

**FRÅGOR TILL DEN NOMINERADE
KOMMISSIONSLEDAMOTEN****Apostolos TZITZIKOSTAS****Hållbara transporter och turism****1. Allmän kompetens, engagemang för EU och personlig oavhängighet**

Vilka av dina personliga kvalifikationer och erfarenheter är särskilt viktiga för uppdraget som kommissionsledamot och främjandet av det europeiska allmänintresset, särskilt inom det område som du skulle ansvara för? Hur kommer du att bidra till genomförandet av kommissionens politiska riktlinjer? Hur kommer du att genomföra jämställdhetsintegrering och integrera ett jämställdhetsperspektiv i alla politikområden inom ditt ansvarsområde? Hur kommer du att genomföra integreringen av ett ungdomsperspektiv?

På vilket sätt kan du inför parlamentet garantera din personliga oavhängighet, och hur kan du garantera att din tidigare, nuvarande eller framtida verksamhet inte på något sätt skulle kunna innebära att fullgörandet av dina skyldigheter inom kommissionen ifrågasätts?

Jag är regionpresident, f.d. parlamentsledamot, f.d. ordförande och nuvarande förste vice ordförande för Europeiska regionkommittén. Men framför allt är jag hängivet proeuropeisk.

Jag känner mig hedrad över att ha tilldelats portföljen med hållbara transporter och turism. Därigenom för man samman två sektorer som har mycket stora synergier men även samma typ av utmaningar i övergången mot en mer hållbar och välmående framtid.

Under min mandatperiod som regionpresident i Mellersta Makedonien i Grekland verkade jag för att omvandla mobiliteten i staden Thessaloniki och göra transporterna grönare, smartare, hållbarare och billigare. Jag genomförde konkret politik för att minska fordonsutsläppen i min region, främjade användningen av elfordon och verkade för en aktiv mobilitet, bland annat genom att inrätta nya laddningsstationer och bygga ut nätet av cykelbanor. Jag förvaltade också europeiska medel som användes till att uppgradera transportinfrastruktur, koppla samman stads- och landsbygdsområden och förbättra trafiksäkerheten. Jag har också med framgång fört fram min region som ett ledande turistmål i Grekland och samtidigt stött projekt som investerar i hållbar turism. I samarbete med andra lokala och regionala intressenter inrättade vi dessutom nya sjöfarts- och luftfartsförbindelser för att binda samman regionen och främja kontakterna utåt. Samtidigt gör min erfarenhet från Europeiska regionkommittén att jag känner mig säker på att jag på ett effektivt sätt kan överbrygga klyftan mellan europeiska, nationella och regionala myndigheter för att uppnå ett hållbart, smart och säkert transportsystem som tjänar och kopplar samman alla invånare och säkerställer att EU förblir ett ledande turistmål. Som ordförande i Europeiska regionkommittén verkade jag för ett starkt samarbete med Europaparlamentet och Europeiska kommissionen och arbetade sida vid sida med andra regionala och lokala ledare och andra europeiska institutioner. Det gjorde mig övertygad om att vi kan uppnå mer när vi står enade.

Tack vare mina tidigare erfarenheter är jag väl medveten om dessa två sektors betydelse för EU. Jag har själv bevittnat de konkreta utmaningar som de möter. Jag vet hur viktiga transporterna är för avlägsna områden i EU och för deras känsla av att tillhöra EU. Jag har också sett hur turismen påverkades av covid-19-pandemin och vilka konsekvenser den hade för våra invånare och företag. Båda sektorerna har en enorm potential att bidra till ett ökat välstånd, säkerställa den gröna och den digitala omställningen och upprätthålla vår livskvalitet. Mina tidigare erfarenheter och mitt arbete på fältet kommer att hjälpa mig att utforma politiken på ett sätt som sätter invånarna i fokus för våra ansträngningar.

De politiska riktlinjerna från den tillträdande ordföranden Ursula von der Leyen omfattar en ny plan för EU:s hållbara välstånd och konkurrenskraft. Jag skulle vilja att transport och turism, och deras industriella ekosystem, fick en central roll i denna process, som ett led i deras dubbla gröna och digitala omställning. Jag kommer att göra

mitt yttersta för att göra europeiska transporter och europeisk turism mer konkurrenskraftiga, hållbara och resilienta. Jag kommer att arbeta outtröttligt för att helt genomföra och vidareutveckla strategin för hållbar och smart mobilitet och den europeiska agendan för turism 2030.

I detta arbete kommer jag att fokusera på att stödja våra företag och medlemsstaterna i deras genomförande. Jag kommer att verka för att stärka den inre marknaden för transporter och för en investeringsplan för hållbara transporter, för att främja övergången till hållbara transportlösningar. Jag kommer att stödja utbyggnaden av transeuropeisk transportinfrastruktur, med ett maximalt utnyttjande av digitala verktyg, ny teknik och innovation. Jag kommer också att göra mitt yttersta för att bevara Europas ställning som ledande turistmål och samtidigt säkerställa sektorns hållbarhet, resiliens och konkurrenskraft.

Jag kommer att arbeta under ledning av den verkställande vice ordföranden med ansvar för sammanhållning och reformer och kommer att samarbeta med andra berörda verkställande vice ordförande och kommissionsledamöter för att främja den gröna och den digitala omställningen och stärka konkurrenskraften för transporter och turism i Europa.

Jag konstaterar att arbetskraften inom transportsektorn inte är tillräckligt diversifierad. Transportsektorn är faktiskt fortfarande en av de mest mansdominerade sektorerna. Samtidigt åldras transportsektorns arbetskraft snabbt, vilket gör det än mer akut att locka en mer diversifierad kompetensreserv till sektorn. Jag är fast besluten att säkerställa jämställdhetsintegrering i transportpolitiken, särskilt när det gäller kön och ålder, för att effektivt hantera de utmaningar som transportsektorn står inför, däribland personalbrist och arbetstagarnas behov av kompetensutveckling och omskolning som gör dem rustade för att hänga med i den tekniska utvecklingen och i den kontinuerliga automatiseringen och digitaliseringen.

Jag kommer särskilt att vilja stödja ”Kvinnor och transporter – EU-plattform för förändring” och nätverket av ambassadörer för mångfald i transportsektorn. Jag avser också att föra en regelbunden dialog med ungdomar om deras ambitioner och upplevda utmaningar när det gäller arbete i transportsektorn, för att bättre förstå deras förväntningar och problem. Jag ser därför fram emot att organisera en ungdomsdialog redan under de första 100 dagarna av min mandatperiod.

Jag är fullt medveten om de skyldigheter som fastställs i fördragen (artikel 17.3 i EU-fördraget och artiklarna 245 och 339 i EUF-fördraget) och bekräftar att jag förbinder mig att fullt ut respektera dessa skyldigheter, och agera i enlighet med de högsta etiska normerna och uppförandekoden för kommissionsledamöter. Min intresseförklaring enligt uppförandekoden för kommissionsledamöter är fullständig, är tillgänglig för allmänheten och kommer att uppdateras vid behov.

