težkih vozil, izboljšanje uporabe železniške infrastrukture, spodbujanje intermodalnega prevoza ter vzpostavitev okvira za ocenjevanje in primerjavo emisij toplogrednih plinov pri prevoznih storitvah. Poskrbel bom tudi za hitro in učinkovito izvajanje vseh instrumentov, vzpostavljenih s temi svežnji.

Uspeh prizadevanj EU je odvisen od vzpostavitve številnih ključnih omogočitvenih pogojev. EU mora izboljšati svojo prometno infrastrukturo, da bo kos izzivom prihodnosti, dodatno okrepiti svoj enotni trg za promet, olajšati naložbe, spodbujati tehnologije, kot so učinkovitejša baterije in brezemisijski pogonski sistemi, ter z digitalnimi rešitvami povečati učinkovitost prometnega sistema. Ključno področje dela je zagotavljanje dostopa do veliko več električne energije iz obnovljivih virov in cenovno dostopnih trajnostnih goriv. Sodeloval bom s komisarjem oz. komisarko za energijo in stanovanjsko politiko, da bi uskladili razvoj prometne in energetske infrastrukture, ki je potreben za prihodnje povečanje povpraševanja po električni energiji v prometu, tudi za težka vozila. Hkrati si bom prizadeval za povečanje proizvodnje in distribucije obnovljivih in nizkoogljivih goriv v prometu, ki so zlasti potrebna v segmentih letalskega in pomorskega prometa, v katerih je emisije težko zmanjšati.

Bolj si moramo prizadevati za uspešno uskladitev naših okoljskih ciljev s socialnimi in gospodarskimi zahtevami prometa, zlasti s povezljivostjo in cenovno dostopnostjo. Uporabiti moramo tudi vse razpoložljive instrumente, da bi poskrbeli za dobro podporo evropski blaginji in industrijski moči. Vse to bodo moje prednostne naloge v skladu s poslanstvom, ki mi ga je zaupala novoizvoljena predsednica Ursula von der Leyen.

Drug ključni vidik je povečanje razpoložljivosti in kakovosti trajnostnih možnosti prevoza. Pri tem bom še naprej spodbujal železniški promet – tako potniški kot tovorni. To bo vključevalo ambiciozen načrt za pomoč pri povezovanju prestolnic in velikih mest EU z železnico za visoke hitrosti ter predlog uredbe o enotni digitalni rezervaciji in izdaji vozovnic, ki bo dopolnil in izboljšal obstoječe obveznosti na tem področju. Oba predloga nameravam predložiti že v začetku mandata (glej moje odgovore na vprašanje št. 2). Prav tako bom podprl zakonodajalca pri doseganju ambicioznega dogovora o predlogu Komisije za uredbo o uporabi železniških infrastrukturnih zmogljivosti.

Ker je promet po svoji naravi mednaroden, EU tega ne more in ne sme storiti sama. To ni ključno le za učinkovito omejitev globalnega segrevanja v skladu s cilji Pariškega sporazuma, temveč tudi za zagotovitev enakih konkurenčnih pogojev za naša podjetja. Ohraniti moramo vodilno vlogo EU na področju blažitve podnebnih sprememb. V celoti bom sodeloval s komisarjem za podnebje, ogljično nevtralnost in čisto rast, da bi zagotovili, da bo EU nastopala enotno in vodila svetovna prizadevanja za zmanjšanje svetovnih emisij toplogrednih plinov, zlasti v letalskem in pomorskem prometu.

Kar zadeva letalstvo, so pod okriljem Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO) dolgoročni cilj glede neto ničelnih emisij za letalstvo in svetovni okvir za trajnostna letalska goriva, goriva z nižjimi emisijami ogljika in druge čistejša energije v letalstvu naše vodilo in trdna podlaga za nadaljnja svetovna prizadevanja. Ključno bo zagotoviti, da dogovorjeni okvir izpolnjuje zadano. Če bom potrjen za komisarja, si bom prizadeval okrepiti pravila in izvajanje sheme za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet (CORSIA), da bi se zagotovilo, da bo prinesla prijemljive podnebne koristi na svetovni ravni. Del tega bo tudi ocena, ali je shema dovolj usklajena s cilji Pariškega sporazuma. Hkrati si bom v sodelovanju s tretjimi državami in v okviru ICAO po najboljših močeh prizadeval za podporo razvoju politik in projektov na področju trajnostnega letalskega goriva, in sicer na podlagi pionirskih izkušenj na podlagi uredbe ReFuelEU za letalstvo ter programov EU za zunanjo pomoč in sodelovanje, vključno s strategijo Global Gateway.

Kar zadeva pomorski promet, bo leto 2025 odločilno za svetovna prizadevanja za blažitev podnebnih sprememb. Če bom potrjen za komisarja, se bom osredotočil na zagotavljanje, da se bo Mednarodna pomorska organizacija (IMO) dogovorila o ambicioznih srednjeročnih ukrepih za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov. Cilj bo zagotoviti, da lahko dogovorjeni ukrepi spodbudijo uporabo brezemisijevih goriv v ladijskem prometu, stalno zmanjšujejo emisije toplogrednih plinov iz sektorja in zagotovijo, da okvir upošteva potrebe držav v razvoju. Hkrati si bom prizadeval okrepiti kratkoročne ukrepe za emisije toplogrednih plinov in podpreti projekte, namenjene zmanjšanju razlike v ceni med brezemisijevimi in konvencionalnimi gorivi na svetovni ravni.

Globalna preobrazba prometnega sektorja je priložnost za evropske industrijske šampione – sedanje in prihodnje. To velja zlasti za evropsko avtomobilsko industrijo. Če bom potrjen za komisarja, bom gradil na čistem industrijskem dogovoru in pripravil industrijski akcijski načrt za avtomobilski sektor, da bo EU ostala vodilna v svetu in ohranila močno evropsko proizvodno bazo. Potrebni bodo ukrepi po celotni vrednostni verigi: od kritičnih surovin do polnilne infrastrukture. Zagotoviti moramo, da se EU lahko zanese na potrebno infrastrukturo za oskrbo z gorivom in polnjenje ter v celoti izkoristi avtomatizacijo in podatke. Končni cilji ukrepov, ki jih moramo sprejeti, so jasni: dati zagon naši industriji in v njej zaposlenim, zmanjšati naše odvisnosti in ranljivosti ter sektor usmeriti na pot k doseganju ciljev dvojnega trajnostnega in digitalnega prehoda. Podobne cilje je treba doseči tudi za aeronavtično, železniško in ladjedelniško ter pomorsko industrijo. Da bi to dosegli v okviru dogovora o čisti industriji, bom v kolegiju sodeloval z vsemi zadevnimi komisarji in komisarkami.

Za trajnostno preobrazbo bodo potrebni ne le ukrepi v podporo naši industrijski bazi, ampak tudi ukrepi, s katerimi bo trajnostna mobilnost postala cenovno sprejemljiva in dostopna izbira za vse državljanke in državljane. Pri tem bom podpiral izvajanje Sklada za pravični prehod in Socialnega sklada za podnebje ter pripravil smernice v zvezi s prometno revščino. Če bom potrjen za komisarja, bom sodeloval z drugimi komisarji in komisarkami, državami članicami in Evropskim parlamentom pri spodbujanju ustreznih spodbud za potrošnike in podjetja za nakup evropskih električnih vozil. V skladu s poslanico bom pripravil predloge za čiste vozne parke podjetij, da bi se spodbudilo povpraševanje.