C/2025/2009

30.4.2025

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus

ELi siseturu füüsiline väljakujundamine uues geopoliitilises olukorras

(omaalgatuslik arvamus)

(C/2025/2009)

Raportöör: **Päivi Elina WOOD**

Nõustaja	Tellervo KYLÄ-HARAKKA-RUONALA (raportööri nõustaja)
Täiskogu otsus	24.10.2024
Õiguslik alus	Kodukorra artikli 52 lõige 2
Vastutav sektsioon	transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsioon
Vastuvõtmine sektsioonis	5.2.2025
Vastuvõtmine täiskogus	26.2.2025
Täiskogu istungjärk nr	594
Hääletuse tulemus (poolt/vastu/erapooletuid)	208/0/2

1. Järeldused ja soovitused

1.1. Transpordiühendused on ühtse turu väljakujundamiseks ja nõuetekohaseks toimimiseks üliolulised ning üleeuroopalist transpordivõrku (TEN-T) puudutavat poliitikat tuleks pidada ELi ülemaailmse konkurentsivõime, julgeoleku ja territoriaalse ühtekuuluvuse parandamise oluliseks elemendiks. Praegune geopoliitiline olukord rõhutab veelgi transpordi ja logistika rolli. Käesoleva omaalgatusliku arvamuse eesmärk on hinnata seda, kuidas parandada transpordi-taristut ja -ühendusi, pidades silmas uut, pidevalt muutuvat olukorda.

1.2. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee rõhutab, et transpordivõrke tuleb alati käsitleda tervikuna, võttes arvesse eri transpordiliike. Erilist tähelepanu tuleb pöörata sõlmpunktidele, mis võimaldavad mitmeliigilist liikuvust, nagu sadamad ja lennujaamad. Kuigi transpordi hõlbustamine transpordivõrgu kesksetes ja kõige intensiivsemalt kasutatavates osades on väga oluline, on üliolulise tagada ka äärealadel hea ühendatus ja nõuetekohane juurdepääs ühtsele turule. Hiljutiste kriiside mõju ELi-sisese ühenduvuse toimimisele tuleb tunnistada ja asjakohaselt käsitleda.

1.3. Lisaks transpordivõrgu praeguste puuduste kiirele kõrvaldamisele peab EL tagama, et võrk vastab uutele majandusliku ja geopoliitilise julgeoleku vajadustele, sealhulgas vajadusele tugineda rohkem kodumaisele tootmisele ja ühtsele turule, et parandada tooraine, komponentide ja toodete varustuskindlust. Samuti kutsub komitee üles pöörama rohkem tähelepanu taristu kahesugusele kasutamisele, tehes samal ajal koostööd NATOga.

1.4. Nii ekspordi seisukohast kui ka tarneahelate ja impordi mitmekesistamiseks on tarvis arendada koostööd ja ühenduvust kolmandate riikidega, tagades samal ajal kaitse julgeolekuohtude eest ning pidades kinni sotsiaalsetest ja keskkonnastandarditest. Komitee rõhutab transpordi väga olulist rolli partnerluste võimaldamisel ja toetamisel sarnaselt meelestatud riikidega nii teistel mandritel kui ka ELi naabruses, pöörates erilist tähelepanu ELi laienemisele.

1.5. Komitee peab üliolulíseks suunata rohkem jõupingutusi transpordisüsteemide vastupidavuse ja usaldusväärsuse parandamisele. Erinevate hübriidohtude, sealhulgas küberohtude ja transporditaristu vastu suunatud füüsiliste rünnakute juhtimiseks on vaja tugevdada erandolukorra plaanimist. Arvestades, et transpordi-, energia- ja digisüsteemid on omavahel üha enam seotud, tuleb neid arendada sobival viisil ning tagada elutähtsa taristu turvalisus. Samuti tuleb tagada kütusetaristu kättesaadavus ja toimimine.

1.6. Komitee juhib tähelepanu ka mõjule, mida geopoliitiline olukord avaldab rohepöördele, ning nõuab asjakohaseid investeeringuid, leidmaks konkurentsivõimelisi viise, et tagada turvaline juurdepääs transpordisektori rohepöördeks vajalikele peamistele tehnoloogiatele, energiale ja toorainetele. Komitee rõhutab ka tungivat vajadust valmistuda kliimakriisi tagajärgedeks transpordisüsteemidele ja neid tagajärgi hallata.

