

Jueves, 18 de mayo de 2017

P8_TA(2017)0228

El transporte por carretera en la Unión Europea**Resolución del Parlamento Europeo, de 18 de mayo de 2017, sobre el transporte por carretera en la Unión Europea (2017/2545(RSP))**

(2018/C 307/19)

El Parlamento Europeo,

- Visto el artículo 91 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
- Vista la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras ⁽¹⁾,
- Vista la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera ⁽²⁾,
- Visto el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera ⁽³⁾,
- Visto el Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera ⁽⁴⁾,
- Visto el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera ⁽⁵⁾,
- Visto el Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses ⁽⁶⁾,
- Visto el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera ⁽⁷⁾,
- Visto el Libro Blanco de la Comisión titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» (COM(2011)0144),
- Vista su Resolución, de 9 de septiembre de 2015, sobre la aplicación del Libro Blanco de 2011 sobre el transporte: hacer balance y avanzar hacia una movilidad sostenible ⁽⁸⁾,
- Vista su Resolución, de 19 de enero de 2017, sobre la logística en la Unión y el transporte multimodal en los nuevos corredores de la RTE-T ⁽⁹⁾,
- Vista su Resolución, de 24 de noviembre de 2016, sobre nuevas oportunidades para las pequeñas empresas de transporte, incluidos los modelos de negocio colaborativos ⁽¹⁰⁾,

⁽¹⁾ DO L 187 de 20.7.1999, p. 42.⁽²⁾ DO L 80 de 23.3.2002, p. 35.⁽³⁾ DO L 102 de 11.4.2006, p. 1.⁽⁴⁾ DO L 300 de 14.11.2009, p. 51.⁽⁵⁾ DO L 300 de 14.11.2009, p. 72.⁽⁶⁾ DO L 300 de 14.11.2009, p. 88.⁽⁷⁾ DO L 60 de 28.2.2014, p. 1.⁽⁸⁾ Textos Aprobados, P8_TA(2015)0310.⁽⁹⁾ Textos Aprobados, P8_TA(2017)0009.⁽¹⁰⁾ Textos Aprobados, P8_TA(2016)0455.

Jueves, 18 de mayo de 2017

- Visto el informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la situación del mercado del transporte por carretera en la Unión Europea (COM(2014)0222),
 - Vista la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial ⁽¹⁾,
 - Vistas la Comunicación de la Comisión titulada «Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones» (COM(2016)0501) y la Comunicación de la Comisión titulada «Transporte y CO₂» (COM(1998)0204),
 - Visto el Acuerdo de París y su compromiso de contener el aumento de la temperatura media del planeta claramente por debajo de los 2 °C respecto a los niveles preindustriales y de proseguir con los esfuerzos para limitar dicho aumento a 1,5 °C,
 - Vista la Declaración de Ámsterdam, de 14 de abril de 2016, sobre cooperación en el ámbito de la conducción conectada y automatizada y la conducción en vehículos conectados y automatizados por las carreteras europeas,
 - Vista su Resolución, de 14 de septiembre de 2016, sobre el dumping social en la Unión Europea ⁽²⁾,
 - Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Estrategia europea sobre los sistemas de transporte inteligentes cooperativos, un hito hacia la movilidad cooperativa, conectada y automatizada» (COM(2016)0766),
 - Visto el artículo 123, apartado 2, de su Reglamento,
- A. Considerando que la Comisión debería presentar con carácter urgente propuestas legislativas sobre el mercado del transporte de mercancías por carreteras (en lo sucesivo, «iniciativas de transporte por carretera»), al objeto de identificar y abordar los retos a que se enfrenta el sector;
- B. Considerando que la actividad del transporte por carretera en la UE representa 5 millones de empleos directos y aporta casi el 2 % del PIB de la UE, con unas 344 000 empresas de transporte de viajeros y otras 560 000 de transporte de mercancías ⁽³⁾;
- C. Considerando que en 2013 el transporte de viajeros por carretera totalizó 5,323 billones de kilómetros-viajero, de los cuales los turismos representaron el 72,3 % y los autobuses y autocares el 8 % del conjunto de las actividades de transporte de viajeros en la UE-28 ⁽⁴⁾,
- D. Considerando que la seguridad vial sigue siendo una cuestión de actualidad para la UE, con 135 000 heridos graves y 26 100 víctimas mortales en 2015;
- E. Considerando que el transporte por carretera es una fuerza motriz de la economía de la UE y debería seguir liderando la generación de nuevo crecimiento económico y empleo y el fomento de la competitividad y la cohesión territorial; que, al mismo tiempo, es necesario que el sector sea más sostenible y respete unas condiciones laborales y unos derechos sociales dignos;
- F. Considerando que el transporte por carretera es un sector en el que Europa ejerce un liderazgo a escala mundial, tanto en la fabricación como en las propias actividades de transporte, y que es fundamental que el transporte europeo por carretera siga desarrollándose, invirtiendo y renovándose de manera sostenible y ecológica, a fin de mantener su liderazgo tecnológico a nivel mundial dentro de una economía global cada vez más caracterizada por la emergencia de potentes nuevos actores y de nuevos modelos de negocio;
- G. Considerando que el transporte por carretera sigue en proceso de eliminar progresivamente los combustibles fósiles, dada la urgente necesidad de mejorar la eficiencia energética y la sostenibilidad del sector, en particular a través de los combustibles alternativos, los sistemas de propulsión alternativos y la digitalización, de forma rentable y sin sacrificar su competitividad;