Jag förbinder mig att undvika alla uppdrag eller situationer som skulle kunna hota min oavhängighet, opartiskhet och tillgänglighet för kommissionen. Jag förbinder mig att underrätta kommissionens ordförande om varje situation som skulle kunna innebära en intressekonflikt vid fullgörandet av mitt officiella uppdrag.

Jag förbinder mig också att iaktta kraven på öppenhet, i enlighet med uppförandekoden, och endast träffa organisationer och egenföretagare som är registrerade i öppenhetsregistret.

2. Förvaltning av ansvarsområdet och samarbete med Europaparlamentet

Kan du åta dig att vederbörligen informera parlamentet om ditt och dina avdelningars handlande? I vilket avseende anser du att du är redovisningsskyldig inför parlamentet?

Vilka specifika åtaganden är du beredd att göra när det gäller dina kontakter med och din närvaro i parlamentet, både i utskotten och i kammaren, samt när det gäller transparens, samarbete och effektiv uppföljning av parlamentets ståndpunkter och begäranden om lagstiftningsinitiativ? Är du beredd att i god tid förse parlamentet med uppgifter och handlingar på samma villkor som rådet när det gäller planerade initiativ och pågående förfaranden?

Om jag blir godkänd som kommissionsledamot kommer jag att ta fullständigt politiskt ansvar för verksamheten på området hållbara transporter och turism, i enlighet med den uppdragsbeskrivning som skickades till mig den 17 september. Jag kommer att utföra mina uppgifter i fullt samarbete med de andra kommissionsledamöterna, i enlighet med de arbetsmetoder som fastställts av ordföranden och enligt principen om gemensamt ansvar. Jag kommer att involvera mina kolleger i utarbetandet, antagandet och genomförandet av de politiska initiativ som

krävs för att genomföra de politiska riktlinjer som ordförande Ursula von der Leyen lade fram för Europaparlamentet i juli.

Jag anser att det interinstitutionella samarbetet är avgörande för att EU:s institutionella system ska fungera och för att EU:s beslutssystem ska vara effektivt och ha legitimitet. Mitt arbete på detta område kommer att inspireras och vägledas av grundläggande principer, såsom öppenhet, ömsesidigt förtroende, effektivitet och regelbundet informationsutbyte. Jag kommer att stödja och helt följa bestämmelserna i 2010 års ramavtal och 2016 års interinstitutionella avtal om bättre lagstiftning. Jag är medveten om att Europaparlamentet och rådet måste behandlas lika som medlagstiftare.

Jag är fast besluten att säkerställa öppna, transparenta och konstruktiva kontakter med Europaparlamentet. Jag vill bygga upp en relation av ömsesidigt förtroende. Jag kommer att göra mig tillgänglig för att delta i alla relevanta utskottssammanträden, trepartsdiskussioner och plenardebatter som rör mitt ansvarsområde. Jag kommer att samarbeta med Europaparlamentet och berörda utskott i alla skeden av den politiska beslutsprocessen och den politiska dialogen. När så är nödvändigt kommer jag att inleda förfaranden i samband med resolutioner enligt artikel 225 i EUF-fördraget.

Om jag blir godkänd som kommissionsledamot kommer jag att inleda konstruktiva förbindelser och säkerställa ett regelbundet informationsflöde med utskottet för transport och turism (TRAN), utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet (ENVI) och andra berörda utskott. Jag tror också på öppen, direkt och regelbunden kommunikation med utskottsledamöterna. Jag kommer vid behov att stå till förfogande för bilaterala möten. Jag kommer att se till att frågor till kommissionen från Europaparlamentets ledamöter som rör områden eller frågor inom mitt ansvarsområde får snabba och informativa svar. Jag är redo att vid behov inställa mig inför Europaparlamentets plenarförsamling och utskott.

Jag är också fast besluten att hålla Europaparlamentet välunderrättat om centrala skeden i internationella förhandlingar som kan komma att genomföras under mitt ansvar, samt informera Europaparlamentet om andra viktiga händelser.

Jag förbinder mig att – tillsammans med Europaparlamentet och rådet – öka transparensen i hela lagstiftningsprocessen. Jag kommer att genomföra bestämmelserna om öppenhet, inbegripet de som rör den fleråriga programplaneringen vid mandatperiodens början, i enlighet med ramavtalet och det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning. Jag kommer också att följa kommissionens mycket höga öppenhetsstandarder för möten med företrädare för intressegrupper. Jag förbinder mig att genomföra agendan för bättre lagstiftning och säkerställa att politiska förslag under mitt ansvar baseras på samråd med experter och allmänheten. Jag kommer att sträva efter att hitta nya vägar framåt och idéer för att stärka allmänhetens och civilsamhällets röst i Europeiska unionen, i synnerhet våra ungdomars. Vi måste främja deltagardemokrati så att invånarna är välunderrättade och engageras i vårt beslutsfattande. Jag kommer aktivt att bekämpa desinformation och anstränga mig för att tydligt och snabbt informera om kommissionens åtgärder och kommer uppmärksam att lyssna på berörda personers synpunkter.

Jag förbinder mig också att se till att förbindelserna med generaldirektoratet för mobilitet och transporter och andra kommissionsavdelningar bygger på lojalitet, förtroende, transparens, ett dubbelriktat informationsflöde och ömsesidigt bistånd.

Frågor från utskottet för transport och turism

3. Kommissionens ordförande Ursula von der Leyen har i sin uppdragsbeskrivning gett den blivande kommissionsledamoten med ansvar för hållbara transporter och turism i uppdrag att "göra europeiska transporter mer konkurrenskraftiga, hållbara och motståndskraftiga mot framtida chocker och se till att transporterna är säkra, tillgängliga och överkomliga för alla EU-medborgare". Vad skulle du ha för strategi och prioriteringar, även i fråga om konkret lagstiftning, för att fullgöra denna uppgift och hur skulle tidsramen se ut? Vilka utmaningar anser du vara mest akuta, och hur tänker du ta itu med dem?

Transporter spelar en avgörande roll för den europeiska ekonomins och den inre marknadens konkurrenskraft. Transportsektorn är inte bara en viktig ekonomisk sektor i sig, utan också en viktig katalysator för annan ekonomisk verksamhet, inte minst turism. Samtidigt är transportsektorn avgörande för att uppnå våra klimatmål för 2030 och klimatneutralitet senast 2050. Detta tydliggör också att transportpolitiken varken kan eller bör bedrivas i ett vakuum. I linje med det uppdrag som den tillträdande ordföranden Ursula von der Leyen har anförtrott mig, kommer jag, om jag blir godkänd, att ha ett mycket nära samarbete med verkställande vice

ordföranden med ansvar för sammanhållning och reformer och med alla andra kommissionsledamöter för att se till att vår politik utformas på ett konsekvent sätt och fullt ut drar nytta av transport- och mobilitetssektorns potential när det gäller att uppnå målen om en konkurrenskraftig, hållbar och resilient EU-ekonomi.