1.7. Komitee peab hädavajalikuks, et järgmises mitmeaastases finantsraamistikus eraldataks sihipärased piisavad rahalised vahendid investeeringuteks transporditaristu arendamisse ja hooldamisse, alustades eesmärgist viia 2030. aastaks lõpule TEN-T põhivõrgu väljakujundamine. Järgmises Euroopa ühendamise rahastus tuleb keskenduda piiriülestele projektidele ning projektidele, mille eesmärk on kõrvaldada kitsaskohad ja luua puuduvad ühendused põhivõrgus ja üldvõrgus. Igakülgse julgeoleku seisukohast on oluline parandada ELi piirialade elujõulisust ja ühtse turu ühendusi. Rahaliste vahendite eraldamisel tuleb arvesse võtta transporditaristu lühi- ja pikaajalist kasu, sealhulgas majanduskasvu ja töökohtade loomist.

1.8. Tulevikukindla Euroopa transpordisüsteemi tagamiseks innustab komitee intensiivset koostööd eri osalejate vahel ning kutsub üles tegema põhjalikku ja strateegilist analüüsi transporditurul esinevate takistuste ja varasemate kriiside pikaajaliste tagajärgede kohta tarneahelatele ning hindama vajadust uute tehnoloogiliste lahenduste ja haldusalaste täiustuste järele, et reageerida probleemidele ja arenguvajadustele.

1.9. Samuti tuleks pöörata nõuetekohast tähelepanu transpordisektoris vajalikele inimressurssidele. Selleks tuleb võtta meetmeid, et hõlbustada tööjõu liikuvust, parandada pädevusi ja oskusi ning muuta transpordisektor atraktiivsemaks.

2. **Arvamuse taust**

2.1. Ühtse turu väljakujundamine peab olema ELi tegevuskavas tähtsal kohal ning nõuab kiiret tegutsemist, et suurendada Euroopa konkurentsivõimet ja jõukust. Üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika on üks peamisi vahendeid ELi liikmesriikide, ettevõtjate ja kodanike ühendamiseks, et luua ühtne turg. Nõuetekohane transporditaristu ja sellega seotud transporditeenused on inimeste ja kaupade vaba liikumise eeltingimus ning konkreetne näide ELi vabaduste väärtusest kodanike jaoks. Digitaristu on lahutamatult ühendatud transporditaristuga ja seetõttu tuleb seda vastavalt arendada. Paremini ühendatud ühtse turu edendamine võimaldaks kaubandust veelgi suurendada ja aitaks kaasa ELi ülemaailmsele konkurentsivõimele.

2.2. Transpordivõrkudel on oluline roll ka igakülgse julgeoleku seisukohast, alates majanduslikust julgeolekust kuni sõjalise julgeolekuni. Logistika on põhitegur tööstustoodete ja igapäevakaupade tarneahelate turvalisuse tagamisel ühtsel turul. Transpordiühendused võimaldavad ka rahvusvahelist kaubandust, mis koos ühtse turuga on vajalik ELi majandusjulgeoleku tagamiseks. Lisaks võimaldab transporditaristu inimeste ja materjalide liikuvust kaitse eesmärgil. Transporditaristu ise on aga julgeolekuohtude, sealhulgas nii füüsiliste kui ka küberohtude suhtes haavatav.

2.3. Hästi toimiv, sidus ja turvaline transporditaristu ei ole seega vajalik mitte ainult ühtse turu jaoks, vaid on ka üliolulíne, kui EL soovib olla maailmaareenil tugevamas positsioonis ja suurendada oma suutlikkust reageerida rahvusvahelistele probleemidele. Ka ELi laienemine on aspekt, mis rõhutab transpordiühenduste tähtsust, pidades silmas laiema siseturu tulevasi vajadusi.

