



ANTWOORDEN OP DE VRAGENLIJST VAN HET EUROPEES PARLEMENT VOOR KANDIDAAT-COMMISSARIS

Maroš ŠEFČOVIČ

Transport en ruimte

1. Algemene bekwaamheid, inzet voor Europa en onafhankelijkheid

Welke aspecten van uw kwalificaties en ervaring maken u geschikt voor het vervullen van het ambt van commissaris en voor het bevorderen van het Europees algemeen belang, vooral op het gebied waarop u bevoegd zou zijn? Wat zijn uw drijfveren? Op welke wijze wilt u invulling geven aan de strategische agenda van de Commissie?

Hoe kunt u uw onafhankelijkheid aantonen? Kunt u garanderen dat uw vroegere, huidige of toekomstige activiteiten geen twijfel doen ontstaan over uw functioneren als commissaris?

Sinds ik mijn studie internationale betrekkingen heb afgerond en in 1990 in diplomatieke dienst ben getreden, ben ik ongeveer 20 jaar lang actief bij EU-aangelegenheden betrokken geweest. Ik heb een grondige kennis van de EU-instellingen verworven, met name tijdens de vijf jaar als permanent vertegenwoordiger van Slowakije bij de EU, mijn ambtstermijn als commissaris voor Onderwijs en cultuur aan het einde van de Commissie-Barroso I en de voorbije vijf jaar als commissaris en vicevoorzitter bevoegd voor Interinstitutionele betrekkingen en administratie. Om een democratisch mandaat te verkrijgen, stelde ik mij in Slowakije met succes kandidaat voor de Europese parlementsverkiezingen 2014.

In mijn huidige ambtstermijn heb ik mij toegelegd op de tenuitvoerlegging van het Verdrag van Lissabon en de modernisering van de Europese ambtenarij. Daarvoor is een goede samenwerking met de andere leden van het College nodig, want met name in interinstitutionele zaken krijg je met veel verschillende beleidsdossiers te maken. Ik ben altijd heel geïnteresseerd geweest in de collegiale werkzaamheden van het College en heb actief deelgenomen aan de debatten over belangrijke initiatieven om werk te maken van de strategische agenda van de Commissie, iets wat ik tijdens een nieuwe ambtstermijn wil blijven doen. Door mijn bevoegdheid voor administratieve hervormingen en personeelszaken in het algemeen heb ik ook een ruime kennis verworven van de interne regels en werkmethoden. Tijdens mijn hele ambtstermijn voor de Commissie zijn een nauwe band en een constructieve samenwerking met het Europees Parlement voor mij van essentieel belang geweest. Ik heb namens de Commissie onderhandeld over het Kaderakkoord met het Europees Parlement en heb de structurele dialoog tussen de twee instellingen ingevoerd. Ik was een regelmatige bezoeker van het Parlement, niet alleen tijdens de plenaire zittingen en de vergaderingen van de commissies voor mijn beleidsdomeinen maar ook tijdens de Conferentie van commissievoorzitters en de conferentie van voorzitters, en ik heb intense bilaterale contacten ontwikkeld met de geachte Parlementsleden. Ik beschouw dit als een eerste vereiste voor een succesvol mandaat en ik hoop tijdens de volgende ambtstermijn voort te bouwen op de zeer waardevolle ervaring van de voorbije jaren.

Als vertegenwoordiger van de Commissie in de Raad Algemene Zaken (RAZ) heb ik bovendien nauw met de lidstaten samengewerkt rond heel wat Europese aangelegenheden, met name ter voorbereiding van de agenda van de Europese Raad. Door geregeld het werkprogramma van de Commissie voor te stellen en te onderhandelen over de nieuwe financiële vooruitzichten in de RAZ, heb ik een goed begrip gekregen van de belangrijkste begrotings- en programmeringspunten voor de komende jaren. In mijn huidige ambtstermijn was ik ook verantwoordelijk voor de betrekkingen met de nationale parlementen in het kader van het nieuw ingestelde subsidiariteitsmechanisme, dat ook heel relevant is voor het domein transport en ruimte. Bovendien heb ik de Commissie

vertegenwoordigd tijdens de onderhandelingen over de oprichting van de Europese Dienst voor extern optreden (en de daaropvolgende evaluatie), waardoor ik mijn grote belangstelling voor internationale zaken nog heb kunnen verdiepen en uitbreiden.

Tijdens mijn huidige ambtstermijn heb ik ook belangrijke dossiers voorgesteld en daarover met succes onderhandeld, zoals het Europees burgerinitiatief, het voorstel voor de Europese politieke partijen, de Gemeenschappelijke Aanpak inzake agentschappen, de consensus inzake gedelegeerde handelingen en het transparantieregister, en volgens mij blijkt daaruit mijn sterke inzet voor de bevordering van het Europees algemeen belang in domeinen die ook belangrijk zijn voor de portefeuille Transport en ruimte. Ten slotte is mij door actief deel te nemen aan de vele debatten en besluiten van deze Commissie in verband met de economische en financiële crisis, duidelijk geworden dat wij sterk moeten investeren in de Europese infrastructuur als wij meer banen en groei willen creëren en de concurrentiekracht van Europa willen bewaren.