⁽¹⁾ DO L 68 de 13.3.2015, p. 9.

⁽²⁾ Textos Aprobados: P8_TA(2016)0346.

⁽³⁾ Fuente: El transporte en la UE en cifras, 2016, basado en datos de Eurostat.

⁽⁴⁾ Fuente: El transporte en la UE en cifras, 2016, basado en datos de Eurostat.

Jueves, 18 de mayo de 2017

- H. Considerando que el transporte desempeña un importante papel en el cambio climático, siendo responsable de aproximadamente el 23 % del total de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de la UE; que el transporte por carretera fue responsable del 72,8 % de las emisiones de GEI del transporte en la UE en 2014;
- I. Considerando que la congestión de las carreteras le cuesta a la economía de la UE, según las diversas estimaciones, el equivalente al 1 % de su PIB en pérdidas de tiempo, contaminación y consumo de combustible adicional;
- J. Considerando que el transporte internacional de mercancías por carretera se enfrenta a un número cada vez mayor de barreras regulatorias establecidas por los Estados miembros;
- K. Considerando que las redes multimodales y la integración de distintos servicios y modos de transporte pueden ser beneficiosos para mejorar las conexiones y la eficiencia en el transporte de viajeros y mercancías, contribuyendo así a reducir las emisiones de carbono y otras emisiones perjudiciales;
- L. Considerando que los Estados miembros no aplican la legislación de la UE en materia de cabotaje;
- M. Considerando que en la Unión existen enormes diferencias en cuanto a la aplicación de la legislación vigente sobre condiciones laborales, derechos sociales y seguridad vial;

Mejora de la competitividad y la innovación en el sector del transporte por carretera