2.4. Siiski on veel palju transpordiga seotud takistusi, mis tuleks kõrvaldada, et täielikult ära kasutada ühtse turu kasutamata potentsiaali. Lisaks on tekkinud uued probleemid ja nõudmised, mis on tingitud geopoliitilise ja geomajandusliku olukorra märkimisväärsetest muutustest, mis tulenevad muu hulgas Venemaa Ukraina-vastasest agressioonisõjast ja mitut liiki hübriidoperatsioonide sagenemisest, ülemaailmse majanduse ja kaubanduse killustatusest, millega kaasneb kasvav protektsionism ja konkurents kriitiliste ressursside pärast, aga ka pandeemia tagajärgedest tarneahelatele ja transpordiühendustele.

2.5. On äärmiselt oluline võtta vajalikke meetmeid, et kõrvaldada nii ELi transpordivõrgu praegused puudused kui ka geopoliitilisest olukorrast tulenevad uued ja süvenevad probleemid. See kehtib ka rahvusvaheliste transpordiühenduste kohta, mida tuleb arvesse võtta nii majanduslikust kui ka julgeoleku seisukohast, et juhtida majanduslikke ja geopoliitilisi julgeolekuohte, toetades samal ajal uusi majanduspartnerlusi.

2.6. Tuleb tunnistada, et liikmesriigid on reageerinud uuele geopoliitilisele olukorrale eri transpordiliikide osas erinevalt, eelkõige mis puudutab ühenduvust ja juurdepääsu ühtsele turule, aga ka rahvusvahelisi ühendusi.

2.7. Käesoleva omaalgatusliku arvamuse eesmärk on hinnata, kuidas praegune geopoliitiline olukord mõjutab füüsilise transpordiühenduse vajadusi ühtsel turul ning kuidas tuleks ELi transporditaristut uue ja muutuva olukorra taustal arendada. Arvamuses esitatakse ka poliitikameetmed paranduste elluviimiseks. See on eriti asjakohane ja aktuaalne praegu, ELi institutsioonide uue ametiaja alguses.

3. **ELi transpordiühenduste ja -taristu arenguvajadused**

3.1. ***Eesmärgipärane transpordivõrk***

3.1.1. Selleks, et aidata kaasa ühtse turu nõuetekohasele toimimisele ja ELi kestliku liikuvuse eesmärkide saavutamisele ning tugevdada liikmesriikide territoriaalset ühtekuuluvust, on hädavajalik viia lõpule TEN-T võrgu väljakujundamine vastavalt kaasseadusandjate kokkuleppele.

3.1.2. Suurenenud ülemaailmsed ohud on muutnud ELi jaoks veelgi olulisemaks vajaduse tagada energia, toorainete, komponentide ja toodete varustuskindlus, pöörates erilist tähelepanu kriitilisele toormele. See tähendab nii välispartnerluste mitmekesistamist kui ka ELi enda tootmisvõimsuse tugevdamist, hõlbustades samal ajal juurdepääsu omamaistele energia- ja tooraineressurssidele, sealhulgas Arktikas ja muudes loodusvarade poolest rikastes piirkondades. See kehtib väga erinevate sektorite puhul alates esmatootmisest kuni eri tööstussektoriteni. ELi transpordivõrgud peavad olema võimelised nende arengutega toime tulema ning pakkuma paremaid tingimusi transpordiliikide koostoimimiseks ja eri transpordiliikide, sealhulgas raudtee-kaubaveo kasutamiseks.

3.1.3. Sama kehtib toodete turustamise kohta. Suurem sõltuvus ühtsest turust tähendab, et kaubaveologistikat ja tarbekaupade tarnimist tuleb ratsionaliseerida ning kohaneda uute arengutega tootmis- ja tarneahelates. Kuigi transpordi hõlbustamine transpordivõrgu kesksetes ja kõige intensiivsemalt kasutatavates osades on väga tähtis, on ka ülioluline tagada, et võrk pakuks äärealadel hea ühenduse ja nõuetekohase juurdepääsu ühtsele turule.

3.1.4. TEN-T poliitika ja Euroopa ühendamise rahastu raames tuleb palju rohkem rõhku panna ka julgeolekuaspektidele, sealhulgas kaitsevajadustele. Seega tuleb nõuetekohaselt rakendada sõjaväelise liikuvuse tegevuskava aastateks 2022–2026, ([1]) pöörates suurt tähelepanu geopoliitilistes oludes toimuvatele arengutele ja tulevasteks vajadusteks valmistumisele.