Transport en ruimte zijn belangrijke Europese beleidsdomeinen met een sterke interinstitutionele, internationale en transversale dimensie. Op basis van wat ik hierboven heb aangehaald, meen ik dat ik over de nodige ervaring en kwalificaties beschik om commissaris te worden tijdens de nieuwe beleidsperiode en het Europees algemeen belang te bevorderen, met name op dit domein.

Ik ben mij terdege bewust van de verplichtingen die zijn vastgelegd in artikel 17, lid 3, VEU en de artikelen 245 en 339 VWEU en in de gedragscode voor commissarissen waarin de basisgaranties voor onafhankelijkheid en de ethische beginselen voor de leden van de Commissie zijn vastgelegd, en verbind mij ertoe die te eerbiedigen. Meer bepaald zal ik geen instructies aannemen van enige overheid of andere instantie, zal ik mij onthouden van activiteiten die niet verenigbaar zijn met mijn taken, zal ik tijdens mijn ambtstermijn geen andere betaalde of onbetaalde beroepsactiviteiten uitvoeren en zal ik na de beëindiging van mijn mandaat integer en zorgvuldig te werk te gaan bij het aanvaarden van bepaalde functies of voordelen. Ik heb de volgens de gedragscode van Commissarissen vereiste opgave van belangen ingevuld en zal die aanpassen in geval van eventuele wijzigingen. Ten slotte zou ik willen benadrukken dat ik tijdens mijn vorige en huidige ambtstermijn als lid van de Europese Commissie de letter en de geest van de EU-verdragen ten volle heb geëerbiedigd en altijd in het Europees belang heb gehandeld.

2. Beheer van de portefeuille en samenwerking met het Europees Parlement

Hoe ziet u uw rol als lid van het college van commissarissen? In hoeverre bent u bereid verantwoording af te leggen aan het Parlement over uw handelen en dat van uw diensten?

Kunt u specifieke toezeggingen doen ten aanzien van meer transparantie, intensievere samenwerking en een actieve follow-up van de standpunten en verzoeken om wetgevingsinitiatieven van het Parlement? Bent u met betrekking tot geplande initiatieven en lopende procedures bereid om het Parlement op gelijke voet met de Raad van informatie en documenten te voorzien?

Een goed functionerende Commissie steunt op collegialiteit en dat principe heb ik tijdens mijn voorbije en huidige ambtstermijn bij de Commissie altijd onderschreven. Als lid van het College zou ik mij eerst en vooral wijden aan de portefeuille die mij door de verkozen voorzitter is toegewezen. Ik zou mijn taken uitvoeren in volledige samenwerking met de andere leden van de Commissie en overeenkomstig de politieke richtsnoeren en werkmethoden van de verkozen voorzitter. Wat de werkzaamheden van mijn eigen diensten betreft, zou ik de politieke verantwoordelijkheid voor hun activiteiten in mijn beleidsterrein nemen, zonder afbreuk te doen aan het collegialiteitsbeginsel. De betrekkingen tussen mijn kabinet, mijn diensten en mijzelf zouden gebaseerd zijn op loyaliteit, vertrouwen, transparantie en de wederzijdse uitwisseling van informatie en bijstand.

Als ik benoemd zou worden tot commissaris, zou ik met mijn eigen ervaring, expertise en ideeën graag zo ruim mogelijk bijdragen tot de besluiten van de Commissie om aldus het best mogelijke resultaat voor het Europees algemeen belang te halen, waarbij ik de bevoegdheden van de andere leden zou respecteren. In het bijzonder zou ik ervoor willen zorgen dat ons beleid steunt op een brede EU-consensus die voortkomt uit een partnerschap met het Europees Parlement en de andere instellingen van de EU. Nadat de besluiten zijn vastgesteld, zou ik samen met de andere leden de volledige verantwoordelijkheid ervoor dragen.