1. Considera que las iniciativas de transporte por carretera deben aportar el muy necesario impulso en favor de un sector europeo de transporte por carretera más sostenible, seguro, innovador y competitivo, seguir desarrollando las infraestructuras viarias europeas para mejorar la eficiencia de la logística y del transporte, garantizar unas condiciones equitativas para los operadores en el mercado mundial así como la finalización y la mejora del funcionamiento del mercado interior del transporte de viajeros y mercancías por carreteras, y establecer una estrategia a largo plazo para el sector;
2. Considera asimismo que las iniciativas de transporte por carretera deberían promover el desarrollo tecnológico de vehículos, promover combustibles alternativos, aumentar la interoperabilidad de los sistemas y modalidades de transporte y garantizar el acceso de las pymes al mercado del transporte;
3. Pide a la Comisión que a la hora de elaborar las iniciativas de transporte por carretera tenga en cuenta la Resolución del Parlamento, de 9 de septiembre de 2015, sobre la aplicación del Libro Blanco de 2011 sobre el transporte; destaca que el transporte por carretera debe considerarse desde un enfoque integral y a largo plazo con arreglo a la política de transporte intermodal y sostenible de la Unión;
4. Pide a la Comisión que, a la hora de elaborar el «Paquete de Iniciativas de Movilidad por Carretera», tenga igualmente en cuenta la resolución del Parlamento de 14 de septiembre de 2016 sobre dumping social en la Unión Europea;
5. Destaca que el sector del transporte por carretera es un importante contribuyente al empleo y al crecimiento en la UE y que la situación de la economía está estrechamente vinculada a la competitividad en este sector; pide, por consiguiente, que se elaboren políticas proactivas para apoyar y desarrollar un sector de transporte por carretera sostenible con competencia leal, especialmente para las pymes, con miras especialmente a la futura evolución tecnológica, digital y medioambiental en el sector, al tiempo que se estimula el refuerzo de las competencias de los trabajadores;
6. Pide al sector del transporte por carretera que aproveche las oportunidades que brinda la digitalización; pide a la Comisión que desarrolle una infraestructura de comunicaciones tanto «de vehículo a vehículo» como «de vehículo a infraestructura», para mejorar la seguridad vial y la eficacia y preparar el futuro de la movilidad por carretera; destaca la necesidad de desarrollar la transferencia de tecnología para los vehículos, de incrementar su apoyo logístico y de elaborar las definiciones y normas adecuadas al respecto; pide a la Comisión que establezca un marco regulador adecuado para la conducción conectada y automatizada, así como para nuevos modelos de economía colaborativa;

Jueves, 18 de mayo de 2017

7. Insta a la Comisión a que mejore la armonización en el transporte de viajeros y mercancías, y en particular en los sistemas de peaje electrónico en la UE, dados los costes adicionales que la actual falta de armonización impone al sector; anima, en este sentido, a utilizar las tecnologías digitales (documentos normalizados y sin papel, tacógrafos inteligentes e-CMR) para garantizar un mercado interior totalmente operativo;

Facilitación de la movilidad transfronteriza en el transporte por carretera

8. Insta a los Estados miembros a que apliquen las normas pertinentes de la UE más exhaustivamente y a la Comisión a que supervise la ejecución más de cerca, inclusive en lo relativo a la cooperación transfronteriza, a la interpretación y a la aplicación correcta y no discriminatoria de la legislación vigente, y a que aborde la armonización de las legislaciones nacionales; considera que, siempre que el caso lo justifique, la Comisión debería incoar procedimientos de infracción contra las leyes y las medidas que distorsionan el mercado;

9. Insta a los Estados miembros a que cooperen más estrechamente con el Euro Contrôle Route y con la Red Europea de Policías de Tráfico (Tispol), con el fin de mejorar el cumplimiento de la legislación del transporte por carretera en Europa y de implantar un mecanismo sólido para garantizar la aplicación igualitaria y adecuada del acervo existente, por ejemplo mediante el respaldo a los Estados miembros con la certificación, la normalización, el peritaje técnico, la recogida de datos, las labores de formación e inspección y por medio de la gestión de plataformas para el intercambio de información entre expertos y autoridades nacionales;

10. Pide a los Estados miembros que intensifiquen los controles, sobre todo con respecto al cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso, así como de las normas de cabotaje, y que apliquen sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias; insta a la Comisión a que agilice la obligatoriedad en el uso a bordo de los vehículos de dispositivos digitales tales como los tacógrafos inteligentes y las cartas de porte electrónicas (e-CMR), con vistas a mejorar la supervisión del cumplimiento de las normas europeas pertinentes y reducir los costes administrativos;

11. Insta a la Comisión a que armonice las normas existentes en materia de equipamiento de seguridad obligatorio en vehículos ligeros y pesados, como por ejemplo triángulos de señalización, chalecos reflectantes, bombillas de repuesto o alcoholímetros;

12. Pide a la Comisión que estudie las posibilidades de reducir las cargas burocráticas y financieras de las diferentes legislaciones nacionales, a fin de facilitar la libertad a prestar servicios de transporte en toda la UE;

