



## KOMISSION JÄSENEHDOKKAAN VASTAUKSET EUROOPAN PARLAMENTIN KYSYMYKSIIN

Maroš Šefčovič

Liikenne- ja avaruuspolitiikka

### 1. Yleinen pätevyys, sitoutuneisuus Euroopan asiaan ja henkilökohtainen riippumattomuus

**Mitä pätevyyttenne ja työkokemuksenne osa-alueita pidätte erityisen merkittävänä tulevaa komission jäsenen tehtävää ja Euroopan unionin yleisen edun edistämistä ajatellen varsinkin vastuualueellanne? Mikä Teitä motivoi? Miten aiotte osallistua komission strategisen ohjelman laatimiseen?**

**Mitä takeita riippumattomuudestanne voitte antaa Euroopan parlamentille ja miten varmistatte, ettei mikään aiempi, nykyinen tai tuleva toimintanne voi asettaa kyseenalaiseksi tehtävienne hoitoa komissiossa?**

Kun olin päättänyt kansainvälisten suhteiden opintoni, lähdin diplomaattiuralle vuonna 1990. EU-asioiden parissa olen työskennellyt aktiivisesti noin 20 vuotta. Yksityiskohtaista tietoa EU:n toimielimistä sain varsinkin niinä viitenä vuonna, jolloin toimin Slovakian pysyvänä edustajana EU:ssa, minkä jälkeen siirryin koulutuksesta ja kulttuurista vastaavaksi komissaariksi Barroson ensimmäiseen komissioon sen toimikauden lopulla. Viimeksi kuluneet viisi vuotta olen nyt työskennellyt toimielinten välisistä suhteista ja hallinnosta vastaavana komissaarina ja komission varapuheenjohtajana. Saadakseni demokraattisen valtuutuksen osallistuin Euroopan parlamentin vuoden 2014 vaaleihin Slovakiassa ja tulin valituksi.

Nykyisessä toimessani olen keskittynyt Lissabonin sopimuksen täytäntöönpanoon ja EU:n virkamieshallinnon uudistamiseen. Tämä on edellyttänyt hyvää yhteistyötä kollegion muiden jäsenten kanssa, sillä erityisesti toimielinten väliset asiat liittyvät moniin eri politiikanaloihin. Olen aina ollut hyvin kiinnostunut komission kollegiaalisesta työskentelystä ja osallistunut aktiivisesti keskeisistä aloitteista käytäviin keskusteluihin komission strategisten tavoitteiden edistämiseksi. Tätä aion jatkaa myös uudella virkakaudellani. Koska vastuullani on ollut hallinnon uudistus ja henkilöstöasiat yleisesti, olen oppinut tuntemaan laajasti sisäiset menettelysäännöt ja työskentelymenetelmät. Keskeinen periaatteeni koko komissaarikauteni ajan on ollut huolehtia läheisistä suhteista Euroopan parlamenttiin ja rakentavasta yhteistyöstä sen kanssa. Neuvottelin komission puolesta puitesopimuksen Euroopan parlamentin kanssa ja käynnistin rakenteellisen vuoropuhelun näiden kahden toimielimen välillä. Olen käynyt parlamentissa säännöllisesti, en ainoastaan täysistunnoissa ja vastuualueeni valiokunnissa vaan olen osallistunut myös valiokuntien puheenjohtajakokouksiin ja parlamentin puheenjohtajakokouksiin sekä panostanut kahdenvälisen yhteydenpidon kehittämiseen parlamentin jäsenten kanssa. Pidän tätä välttämättömänä ennakoedellytyksenä virkakauteni menestyksekkäälle hoitamiselle ja toivon voivani hyödyntää tätä viime vuosina hankkimaani arvokasta kokemusta seuraavalla komissaarikaudellani.

Lisäksi olen komission edustajana yleisten asioiden neuvostossa tehnyt tiivistä yhteistyötä jäsenvaltioiden kanssa monissa EU-asioissa ja erityisesti laadittaessa Eurooppa-neuvoston esityslistoja. Komission työohjelman säännöllinen esittely ja neuvottelut uudesta rahoituskehiksestä yleisten asioiden neuvostossa ovat antaneet minulle hyvän käsityksen tulevien vuosien tärkeimmistä talousarvio- ja ohjelmasuunnittelukysymyksistä. Nykyisellä toimikaudellani olen vastannut myös suhteista kansallisiin parlamentteihin uuden toissijaisuusmekanismin yhteydessä, jolla on keskeistä merkitystä myös liikenne- ja avaruuspolitiikan alalla. Lisäksi edustin komissiota neuvotteluissa, jotka koskivat Euroopan ulkosuhdehallinnon perustamista (ja sen

myöhempää tarkastelua), mikä antoi minulle mahdollisuuden syventää ja laajentaa kiinnostustani kansainvälisiin asioihin.

Nykyisellä toimikaudellani olen myös esittänyt sekä neuvotellut menestyksekkäästi eräitä keskeisiä asiakokonaisuuksia, joita ovat esimerkiksi eurooppalainen kansalaisaloite, Euroopan tason poliittisia puolueita koskeva ehdotus, virastoja koskeva yhteinen lähestymistapa, delegoituja säädöksiä koskeva yhteisymmärrys ja avoimuusrekisteri. Tämä osoittaa mielestäni perusteellisen sitoutumiseni Euroopan yleisten etujen ajamiseen aloilla, jotka ovat tärkeitä myös liikenne- ja avaruuspolitiikan kannalta. Lisäksi ne keskustelut, joita tämä komissio on käynyt ja päätökset, joita se on tehnyt talous- ja finanssikriisin yhteydessä, ovat selvästi osoittaneet minulle, miten tärkeää on investoida merkittävästi Euroopan infrastruktuuriin, jos haluamme luoda työpaikkoja ja kasvua sekä turvata Euroopan kilpailukyvyn säilymisen.