Ik heb namens de Commissie onderhandeld over het huidige Kaderakkoord met het Europees Parlement en ben mij er ten volle van bewust en er zeer van overtuigd dat beide medewetgevers op gelijke voet moeten worden behandeld. Ik beschouw dat niet alleen als een wettelijke vereiste in het kader van de gewone wetgevingsprocedure, maar zeg dat ook als lid van het College dat verantwoording is verschuldigd aan de rechtstreeks verkozen leden van het Europees Parlement. Ik wil mij daarom ten volle wijden aan een constructieve politieke dialoog met het Europees Parlement en zijn commissies, die gebaseerd is op openheid, transparantie, wederzijds vertrouwen, geregelde rapportage en uitwisseling van informatie, zodat het Europees Parlement zijn democratische controle op een doeltreffende manier kan uitvoeren. Ik wil de verkozen voorzitter mijn volledige steun betuigen in zijn streven naar een sterkere band tussen het Europees Parlement en de Commissie en ben zoals tijdens mijn huidige ambtstermijn bereid om de regelmatige structurele dialoog met de commissies te onderhouden, persoonlijk deel te nemen aan belangrijke dialoogonderhandelingen en zeer nauw samen te werken met het Europees Parlement op grond van het Kaderakkoord. Dat geldt in het bijzonder voor het aanknopen en onderhouden van intensieve en nauwe betrekkingen met de twee commissies die bij deze portefeuille betrokken zijn (TRAN en ITRE), waarbij ik desgevraagd beschikbaar wil blijven voor alle commissievergaderingen, regelmatig en rechtstreeks informatie zou blijven uitwisselen met de voorzitter van de parlementaire commissies, beschikbaar zou zijn voor bilaterale bijeenkomsten en directe communicatie met alle commissieleden en onmiddellijk en duidelijk informatie zou verstrekken over en gevolg zou geven aan de standpunten die tijdens die bijeenkomsten worden ingenomen. In dit verband onderschrijf ik ten volle de bepalingen van het Kaderakkoord volgens welke de Commissie de resoluties van het Parlement binnen drie maanden schriftelijk moet beantwoorden. Ik steun de verkozen voorzitter ook ten volle in zijn engagement om bijzondere aandacht te besteden aan de vraag van het Parlement naar wetgevingsvoorstellen overeenkomstig artikel 225 VWEU.

Tijdens mijn huidige ambtstermijn als vicevoorzitter bevoegd voor interinstitutionele betrekkingen en administratie was ik ook verantwoordelijk voor het transparantie-initiatief van de Commissie. Ik ben me ten eerste bewust van het onomstotelijke belang van transparantie ten opzichte van het Europees Parlement. Daarom zal ik mij inzetten om de uitgebreide bepalingen van het Kaderakkoord inzake de betrekkingen tussen het Europees Parlement en de Commissie wat betreft transparantie en de uitwisseling van informatie tussen de twee instellingen, volledig ten uitvoer te leggen. Bovendien blijf ik mij ten volle inzetten voor een betere transparantie ten opzichte van het publiek en voor een zo breed mogelijk overleg als onderdeel van het beleidvormingsproces - inspanningen van de Commissie waartoe ik tijdens mijn huidige mandaat heb bijgedragen. Ik

steun ten volle de oproep van verkozen voorzitter Juncker voor transparantere contacten met belanghebbenden en lobbyisten, zoals opgenomen in zijn politieke richtsnoeren. Ik verbind mij ertoe al mijn contacten en vergaderingen met beroepsorganisaties of als zelfstandige werkzame personen die betrekking hebben op de EU-beleidsvorming en de tenuitvoerlegging daarvan, openbaar te maken.

Vragen van de Commissie transport en toerisme

3. Afronding van de interne Europese vervoersruimte en van de EU-satellietnavigatiesystemen

Welke specifieke wetgevings- en niet-wetgevingsinitiatieven bent u van plan te nemen om de interne vervoersmarkt af te ronden en een werkelijke interne Europese vervoersruimte voor alle vervoerwijzen (één Europese spoorwegruimte, gemeenschappelijk Europees luchtruim, Europese zeevervoersruimte zonder grenzen, enz.) tot stand te brengen? Op welke manier zult u ervoor zorgen dat openstelling van vervoersmarkten, waaronder wegcabotage, hand in hand gaat met het scheppen van banen, hoogwaardige werkgelegenheid en arbeidsomstandigheden, hoogwaardige diensten, het voorkomen van sociale dumping, en meer veiligheid en concurrentiekracht van de EU-vervoerondernemers (met name kmo's)? Hoe denkt u de grote verschillen in vervoersinfrastructuur in de Unie en de slechte vervoersverbindingen in veel gebieden in de EU aan te pakken? Welke maatregelen heeft u op het oog om investeringen te stimuleren en te zorgen voor meer efficiënte financiering van vervoersinfrastructuur, en de ontwikkeling van de trans-Europese netwerken voor vervoer en energie te bevorderen? Kunt u ons geruststellen dat de Commissie de tenuitvoerlegging van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen voortdurend en grondig zal evalueren en het "use it or lose it"-beginsel zal toepassen overeenkomstig de verordening? Wat is uw visie op de toekomst van het Europese ruimtevaartbeleid, en de tijdige tenuitvoerlegging van de stationerings- en exploitatiefasen van de EU-satellietnavigatieprogramma's? Hoe ziet u de toekomstige rol en bevoegdheden voor de Europese vervoers- en ruimteagentschappen inzake de tenuitvoerlegging van het Uniebeleid op deze gebieden?

De interne Europese vervoersruimte is cruciaal voor de economie. Zij ondersteunt de concurrentiekracht van de industrie en zorgt ervoor dat burgers over het hele continent mobiel zijn. In navolging van de politieke richtsnoeren van verkozen voorzitter Juncker zal de afronding van de interne markt daarom een van mijn prioriteiten zijn.

Als ik benoemd word tot commissaris, wil ik op drie niveaus werken:

Ten eerste zal ik zorgen voor de correcte en tijdige tenuitvoerlegging van de reeds vastgestelde wetgevende en niet-wetgevende handelingen door een dialoog met de nationale overheden, belanghebbenden, sociale partners en het publiek aan te gaan, maar zo nodig ook door alle wettelijke middelen te gebruiken waarover de Commissie beschikt. De wetten van de EU moeten onvoorwaardelijk correct worden toegepast.