Strategin för hållbar och smart mobilitet, som antogs av Europeiska kommissionen i december 2020, innehöll en ambitiös plan för EU:s transportpolitik och kommer till stor del att förbli giltig under de kommande åren. Strategins tre pelare, nämligen att övergå till utsläppsfri mobilitet, skapa sömlösa, säkra och effektiva förbindelser och skapa ett motståndskraftigare gemensamt europeiskt transportområde, överensstämmer med min vision om EU-transporternas framtid. Jag har för avsikt att fortsätta det arbete som redan har inletts och att snabbt gå vidare med kommissionens nya prioriterade åtgärder på området hållbara transporter och turism.

Jag kommer att arbeta för ett transportsystem som kan stödja våra företags konkurrenskraft och våra invånares konnektivitet, med respekt för miljö och klimat. Detta mål kan endast uppnås genom fortsatta insatser för att effektivt förverkliga den gröna och den digitala omställningen inom sektorn, främja banbrytande innovation och säkerställa säkra, tillgängliga och prismässigt överkomliga EU-transporter, nu och i framtiden. Samtidigt måste EU:s transportsektor, inbegripet dess industriella ekosystem, kunna konkurrera globalt, förutse och förbereda sig för alla typer av exogena chocker och snabbt kunna återhämta sig från störningar. Detta innefattar naturkatastrofer, geopolitiska spänningar eller mer omfattande störningar i ekonomin, t.ex. som den vi var med om under covid-19-pandemin. Sektorn måste också bidra till att stödja EU:s försvar och säkerhet, bland annat genom förbättrad militär rörlighet.

Vi står inför en rad utmaningar, vilket framgår av både Mario Draghis och Enrico Lettas rapporter. Det handlar om allt från enorma investeringsbehov till splittrad lagstiftning, från brist på arbetskraft och kompetens till ojämlika villkor jämfört med tredjeländer.

Först och främst kommer jag att vidta åtgärder för att stödja vår sektor i den hållbara och den digitala omställningen och undanröja hinder för att öka sektorns konkurrenskraft. I denna anda har jag för avsikt att lägga fram en investeringsplan för hållbara transporter för att öka och prioritera investeringar i lösningar för minskade koldioxidutsläpp inom transportsektorn. Jag kommer också att utarbeta en EU-handlingsplan för fordonsindustrin och en ny strategi för sjöfartsindustrin. Dessa initiativ är avgörande för att vårt industriella ekosystem ska kunna upprätthålla sin konkurrensfördel. Jag kommer också att lägga fram en särskild plan som ska bidra till att koppla samman EU:s huvudstäder och storstäder med höghastighetståg, inklusive nattåg. För att ytterligare stödja trafikomställningen och gränsöverskridande resor kommer jag att lägga fram en förordning om gemensam digital bokning för järnväg, som ska komplettera och förbättra befintliga skyldigheter på detta område, samt ett initiativ vad gäller multimodala digitala mobilitetstjänster som ska göra det lättare för våra invånare att välja mer hållbara resealternativ. Dessutom kommer jag att samordna utarbetandet av en övergripande europeisk hamnstrategi för att förbättra säkerheten, hållbarheten och konkurrenskraften i EU:s hamnar. Förutsatt att jag blir godkänd, och med resten av kommissionskollegiets samtycke, kommer jag att sträva efter att lägga fram dessa initiativ så tidigt som möjligt under min mandatperiod.

För det andra kommer jag att vara pådrivande i arbetet med att öka transportsäkerheten. Vi måste skydda våra resenärer och transportarbetare genom att fullt ut genomföra våra transportsäkerhetsstandarder i hela EU och inom alla transportsätt, förbättra de verktyg som står till vårt förfogande för att stödja och stärka den tillsyn som utförs av nationella säkerhetsorgan samt stödja införandet av smart teknik och infrastrukturförbättringar som kan göra våra transportsystem säkrare. Jag har för avsikt att tidigt under min mandatperiod lägga fram trafiksäkerhetspaketet, förbättra det sätt på vilket viktiga säkerhets- och utsläppskontrollsystem i fordon fungerar och bekämpa bedrägerier med vägmätare.

För det tredje kommer jag att fokusera på att se till att EU:s nu gällande och omfattande transportregelverk genomförs och efterlevs på ett effektivt och konsekvent sätt. Viktiga politiska mål – från rättvis konkurrens till höga sociala, miljömässiga och säkerhetsmässiga standarder och ett effektivt skydd av resenärer – är trots allt helt beroende av att de överenskomna reglerna tillämpas fullt ut i hela EU. Fokus måste ligga på genomförande och efterlevnad för att vi ska kunna uppnå en verklig inre marknad för transporttjänster. Som en del av detta arbete kommer jag att noga ta del av alla berörda parter och myndigheters synpunkter och erfarenheter och hålla dialoger om genomförandet. Jag kommer regelbundet att rapportera till Europaparlamentet och rådet om detta arbete. Jag kommer också att göra mitt yttersta för att främja förenkling och minska regelbördan för våra företag och offentliga förvaltningar där så behövs, bland annat genom att använda digitala lösningar på bästa sätt.

För det fjärde har den snabbt föränderliga geopolitiska situationen under de senaste åren ytterligare belyst vikten av ett stabilt grannskap och starka internationella band. Tillsammans med kommissionsledamoten med ansvar för

utvidgning kommer jag, om jag godkänns, att vara pådrivande för en utvidgningsagenda som aktivt främjar kandidatländernas integrering i EU:s transportsystem. Jag kommer därför att fokusera på att utvidga det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), förbättra våra fysiska förbindelser och stödja kandidatländernas anpassning till våra EU-regler. Till syvende och sist kommer transporter att vara avgörande för att framgångsrikt kunna integrera dessa länder på den inre marknaden och för sammanhållningen i dessa länder. Jag kommer att arbeta för bättre förbindelser och samarbete med våra andra internationella partner och allierade, för att möjliggöra effektiva och ändamålsenliga logistikvägar för viktiga varor och viktig export samt för att främja EU:s standarder och praxis globalt. Jag är övertygad om att många av framtidens utmaningar endast kan lösas genom internationellt engagemang. Jag kommer därför att se till att EU spelar en ledande roll i relevanta internationella forum och gentemot våra viktigaste internationella partner och främjar högsta möjliga sociala, miljömässiga och säkerhetsmässiga standarder.

Jag kommer också att försvara den europeiska transportindustrins och dess industriella ekosystems intressen, bland annat genom att stärka genomförandet av befintliga avtal med länder utanför EU (t.ex. luftfartsavtal) och genom att ingå nya handelsavtal och partnerskap som gynnar båda parter.