Liikenne ja avaruus ovat tärkeitä eurooppalaisia politiikan aloja, joihin liittyy vahva interinstitutionaalinen, kansainvälinen ja monialainen ulottuvuus. Edellä esittämiäni seikkojen perusteella uskon, että minulla on tarvittava pätevyys ja kokemus edistää komissaarina Euroopan yleistä etua erityisesti tällä alalla.

Tunnen velvoitteet, joista määrätään Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 17 artiklan 3 kohdassa, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 245 ja 339 artiklassa ja komission jäsenten toimintasäännöissä, ja olen vahvasti sitoutunut noudattamaan niitä. Näissä asiakirjoissa taataan komission riippumattomuus ja vahvistetaan eettiset periaatteet, joita komission jäsenten on noudatettava. En aio ottaa ohjeita miltään hallitukselta tai muulta elimeltä, aion pidättyä kaikesta toiminnasta, joka on ristiriidassa tehtävieni kanssa, enkä aio harjoittaa toimikautenani mitään muuta palkallista tai palkatonta ammattitoimintaa. Lisäksi aion kunnioittaa velvollisuutta osoittaa kunniallisuutta ja pidättyvyyttä, jos minulle toimikauteni päätyttyä tarjotaan tiettyjä tehtäviä tai etuja. Olen täyttänyt sidonnaisuuksia koskevan ilmoituksen, josta määrätään komission jäsenten toimintasäännöissä, ja sitoudun täydentämään sitä säännöllisesti tarpeen mukaan. Lopuksi haluaisin korostaa, että aikaisemmassa ja nykyisessä toimessani Euroopan komission jäsenenä olen noudattanut kaikilta osin EU:n perussopimusten kirjainta ja henkeä ja velvollisuutta toimia Euroopan edun mukaisesti.

## 2. Vastuualueen hoitaminen ja yhteistyö Euroopan parlamentin kanssa

**Miten arvioisitte asemaanne komission kollegion jäsenenä? Miten katsoisitte olevanne vastuussa ja selontekovelvollinen Euroopan parlamentille omasta ja osastojenne toiminnasta?**

**Millä tavoin olette valmis sitoutumaan avoimuuden lisäämiseen, yhteistyön tehostamiseen ja lainsäädäntöaloitteita koskevien parlamentin kantojen ja pyyntöjen tehokkaaseen seurantaan? Oletteko valmis antamaan suunnitteilla olevia aloitteita ja käynnissä olevia menettelyitä koskevia tietoja ja asiakirjoja parlamentille tasaveroisesti neuvoston kanssa?**

Kollegiaalinen vastuu on hyvin toimivan komission pääperiaate ja peruspilari, ja olen sitoutunut myös siihen täysimittaisesti nykyisessä ja aikaisemmassa toimessani komissiossa. Kollegion jäsenenä aion ensisijaisesti omistautua tehtäville, jotka komission puheenjohtajaksi valittu Jean-Claude Juncker on osoittanut minulle. Aion hoitaa tehtäviäni tiiviissä yhteistyössä komission muiden jäsenten kanssa ja noudattaen puheenjohtajan vahvistamia poliittisia suuntaviivoja ja työskentelymenetelmiä. Sitoudun kantamaan poliittisen vastuun yksiköideni työskentelystä ja toimista omalla toimialallani tämän kuitenkin vaikuttamatta komission kollegiaalisuuden periaatteeseen. Suhteet kabinetini ja yksiköideni välillä sekä omat suhteeni niihin perustuvat lojaalisuuteen, luottamukseen, avoimuuteen sekä keskinäiseen tiedonkulkuun ja toistemme avustamiseen.

Jos minut nimitetään komissaariksi, aion päätöksenteossa kunnioittaa toisten komission jäsenten vastuualueita, mutta haluan kuitenkin tarjota kokemukseni, asiantuntemukseni ja ajatukseni komission käyttöön mahdollisimman laajasti, jotta Euroopan yleisen edun kannalta saavutetaan paras mahdollinen lopputulos. Aion erityisesti varmistaa, että politiikkamme perustuvat EU:n laajuiseen yhteisymmärrykseen, joka on tulosta yhteistyöstä Euroopan parlamentin ja muiden EU:n toimielinten kanssa. Kun päätökset on tehty, aion kantaa niistä täyden vastuun muiden komission jäsenten kanssa.

Koska neuvottelin komission puolesta nykyisen puitesopimuksen Euroopan parlamentin kanssa, olen hyvin tietoinen ja vakuuttunut siitä, että näitä kahta lainsäätäjää on kohdeltava tasavertaisesti. Näen tämän asian paitsi tavalliseen lainsäätämisyjärjestykseen liittyvänä oikeudellisena vaatimuksena, mutta sen lisäksi myös kollegion jäsenen näkökulmasta, jossa ominaisuudessa olen vastuuvollinen vaaleilla valituille Euroopan parlamentin jäsenille. Sen vuoksi sitoudun varmistamaan rakentavan poliittisen vuoropuhelun Euroopan parlamentin ja sen valiokuntien kanssa avoimuuden, läpinäkyvyyden, keskinäisen luottamuksen, säännöllisen raportoinnin ja tietojenvaihdon pohjalta, jotta Euroopan parlamentti voi harjoittaa tehokasta demokraattista valvontaa. Haluan ilmaista täyden tukeni tulevan puheenjohtajan aikomukselle lujittaa Euroopan parlamentin ja komission välistä erityissuhdetta ja olen valmis, kuten tähänkin asti, pitämään yllä rakenteellista vuoropuhelua valiokuntien kanssa, osallistumaan henkilökohtaisesti tärkeisiin kolmikantaneuvotteluihin sekä tekemään läheistä yhteistyötä Euroopan parlamentin kanssa puitesopimuksen mukaisesti. Tämä tarkoittaa erityisesti tiiviin ja läheisen yhteyden luomista ja ylläpitämistä vastuualueeni kahteen valiokuntaan (TRAN ja ITRE). Aion olla edelleenkin valmis osallistumaan pyydettyä kaikkiin valiokuntien kokouksiin, jatkamaan säännöllistä ja suoraa tiedonvaihtoa parlamentin valiokuntien puheenjohtajien kanssa, olemaan käytettävissä kahdenvälisiin tapaamisiin ja suoriin keskusteluihin kaikkien valiokuntien jäsenten kanssa sekä antamaan tietoa nopeasti ja selkeästi ja ryhtymään tarvittaessa jatkotoimiin näissä tapaamisissa esiin tulleiden näkemysten johdosta. Sitoudun kaikilta osin noudattamaan puitesopimuksen määräyksiä, joiden mukaan komission olisi vastattava Euroopan parlamentin päätöslauseelmiin kirjallisesti kolmen kuukauden kuluessa. Annan myös täyden tukeni komission tulevan puheenjohtajan lupaukselle suhtautua erityisen vakavasti SEUT-sopimuksen 225 artiklan mukaisesti parlamentin pyyntöihin lainsäädäntöehdotuksiksi.