Ten tweede zal ik actief met het Europees Parlement en de Raad samenwerken aan de snelle vaststelling van wetsvoorstellen die zijn ingediend ter afronding of aanpassing van de regels van de interne markt, zoals die welke zijn opgenomen in onder meer het vierde spoorwegpakket en het pakket voor een gemeenschappelijk Europees luchtruim.

Ten derde zal ik ook overwegen of er verder voorstellen nodig zijn om, bijvoorbeeld, het huidige acquis te vereenvoudigen, de aanhoudende technische belemmeringen en regelgevende beperkingen aan te pakken of innovatie te ondersteunen, als dat kan bijdragen tot een efficiënter vervoer en een interne Europese vervoersruimte. Bij alles wat ik zal voorstellen, zal ik rekening houden met de gevolgen van het wetgevingskader voor het milieu, de economie en de maatschappij. Dat is van het grootste belang voor de aanvaarding van het kader door de burgers.

Samen met u wil ik een nieuwe gezamenlijke vervoersstrategie opstellen. Daartoe zal ik de tenuitvoerlegging van het Witboek Vervoer 2011 bekijken en met u en het nieuwe College overleggen over de herziening ervan.

Elk nieuw wetsvoorstel moet worden opgesteld op basis van een volledige beoordeling, grondig overleg met belanghebbenden, waarbij terdege rekening wordt gehouden met de ervaringen van de lidstaten, en de conclusies van betrouwbare effectbeoordelingen. Bij dergelijke beoordelingen zal ik er in het bijzonder op letten om geen bijkomende, onnodige regeldruk te veroorzaken voor nationale overheden, burgers en bedrijven (met name kleine en middelgrote ondernemingen). Als ik word benoemd, zal ik wat dat betreft nauw samenwerken met mijn collega-commissarissen, met name met de vicevoorzitter voor Betere regelgeving. Bovendien zal ik bijzondere aandacht besteden aan de socio-economische gevolgen die maatregelen kunnen hebben, met inbegrip voor de werkgelegenheid en de veiligheid, en aan de subsidiariteit, namelijk of wetgeving op EU-niveau

het doeltreffendste instrument is.

De openstelling van de markt is geen doel op zich maar veeleer een middel om de efficiëntie te optimaliseren, waarbij de basis wordt gelegd voor groei en werkgelegenheid met specifieke aandacht voor de kwaliteit en efficiëntie van vervoersdiensten ten gunste van onze burgers, werknemers en ondernemingen. In nieuwe voorstellen moeten systematischer herzieningsclausules worden opgenomen met een tussentijdse evaluatie van de maatschappelijke gevolgen, zodat negatieve effecten kunnen worden beperkt.

Tezelfdertijd wil ik, als ik word benoemd, een cultuur van naleving bevorderen en ervoor zorgen dat de sociale wetgeving in de vervoersector op een doeltreffende en samenhangende manier wordt gehandhaafd, zodat een race naar de bodem wordt vermeden, diensten van algemeen belang behouden blijven en werknemers in de sector zich ten volle bewust zijn van de rechten die zij op grond van de EU-wetgeving hebben, om sociale dumping te voorkomen.

Ik zal de sociale dialoog als doeltreffend mechanisme om vaardigheden, kwalificaties en arbeidsomstandigheden te verbeteren nieuw leven inblazen in een sector die wordt geconfronteerd met vergrijzing en die problemen heeft om jonge werkzoekenden aan te trekken. Ik wil de vervoersector aantrekkelijker helpen maken, met name voor jongeren.

De interne Europese vervoersruimte heeft naast goed ontworpen regels voor de interne markt nood aan een moderne vervoersinfrastructuur. In dat verband vormen de richtsnoeren van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) en de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen (CEF) een duidelijke basis. Financiering uit de CEF zou moeten worden gericht op strategische investeringen die toegevoegde waarde voor de EU-economie opleveren. Die investeringen zijn tegelijk een belangrijke impuls voor innovatie in Europa. Aanvullende investeringen moeten in het bijzonder worden gericht op grote grensoverschrijdende projecten en belangrijke knelpunten in de multimodale corridors van het TEN-T, gebieden waarin de lidstaten zich op het gebied van investeringen veeleer terughoudend opstellen. Het Uitvoerend Agentschap innovatie en netwerken (INEA) zal bij infrastructuur-, onderzoeks- en innovatieprojecten voor vervoer, energie en telecommunicatie zorgen voor expertise en programmabeheer van hoge kwaliteit. Ik wil een einde maken aan de versnippering van de infrastructuur, waarin vooral aan de grenzen schakels ontbreken, en het pan-Europees netwerk voltooiën. Deze investeringen moeten ook intelligente verkeersbeheersystemen en intelligente logistiek ondersteunen, waardoor we de bestaande infrastructuur optimaal kunnen gebruiken. Het is tijd om de voor elke corridor overeengekomen werkplannen uit te voeren, de projecten af te ronden en de nodige fondsen voor een versnelde uitvoering toe te wijzen. Het is nu zaak spijkers met koppen te slaan en burgers en bedrijven in staat te stellen zich sneller, veiliger en betrouwbaarder te verplaatsen.