13. Destaca que un sistema de tarificación coherente, justo, transparente, no discriminatorio y no burocrático aplicado en la UE y proporcional al uso de la carretera y a los costes externos generados por camiones, autobuses y turismos (principios de «quien utiliza paga» y de «quien contamina paga») tendría un efecto positivo en la lucha contra el deterioro de las infraestructuras viarias, la congestión y la contaminación; pide a la Comisión que cree un marco que garantice la no discriminación y que evite la fragmentación de los sistemas de tarificación para turismos en la UE;

14. Pide a la Comisión que proponga una revisión de la Directiva relativa al Servicio Europeo de Telepeaje (SET), que debería incluir un elemento de coste externo basado en el principio de «quien contamina paga», ser totalmente interoperable con objeto de contribuir a la creación de normas técnicas europeas normalizadas para el cobro de peajes, y basarse en la transparencia, en un mejor desarrollo e integración de los diferente equipos STI instalados en los vehículos y en una legislación más clara para definir y proteger mejor los derechos de los proveedores de SET y hacer sus obligaciones menos gravosas;

15. Considera que los Estados miembros periféricos y los países sin alternativas reales al transporte por carretera tienen más difícil el acceso al núcleo del mercado interior de la UE; pide a la Comisión que en sus iniciativas de transporte por carretera incluya un mecanismo para aliviar las cargas soportadas por las operaciones de transporte por carretera desde la periferia;

16. Señala que los vehículos alquilados son a menudo los más nuevos y limpios del mercado, lo que contribuye a la eficiencia del sector del transporte por carretera; pide, por consiguiente, a la Comisión que revise la normativa en vigor sobre los vehículos alquilados, que en la actualidad permite que los Estados miembros prohíban el uso de este tipo de vehículos para las operaciones de transporte internacional;

Jueves, 18 de mayo de 2017

17. Manifiesta su preocupación por la falta de actuación de las autoridades nacionales en relación con el fraude derivado de los tacógrafos y las operaciones de cabotaje, y pide, por consiguiente, a la Comisión que aborde estos problemas, entre otras cosas mediante el uso de nuevas tecnologías, la simplificación y la clarificación de las disposiciones en materia de cabotaje y la mejora del intercambio de información entre las autoridades, con vistas a mejorar la aplicación de estas normas en toda la Unión y a controlar mejor las operaciones de cabotaje;

18. Opina que los requisitos legislativos deben ser proporcionales a la naturaleza de la actividad y al tamaño de la empresa; manifiesta, no obstante, su preocupación, por la posibilidad de que sigan existiendo razones para eximir a los vehículos industriales ligeros de la aplicación de una serie de normas europeas, habida cuenta del uso cada vez más frecuente de estos vehículos en el transporte internacional de mercancías, y pide a la Comisión que presente un informe de diagnóstico sobre las consecuencias económicas, ambientales y para la seguridad de este incremento en el uso;

19. Destaca que, en el caso de los países vecinos candidatos a la adhesión, la movilidad transfronteriza vial se debería facilitar mediante una mayor armonización de la normativa en materia de seguridad vial, señalización y sistemas electrónicos, garantizando así la eliminación de los cuellos de botella, en particular en la red principal de la RTE-T;

Mejora de las condiciones sociales y las normas en materia de seguridad

20. Subraya que la libre prestación de servicios de transporte en toda la Unión no debe justificar ningún tipo de violación de los derechos fundamentales de los trabajadores ni debilitar la legislación en vigor sobre las condiciones de trabajo, como, por ejemplo, los períodos de descanso, las pautas de trabajo, los periodos fuera de la base operativa, el acceso a la elaboración de un perfil de capacidades, la mejora de la formación y el desarrollo de la carrera profesional, la salud y la seguridad, la asistencia sanitaria y la asistencia social y el salario mínimo;

21. Considera de la máxima importancia recordar a la Comisión los compromisos que asumió en la propuesta sobre un pilar europeo de derechos sociales, en particular en lo que se refiere a:

- un empleo seguro y adaptable, principio 5, letra d: «Deberán evitarse las relaciones laborales que den lugar a unas condiciones de trabajo precarias, en particular prohibiendo la utilización abusiva de contratos atípicos. Los períodos de prueba deben tener una duración razonable»;
- unos salarios justos, principio 6, letra a: «Los trabajadores tienen derecho a salarios justos que proporcionen un nivel de vida digno»;

Recuerda que ninguna iniciativa de la Comisión en relación con el transporte por carretera debe ir en contra de este principio ni poner en peligro los derechos de los trabajadores en este sector;

22. Manifiesta su preocupación por las prácticas empresariales socialmente problemáticas que también representan un riesgo para la seguridad vial, principalmente en relación con las normas de cabotaje y las denominadas empresas «buzón» (en particular, cuestiones relacionadas con el trabajo autónomo falso y las prácticas deliberadamente abusivas o la elusión de las legislaciones nacional y europea vigentes que permiten el desarrollo de la competencia desleal al reducir ilegalmente al mínimo los costes de la mano de obra y de funcionamiento y dan lugar a una violación de los derechos de los trabajadores, lo que es consecuencia de la falta de claridad de las normas europeas y las diferentes interpretaciones y prácticas de aplicación a nivel nacional);

23. Pide a la Comisión que examine los requisitos sobre el derecho de establecimiento con el fin de acabar con las empresas «buzón» en el sector del transporte por carretera;

24. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que, con carácter urgente, aborden cuestiones relacionadas con el cansancio de los conductores, velando, en particular, por que toda inversión en infraestructuras viarias incluya la mejora de las instalaciones destinadas a los conductores, en particular los conductores de larga distancia, y por que se respete plenamente la legislación sobre las pausas;

25. Pide a la Comisión que precise las normas sobre cabotaje y las normas que rigen el acceso a la profesión de transportista por carretera, y que mejore su aplicación, con el fin de luchar eficazmente contra el fraude y los abusos;

26. Rechaza cualquier nueva liberalización del cabotaje, en particular de las operaciones de cabotaje ilimitado dentro de un determinado número de días;