Nykyisessä toimessani toimielinten välisistä suhteista ja hallinnosta vastaavana varapuheenjohtajana olen vastannut myös komission avoimuusaloitteesta. Tässä asiassa olen syvästi vakuuttunut ja tietoinen avoimuuden tärkeydestä suhteessa Euroopan parlamenttiin. Olen sen vuoksi sitoutunut panemaan kaikilta osin täytäntöön puitesopimuksen laaja-alaiset säännökset Euroopan parlamentin ja komission välisistä suhteista avoimuuden ja näiden kahden toimielimen välisen tiedonkulun osalta. Lisäksi olen edelleen täysin sitoutunut komission laajempiin yrityksiin – joihin olen myös osallistunut nykyisellä toimikaudellani – lisätä avoimuutta suhteessa kansalaisiin ja varmistaa mahdollisimman laaja kuuleminen päätöksentekoprosessissa. Tuen täysin valitun puheenjohtajan poliittisissa suuntaviivoissa esittämää uutta sitoutumista toimintamme läpinäkyvyyteen suhteessa sidosryhmiin ja edunvalvojiin. Lupaan julkistaa kaiken yhteydenpidon ja

tapaamiset, joita minulla on eri ammattialojen organisaatioiden tai ammatinharjoittajien kanssa mistä tahansa EU:n politiikan laadintaan ja toteuttamiseen liittyvästä asiasta.

## Liikenne- ja matkailuvaliokunnan kysymykset

### 3. Yhtenäisen eurooppalaisen liikennealueen ja EU:n satelliittinavigointijärjestelmien loppuunsaattaminen

Mitä nimenomaisia lainsäädäntöaloitteita ja muita kuin lainsäädäntöaloitteita aiotte viedä eteenpäin liikenteen sisämarkkinoiden loppuunsaattamiseksi ja aidosti yhtenäisen eurooppalaisen liikennealueen luomiseksi kaikille liikennemuodoille (yhtenäinen eurooppalainen rautatiealue, yhtenäinen eurooppalainen ilmatila, esteetön eurooppalainen meriliikennealue jne.)? Miten aiotte varmistaa, että liikennemarkkinoiden avaaminen esimerkiksi maantieliikenteen kabotaasille niveltyy työpaikkojen luomiseen, laadukkaisiin työehtoihin ja -oloihin, sosiaalisen polkumyynnin estämiseen, korkealuokkaisiin palveluihin sekä EU:n liikenteenharjoittajien (etenkin pk-yritysten) turvallisuuden ja kilpailukyvyyn parantamiseen? Miten mielestänne pitäisi suhtautua liikenneinfrastruktuurin suuriin eroihin unionin eri osien välillä ja monien EU:n alueiden kehnoihin yhteyksiin? Millaisilla toimilla voitaisiin elvyttää investointeja, huolehtia liikenneinfrastruktuurin tehokkaammasta rahoituksesta ja edistää Euroopan laajuisten liikenneverkkojen kehittämistä? Voitteko vakuuttaa, että komissio arvioi Verkkojen Eurooppa -välineen täytäntöönpanoa perinpohjaisesti ja jatkuvasti ja soveltaa ”käytä tai menetä” -periaatetta asetuksen mukaisesti? Mikä on Teidän näkemyksenne Euroopan avaruuspolitiikan tulevaisuudesta ja EU:n satelliittinavigointijärjestelmien käyttöönoton ja hyödyntämisen aikataulun mukaisesta täytäntöönpanosta? Millaisena näette EU:n liikenne- ja avaruusvirastojen tulevan roolin ja toimivaltuudet niiden toteuttaessa unionin toimia kyseisillä aloilla?

Yhtenäinen Euroopan liikennealue on ratkaisevan tärkeä taloudelle ja teollisuuden kilpailukyvyille ja välttämätön edellytys kansalaisten liikkumiselle Euroopassa. Näin ollen yksi tärkeimmistä tavoitteistani tulee olemaan komission puheenjohtajaksi valitun Jean-Claude Junckerin poliittisten suuntaviivojen mukaisesti sisämarkkinoiden toteuttaminen.

Jos minut nimitetään komissaariksi, aion työskennellä kolmella tasolla:

Ensinnäkin aion varmistaa jo hyväksytyin lainsäädännön ja muiden aloitteiden asianmukaisen ja ripeän täytäntöönpanon käymällä vuoropuhelua jäsenvaltioiden viranomaisien, sidosryhmien, työmarkkinaosapuolien ja kansalaisten kanssa, mutta tarvittaessa myös turvautumalla kaikkiin komission käytettävissä oleviin oikeudellisiin keinoihin. EU:n lakien asianmukainen soveltaminen on asia, jossa ei ole neuvotteluvaraa.