De aanleg en het onderhoud van efficiënte en duurzame trans-Europese vervoersnetwerken vraagt enorme investeringen die niet alleen door Europese, nationale of lokale overheden kunnen worden gedragen. We moeten projecten ontwikkelen om particuliere investeringen aan te trekken. Om de door verkozen voorzitter Juncker genoemde bijkomende 300 miljard euro aan investeringen samen te brengen, zullen we innovatief moeten denken. Om het hefboomeffect te maximaliseren, zullen we voor specifieke projecten of groepen van projecten onder meer openbare en particuliere financiering moeten samenvoegen. De Commissie zal steun verlenen om ervoor te zorgen dat er op nationaal en Europees niveau de nodige regelgevingsvoorwaarden bestaan om investeringen aan te moedigen, de opnamecapaciteit te verhogen en private investeringen te bevorderen door te voorzien in meer rechtszekerheid en toegang tot investeerders.

Ik wil ook blijven samenwerken met de belangrijkste partners, zoals de Europese Investeringsbank en nationale of regionale ontwikkelingsbanken, die over waardevolle kennis beschikken wat betreft de voorbereiding en uitvoering van projecten. We moeten ook de synergieën maximaliseren tussen de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen en de Europese structuur- en investeringsfondsen (ESIF), in het bijzonder het Cohesiefonds, door meer van deze fondsen aan te wenden voor de trans-Europese vervoersnetwerken en de aanleg van het geïntegreerde netwerk te versnellen. Ten slotte moet de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen alleen de best ontwikkelde projecten blijven steunen die werkelijk Europese toegevoegde waarde leveren. Dat betekent niet alleen dat de fondsen worden toegekend op basis van een competitief proces, maar ook dat ze worden herverdeeld als projecten slecht zijn voorbereid of ondermaats presteren ('use it or lose it').

Ook het Europees ruimtevaartbeleid moet een instrument zijn om innovatie te stimuleren en Europese burgers, overheden en bedrijven te laten profiteren van ruimtevaarttoepassingen. Dat is zowel voor de Europese Unie, de lidstaten, burgers als bedrijven van groot strategisch belang als

we een belangrijke speler op het mondiale vlak willen blijven. Mijn prioriteiten zijn het verbeteren van de concurrentiekracht en de autonomie van Europa op het gebied van ruimtevaart, met inbegrip van toegang tot de ruimte, en de verdere uitrol en volledige exploitatie van Galileo en COPERNICUS. Wat de reeds operationele European Geostationary Navigation Overlay Service (EGNOS) betreft, zal ik bovendien nagaan hoe we werk kunnen maken van de volgende generatie en een geleidelijke geografische uitbreiding.

Ik zou bevoegd zijn voor de betrekkingen met vier gedecentraliseerde agentschappen (het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA), het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA), het Europees Spoorwegbureau (ERA) en het Europees Agentschap voor het wereldwijde satellietnavigatiesysteem (GSA of GNSS-agentschap)) en twee gemeenschappelijke ondernemingen (Single European Sky Air Traffic Management Research and Development Joint Undertaking (SESAR) en Shift2Rail) die actief zijn op het gebied van vervoer- en ruimtevaartbeleid. Deze agentschappen spelen een zeer belangrijke rol op het gebied van veiligheid, de tenuitvoerlegging van het acquis en het verstrekken van specifieke diensten. Overeenkomstig de beginselen die het Europees Parlement, de Raad en de Commissie zijn overeengekomen wat betreft de Gemeenschappelijke Aanpak voor gedecentraliseerde EU-agentschappen, zal ik ernaar streven de agentschappen onder mijn bevoegdheid efficiënter te maken ten gunste van een veilig, betrouwbaar en efficiënt vervoerssysteem in Europa.

4. Vervoer voor burgers

Op welke wijze bent u van plan de kwaliteit, toegankelijkheid, betrouwbaarheid en intermodaliteit van vervoersdiensten te verbeteren? Welke maatregelen overweegt u om het openbaar vervoer en intermodale ticketsystemen, niet-gemotoriseerde mobiliteit en intelligente vervoerssystemen te bevorderen? Hoe gaat u de doeltreffende ontwikkeling van vervoerstoepassingen binnen de systemen Galileo en EGNOS bevorderen? Welke concrete initiatieven neemt u om duurzame stedelijke mobiliteit te faciliteren en verkeerscongestie en infrastructurele ondercapaciteit aan te pakken? Wat voor maatregelen heeft u voor ogen om ontmantelde en in onbruik geraakte regionale grensoverschrijdende verbindingen nieuw leven in te blazen? Hoe denkt u te zorgen voor doeltreffende bescherming van passagiersrechten in alle vervoerwijzen, met inbegrip van de rechten van personen met verminderde mobiliteit, alsook een geharmoniseerde en effectieve handhaving van de bestaande wetgeving? Welke specifieke toezeggingen bent u bereid te doen ten aanzien van de verbetering van de vervoersveiligheid en beveiliging in de verschillende takken van vervoer (weg, spoor, water en lucht)?