I syfte att uppnå dessa politiska mål kommer jag att samarbeta med Europaparlamentet och rådet för att slutföra lagstiftningsförhandlingarna om de återstående initiativ som är avgörande för vår sektors konkurrenskraft, säkerhet och hållbarhet. Detta inbegriper initiativ som syftar till att lösa problemen med splittrad lagstiftning på EU:s inre marknad för transporter, förbättra trafik- och sjösäkerheten och ytterligare främja hållbara transportlösningar.

Sist men inte minst har EU:s transportsektor enorma investeringsbehov. Det centrala målet är att färdigställa ryggraden i vårt transportsystem, TEN-T-nätet, för att göra EU:s infrastruktur mer resilient mot naturkatastrofer eller fientliga handlingar och bidra till EU:s försvar och säkerhet genom åtgärder för att förbättra den militära rörligheten. Vi behöver också införa innovativa lösningar och modernisera våra transportmedel, främja investeringar i hållbara bränslen och hållbar teknik för att fasa ut fossila bränslen i sektorn samt organisera mobilitet i städer på ett smartare sätt.

4. Vilka åtgärder kommer du att vidta för att se till att EU uppnår sina klimatmål på transportområdet, både när det gäller att genomföra och/eller anpassa nuvarande lagstiftning och föreslå ny lagstiftning, samtidigt som man säkerställer lika villkor för europeiska transportföretag, den europeiska transportsektorns konkurrenskraft och högkvalitativa och attraktiva arbetstillfällena i Europa?

Enligt uppskattningar behöver växthusgasutsläppen från transporter minska med 90 % och andelen förnybar energi som används inom transportsektorn öka till 94 % för att vi ska kunna uppnå klimatneutralitet senast 2050. I linje med strategin för hållbar och smart mobilitet kommer jag att arbeta för att göra alla transportsätt mer hållbara, öka och underlätta allmänhetens tillgång till tillgängliga, prismässigt överkomliga och hållbara transport- och mobilitetsalternativ och ge rätt incitament till invånare och företag så att de kan fatta välgrundade beslut. Om jag godkänns som kommissionsledamot kommer jag att arbeta tillsammans med de relevanta verkställande vice ordförandena och kommissionsledamöterna med ansvar för klimat, nettonollutsläpp och ren tillväxt samt för energi och bostäder för att uppnå våra gemensamma hållbarhetsmål. Dessa mål kan endast uppnås genom nära samarbete mellan oss och samordning mellan våra respektive politikområden.

Den allmänna politiska ramen har redan införts under kommissionens tidigare mandatperiod, och jag är säker på att dessa regler ger alla berörda parter den förutsägbarhet som krävs för att de ska kunna fortsätta att investera i och gå över till renare lösningar. Samtidigt krävs det ytterligare ansträngningar för att vi ska kunna skapa de rätta förutsättningarna, på ett teknikneutralt sätt. Detta kommer i synnerhet att kräva att det finns tillräckligt med hållbara energikällor till överkomliga priser för alla transportsektorer. Om jag godkänns som kommissionsledamot kommer jag även att hålla regelbundna dialoger med berörda parter för att diskutera hur genomförandet bäst kan anpassas till verkligheten på fältet.

Därför avser jag först och främst att lägga fram en investeringsplan för hållbara transporter. Med utgångspunkt i den rena industriella given kommer planen att identifiera åtgärder för att effektivt stödja energiomställningen inom transportsektorn och främja investeringar i produktion och leverans av hållbara drivmedel i EU, särskilt för luftfart och sjöfart, samt tillgång till el för transporter. Jag kommer noggrant att övervaka och bedöma framstegen mot att öka användningen av hållbara flygbränslen och marina bränslen, i enlighet med vad som har överenskommit. Våra regler måste fungera i praktiken och vid behov kommer jag därför att föreslå eventuella justeringar.

Klimatförändringarna är ett globalt problem som kräver globala lösningar. I samordning med medlemsstaterna kommer jag att samarbeta med Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) och Internationella

sjöfartsorganisationen (IMO) för att bana väg för en lika ambitiös global agenda. Detta är också avgörande för att säkerställa lika villkor för de europeiska luftfarts- och sjöfartsföretag som är verksamma globalt och säkra deras konkurrenskraft, samt för att göra framsteg när det gäller våra mål för hållbara transporter och minskade koldioxidutsläpp på global nivå (se svaren på fråga 6).

För det andra, för att hjälpa vägtransportsektorn att stadigt minska sina koldioxidutsläpp, kommer jag att tillse en snabb utbyggnad av användarvänlig laddnings- och tankningsinfrastruktur i hela EU, noga övervaka utvecklingen i medlemsstaterna och förbereda en översyn av förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen senast 2027 för att åtgärda eventuella brister. Jag kommer att samarbeta med kommissionsledamoten med ansvar för energi och bostäder för att se till att vi anpassar den utveckling av transport- och energiinfrastruktur som krävs för att kunna tillgodose den framtida ökningen av efterfrågan på el för transporter, inbegripet för tunga fordon. Jag ämnar också se över hur man kan främja en snabbare övergång till utsläppsfria fordon, även vad gäller företagens fordonsparker (se även svaret på ENVI-utskottets fråga).

Jag kommer också att arbeta med att öka investeringarna i och utbyggnaden av järnvägsinfrastruktur och järnvägssystem för höghastighetstrafik samt förbättra passagerarupplevelsen genom ett EU-system för gemensam digital bokning för att främja ökad användning av järnväg som ett hållbart transportsätt (se mitt svar på fråga 3). Samtidigt kommer jag att stödja EU:s städer i utarbetandet av planer för hållbar mobilitet i städer, med fokus på kollektivtrafik och säker aktiv mobilitet. Dessutom kommer jag redan nästa år att lägga fram en detaljerad uppföljningsrapport om genomförandet av den europeiska förklaringen om cykling.

Jag kommer också att verka för att stärka EU:s inre marknad för transporter, bygga upp ett effektivt transportinfrastrukturnät och främja innovativa transportlösningar (se mina svar på frågorna 1 och 4). EU har en stor outnyttjad potential för ökad effektivitet, tillväxt och utsläppsminskningar på dessa områden.

De europeiska transportföretagens konkurrenskraft är beroende av tillgången på kvalificerad och utbildad personal. Vi måste snarast åtgärda den nuvarande bristen på arbetskraft inom sektorn och hantera utmaningarna vad gäller att skola om och höja kompetensen hos arbetskraften. År 2024 antog kommissionen en rekommendation om sätt att hantera automatiseringens och digitaliseringens konsekvenser för arbetstagarna i transportsektorn. Jag kommer att samarbeta med nationella myndigheter och berörda parter så att de kan intensifiera sina insatser och se till att arbetskraften har den kompetens som krävs för att anpassa sig till ny teknik och innovation, både när det gäller hållbarhet och digitalisering. Jag kommer också, inom ramen för kompetenspakten, att stödja arbetet med de storskaliga partnerskapen vad gäller fordonsindustri, varvsindustri och sjöfartsteknik, i nära samarbete med verkställande vice ordföranden med ansvar för människor, kompetens och beredskap.