Toiseksi aion työskennellä aktiivisesti yhdessä Euroopan parlamentin ja neuvoston kanssa tavoitteenani sisämarkkinoita koskevien sääntöjen täydentämistä tai mukauttamista koskevien lainsäädäntöehdotusten nopea hyväksyminen. Tällaisia ovat esimerkiksi neljännen rautatiepaketin ja yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevan säädöskokonaisuuden ehdotukset.

Kolmanneksi aion myös harkita, onko tarpeen esittää uusia ehdotuksia esimerkiksi nykyisen säännösten yksinkertaistamiseksi, jäljellä olevien teknisten esteiden ja sääntelyn rajoitusten poistamiseksi tai innovoinnin tukemiseksi, jos niillä voidaan edistää tehokkaampaa liikennejärjestelmää ja yhtenäistä Euroopan liikennealuetta. Kaikissa mahdollisissa ehdotuksissani otetaan huomioon lainsäädännön taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristövaikutukset, mikä on välttämätöntä säädösten yleisen hyväksyttävyyden kannalta.

Tavoitteenani on kehittää parlamentin kanssa uusi jaettu liikennestrategia. Tätä varten perehdyn vuonna 2011 hyväksytyin liikenteen valkoisen kirjan täytäntöönpanoon ja pohdin yhdessä kollegion ja parlamentin kanssa kyseisen asiakirjan mahdollista uudelleentarkastelua.

Kaikkien uusien lainsäädäntöehdotusten on perustuttava täysimittaiseen arviointiin ja sidosryhmien perusteelliseen kuulemiseen, ja niissä on otettava huomioon jäsenvaltioissa saadut kokemukset ja perusteellisten vaikutustenarviointien päätelmät. Vaikutustenarvioinneissa aion kiinnittää huomiota etenkin siihen, miten voidaan välttää tarpeettomat sääntelyrasitteet kansallisille hallinnoille, kansalaisille ja yrityksille (erityisesti pk-yrityksille). Tässä asiassa aion, jos minut nimitetään, tehdä tiivistä yhteistyötä muiden komissaarien ja erityisesti sääntelyn parantamisesta vastaavan varapuheenjohtajan kanssa. Lisäksi aion kiinnittää erityistä huomiota toimenpiteiden sosiaalisiin ja taloudellisiin vaikutuksiin, esimerkiksi työpaikkojen luomiseen ja turvallisuuteen, sekä toissijaisuuskysymyksiin eli siihen, onko EU:n tason lainsäädäntö kaikkein tehokkain väline.

Markkinoiden avaaminen ei ole itsessään tavoite vaan ennemminkin tehokkuuden optimoinnin keino, joka luo perustan kasvulle ja työpaikkojen syntyemiselle ja edistää erityisesti liikennepalvelujen laatua ja tehokkuutta kansalaisten, työntekijöiden ja talouden toimijoiden eduksi. Uusiin ehdotuksiin olisi entistä järjestelmällisemmin sisällytettävä vaatimuksia yhteiskunnallisten vaikutusten väliarvioinnista mahdollisten kielteisten vaikutusten torjumiseksi.

Jos minut nimitetään, haluan myös edistää sääntöjen noudattamisen kulttuuria ja parantaa liikenteen alan sosiaalilainsäädännön noudattamisen valvonnan tehokkuutta ja johdonmukaisuutta, jotta voidaan välttää kilpaileminen alhaisimmalla sääntelytasolla sekä säilyttää yleishyödylliset palvelut ja varmistaa, että alan työntekijät tuntevat EU-lainsäädännön mukaiset oikeutensa sosiaalisen polkumyynnin ehkäisemiseksi.

Aion vauhdittaa työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua toimivana mekanismina osaamisen, pätevyyden ja työolojen parantamiseksi alalla, jonka on kyettävä ratkaisemaan työvoiman ikääntymisen ongelmat ja vaikeudet houkutellessa nuoria työnhakijoita. Haluan edistää liikennealan houkuttelevuutta työllistäjänä erityisesti nuorten keskuudessa.

Yhtenäinen Euroopan liikennealue tarvitsee hyvin muotoiltujen sisämarkkinasääntöjen lisäksi nykyaikaisen liikenneinfrastruktuurin. Tässä asiassa hyvän perustan toiminnalle tarjoavat Euroopan laajuinen liikenneverkko (TEN-T) ja Verkkojen Eurooppa -väline. Näistä viimeksi mainitun varoja olisi keskitettävä strategisiin investointeihin, jotka tuottavat lisäarvoa EU:n taloudelle ja kannustavat innovaatioihin Euroopassa. Lisäinvestointeja olisi osoitettava erityisesti suuriin valtioiden rajat ylittäviin hankkeisiin ja TEN-T-multimodaaliliikennekäytävien pahimpien pullonkaulojen poistamiseen. Nämä ovat molemmat aloja, joihin jäsenvaltiot ovat olleet haluttomampia investoimaan. Innovoinnin ja verkkojen toimeenpanovirasto (INEA) tarjoaa liikenteen, energian ja televiestinnän infrastruktuuri-, tutkimus- ja innovaatiohankkeisiin asiantuntemusta ja korkeatasoista ohjelmien hallintaa. Haluan ratkaista infrastruktuurin epäyhtenäisyyden ongelman, joka johtuu muun muassa tarvittavien yhteyksien puuttumisesta erityisesti rajoilla, sekä saattaa valmiiksi yleiseurooppalaisen verkoston. Investoinneilla olisi tuettava myös älykkäitä liikenteenhallinnan ja logistiikan järjestelmiä, jotka mahdollistavat nykyisen infrastruktuurin parhaan mahdollisen käytön. On tullut aika toteuttaa kunkin liikennekäytävän osalta sovitut työsuunnitelmat, viimeistellä hankkeet ja jakaa varat siten, että voidaan nopeuttaa hankkeiden toteuttamista. Nyt on myös aika hyödyntää tuloksia siten, että voidaan tarjota kansalaisille ja yrityksille lyhyempiä matka-aikoja ja turvallisempia ja luotettavampia liikennepalveluja.