Om burgers efficiënte, betrouwbare en veilige vervoersdiensten te bieden, moet de volledige vervoersketen klantgericht en innovatiever worden. Als ik tot commissaris word benoemd, zal ik daarom, telkens wanneer blijkt dat een gebrek aan concurrentie de prijzen hoog en de kwaliteit laag houdt, de verdere opening van de passagiersmarkt stimuleren, wel rekening houdend met maatschappelijke aspecten, openbaredienstverplichtingen en de behoefte aan een hoog veiligheidsniveau. Ik wil er ook voor zorgen dat alle burgers tegen een betaalbare prijs toegang tot mobiliteit krijgen, waarbij specifieke aandacht naar personen met verminderde mobiliteit gaat. Openbaredienstverplichtingen zijn volgens mij van groot belang en moeten worden vervuld op een niet-discriminerende manier en tegen de beste prijs-kwaliteitverhouding.

Als we een eind willen maken aan het versnipperde mobiliteitsaanbod dat in de meeste gebieden ontegensprekelijk aanzet tot het gebruik van de auto, moeten we mobiliteit gaan beschouwen als een reeks goed met elkaar verbonden diensten die rechtstreeks aan de klanten worden aangeboden door middel van verschillende vervoerwijzen. Alleen een intermodale aanpak die uitgaat van de gebruiker zal leiden tot een optimaal gebruik van de bestaande vervoerscapaciteit en zal de reiservaring van de klanten verbeteren. Als ik word benoemd, zal ik daarom streven naar een netwerkgerichte aanpak waarin dienstregelingen en ticketverkoop volledig geïntegreerd zijn.

Intelligente vervoerssystemen zijn steeds belangrijker voor het verbeteren van de mobiliteit in multimodale vervoersketens: het vervoer wordt duurzamer en veiliger, logistieke activiteiten worden efficiënter en het verkeer wordt beter beheerd om congestie te verminderen. Ik zal het potentieel van intelligente vervoerssystemen vooral aanwenden voor stedelijke mobiliteit en randvoorwaarden helpen opstellen voor allesomvattende multimodale reisinformatie, planning- en ticketverkoopssystemen voor reizigers en universele systemen voor realtimeinformatie voor het verkeer op de weg. Ik wil zeer nauw met belanghebbenden samenwerken zodat intelligente vervoerssystemen niet alleen worden ontwikkeld en geëxporteerd maar ook binnen de EU worden toegepast, rekening houdend met de interoperabiliteit, de beveiliging van het systeem,

gegevensbescherming en de privacy. Ik denk dat wij een regelgevingskader moeten creëren dat door het publiek wordt aanvaard.

Wat betreft de ontwikkeling van GNSS-toepassingen (wereldwijd satellietnavigatiesysteem), die reeds bestaan voor met name telecommunicatie, luchtvaart en landbouw, wil ik een allesomvattend actieplan voor alle vervoerwijzen voorstellen op basis van EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service) en Galileo. In het actieplan zouden regelgevings- of andere maatregelen kunnen worden opgenomen om het gebruik van Galileo en EGNOS te ondersteunen. Ik zal ook de synergieën proberen te benutten tussen het onderdeel ruimte en het onderdeel vervoer van Horizon 2020. COPERNICUS zal een rol spelen in de veiligheid en beveiliging van het vervoer en het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid heeft al de eerste stappen gezet om de bestaande operationele diensten te integreren met de nieuwe COPERNICUS-toepassingen voor een intensievere maritieme bewaking.

In de steden is de huidige situatie, met de wijdverbreide congestie en vervuiling, op lange termijn niet meer houdbaar. Met volledige inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel, zal ik bijzondere aandacht besteden aan de ondersteuning van de capaciteit van lokale overheden om stedelijke mobiliteit duurzamer te maken, met name door plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit vast te stellen, en aan de totstandkoming van grotere synergieën tussen de verschillende financieringsprogramma's. Om de stedelijke gebieden toegankelijker te maken, moeten vormen van niet-gemotoriseerd vervoer zoals lopen en fietsen verder worden gestimuleerd. Daarom moeten de kwetsbaarste weggebruikers beter worden beschermd. In de hele EU moet het aanbod van mobiliteitsdiensten aantrekkelijker worden, vooral het openbaar vervoer.

Wat het spoorvervoer betreft, moeten wij ervoor zorgen dat de desbetreffende EU-regels evenzeer gelden voor grensoverschrijdende verbindingen als voor spoorwegdiensten in de afzonderlijke lidstaten. Grensoverschrijdende samenwerking tussen infrastructuurbeheerders moet worden gestimuleerd.