Ett annat viktigt sätt att åtgärda den nuvarande bristen på arbetskraft är att förbättra arbetsvillkoren för transportarbetarna. Verkställande vice ordföranden med ansvar för människor, kompetens och beredskap kommer att lägga fram initiativ för att stödja sysselsättning av hög kvalitet, t.ex. färdplanen för sysselsättning av hög kvalitet. I samband med detta kommer jag ytterligare att stärka insatserna för att förbättra arbetsvillkoren för våra transportarbetare. EU har många sociala bestämmelser som syftar till att förbättra välbefinnandet för våra förare, besättningar och annan transportpersonal. Jag kommer att fokusera på att förbättra dagens ojämna genomförande och efterlevnad av dessa bestämmelser. Viktiga arbetsområden är bland annat genomförandet av regler för att förbättra förarnas arbets- och vilovillkor, stöd till utvecklingen av trygga och säkra parkeringsområden samt kunskaphöjande åtgärder om (mobila) arbetstagares arbetsrättsliga och sociala rättigheter och skyldigheter, med beaktande av särdragen hos varje transportsätt. Vi måste locka fler kvinnor och unga arbetstagare till transportyrken.

I allt detta står en sak klar: omställningen till en mer hållbar mobilitet måste förenas med nödvändig konnektivitet och överkomliga transportpriser. Detta är särskilt viktigt eftersom transporter redan står för i genomsnitt 12,5 % av EU-hushållens budget. För att hantera de negativa sociala konsekvenserna kommer jag att uppmuntra medlemsstaterna att ta vederbörlig hänsyn till transport- och mobilitetsbehoven när de utformar sina sociala klimatplaner, och jag ämnar stödja dem genom att utarbeta rekommendationer för att ta itu med och förebygga transportfattigdom. Detta kommer att bidra till det arbete som utförs av verkställande vice ordföranden med ansvar för människor, kompetens och beredskap när det gäller EU-strategin för fattigdomsbekämpning.

5. Enligt Draghi-rapporten kan förbättrad infrastruktur och förbättrade tjänster samt effektivare förvaltning av järnvägar och inre vattenvägar leda till ytterligare tillväxt, bidra till att komma till rätta med trafikstockningar och tillgodose den ökande efterfrågan. Trafikstockningar beräknas kosta EU omkring 230 miljarder euro per år. Dessutom råder det för närvarande en ihållande brist på kvalificerad arbetskraft inom alla transportsätt. Vilka åtgärder tänker du vidta för att omsätta målen för trafikomställning och multimodalitet i praktiken, för både

passagerar- och godstransporter, i linje med strategin för hållbar och smart mobilitet, och ta itu med bristen på arbetskraft inom transportsektorn? Hur kommer du, med avseende på detta, att se till att effektivare transporter på järnväg och inre vattenvägar (varav särskilt de sistnämnda saknas i uppdragsbeskrivningen) förblir en fullständig del av denna strategi? Och när det gäller multimodalitet, vilka konkreta lagstiftningsåtgärder tänker du vidta för att göra multimodala transporter mer effektiva, tillgängliga och överkomliga för EU-medborgarna? Inom vilken tidsram?

I strategin för hållbar och smart mobilitet ingår en tydlig vision för hållbarare transporter och viktiga delmål när det gäller behovet av att öka användningen av mer hållbara transportsätt. Här ingår t.ex. att avsevärt öka den allmänna trafiken och godstrafiken med höghastighetståg och att öka transporterna på inre vattenvägar och närsjöfart. För att uppnå dessa delmål måste kommissionen, nationella och lokala myndigheter samt andra berörda parter göra mer.

Om jag godkänns som kommissionsledamot vill jag se till att kommissionen spelar en ledande roll. Jag vill prioritera utarbetandet av en ambitiös plan för att koppla samman EU:s huvudstäder och storstäder med höghastighetståg. Fokus kommer därför att ligga på ett effektivt genomförande av TEN-T-politiken och att undanröja de många hinder som kvarstår för att uppnå bättre järnvägs-konnektivitet inom hela EU, dvs. bristen på driftskompatibilitet, exempelvis vad gäller signalering, och otillräcklig användning av annan digital teknik. Dessa åtgärder kommer också att bidra till förbättrade förbindelser, bland annat med nattåg och modernare och flexibla godstransporter på järnväg, så att vi i tillräcklig omfattning kan tillgodose behoven i EU:s alla regioner. Eftersom järnvägssektorn måste stödjas av en stark och diversifierad underleverantörsindustri och kompetent arbetskraft kommer jag också att fokusera på att främja lösningar som kan bidra till att EU:s järnvägssystem fungerar bättre.

Genomförandet och efterlevnaden av det fjärde järnvägspaketet är fortfarande avgörande för att förbättra utbudet av järnvägstjänster för allmänheten.

Som förklaras ovan har jag också för avsikt att lansera ett initiativ för kombinerade biljettsystem så snart som möjligt, bland annat genom en förordning om gemensam digital bokning senast i slutet av 2025, som kompletterar och förbättrar befintliga skyldigheter på detta område, samt genom ett initiativ för multimodala digitala mobilitetstjänster, för att öka skyddet för tagresenärer och underlätta deras tillgång till olika resealternativ.

Andra centrala verksamhetsområden innefattar förbättrad järnvägs-konnektivitet genom infrastrukturuppraderingar och nya gränsöverskridande förbindelser samt ökad integrering av järnvägsnätet med andra transportsätt. Det är också viktigt att åtgärda aktuella problem vad gäller systemet för behörighetsprövning av lokförare (se mina svar på fråga 2 om arbetskraftsbrist).

För en effektiv multimodalitet bör man inte heller glömma den viktiga roll som andra kollektiva transportmedel spelar, däribland kollektivtrafik, delad mobilitet och bussar. Samtidigt bör även övergången till ökad hållbarhet underlättas. En effektiv användning och ett effektivt genomförande av planer för hållbar mobilitet i städer, investeringar i hållbar och säker transportinfrastruktur i städer och främjande av aktiva transportsätt kommer att vara avgörande för att göra vårt multimodala transportsystem mer hållbart och effektivt och för att minska trafikstockningar på stadsgator.

När det gäller inlandssjöfarten kommer jag att fokusera på att genomföra handlingsplanen Naiades III för att flytta mer av godstrafiken till inre vattenvägar. Jag kommer att ägna särskild uppmärksamhet åt att säkerställa fortsatt farbarhet i hela vattenvägsnätet, och jag kommer att vara pådrivande för att sektorn ska gå mot utsläppsfria fartyg och hamnar. Samtidigt kommer jag att främja digitala lösningar för ökad effektivitet inom sektorn och en bättre integrering i logistikkedjan. Det är därför viktigt att Europaparlamentet och rådet når en överenskommelse om den föreslagna översynen av direktivet om flodinformationstjänster.