Tehokkaiden ja kestävien Euroopan laajuisten liikenneverkkojen kehittäminen ja ylläpitäminen edellyttää massiivisia investointeja, joita ei voida rahoittaa pelkästään julkisin varoin Euroopan tason tai kansallisista tai paikallisista talousarvioista. Hankkeet on suunniteltava niin, että niihin voidaan saada myös yksityistä rahoitusta. Puheenjohtaja Junckerin ilmoittama 300 miljardin euron lisäinvestointien hankkiminen edellyttää innovatiivista ajattelua. Ratkaisuun vipuvaikutuksen maksimoimiseksi on sisällyttävä julkisen ja yksityisen rahoituksen yhdistämistä yksittäisissä hankkeissa tai yhteen kootuissa hankeryhmissä. Komissio antaa tukea varmistaakseen, että kansallisella ja Euroopan tasolla on käytössä tarvittavat sääntelyedellytykset, jotta voidaan edistää investointeja ja lisätä vastaanottokykyä sekä hankkia yksityisiä investointeja parantamalla oikeusvarmuutta ja investoijien saavutettavuutta.

Lisäksi haluan lisätä koordinoitua tärkeimpien yhteistyökumppanien kanssa, joita ovat esimerkiksi Euroopan investointipankki ja kansalliset tai alueelliset kehityspankit, joilla on arvokasta asiantuntemusta hankkeiden valmistelussa ja täytäntöönpanossa. On myös tarpeen maksimoida synergiat Verkkojen Eurooppa -välineen ja Euroopan rakenne- ja investointirahastojen, erityisesti koheesiorahaston, välillä keskittämällä entistä suurempi osa niiden varoista Euroopan laajuisiin liikenneverkkoihin integroidun verkon kehittämisen nopeuttamiseksi. Lopuksi on tärkeää todeta, että Verkkojen Eurooppa -välineen on säilyttävä uskollisena periaatteelleen, jonka mukaan siitä rahoitetaan ainoastaan edistyneimpiä hankkeita, jotka tuottavat todellista eurooppalaista lisäarvoa. Tämä tarkoittaa paitsi varojen jakamista kilpailullisella menettelyllä myös varojen vetämistä pois heikommin valmistelluista tai suoriutuvista hankkeista ("käytä tai menetä").

Myös Euroopan avaruuspolitiikan on oltava väline, joka edistää innovointia ja tuo avaruussovellusten hyödyt Euroopan kansalaisten, viranomaisien ja yritysten saataville. Avaruuspolitiikalla on strategista merkitystä Euroopan unionille, sen jäsenvaltioille, kansalaisille ja yrityksille, mikäli haluamme säilyttää keskeisen asemamme maailmanlaajuisessa toimintaympäristössä. Tärkeimpiä tavoitteitani ovat Euroopan avaruusalan kilpailukykyyn ja riippumattomuuden edistäminen, myös avaruuteen pääsyn osalta, sekä Galileo- ja Copernicus-ohjelmien täysimittainen käyttöönotto. Jo nyt toiminnassa olevan Euroopan geostationaarisen navigointilisäjärjestelmän (EGNOS) osalta aion selvittää, miten voidaan siirtyä sen seuraavaan

sukupolveen ja maantieteelliseen laajentamiseen.

Tulisin olemaan vastuussa suhteista neljään erillisvirastoon (Euroopan lentoturvallisuusvirasto EASA, Euroopan meriturvallisuusvirasto EMSA, Euroopan rautatievirasto ERA ja Euroopan GNSS-virasto (Global Navigation Satellite System) GSA) ja kaksi yhteisyritystä (yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan ilmaliikenteen hallinnan tutkimuksen ja kehittämisen SESAR-yhteisyritys ja Shift2Rail), jotka kaikki harjoittavat liikenne- ja avaruuspolitiikkaan liittyvää toimintaa. Näiden virastojen merkitys on keskeinen turvallisuuden, säännösten täytäntöönpanon ja erityispalvelujen tarjoamisen kannalta. Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission sopimien EU:n erillisvirastoja koskevan yhteisen lähestymistavan periaatteiden mukaisesti pyrin tehostamaan vastuualueeseeni kuuluvien virastojen toimintaa Euroopan liikennejärjestelmän turvallisuuden, varmuuden ja tehokkuuden hyväksi.

#### 4. Kansalaiset ja liikenne

**Miten aiotte parantaa liikennepalvelujen laatua, käytettävyyttä, luotettavuutta ja monimuotoisuutta? Mitä toimia aiotte ajaa edistääksenne julkista liikennettä ja eri liikennemuotoja yhdistäviä lippujärjestelmiä, ilman moottoriajoneuvoa tapahtuvaa liikkumista ja älykkäitä liikennejärjestelmiä? Miten aiotte edistää tehokkaiden liikennesovellusten kehittämistä Galileo- ja EGNOS-järjestelmien puitteissa? Mitä konkreettisia aloitteita aiotte edistää helpottaaksenne kestävästä kaupunkiliikennettä ja lievittääksenne liikennekuormien ja puutteellisen infrastruktuurin ongelmia? Millaisilla toimilla voitaisiin nähdäksenne elvyttää alueellisia ja rajat ylittäviä rautatieyhteyksiä, jotka on purettu tai hylätty? Miten aiotte varmistaa, että kaikkien liikennemuotojen matkustajien oikeuksia – myös liikkumisrajoitteisten henkilöiden oikeuksia – suojellaan tehokkaasti ja että nykyisin sovellettavan lainsäädännön täytäntöönpanon valvonta on yhdenmukaista ja tehokasta? Mitä erityisratkaisuja olette valmis tekemään eri liikennemuotojen (tie-, rautatie-, vesi- ja ilmaliikenne) liikenneturvallisuuden parantamiseksi?**