Volgens mij is het doeltreffend handhaven van passagiersrechten in alle vervoerswijzen heel belangrijk, ook voor mensen met een verminderde mobiliteit. Ik zal onderzoeken of het huidige wetgevingskader, vooral wat betreft het spoorvervoer, moet worden verduidelijkt door interpretatieve richtsnoeren of desnoods door een verbetering van de wetgeving. Doeltreffende handhavings- en klachtafhandelingsprocedures zijn voor mij eveneens van groot belang en daarom wil ik ervoor zorgen dat de rechten van boot- en touringcarreizigers volledig ten uitvoer worden gelegd, dat de basisbeginselen voor alle vervoerswijzen bekend zijn en dat de herziene verordening inzake de rechten van vliegtuigpassagiers snel wordt vastgesteld. Daarnaast zal ik nagaan hoe de rechten van passagiers die tijdens hun reis verschillende vervoerswijzen combineren, beter kunnen worden verzekerd.

De EU heeft het veiligste en betrouwbaarste vervoerssysteem ter wereld. Ik wil ten stelligste dat dit zo blijft. Daarom ben ik voorstander van een regelgevingskader op grond van risicobeoordeling. Volgens mij is dit met name relevant voor de luchtvaart. Ik zal het regelgevingskader ook aanpassen aan nieuwe technologieën en bedrijfsmodellen, bijvoorbeeld op afstand bestuurde luchtvaartuigen. De veiligheid op de weg is een van de Europese succesverhalen: het aantal dodelijke slachtoffers op de weg daalt in de EU ieder jaar, ondanks het toenemende verkeersvolume. Niettemin verloren vorig jaar 26 000 mensen het leven op de wegen van de EU en de eerste cijfers voor 2014 vertonen jammer genoeg een negatieve trend. Het is duidelijk dat we het hier niet bij kunnen laten en daarom zal ik blijven streven naar een halvering van het aantal verkeersdoden in 2020. Ik zal met name aandacht hebben voor de veiligheid van de infrastructuur, de vaardigheden van beroepschauffeurs en de bevordering van innovatieve veiligheidstechnologieën aan boord van voertuigen. Bovendien zal ik mij niet alleen toeleggen op de vermindering van het aantal doden maar ook van het aantal ernstige verwondingen, die elk jaar diep ingrijpen in het leven van duizenden burgers.

De ontwikkeling van veiligere en betrouwbaardere infrastructuur en technologieën zal worden gestimuleerd door het door de EU gefinancierde onderzoek van SESAR (Single European Sky Air Traffic Management Research and Development Joint Undertaking), Shift2Rail en andere projecten die worden gefinancierd uit Horizon 2020 en de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen en die onze volle steun verdienen. Er moet een onderzoek komen naar de beroepskwalificaties en de opleiding, in het bijzonder van zeevarenden en werknemers in het wegvervoer, omdat die een grote invloed hebben op de veiligheid en betrouwbaarheid van ons vervoerssysteem.

Om de belangen van de EU effectief te behartigen, zal ik veel aandacht besteden aan internationale samenwerking, met name binnen de ICAO (Internationale Burgerluchtvaartorganisatie) en de IMO (Internationale Maritieme Organisatie), en aan bi- en multilaterale betrekkingen met belangrijke handelspartners. Het is belangrijk om het juiste evenwicht te vinden tussen internationale regelgeving, EU-regels en nationale bevoegdheden. Inspecties door de Commissie zijn een belangrijk instrument om de veiligheid en de beveiliging van de lucht- en zeevaart te verzekeren en ik zal ervoor zorgen dat die inspecties onpartijdig, doeltreffend en kostenefficiënt worden uitgevoerd. Ten slotte zijn het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA), het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) en het Europees Spoorwegbureau (ERA) van cruciaal belang om de veiligheid en de beveiliging van ons vervoerssysteem te handhaven. Zij zullen daarom mijn volledige steun krijgen.

5. Duurzaam vervoer

Welke specifieke initiatieven zult u nemen om de milieugevolgen van het vervoer te beperken en ervoor te zorgen dat alle vervoerwijzen bijdragen aan de bestrijding van klimaatverandering, er rekening mee houdend dat de broeikasemissies van het vervoer de afgelopen jaren aanzienlijk zijn gestegen, in tegenstelling tot in andere sectoren? Welke maatregelen en nieuwe technologieën overweegt u om de afhankelijkheid van het vervoer van olie tot een minimum te beperken en te komen tot integratie van de verschillende takken van vervoer in een duurzaam koolstofarm vervoersysteem? Hoe denkt u tot een bredere toepassing van de beginselen "de vervuiler betaalt" en "de gebruiker betaalt" te komen, met inbegrip van de internalisering van externe kosten?

Burgers en bedrijven hebben vervoer en mobiliteit nodig. Dat heeft grote gevolgen voor ons milieu. Tegelijk krijgt ons beleidsdomein daardoor de kans om een enorme bijdrage te leveren aan de vermindering van de broeikasgassen en kunnen onze ondernemingen efficiënter, innovatiever en dus duurzamer worden (groene groei). Ik zal mij ten eerste inzetten om deze gevolgen te verminderen en om het vervoer duurzamer te maken, waarbij een vermindering van broeikasgasemissies met 20 procent tegen 2020 een bijzonder belangrijke doelstelling is.