Jueves, 18 de mayo de 2017

27. Pide a la Comisión que precise la aplicación de las disposiciones de la Directiva sobre el desplazamiento de trabajadores en el sector del transporte por carretera y que mejore su aplicación y su cumplimiento;
28. Subraya que Europa se enfrenta a una escasez de conductores profesionales debido al aumento de la demanda de servicios de transporte, el rápido desarrollo del comercio internacional y la situación demográfica; pide, por consiguiente, a la Comisión que facilite el acceso de jóvenes de ambos sexos a la profesión y que aborde el problema de la precariedad en las condiciones de trabajo de los conductores, así como la falta de calidad de las infraestructuras viarias;
29. Subraya que las diferencias existentes en las legislaciones nacionales en lo que se refiere a las condiciones y los derechos sociales en el sector del transporte por carretera en la Unión dan lugar a unas barreras administrativas considerables y desproporcionadas para los operadores, en particular para las pymes, aumentan la complejidad del marco jurídico, van en detrimento de la creación de un mercado interior en el sector del transporte por carretera en la Unión y crean obstáculos para la libre circulación de servicios y mercancías;
30. Pide a la Comisión que elabore propuestas para las próximas iniciativas de transporte por carretera que permitan establecer una distinción más efectiva entre la libertad de prestación de servicios y la libertad de establecimiento, con miras a garantizar que las actividades empresariales tengan carácter temporal en un Estado miembro en el que no esté establecida una empresa y a asegurar que los trabajadores se rijan por la legislación del país donde tienen su lugar de trabajo habitual o desarrollan la mayor parte de su actividad profesional;
31. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que aborden la calidad del trabajo en el sector del transporte por carretera, sobre todo en lo que se refiere a la formación, la certificación, las condiciones de trabajo y el desarrollo profesional, con miras a la creación de unos puestos de trabajo de calidad, el desarrollo de las competencias necesarias y el refuerzo de la competitividad de los operadores de transporte por carretera de la Unión, y conseguir así que este sector sea más atractivo para los jóvenes, centrándose al mismo tiempo en garantizar un equilibrio adecuado entre la vida privada y la vida laboral para los conductores;
32. Pide a la Comisión que revise la Directiva 92/106/CEE sobre transporte combinado, con vistas a aumentar el transporte multimodal y acabar con las prácticas injustas, así como a garantizar el cumplimiento de la legislación social relativa al transporte combinado;
33. Pide a la Comisión que evalúe la creación de un «archivo de operadores electrónico e integrado» para todos los operadores que operen con el permiso comunitario, con el fin de recabar toda la información pertinente recogida en los controles de carretera sobre el transportista, el vehículo y el conductor;
34. Subraya que el sistema de instalaciones de descanso en la Unión es insuficiente e inadecuado; pide, por tanto, a los Estados miembros que, en consulta con la Comisión, establezcan un plan para la construcción o provisión de capacidad y zonas de descanso confortables, seguras y protegidas que cuenten con un número suficiente de plazas de estacionamiento, instalaciones sanitarias y hoteles de tránsito, especialmente en los puntos o centros estratégicos en los que pueden observarse elevados volúmenes de tráfico;
35. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que aborden los problemas de inviabilidad que se plantean actualmente en relación con los periodos de conducción y de descanso, a saber aquellas situaciones habituales en las que los conductores se ven obligados a descansar durante un cierto número de horas incluso cuando se encuentran a solo unos pocos kilómetros de su base operativa o de su lugar de residencia; pide a la Comisión que tenga en cuenta esta situación cuando revise el Reglamento (CE) n.º 561/2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera;
36. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que adopten un objetivo relativo a la reducción de las lesiones graves en los accidentes de carretera para toda la Unión;
37. Pide a la Comisión que proceda a un estudio científico a escala de la Unión sobre los efectos de la fatiga en los conductores de autobús y autocar y en los conductores de camiones y furgonetas de mercancías;
38. Pide a la Comisión que emprenda sin demora la revisión del Reglamento (CE) n.º 661/2009 sobre seguridad general y que tenga en cuenta el papel de las nuevas tecnologías y de las nuevas normas, entre otros los registradores de datos de emergencia, las normas relativas al campo de visión directa, los asistentes inteligentes de velocidad y el control de la presión de los neumáticos, como mínimo;

Jueves, 18 de mayo de 2017

39. Destaca la necesidad de mejorar la seguridad en las carreteras de la Unión y de alcanzar el objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas mortales y heridos graves para 2020; respalda la evaluación del impacto utilizada por la Comisión en una revisión del marco legislativo para la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias;

Promoción de un transporte por carretera con bajas emisiones

40. Considera necesario mejorar la eficiencia de los recursos del transporte por carretera y su papel en una red de transporte sincromodal moderna, con vistas a un uso más eficiente de las capacidades disponibles, la mejora de la tasa de ocupación de los vehículos, la promoción del uso de vehículos más pequeños y más ligeros, el uso compartido de vehículos y los viajes compartidos y el paso de cuatro a dos ruedas; opina que la digitalización es un elemento fundamental para el logro del objetivo consistente en mejorar la eficiencia de los recursos;

41. Destaca que, para cumplir con los objetivos del Acuerdo de París de 2015 (CP.21) sobre el cambio climático, la descarbonización del sector del transporte y la mejora de la calidad del aire se deben conseguir promoviendo la electromovilidad, las pilas de combustible y otros sistemas de propulsión avanzados, en particular aquellos en los que Europa está más avanzada tecnológicamente;

42. Pide a la Comisión que presente propuestas ambiciosas para las normas en materia de CO₂ en el caso de los camiones y los autobuses, con vistas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del sector del transporte por carretera; pide a la Comisión que siga examinando las posibilidades de acelerar la transición hacia un transporte de bajas emisiones mediante la introducción de incentivos para la readaptación;

43. Pide medidas concretas para garantizar la aplicación de los principios de «quien utiliza paga» y de «quien contamina paga» en el transporte por carretera, incluidas orientaciones y mejores prácticas, así como para garantizar la igualdad de oportunidades en todas las regiones de la Unión;