Jotta kansalaisille voidaan tarjota tehokkaita, luotettavia ja turvallisia liikennepalveluja, koko kuljetusketjusta on tehtävä nykyistä asiakaslähtöisempi ja innovatiivisempi. Jos minut nimitetään komissaariksi, aion edistää matkustajaliikennemarkkinoiden avaamista entisestään tapauksissa, joissa voidaan osoittaa, että kilpailun puuttuminen pitää hinnat korkeina ja laadun heikkona. Tässä yhteydessä on kuitenkin otettava asianmukaisesti huomioon sosiaaliset näkökohdat, julkisen palvelun velvoitteet ja korkean turvallisuustason turvaaminen. Pyrin myös varmistamaan, että kaikilla kansalaisilla on mahdollisuudet liikkumiseen kohtuullisella hinnalla. Erityisen tärkeää tämä on liikuntarajoitteisten henkilöiden tapauksessa. Pidän julkisen palvelun velvoitteita hyvin tärkeinä. Niitä on sovellettava syrjimättömästi ja kustannustehokkaasti.

Se, että mahdollisuudet liikkuvuuteen ovat vielä nykyaikana epäyhtenäiset, suosii kieltämättä useimmilla alueilla yksityisautoilua. Jos tähän halutaan löytää ratkaisu, meidän pitää alkaa ajatella liikkuvuutta sarjana saumattomasti toisiinsa liittyviä palveluja, joita tarjotaan eri kuljetusvälineillä suoraan asiakkaille. Ainoastaan käyttäjäkeskeinen eri liikennemuodot kattava lähestymistapa voi mahdollistaa nykyisen liikennekapasiteetin optimaalisen käytön ja parantaa asiakkaiden matkustuskokemuksia. Jos minut nimitetään, aion edistää verkkopohjaista lähestymistapaa, johon yhdennetään täysimittaisesti aikataulut ja lipunmyynti.

Älykkäät liikennejärjestelmät ovat yhä tärkeämpiä liikkuvuudelle multimodaalisissa kuljetusketjuissa. Ne auttavat parantamaan liikenteen kestävyyttä ja turvallisuutta sekä tehostamaan logistisia toimintoja ja liikenteen hallintaa ruuhkien vähentämiseksi. Aion hyödyntää mahdollisuuksia, joita älykkäät liikennejärjestelmät tarjoavat erityisesti kaupunkiliikenteessä. Tätä varten on tarkoitus auttaa kehittämään puite-edellytykset matkustajille tarkoitettuihin kattavammille multimodaalisiin matkustusta koskeville tiedotus-, suunnittelu- ja lipunmyyntijärjestelmille ja reaaliaikaisille tieliikenteen tietojärjestelmille. Aion työskennellä tiiviisti yhdessä sidosryhmien kanssa, jotta älykkäitä liikennejärjestelmiä voidaan kehittää ja viedä, mutta myös ottaa käyttöön EU:ssa, ottaen huomioon yhteentoimivuutta, järjestelmän turvallisuutta sekä tietosuojaa ja yksityisyyden suojausta koskevat vaatimukset. Nähdäkseni meidän on tarpeen luoda tätä varten sääntelykehys ja huolehtia yleisestä hyväksyttävyydestä.

Maailmanlaajuisen satelliittinavigointijärjestelmän GNSS-sovelluksia on jo käytössä televiestinnässä, ilmailussa ja maataloudella. Tarkoitukseni on ehdottaa niitä koskevaa kattavaa ja kaikki liikennemuodot käsittävää toimintasuunnitelmaa, joka perustuu Euroopan geostationaariseen navigointisäätelyjärjestelmään (EGNOS) ja Galileoon. Toimintasuunnitelmaan voisi sisältyä sääntelyllisiä tai muita toimenpiteitä Galileon ja EGNOSin käytön tukemiseksi. Aion myös

pyrkii hyödyntämään avaruus- ja liikenneosioiden välistä synergiaa Horisontti 2020 -ohjelmassa. Copernicus-ohjelmalla on merkitystä liikenteen turvallisuudelle ja varmuudelle. Euroopan meriturvallisuusvirasto on jo ryhtynyt toimiin nykyisten operationaalisten palvelujen integroimiseksi uusiin Copernicus-sovelluksiin merivalvonnan tehostamiseksi.

Tieliikenteen ruuhkautumisen ja kaupunkien saastumisen nykytilanne ei ole pitkällä aikavälillä kestävä. Sen vuoksi kiinnitän – toissijaisuusperiaatetta noudattaen – erityistä huomiota paikallisviranomaisten valmiuksien tukemiseen, jotta kaupunkiliikenteestä voidaan tehdä kestävämpää, erityisesti hyväksymällä kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmia, sekä lisätä eri rahoitusohjelmien välistä synergiaa. Kaupunkialueiden saavutettavuuden parantamiseksi on edistettävä entisestään moottoroimattomia liikennemuotoja kuten pyöräilyä ja kävelyä. Tätä varten on huolehdittava heikoimmassa asemassa olevien tienkäyttäjien paremmasta suojelusta. Liikkuvuuspalveluista ja erityisesti julkisesta liikenteestä on tehtävä houkuttelevampaa kaikkialla EU:ssa.

Rautatieliikenteen osalta on varmistettava, että asiaa koskevia EU:n sääntöjä sovelletaan valtioiden rajat ylittävissä yhteyksissä samassa määrin kuin yksittäisten jäsenvaltioiden sisäisessä rautatieliikenteessä. Rataverkon haltijoiden yli rajojen tapahtuvaa yhteistyötä on tarpeen edistää.