Om deze uitdagingen aan te gaan, hebben wij volgens mij een mix van instrumenten nodig: marktgebaseerde en regelgevende maatregelen, internationale samenwerking en steun voor innovatieve en nieuwe technologieën.

We moeten ons meer en beter inzetten om de beoogde vermindering van broeikasgasemissies te halen en om vervoer minder afhankelijk van olie te maken. Daarom zal ik steun verlenen aan energie-efficiëntie maatregelen en aan de overstap op alternatieve vervoersbrandstoffen. Als we erin slagen de richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen op een correcte manier ten uitvoer te leggen, zal daardoor een grote bijdrage worden geleverd aan het koolstofarm maken van het vervoer en aan de vermindering van de uitstoot. De lidstaten moeten hun nationale beleidskaders tijdig vaststellen en zichzelf ambitieuze doelstellingen voor de uitrol van dergelijke infrastructuur opleggen. De Commissie zal met de lidstaten samenwerken en hen steunen door middel van richtsnoeren en de uitwisseling van goede praktijken en aanbevelingen, en zal subsidies verlenen via de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen en Horizon 2020.

De keuze voor alternatieve brandstoffen om de afhankelijkheid van olie te verminderen biedt de Europese industrie enorme kansen, vooral wat betreft de ontwikkeling en het gebruik van nieuwe aandrijfsystemen, alternatieve brandstoffen en nieuwe voertuigconcepten. Om de congestie te verminderen, de verkeersstromen beter te beheren en de multimodale vervoers- en logistieke ketens te optimaliseren, zal ik een ruimer gebruik van intelligente vervoerssystemen stimuleren, met inbegrip van satellietgebaseerde systemen. Ik zal ervoor pleiten dat dit wordt ondersteund door een hoogperformant en responsief infrastructuurontwerp. Door de aanleg van multimodale corridors zullen de nieuwe trans-Europese vervoersnetwerken een intensiever gebruik van spoorwegen en binnenwateren toelaten over lange afstanden en over de grenzen heen. Wat het luchtvervoer betreft, zal ik streven naar betere operationele prestaties van onze luchthavens en naar de verdere ontwikkeling van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.

Internationale samenwerking, bijvoorbeeld binnen de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) en de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), is in de huidige geglobaliseerde economie van cruciaal belang als we het vervoer duurzamer willen maken en tegelijk concurrentieel willen houden. De broeikasgasemissies van de scheepvaart moeten omlaag en we moeten bindende internationale normen voor de milieuprestaties van schepen vaststellen. Ik zal de

ICAO stimuleren om te blijven werken aan de vermindering van broeikasgasemissies van luchtvaartuigen. Aangezien de luchtvaart aanzienlijk bijdraagt tot de economie en een betere mobiliteit voor burgers, is het wenselijk dat de sector groeit maar volgens mij moet die groei ecologisch duurzaam zijn en bijdragen tot de strijd tegen de klimaatverandering.

Voor mij is het zeer belangrijk dat infrastructuurheffingen een goede weergave zijn van het werkelijke gebruik en dat externe kosten, onder meer van luchtvervuiling, geluidshinder en congestie, erin worden verwerkt. Slimmere tarieven voor infrastructuurgebruik moeten gebaseerd zijn op de beginselen "de vervuiler betaalt" en "de gebruiker betaalt".

Wat het vervoer over de weg betreft, zijn gedifferentieerde, op de afgelegde afstand gebaseerde heffingen (tol) een eerlijke en efficiënte stap voorwaarts. Ik zal onderzoeken of initiatieven op dit gebied noodzakelijk en nuttig zijn. Het gebruik van marktgebaseerde instrumenten, waardoor gebruikers niet alleen gepaste prijssignalen zouden krijgen maar er ook extra geld in infrastructuur zou kunnen worden geïnvesteerd, zou kunnen bijdragen tot de bouw en het onderhoud van infrastructuur. Dergelijke instrumenten moeten worden ontworpen op basis van non-discriminatie, evenredigheid en het streven naar interoperabiliteit. Wat de spoorweginfrastructuur betreft, zal ik verder werken aan de harmonisering van op basis van geluidshinder gedifferentieerde spoortoegangsheffingen en aan een strategie voor het verminderen van geluidshinder. Ook op andere gebieden, zoals in havens, zal ik goede praktijken voor milieuheffingen stimuleren.

Behalve infrastructuurheffingen zie ik ook de mogelijkheid om vervoersheffingen te herbeoordelen en te herschikken en om ze sterker aan milieuprestaties te koppelen, met als doel een vermindering van broeikasgasemissies te ondersteunen overeenkomstig het voorstel van de Commissie over de belasting van energieproducten.

Ik kijk ernaar uit om nauw met mijn medecommissarissen samen te werken, zodat het vervoer ten volle kan bijdragen tot de 'Energie-Unie' en het toekomstige klimaatbeleid en tot de Digitale unie, twee van de tien beleidsprioriteiten van de Commissie-Juncker.