Jag är fast besluten att öka de intermodala godstransporterna, som kombinerar miljöprestanda och energieffektivitet hos järnväg, närsjöfart och inre vattenvägar med vägtransporternas flexibilitet, eftersom de utgör det mest lovande och dynamiska marknadssegmentet för godstransporter. Jag kommer att göra mitt yttersta för att nå en ambitiös överenskommelse om den föreslagna översynen av direktivet om kombinerad transport.

Jag kommer också att fokusera på papperslösa transporter för att ytterligare underlätta intermodala transporter och förenkla de administrativa förfarandena på andra områden, till gagn för både företag och allmänheten. Detta arbete kommer att komplettera och bygga vidare på befintliga verktyg, däribland elektronisk godstransportinformation (eFTI) och den europeiska kontaktpunkten för sjöfart, som, när de väl har genomförts fullt ut, förväntas medföra betydande effektivitetsvinster för godstransporterna och logistiksektorn.

Dessutom måste vi stärka konsumentmakten, eftersom konsumenterna i allt högre grad efterfrågar miljövänligare produkter och tjänster. Jag räknar därför med Europaparlamentets och rådets samarbete när det gäller att enas om det föreslagna CountEmissionsEU-initiativet, som gör det möjligt att fastställa ett gemensamt regelverk för beräkning av växthusgasutsläpp från transporttjänster. Det framtida märkningssystemet som ska informera passagerare om flygningars miljöprestanda, och som inrättas till följd av genomförandet av ReFuelEU Aviation, kommer också att vara användbart i detta avseende.

Som anges ovan kommer jag att samarbeta med nationella myndigheter och berörda parter så att de kan intensifiera sina insatser och se till att arbetskraften har den kompetens som krävs för att anpassa sig till ny teknik och innovation, både när det gäller hållbarhet och digitalisering. På detta område kommer jag även att samarbeta med verkställande vice ordföranden med ansvar för människor, kompetens och beredskap.

6. Fullbordandet av TEN-T-nätet beräknas leda till en årlig BNP-ökning på 467 miljarder euro till 2050, men det kommer att kosta uppskattningsvis 845 miljarder euro, och hittills har kommissionen och medlemsstaterna inte lagt fram någon övergripande plan för att säkra den nödvändiga finansieringen. Hur skulle du se till att genomförandet av TEN-T-nätet får tillräcklig finansiering, särskilt inom ramen för den kommande FSE-förordningen och i nästa fleråriga budgetram? Hur kan kommissionen uppmuntra och locka privata investeringar för att överbrygga klyftan, och hur skulle du föreslå att man främjar offentlig-privata partnerskap?

Under min mandatperiod kommer jag att fokusera på att avsevärt förbättra vår konnektivitet – både inom EU, med våra grannar och med resten av världen. Detta utgör själva grunden till en välfungerande inre marknad som möjliggör fri rörlighet för varor, tjänster, resenärer och arbetstagare. Resenärer, arbetstagare och varor måste kunna röra sig lika fritt inom EU som i den egna medlemsstaten.

I den reviderade förordningen om fastställande av riktlinjer för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) fastställs målet att fullborda stomnätet senast 2030. Detta innebär att de kommande fem åren är avgörande för att vi ska kunna göra framsteg med stomnätet och visa att vi kan färdigställa arbetet. Därför kommer jag att noga övervaka hur denna och andra bestämmelser i förordningen genomförs. I samarbete med TEN-T-samordnarna, medlemsstaterna och Europaparlamentet kommer jag att se till att framstegen noggrant övervakas och att samordningen med medlemsstaterna och de berörda myndigheterna förbättras. Utöver stomnätet vill jag också säkerställa att vi gör framsteg med det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet så att ingen region hamnar på efterkälken. Detta är avgörande för att förbättra den territoriella – och sociala – sammanhållningen i EU, och för att stärka vår inre marknad.

Den reviderade TEN-T-förordningen har utvidgat våra transportkorridorer till Ukraina och Moldavien och lagt grunden för de båda ländernas långsiktiga förbindelser med EU. Samtidigt har vårt transportnät nu utvidgats till västra Balkan, vilket kommer att bidra till att påskynda regionens integrering i EU:s transportmarknad. Jag kommer att fokusera på att praktiskt genomföra dessa planer. Samtidigt kommer jag att fortsätta det viktiga arbetet med solidaritetskorridorerna för att tillhandahålla välfungerande alternativa logistikrutter mellan EU och Ukraina (och Moldavien) via inre vattenvägar, väg och järnväg.

Fullbordandet av TEN-T-nätet kommer att kräva betydande investeringar, där enbart stomnätet beräknas kräva investeringar på cirka 515 miljarder euro. Fonden för ett sammanlänkat Europa, inom ramen för den nuvarande fleråriga budgetramen, har bidragit till att färdigställa viktiga gränsöverskridande förbindelselänkar och påskynda EU:s återhämtning efter pandemin. Jag kommer att ha ett nära samarbete med kommissionsledamoten med ansvar för budget, bedrägeribekämpning och offentlig förvaltning för att se till att nästa fleråriga budgetram återspeglar de utmaningar som transportsektorn står inför, särskilt vad gäller gränsöverskridande förbindelselänkar som saknas och militär rörlighet, för att stödja storskaliga förflyttningar av trupper och materiel.

Samtidigt kommer jag att fortsätta att samarbeta med medlemsstaterna och de lokala myndigheterna för att se till att deras budgetar och investeringsplaner helt återspeglar det som vi gemensamt har kommit överens om på EU-nivå. Vi måste också utforska finansieringsmöjligheter utanför den offentliga sektorn och jag kommer därför att arbeta för att utveckla innovativa finansieringskällor, bland annat genom att bygga vidare på de framgångsrika försöken med att kombinera bidrag med lån inom ramen för faciliteten för infrastruktur för alternativa bränslen. Jag kommer särskilt att samarbeta med Europeiska investeringsbanken och Europeiska banken för återuppbyggnad och utveckling för att se till att deras utlåningsstrategier återspeglar de mest akuta politiska behoven. Det krävs också ytterligare diskussioner om hur de europeiska transportkorridorernas mycket stabila och mogna projektkatalog kan locka till sig långsiktiga investeringar från privata aktörer och privat finansiering. Sist men inte minst kommer jag att uppmuntra medlemsstaterna att snabba upp sina tillståndprocesser och minska den administrativa bördan för deltagande privata partner.

7. Hur tänker du främja en motståndskraftig, hållbar och konkurrenskraftig turismsektor, i linje med den europeiska agendan för turism 2030 och Palmaförklaringen från 2023, samtidigt som man säkerställer ekonomisk tillväxt och bättre hantering av turistflöden i linje med lokalsamhällenas behov? Skulle du inför förhandlingarna om nästa fleråriga budgettram ställa dig bakom TRAN-utskottets långvariga efterlysning av en separat budgetpost för turism?