3.1.5. Transpordivõrku tuleb alati vaadelda tervikuna, võttes arvesse eri transpordiliike ja pöörates erilist tähelepanu nendele sõlmpunktidele, mis võimaldavad mitmeliigilist liikuvust. Euroopa sadamad nii põhjas ja lõunas kui ka idas ja läänes ning nende sisemaaühendused on ühiskonna turvalisuse ja toimimise seisukohast väga olulised. Seetõttu on vaja hinnata muu hulgas kaitsepoliitika seisukohast, millised sadamad on kriitilise tähtsusega, isegi kui need ei kuulu TEN-T määrusega kehtestatud põhi- või üldvõrku. Sama loogika kehtib ka lennunduse ja lennujaamade kohta.

([1]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022JC0048.

3.2. ***Vastupanuvõimelisemad transpordisüsteemid***

3.2.1. Praegune geopoliitiline olukord rõhutab ELi transpordisüsteemide vastupanuvõime ja usaldusväärsuse tähtsust. Tarvis on ka tõhustatud erandolukorra plaanimist, et olla nõuetekohaselt ette valmistatud eri liiki ohtude ja nende juhtimise jaoks.

3.2.2. Küberohud ja füüsilised rünnakud transpordisüsteemi vastu võivad häirida kõiki transpordiliike ja seega ühiskonna kui terviku toimimist. Tuleb tegeleda GPSi häirete sagenemisega, eelkõige meretranspordis ja lennunduses, et vältida selliste alade tekkimist ELis, kus ohutusnõudeid ei täideta või kus ettevõtjad ei saa või ei taha enam tegutseda. Selliste piirkondade esinemine ELis, kus transpordiettevõtjatel oleks tegelikult võimatu tegutseda, tooks tohutuid majanduslikke tagajärgi ka ELi liikmesriikide ja majandusettevõtjate jaoks.

3.2.3. Arvestades, et transpordi-, energia- ja digisüsteemid on omavahel üha enam seotud, tuleb neid arendada ühilduval viisil. Transpordisüsteemi turvalisust tuleb käsitleda elutähtsa taristu üldises kontekstis. Näiteks transpordi elektrifitseerimise ja digitaliseerimise tõttu on üha rohkem vaja valmistuda nii elektritarnehäirete kui ka küberrünnete ohjamiseks. Toimiva kütusetaristu ja piisavate reservide olemasolu on samuti tähtis, eriti kriisiolukordades.

3.2.4. COVID-19 pandeemia ajal olid tarneahelad ohus rahvusvahelise transpordi häirete ja ELi sisepiiride sulgemise tõttu. Isegi pärast pandeemiat on mõnes liikmesriigis vähenenud ühendatus nii ühtsel turul kui ka rahvusvahelisel tasandil. Seega on vaja paremat valmisolekut eri kriisideks, tuginedes varasematest kriisidest saadud kogemustele ja kasutades sotsiaaldialoogi lahenduste leidmiseks.

3.2.5. Geopoliitilised olud mõjutavad ka rohepöörde elluviimist, sealhulgas transpordisektoris. Fossiilkütustest loobumine, alternatiivkütuste arendamine ning sõltuvuse vähendamine liigsest ja riskantsest impordist nõuab tõhusaid meetmeid, et leida uusi viise, kuidas tagada varustuskindlus ja transpordisektori rohepöördeks vajalike peamiste tehnoloogiate ja tooraine kättesaadavus. See nõuab omamaise tootmisvõimsuse ja sellega seotud transporditaristu tugevdamist sellistes sektorites nagu kriitilise tähtsusega maavarade kaevandamine ja töötlemine ning vesinik- ja biokütuste tootmine. Seda tuleb teha mitte transpordisektori konkurentsivõimet ohustades, vaid pigem tugevdades. Samuti tuleb tagada kaitseotstarbeliste kütuste kättesaadavus.

3.2.6. Kliimakriis kujutab endast ohtu ka transpordisüsteemidele, kuna sagenevad üleujutused, tormid ja muud taristut mõjutavad ekstreemsed ilmastikunähtused. Seepärast on kliimakriisi mõjule reageerimiseks vaja nõuetekohaseid valmisoleku- ja kohanemismeetmeid, nagu rõhutakse Sauli Niinistö aruandes tsiviil- ja sõjalise valmisoleku kohta ([2]).