Pidän hyvin tärkeänä matkustajien, myös liikuntarajoitteisten henkilöiden, oikeuksien toteutumisen valvontaa kaikissa liikennemuodoissa. Tutkin, onko nykyistä lainsäädäntökehystä tarpeen selkiyttää – varsinkin rautatieliikenteen osalta – antamalla tulkintaohjeita tai tarpeen mukaan parantamalla lainsäädäntöä. Ensiarvoisen tärkeänä pidän myös tehokkaita valvonnan ja valitusten käsittelyn menettelyjä. Tältä osin aion varmistaa vesi- ja linja-autoliikenteen matkustajien oikeuksien täysimittaisen täytäntöönpanon, edistää tietoisuutta peruseriaatteista kaikissa liikennemuodoissa ja tavoitella lentomatkustajien oikeuksia koskevan tarkistetun asetuksen nopeaa hyväksymistä. Lisäksi punnitsen, miten voitaisiin parhaiten varmistaa matkustajien oikeuksien toteutuminen silloin, kun matkassa yhdistyy eri liikennemuotoja.

EU:lla on koko maailman turvallisin ja turvatuin liikennejärjestelmä. Vakaa aikomukseni on säilyttää tämä asema. Sen vuoksi kannatan riskinarviointiin perustuvaa sääntelykehystä. Tämä on nähdäkseni erityisen tärkeää ilmailun alalla. Aion myös mukauttaa sääntelykehystä uuteen teknologiaan ja liiketoimintamalleihin, esimerkiksi etäohjattavien ilma-alusten käyttöön. Liikenneturvallisuuden alalla Eurooppa voi olla ylpeä saavutuksistaan: liikennekuolemien määrä vähenee EU:ssa vuosi vuodelta, vaikka liikennemäärät lisääntyvät. Tästä huolimatta kuolemien määrä EU:n tieliikenteessä oli viime vuonna noin 26 000, ja ensimmäiset tiedot vuodelta 2014 osoittavat valitettavasti laskusuuntauksen kääntyneen. On selvää, että tätä vakavaa asiaa ei saa ohittaa, ja aionkin jatkaa ponnisteluja liikennekuolemien puolittamiseksi vuoteen 2020 mennessä. Erityisesti kiinnitän huomiota infrastruktuurin turvallisuuteen, kuljettajien ammattitaitoon ja ajoneuvoihin asennettavaan innovatiiviseen turvallisuusteknologiaan. Kuolemien vähentämisen lisäksi tavoitteenani on vähentää vakavia loukkaantumisia, jotka vaikuttavat tuhansien kansalaisten elämään joka vuosi.

Turvallisemman ja varmemman infrastruktuurin ja teknologian kehittämistä edistetään EU:n rahoittamalla tutkimuksella, jota harjoitetaan yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan ilmaliikenteen hallinnan tutkimuksen ja kehittämisen yhteisyrityksen SESARin, Shift2Railin ja muiden Horisontti 2020 -ohjelmasta ja Verkkojen Eurooppa -välineestä rahoitetuissa hankkeissa, jotka ansaitsevat täyden tuen. Ammattipätevyys ja koulutus ovat tärkeitä tarkasteltavia kysymyksiä, erityisesti merenkävijöiden ja tieliikenteen työntekijöiden tapauksessa, sillä niillä on merkittävä vaikutus liikennejärjestelmän turvallisuuteen ja varmuuteen.

Pidän hyvin tärkeänä kansainvälistä yhteistyötä erityisesti ICAO:ssa (Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö) ja IMO:ssa (Kansainvälinen merenkulkujärjestö) samaten kuin kahden- ja monenvälisiä suhteita tärkeisiin kauppakumppaneihin, ja aion varmistaa EU:n etujen tehokkaan valvomisen. On tärkeää löytää oikeanlainen tasapaino kansainvälisen sääntelyn, EU:n sääntöjen ja kansallisen vastuun välillä. Komission tarkastukset ovat tärkeä väline ilmailun ja meriliikenteen turvallisuuden ja turvaamisen varmistamisessa. Aion pitää huolta siitä, että ne ovat puolueettomia, tehokkaita ja kustannustehokkaita. Lopuksi muistuttaisin, että Euroopan lentoturvallisuusvirasto EASA, Euroopan meriturvallisuusvirasto EMSA ja Euroopan rautatievirasto ERA ovat hyvin tärkeitä Euroopan liikennejärjestelmän turvallisuudesta ja turvaamisesta huolehdittaessa. Sen vuoksi annan niille täyden tukeni.

## **5. Kestävä liikenne**



**Mitä erityisiä aloitteita aiotte toteuttaa lievittääksenne liikenteen ympäristövaikutuksia ja varmistaaksenne, että kaikki liikennemuodot osallistuvat ilmastonmuutoksen torjuntaan, kun otetaan huomioon, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt ovat muista aloista poiketen lisääntyneet voimakkaasti viime vuosina? Millä toimilla ja uusilla tekniikoilla voitaisiin nähdäksenne vähentää liikenteen riippuvuutta öljystä kaikkein eniten ja yhdistää eri liikennemuodot kestäväksi vähähiiliseksi liikennejärjestelmäksi? Miten aiotte varmistaa periaatteiden ”saastuttaja maksaa” ja ”käyttäjä maksaa” laajemman soveltamisen, ulkoisten kustannusten sisäistäminen mukaan luettuna?**

Kansalaiset ja yritykset tarvitsevat liikennettä ja liikkumista. Tällä asialla on huomattavaa vaikutusta ympäristöön. Samalla aukeaa politiikan alalle mahdollisuus edistää kerrassaan merkittävästi kasvihuonekaasujen vähentämistä ja yrityksille tilaisuus lisätä tehokkuutta, innovointia ja kestävyttä (vihreä kasvu). Sitoudun vakaasti vähentämään ympäristövaikutuksia ja tekemään liikenteestä kestävämpää. Tässä yhteydessä erityisen tärkeä tavoite on kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen 20 prosentilla vuoteen 2020 mennessä.