Om jag godkänns kommer jag först och främst att känna mig hedrad över att bli kommissionsledamot med ansvar för hållbar turism. Jag har för avsikt att ge ordförande Ursula von der Leyens beslut ett verkligt innehåll så att hållbar turism kan bli ett självständigt EU-politikområde.

Hållbar turism är en positiv drivkraft för vår ekonomi och för regionala och lokala samhällen i hela EU. Turismsektorn utgör ett dynamiskt industriellt ekosystem med över tre miljoner små och medelstora företag. Sektorn tillför också ett mervärde till vårt gemensamma natur- och kulturarv och bidrar till regionernas ekonomiska och sociala sammanhållning, även i de regioner som är mer avlägset belägna eller missgynnade. Turismen är emellertid starkt koncentrerad till specifika områden och turismsektorn står, i likhet med transportsektorn, inför ett antal utmaningar, från klimatförändringar till brist på arbetskraft. EU bör förbli världens främsta turistmål, men turismen bör också bli mer hållbar och balanserad samtidigt som lokalsamhällenas välbefinnande tryggs.

Jag kommer att verka för en motståndskraftig, hållbar och konkurrenskraftig turismsektor, i enlighet med överenskommelsen mellan medlemsstaterna inom ramen för den europeiska agendan för turism 2030. Även om färdriktningen är tydlig, med överenskomna åtgärder, mål och ansvarsområden, anser jag att vi på ett bättre sätt måste kunna utnyttja synergier mellan olika EU-politikområden, särskilt i fråga om transporter, för att stödja och främja turismen på ett effektivare sätt. Om jag godkänns som kommissionsledamot kommer jag därför, efter ett brett samråd med berörda parter, däribland lokala och regionala myndigheter, att lägga fram en strategi för att påskynda genomförandet av denna agenda och främja affärsnyttan med en motståndskraftig och konkurrenskraftig turismsektor. Jag kommer att stödja turistindustrin i deras strävan att minska miljöpåverkan och anamma nya, grönare affärsmodeller. Jag kommer att uppmuntra företag, särskilt små och medelstora företag, att välja erkända, tillförlitliga hållbarhetssystem och hållbarhetsmärkningar, vilket i sin tur kommer att göra det möjligt för dem att bli mer konkurrenskraftiga och tillgodose efterfrågan inom turismsektorn. Samtidigt kommer jag att främja spetskompetens, bland annat genom de återkommande tävlingarna för att kora den europeiska huvudstaden för smart turism och den gröna pionjären för smart turism.

Vi måste ha verktygen för att kunna hantera turistflödena till EU:s resmål på ett balanserat sätt. Jag föreslår att vi fortsätter att stödja turistmålen genom effektivt kunskapsutbyte, ömsesidigt lärande och utbyte av bästa praxis, särskilt för att minska trycket på populära resmål. Vi måste därför vidta förebyggande åtgärder, öka medvetenheten om ansvarsfullt turistbeteende och involvera värdsamhällena i att utarbeta och genomföra hållbara turismmodeller. Turismens sociala hållbarhet lyftes fram som en viktig fråga i rådets Palmaförklaring från 2023, och är en central del av omställningsplanen för turism. Jag kommer att fortsätta att stödja turistmålen beredskap att hantera klimatförändringarna.

Data kommer också att spela en viktig roll för att säkerställa en optimal hantering av turistflödena till olika resmål. I detta avseende håller kommissionen på att inrätta ett dataområde för turism som kommer att göra det möjligt för turistaktörer, inklusive turistmål, att fatta mer exakta och välinformerade beslut.

I dag finns det olika finansieringsprogram på EU-nivå för att stödja turism. Utarbetandet av nästa fleråriga budgettram innebär ett tillfälle att göra EU:s budget enklare, mer fokuserad och anpassningsbar. Jag kommer att samarbeta med kommissionsledamoten med ansvar för budget, bedrägeribekämpning och offentlig förvaltning i dessa frågor.

Vi behöver också öka medvetenheten hos aktörer i turismekosystemet om de finansieringsmöjligheter som finns, särskilt för små och medelstora företag. Jag kommer att bygga vidare på det pågående arbetet för att se till att våra turistföretag och kulturinstitutioner lättare kan hitta finansieringsmöjligheter på EU-nivå samt på nationell och regional nivå.

Frågor från utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

8. Transportsektorn står för nästan en fjärdedel av EU:s växthusgasutsläpp. Det är den enda stora ekonomiska sektorn där dessa utsläpp har ökat på EU-nivå sedan 1990. Därför krävs ytterligare insatser för att se till att alla delar av sektorn bidrar till utfasningen av fossila bränslen och för att ha rätt ramverk. De förändringar som krävs för att omvandla sektorn medför många utmaningar, bland annat i samband med en växande transportvolym på

infrastrukturen, ökningen av hållbara alternativa bränslen och stimuleringen av batteritillverkning. Vilka förbättrade nödvändiga villkor, specifika steg, tidsramar och rättsliga instrument kommer du att föra fram för att se till att hållbar transportpolitik bidrar till ekonomisk tillväxt, anställningstrygghet och konkurrenskraft i EU, samtidigt som man säkerställer att målen för 2030 i den europeiska gröna given uppnås och unionen blir klimatneutral? Hur kommer du – i samarbete med den nominerade kommissionsledamoten med ansvar för klimat, nettonollutsläpp och ren tillväxt – att se till att unionen går i bräschen för ökade internationella åtaganden om att minska de globala växthusgasutsläppen inom sjöfarts- och luftfartssektorerna? Vilka konkreta åtgärder planerar du som en del av EU:s handlingsplan för fordonsindustrin? Hur kommer den rättsliga karaktären och tidsplanen för det aviserade förslaget om rena fordonsparker att se ut?

Det står klart att EU:s transportsektor måste ställa om för att vi ska kunna uppnå en klimatneutral framtid. Jag kommer att arbeta i enlighet med de mål som redan fastställts i strategin för hållbar och smart mobilitet och den lagstiftning som hittills överenskommit. Jag kommer mer specifikt att fokusera på att snabbt ta i bruk utsläppsfria fordon, säkerställa att hållbara drivmedel och hållbar teknik finns tillgängliga till överkomliga priser, övervaka en snabb utbyggnad av infrastrukturen och öka transportverksamheten med mer hållbara transportsätt. Omställningen är nödvändig för miljön, men innebär också en ekonomisk möjlighet för EU. Genom att leda den globala omställningen till hållbara transporter kan EU stärka sin ledande ställning när det gäller teknisk innovation. Detta ledarskap kommer också att stärka EU:s konkurrenskraft, driva på tillväxten och trygga vår sysselsättning.