3.3. ***Väljaspool ühtset turgu***

3.3.1. Lisaks hästi toimivatele ühendustele ELis tuleb tugevdada ka ühenduvust kolmandate riikidega nii, et tagatakse kaitse julgeolekuohtude eest ning peetakse kinni sotsiaalsetest ja keskkonnastandarditest. Vastusena Venemaa Ukraina-vastase agressioonisõja mõjule on võetud rohkem meetmeid, et parandada ühenduvust Ukraina ja Moldova kui naaberriikidega. Uues geopoliitilises olukorras on vaja tagada ka stabiilsed transpordiühendused ELi liikmesriikide ja teiste kandidaatriikide ning EMP riikide ja Ühendkuningriigi vahel.

3.3.2. Geopoliitilised arengud on toonud kaasa ka muutused majanduspartnerlustes teiste maailmajagude riikidega ja uue rõhuasetuse koostööle sarnaselt meelestatud riikidega. See nõuab asjakohaste rahvusvaheliste transpordiühenduste arendamist. Tarneahelaid tuleb mitmekesistada, et parandada varustuskindlust. Samal ajal tuleb aga tagada nõuetekohased transpordiühendused ekspordiks. Samuti on vaja leida alternatiivid transporditeedele, mida ei saa enam kasutada Venemaa vastu kehtestatud sanktsioonide tõttu, nagu õhuruumi sulgemine ülelendude puhul.

([2]) https://commission.europa.eu/document/5bb2881f-9e29-42f2-8b77-8739b19d047c_en.

3.3.3. Euroopa osalejate positsiooni tugevdamine ülemaailmses transpordis on üks viis ELi üldise majandusjulgeoleku parandamiseks. Selleks on vaja luua võrdsed tingimused pikamaavedudega tegelevatele ettevõtjatele, sest eelkõige lennunduses ja meretranspordis on riskid ja kulud suuremad. Soodsamad tingimused Euroopa töötleva tööstuse, sealhulgas laevaehitus- ja lennukitööstuse jaoks aitaksid samuti tugevdada ELi ülemaailmset mõju transpordisektoris.

3.3.4. Teine võimalus tugevdada ELi positsiooni maailmas ja laiendada TEN-T võrgu ühendusi on partnerlussuhted transporditaristu valdkonnas Global Gateway raames.

4. **Toetavad poliitikameetmed**

4.1. ***Sihipärane rahastamine***

4.1.1. Järgmises mitmeaastases finantsraamistikus transporditaristu arendamiseks eraldatud rahalistel vahenditel on oluline roll selle tagamisel, et transpordisüsteem tervikuna edendaks ühenduvust ühtsel turul ning toetaks konkurentsivõimet, julgeolekut ja kestlikkust. Taristusse tehtavaid investeeringuid ei tohiks vaadelda üksnes lühiajalisest perspektiivist, vaid arvesse tuleb võtta ka pikemaajalist mitmekordistavat mõju.

4.1.2. Transpordi rolli tuleb paremini tunnustada olulise elemendina ELi strateegiliste eesmärkide saavutamisel. Sellele vastavalt tuleb järgmises mitmeaastases finantsraamistikus eraldada piisavad rahalised vahendid, et reageerida vajadusele investeerida transporditaristu arendamisse ja hooldamisse, alustades eesmärgist viia 2030. aastaks lõpule TEN-T põhivõrgu väljakujundamine.

4.1.3. Eesmärgiga toetada ELi strateegilisi prioriteete peegeldavaid programme, tuleb järgmises Euroopa ühendamise rahastus keskenduda piiriülestele projektidele ning projektidele, mille eesmärk on kõrvaldada kitsaskohad ja luua puuduvad ühendused põhivõrgus ja üldvõrgus.

4.1.4. Arvestades geopoliitilist olukorda, tuleb rohkem tähelepanu pöörata julgeolekuaspektidele, nagu sõjaväelise liikuvuse ja taristu kahesuguse kasutusega seotud nõuded. Julgeolekukaalutlustel tuleb järgmises mitmeaastases finantsraamistikus võtta arvesse olukorda ELi idapiiril asuvates piirkondades, muu hulgas seoses transporditaristuga, et tugevdada nende piirkondade vastupanuvõimet ja elujõulisust ning nende ühendusi ühtse turuga.