Uskon, että haasteisiin vastaamiseksi tarvitaan joukko erilaisia välineitä: markkinaperusteisia ja sääntelytoimenpiteitä, kansainvälistä yhteistyötä sekä tukea innovaatioille ja uudelle teknologialle.

Toimia on tehostettava kasvihuonekaasupäästöjen vähennystavoitteiden saavuttamiseksi ja liikenteen öljyriippuvuuden katkaisemiseksi. Sen vuoksi kannatan energiatehokkuustoimenpiteitä ja vaihtoehtoisten liikennepolttoaineiden käyttöönottoa. Jos vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskeva direktiivi onnistutaan panemaan asianmukaisesti täytäntöön, se tulee vaikuttamaan merkittävästi liikenteen vapauttamiseen hiiliriippuvuudesta sekä päästöjen vähentämiseen. Jäsenvaltioiden on mukautettava kansallisia puitteitaan hyvissä ajoin ja asetettava itselleen kunnianhimoisia tavoitteita tällaisen infrastruktuurin käyttöönotolle. Komissio tekee tässä asiassa yhteistyötä jäsenvaltioiden kanssa ja tukee niitä laatimalla suuntaviivoja, vaihtamalla parhaita toimintatapoja, antamalla suosituksia ja myöntämällä rahoitusta Verkkojen Eurooppa -välineestä ja Horisontti 2020 -ohjelmasta.

Jos öljyriippuvuus saadaan katkaistua monipuolistamalla polttoainevalikoimaa vaihtoehtoisten polttoaineiden suuntaan, Euroopan teollisuudelle tarjoutuu huikeita mahdollisuuksia erityisesti uusien käyttövoimajärjestelmien, vaihtoehtoisten polttoaineiden ja uusien ajoneuvotyyppien kehittämisessä ja käyttöönotossa. Ruuhkautumisen vähentämiseksi, liikennevirtojen hallinnan parantamiseksi ja multimodaalisten kuljetus- ja logistiikkaketjujen optimoimiseksi aion tarmokkaasti ajaa älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöä. Tämä koskee myös satelliittiperustaisia järjestelmiä. Tätä tavoitetta olisi tuettava suorituskykyisen ja tarpeisiin vastaavan infrastruktuurin suunnittelulla. Multimodaalisten liikennekäytävien kehittämisen ansiosta uusi Euroopan laajuinen liikenneverkko mahdollistaa rautatie- ja sisävesiliikenteen tehostetun käytön pitkillä matkoilla ja rajat ylittävillä osuuksilla. Lentoliikenteessä pyrin edistämään lentoasemien toiminnallisen suorituskyvyn parantamista ja yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevan aloitteen toteuttamista.

Kansainvälinen yhteistyö esimerkiksi Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO) ja Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) on ratkaisevan tärkeää nykyisessä globaalissa taloudessa, jos haluamme tehdä liikenteestä kestävämpää, mutta säilyttää sen kuitenkin kilpailukykyisenä. On tärkeää pystyä vähentämään merenkulun kasvihuonekaasupäästöjä ja edetä sitovien kansainvälisten standardien asettamisessa laivojen ympäristötehokkuudelle. Tuen ICAOssa käynnissä olevaa työtä ilma-alusten kasvihuonekaasupäästöjen hillitsemiseksi. Uskon, että vaikka ilmailualan kasvua on syytä kannustaa, kun otetaan huomioon sen merkittävä panos talouteen ja ihmisten liikkumismahdollisuuksien parantamiseen, ilmailun on kuitenkin oltava ympäristön kannalta kestävä ja kannettava osuutensa taistelussa ilmastonmuutosta vastaan.

Pidän hyvin tärkeänä, että infrastruktuurimaksut perustuvat todelliseen käyttöön ja sisältävät myös ulkoiset kustannukset, kuten ilmansaasteet, meluhaitat tai ruuhkat. Infrastruktuurin käytön paremman hinnoittelun on perustuttava ”saastuttaja maksaa”- ja ”käyttäjä maksaa”-periaatteisiin.

Tieliikenteessä oikeudenmukainen ja tehokas tapa edetä on se, että sovelletaan eriytettyjä matkan pituuteen perustuvia maksuja (tietulleja). Selvitän, olisiko tällä alalla tarpeen ja hyödyllistä tehdä aloitteita. Infrastruktuurin rakentamista ja ylläpitämistä voisi auttaa markkinaperusteisilla välineillä, jotka paitsi antaisivat asianmukaisia hintasignaaleja käyttäjille myös tuottaisivat lisätuloja investoitaviksi infrastruktuuriin. Tällaisia välineitä suunniteltaessa tärkeimpinä periaatteina olisi pidettävä syrjimättömyyttä, oikeasuhteisuutta ja yhteentoimivuutta. Rautatieinfrastruktuurin osalta jatkan myös työtä melun perusteella eriytettyjen radankäyttömaksujen yhdenmukaistamiseksi ja rautatieliikenteen melun vähentämistä koskevan strategian laatimiseksi. Muilla aloilla, esimerkiksi satamakysymyksissä, aion myös edistää parhaita toimintatapoja ympäristömaksujen perimiseksi.

Infrastrukturimaksujen rinnalla näen tilaisuuden arvioida uudelleen liikenteen verotusta, jota olisi syytä tasapainottaa ja sitoa se tiukemmin ympäristötehokkuuteen erityisesti kasvihuonekaasujen vähentämiseksi. Tämä on linjassa energiatuotteiden verotusta koskevan komission ehdotuksen kanssa.

Odotan pääseväni tekemään muiden komission jäsenten kanssa yhteistyötä, jolla voidaan varmistaa liikennesektorin osuus sekä energiaunionissa ja tulevaisuuden ilmastopoliitikassa että digitaaliunionissa, jotka ovat kaksi Junckerin komission kymmenestä poliittisesta prioriteetista.