44. Destaca que la revisión de la Directiva relativa a la definición del Servicio Europeo de Telepeaje puede contribuir a la promoción de vehículos más limpios y de vehículos compartidos;

45. Destaca la gran importancia que reviste unas infraestructuras adecuada para el uso de combustibles alternativos en el transporte por carretera y, por lo tanto, pide a la Comisión y a los Estados miembros que creen modelos de incentivos para completar la red de abastecimiento para los combustibles alternativos;

46. Pide unos marcos políticos nacionales eficaces para incentivar una mayor aceptación de los vehículos que utilizan combustibles alternativos (a saber, electricidad, híbridos, hidrógeno, gas natural comprimido), y pide el rápido desarrollo de las infraestructuras pertinentes de repostaje o recarga necesarias;

47. Reconoce que los vehículos y las infraestructuras de transporte por carretera de carácter innovador y con bajas emisiones contribuirán a facilitar los intercambios y la conexión entre carreteras, ferrocarriles y puertos, fomentando así una transición general hacia unas formas de transporte de personas, viajeros y mercancías más respetuosas con el medio ambiente;

48. Opina que el uso compartido de vehículos y los trayectos compartidos constituyen un importante recurso para el desarrollo sostenible de las conexiones, por ejemplo en las regiones ultraperiféricas, montañosas y rurales; pide a la Comisión, a los Estados miembros y a las autoridades locales que faciliten la aparición de modelos de empresas colaborativas en ese ámbito;

49. Pide a la Comisión que estudie la introducción de zonas con bajas emisiones en varios Estados miembros y que examine la posibilidad de establecer criterios o normas comunes para la creación y el funcionamiento de dichas zonas;

50. Observa que sistemas de transporte inteligentes, como los sistemas de transporte inteligentes cooperativos (STI cooperativos), e innovaciones como las e-autopistas (camiones eléctricos con tecnología de catenarias) y el platooning (acumulación de varios vehículos) pueden desempeñar una importante función a la hora de reforzar la eficiencia, la seguridad y el rendimiento medioambiental del sistema de transporte; pide, por consiguiente, a la Comisión que incentive el desarrollo y la utilización de STI y promueva las innovaciones;

51. Observa que los trayectos sin carga siguen representando un porcentaje elevado en el transporte por carretera, lo que repercute negativamente en el medio ambiente; recuerda que en 2012 prácticamente una cuarta parte (el 23,2 %) de todos los vehículos-km de los vehículos pesados de transporte en la Unión conllevaban un vehículo vacío, y que este elevado nivel de trayectos sin carga se debe a las restricciones impuestas en la actualidad a las operaciones de cabotaje, que impiden que los transportistas aumenten más el peso de la carga y, por consiguiente, la eficacia medioambiental; destaca, por consiguiente, el impacto positivo de la apertura del mercado en la eficiencia medioambiental del transporte por carretera;

Jueves, 18 de mayo de 2017

52. Insta a la Comisión y a los Estados miembros a que, con vistas a la descarbonización del sector del transporte por carretera, agilicen el abandono de los vehículos de transporte por carretera tradicionales que utilizan combustibles fósiles en favor de vehículos eléctricos sostenibles, como por ejemplo los que utilizan pilas de combustible de hidrógeno;

53. Pide a la Comisión que actualice su manual sobre los costes externos del transporte, incluyendo nuevos datos sobre las emisiones en condiciones reales de conducción y los perjuicios económicos y sociales del cambio climático;

54. Destaca que los objetivos fijados para la transición hacia unas energías alternativas y renovables para el sector del transporte se han de alcanzar utilizando una combinación energética y los métodos disponibles para el ahorro de energía; destaca que esta transición requiere los incentivos correspondientes, y que los objetivos de reducción deberían formularse de forma tecnológicamente neutra;

55. Observa que los combustibles alternativos, incluidos, aunque sin limitarse a ellos, el gas natural comprimido, el gas natural licuado y los biocarburantes de segunda generación, pueden utilizarse para facilitar la transición;

o

o o

56. Encarga a su Presidente que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión.