4.1.5. TEN-T võrgu väljakujundamiseks ja ELi transporditaristu arendamiseks on vaja märkimisväärseid rahalisi vahendeid. Investeeringud taristusse loovad aga majanduskasvu ja töökohti nii lühikeses kui ka pikas perspektiivis. Lisaks avaliku sektori rahastamisele tuleks rohkem keskenduda rahastamislünkade täitmisele, tugevdades avaliku ja erasektori partnerlusi uue taristu loomiseks ning olemasoleva hooldamiseks ja haldamiseks, et tuua kasu kõigile. Selleks võiks kaaluda uusi vahendeid, näiteks projektivõlakirju.

4.2. ***Koostöö ja strateegiline analüüs***

4.2.1. Eri süsteemide killustatuse vältimiseks nõuab transpordisüsteemide arendamine koostööd mitmel tasandil: Euroopa Komisjoni ja liikmesriikide vahel, liikmesriikide ning riiklike, piirkondlike ja kohalike otsustajate vahel. Lisaks nõuab see rahvusvahelist koostööd seoses välismaiste transpordiühendustega. Julgeolekuküsimustes, sealhulgas elutähtsa taristu kaitsmisel, tuleks täielikult ära kasutada strateegilist partnerlust ja struktureeritud koostööd NATOga.

4.2.2. Samuti on tarvis tihedat koostööd avaliku sektori ja asjaomaste sidusrühmade, sealhulgas ettevõtjate, ametiühingute ja muude kodanikuühiskonna organisatsioonide vahel. Nõuetekohast tähelepanu tuleks pöörata transpordisektoris vajalikele inimressurssidele. Selleks tuleb võtta meetmeid, et hõlbustada tööjõu liikuvust, parandada pädevusi ja oskusi ning muuta transpordisektor atraktiivsemaks.

4.2.3. Transpordisektori tulevikukindluse tagamiseks on vaja suuri investeeringuid innovatsiooni ja uutesse tehnoloogiatesse. Tuleb säilitada transpordikoridoride tähtsus katsekeskkondadena tulevaste lahenduste jaoks.

4.2.4. Halduskoormuse vähendamine kooskõlas komisjoni prioriteetidega peab kajastuma ka transpordisektoris. Transporditaristu arendamisega seotud haldusprotsesse, sealhulgas maakasutuse planeerimist ja loamenetlusi, tuleb ühtlustada, tagades samal ajal projektide kestlikkuse. Transpordi planeerimise paremaks kooskõlastamiseks tuleks teha täiendavaid uuringuid ühiste põhimõtete, väiksema killustatuse ja kuueaastast perioodi hõlmavate planeerimisraamistike kohta.

4.2.5. Ühtse turu uue strateegia ettevalmistamisel peaks komisjon hindama, kuidas parandada transpordisüsteeme kogu ELis, et tagada tarneahelate turvalisus kriitilise tähtsusega ja haavatavates sektorites nii tavapärastes kui ka erandlikes olukordades. Hindamine peab hõlmama kõiki ELi geograafilisi piirkondi, sealhulgas saari ja äärepoolseid piirkondi.

4.2.6. Praeguse killustatuse ületamiseks on vaja põhjalikult analüüsida peamisi takistusi iga liikmesriigi transporditurul. Tarvis on nõuetekohast analüüsi, et hinnata COVID-19 pikaajalisi tagajärgi transpordile ja tarneahelatele. Samuti tuleb hinnata Venemaa agressioonisõja mõju kõigile transpordiliikidele, et tuvastada võimalikud uued takistused ELi eri piirkondade vahelistes ühendustes ning tegeleda nendega asjakohasel viisil. Analüüs peab hõlmama lennundust, raudteid, siseveeteid ja lähimereveoteid ning ka linnatranspordisõlmi ühendavaid teid, mere- ja siseveesadamaid, lennujaamu ja terminale ning ELi eri piirkondi. Hindamisel tuleb käsitleda ka mõju sisemisele ühtekuuluvusele ja ühendustele liikmesriikide vahel.

Brüssel, 26. veebruar 2025

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Oliver RÖPKE