Regelverket för sektorns utsläppsminskningar har redan till stor del fastställts genom 55 %-paketet, paketet för effektiv och grön mobilitet och paketet för grönare godstransporter. Nu måste vi leverera. Jag kommer därför att samarbeta med medlagstiftarna för att nå en överenskommelse om förslag som ännu inte har antagits, bland annat viktiga initiativ för att skapa incitament för utsläppsfria tunga fordon, förbättra användningen av järnvägsinfrastruktur, främja intermodala transporter och inrätta en ram för att bedöma och jämföra transporttjänsters växthusgasutsläpp. Jag kommer också att se till att alla instrument som inrättas genom dessa paket genomförs snabbt och effektivt.

Det krävs ett antal viktiga förutsättningar för att EU:s insatser ska bli framgångsrika. EU måste förbättra och framtidssäkra sin transportinfrastruktur, ytterligare stärka sin inre transportmarknad, underlätta investeringar, främja teknik såsom effektivare batterier och utsläppsfria framdrivningssystem samt öka transportsystemets effektivitet genom digitala lösningar. Det är också viktigt att säkerställa tillgången till större mängder förnybar el och hållbara bränslen till överkomliga priser. Jag kommer att samarbeta med kommissionsledamoten med ansvar för energi och bostäder för att se till att vi anpassar den utveckling av transport- och energiinfrastruktur som krävs för att kunna tillgodose den framtida ökningen av efterfrågan på el för transporter, inbegripet för tunga fordon. Samtidigt måste vi öka produktionen och distributionen av förnybara och koldioxidnåla transportbränslen, som särskilt behövs inom de luftfarts- och sjöfartssegment där det är svårt att minska utsläppen.

Vi måste göra mer för att framgångsrikt förena våra miljömål med de sociala och ekonomiska kraven på transportområdet, särskilt i fråga om konnektivitet och överkomliga priser. Vi måste också använda alla tillgängliga verktyg för att stödja EU:s välstånd och industriella styrka. Allt detta kommer att prioriteras i mitt arbete, i linje med det uppdrag som tillträdande ordförande Ursula von der Leyen har anförtrott mig.

En annan mycket viktig aspekt är att öka tillgången till och kvaliteten på hållbara transportalternativ. Jag kommer därför att fortsätta att främja både person- och godstransporter på järnväg. Tidigt under min mandatperiod kommer jag bland annat att lägga fram en ambitiös plan för att koppla samman EU:s huvudstäder och stora städer med höghastighetståg och ett förslag till förordning om gemensam digital bokning som kompletterar och förbättrar befintliga skyldigheter på detta område (se mina svar på fråga 2). Jag kommer också att stödja lagstiftarna när det gäller att nå en ambitiös överenskommelse om kommissionens förslag till förordning om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet.

Eftersom transporter är internationella till sin natur måste EU agera tillsammans med andra. På det här sättet kan vi effektivt begränsa den globala uppvärmningen i linje med målen i Parisavtalet, och säkerställa lika villkor för våra företag. EU ska fortsätta att vara ledande när det gäller att begränsa klimatförändringarna. Jag kommer att samarbeta fullt ut med kommissionsledamoten med ansvar för klimat, nettonollutsläpp och ren tillväxt för att se till att EU visar en enad front och leder det globala arbetet med att minska de globala växthusgasutsläppen, särskilt inom luftfart och sjöfart.

När det gäller luftfarten utgör det långsiktiga nettonollmålet för luftfart och den globala ramen för hållbara flygbränslen, flygbränslen med lägre koldioxidutsläpp och annan renare energi inom luftfarten, som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao), en kompass och en solid grund för våra fortsatta globala

insatser. Det är mycket viktigt att se till att syftet med den överenskomna ramen uppnås. Om jag godkänns som kommissionsledamot kommer jag att arbeta för att stärka reglerna för och genomförandet av systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia) för att säkerställa att det medför konkreta klimatfördelar på global nivå. Detta innefattar en bedömning av huruvida systemet är tillräckligt anpassat till målen i Parisavtalet. Samtidigt kommer jag att arbeta hårt för att främja samarbete med tredjeländer och inom ramen för Icao för att stödja utarbetandet av strategier och projekt för hållbart flygbränsle, med utgångspunkt i de banbrytande erfarenheterna från arbetet med ReFuelEU Aviation-förordningen och EU:s externa bistånds- och samarbetsprogram, däribland Global Gateway.

När det gäller sjöfarten kommer 2025 att vara ett avgörande år för det globala arbetet med att begränsa klimatförändringarna. Om jag godkänns som kommissionsledamot kommer jag att fokusera på att se till att Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) enas om ambitiösa åtgärder för att minska växthusgasutsläppen på medellång sikt. Målet är att se till att de överenskomna åtgärderna kan öka användningen av utsläppsfria bränslen inom sjöfarten, åstadkomma en stadig minskning av sektorns växthusgasutsläpp och säkerställa att regelverket beaktar utvecklingsländernas behov. Samtidigt ämnar jag stärka de kortsiktiga åtgärderna vad gäller växthusgasutsläpp och stödja projekt som ska minska prisskillnaden globalt mellan utsläppsfria och konventionella bränslen.

Den globala omställningen av transportsektorn är en möjlighet för EU:s ledande industriföretag, både nu och i framtiden. Detta gäller särskilt den europeiska fordonsindustrin. Om jag godkänns som kommissionsledamot kommer jag att bygga vidare på den rena industriella given och utarbeta en handlingsplan för fordonsindustrin för att se till att EU förblir en global ledare och upprätthåller en stark europeisk produktionsbas. Vi måste vidta åtgärder inom hela värdekedjan: från kritiska råvaror till laddningsinfrastruktur. Vi måste se till att EU kan förlita sig på nödvändig infrastruktur, både för tankning och laddning, och fullt ut kan dra nytta av automatisering och data. Dessa åtgärder har ett tydligt slutmål. Vi måste stärka vår industri och de människor som arbetar inom sektorn, minska vårt beroende och vår sårbarhet och leda in sektorn på rätt spår för att uppnå målen i den dubbla hållbara och digitala omställningen. Liknande mål måste eftersträvas inom flyg-, järnvägs-, varvs- och sjöfartsindustrin. Jag kommer att samarbeta med alla relevanta kommissionsledamöter för att uppnå detta som en del av den rena industriella given.

En hållbar omställning kräver inte bara åtgärder för att stödja vår industriella bas. Vi måste också göra hållbar mobilitet tillgänglig för alla till ett överkomligt pris. I detta avseende kommer jag att stödja genomförandet av Fonden för en rättvis omställning och den sociala klimatfonden samt utarbeta vägledning om transportfattigdom. Om jag godkänns som kommissionsledamot kommer jag att samarbeta med de övriga kommissionsledamöterna, medlemsstaterna och Europaparlamentet för att främja lämpliga incitament att köpa europeiska elfordon för konsumenter och företag. I enlighet med min uppdragsbeskrivning kommer jag att utarbeta förslag till rena fordonsparker för att stimulera efterfrågan.