

**Aviz al Comitetului Regiunilor privind „Revizuirea intermediară a cărții albe privind transporturile, publicată în 2001 de Comisia Europeană”**

(2007/C 146/13)

COMITETUL REGIUNILOR

- consideră că obiectivul prioritar al politicii europene în domeniul transporturilor este crearea condițiilor care să garanteze eficiența transporturilor transeuropene. Aceasta presupune eforturi în vederea remedierii slăbiciunilor pe care le prezintă rețeaua TEN-T la nivel transfrontalier, în special prin reducerea izolării zonelor frontaliere, vestigii ale vechii împărțiri a continentului de „Cortina de Fier”, precum și prin întărirea granițelor pe care actuala UE-27 le are cu țările candidate (Croația, Turcia) și a granițelor dintre UE și țările și regiunile învecinate, cum ar fi țările mediteraneene din Africa de Nord și nodul de transport din strâmtoarea Gibraltar.
- atrage atenția, de asemenea, asupra obiectivelor politicii europene în domeniul transporturilor care trebuie atinse, în primul rând, prin crearea unui cadru instituțional și juridic care să încurajeze diferitele părți interesate (actorii de pe piață etc.) să opereze echilibrat în domeniul transporturilor. Reglementarea și intervenția din partea fondurilor publice trebuie acceptate numai acolo unde sunt necesare din cauza eșecului pieței și trebuie să fie suportabile pentru bugetele statelor membre, ale regiunilor și orașelor.
- consideră prioritară reechilibrarea distribuției modale a transportului pe uscat, evitându-se concentrarea fluxurilor de trafic aproape exclusiv pe drumurile europene. În același timp, Comitetul consideră că este necesar să se creeze strategii de promovare a intermodalității și multimodalității astfel încât să se asigure eficiența globală a sistemelor de transport.

COMITETUL REGIUNILOR,

**AVÂND ÎN VEDERE** Cartea albă privind politica europeană în domeniul transporturilor, publicată în 2001, care definește orientările acestei politici până în anul 2010 și care prevede, de asemenea, o revizuire intermediară a punerii sale în aplicare în 2006, precum și documentul „Logistica transportului de mărfuri în Europa, garanția unei mobilități durabile” (COM(2006) 336 final);

**AVÂND ÎN VEDERE** decizia Biroului din 25 aprilie 2006 de a încredința Comisiei pentru politici de coeziune teritorială elaborarea unui aviz pe această temă;

**AVÂND ÎN VEDERE** comunicarea Comisiei adresată Consiliului și Parlamentului European din 22 iunie 2006, intitulată „Pentru o Europă în mișcare — mobilitate durabilă pentru continentul nostru: revizuirea intermediară a Cărții albe privind transporturile, publicată în 2001 de Comisia Europeană”;

**AVÂND ÎN VEDERE** avizele sale anterioare, în special — *Cartea albă privind politica europeană în domeniul transporturilor pentru 2010: momentul deciziilor* (CdR 54/2001 final) <sup>(1)</sup>; *Coridoarele TEN-T: pârgii pentru creștere și instrumente pentru coeziunea UE* (CdR 291/2003 final) <sup>(2)</sup>; *Companiile aeriene low-cost și dezvoltarea regională* (CdR 63/2004 final) <sup>(3)</sup>; *Liniile directe comunitare pentru finanțarea aeroporturilor și ajutoarele de stat pentru înființarea companiilor aeriene cu plecare de pe aeroporturi regionale* (CdR 76/2005 final); *Siguranța tuturor modurilor de transport, inclusiv problema finanțării* (CdR 209/2005 final); *Al treilea pachet de măsuri legislative pentru siguranța maritimă* (CdR 43/2006 final);

**AVÂND ÎN VEDERE** proiectul de aviz (CdR 119/2006, rev. 2) adoptat la 11 decembrie 2006 de Comisia pentru politici de coeziune teritorială (raportor: **dl Jan ZÁHRADNÍK (PPE/CZ)**, președintele Consiliului regional al regiunii Boemia de Sud (Hejtman Jihočeského kraje));

**a adoptat prezentul aviz în cea de-a 68-a sesiune plenară, care a avut loc la 13-14 februarie 2007 (ședința din 14 februarie):**

#### Având în vedere

1. rezultatele consultărilor publice întreprinse de Comisie cu ocazia revizuirii intermediare a Cărții albe privind politica europeană în domeniul transporturilor;
2. observațiile formulate de reprezentanții regiunilor și orașelor Europei în cadrul acestor consultări publice;
3. evoluția contextului mondial, progresele în materie de integrare europeană și dezvoltarea sectorului de transporturi în Europa în ultimii cinci ani, caracterizată prin câteva aspecte inedite, în special:

*Extinderea Uniunii Europene în 2004 și 2007, prin care:*

- douăsprezece noi state membre au aderat la Uniune, ceea ce a dus la mărirea suprafeței acesteia cu aproximativ 1 100 000 km<sup>2</sup> (echivalentul a 36 % din teritoriul UE-15);
- infrastructurile de transport în noile state membre au fost și continuă să fie de o calitate net inferioară celei de care dispun țările UE-15;
- punerea în aplicare a pieței interne în aceste țări este însoțită de o nouă creștere considerabilă a volumului traficului, în special în domeniul transporturilor rutiere cu camioane;
- rețeaua de transport a noilor țări membre nu este pregătită pentru a face față acestor noi condiții, în special în regiunile transfrontaliere, în apropierea marilor aglomerații și în zonele cu o mare concentrare industrială;

*Strategia Lisabona reînnoită,*

- care recunoaște că creșterea PIB-ului Uniunii este inferioară previziunilor;
- care acordă o importanță considerabilă dezvoltării sectorului transporturilor, ca factor esențial al creșterii economice;
- care consideră politica europeană în domeniul transporturilor un element hotărâtor pentru susținerea competitivității UE;
- care continuă să facă din mobilitate obiectivul central al politicii europene în domeniul transporturilor;

*Insuficiența mijloacelor financiare, drept care:*

- nivelul cheltuielilor destinate infrastructurilor de transport a scăzut în toate statele membre UE până sub 1 % din PIB, iar perspectivele financiare 2007-2013 prevăd o sumă de 8 miliarde EUR pentru acest domeniu (deși Comisia a estimat că ar fi necesare 20 de miliarde EUR);
- în timp ce numai pentru cele 30 de axe prioritare ale dimensiunii europene din rețeaua TEN-T este nevoie de 250 de miliarde EUR (0,16 % din PIB-ul european), iar realizarea tuturor proiectelor de interes comunitar necesită 600 de miliarde EUR în plus;

<sup>(1)</sup> JO C 192 din 12.8.2002, p. 8.

<sup>(2)</sup> JO C 109 din 30.4.2004, p. 10.

<sup>(3)</sup> JO C 318 din 22.12.2004, p. 7.

*Globalizarea economiei mondiale,*

- caracterizată prin intensificarea schimburilor comerciale între Europa și piețele asiatice, în special, ceea ce duce la formarea unor noi cerințe în ceea ce privește capacitatea, orientarea, compatibilitatea și structura modală a rețelei europene de transport;
- întrucât numai sectoarele transporturilor aeriene și maritime sunt cu adevărat globale;

*Riscurile derivate din terorism,*

- care, în urma atentatelor teroriste comise la New York, Madrid și Londra, au demonstrat vulnerabilitatea sistemelor de transport, ale căror siguranță și fiabilitate sunt amenințate;

**și ținând seama** de interesele regiunilor și orașelor Europei bazate pe realități cunoscute, în special:

- integrarea lor în sistemul transeuropean de transport, precum și în rețeaua TEN-T constituie o condiție esențială pentru a putea beneficia din plin de avantajele pieței libere și va avea o influență directă asupra competitivității și performanței economice a acestora;
- dezvoltarea infrastructurilor de transport înlesnește schimburile comerciale, care reprezintă motorul creșterii economice, contribuie la coeziunea teritorială și permit construirea unei Europe apropiate de cetățeni și de municipii;
- singura modalitate de a uni în mod efectiv Uniunea Europeană extinsă și de a asigura coeziunea teritorială în cadrul acesteia este completarea verigilor lipsite și eliminarea obstacolelor existente pe principalele axe ale rețelei transeuropene TEN-T, prelungirea coridoarelor principale până în regiunile și țările vecine și găsirea unei soluții pentru deficiențele acestora în regiunile transfrontaliere;
- chiar în cazul transporturilor transeuropene, efectele pozitive și negative ale acestora sunt resimțite la fel de puternic la scară regională și locală, întrucât sunt strâns legate de dezvoltarea regională și de amenajarea urbană;
- împotriva, transporturile urbane și regionale contribuie într-o manieră semnificativă la creșterea efectelor negative ale transporturilor prin, de exemplu, emisiile de CO<sub>2</sub>, poluarea acustică sau pierderile cauzate de accidente;
- autoritățile regionale și locale au competență directă în ceea ce privește construirea și dezvoltarea sistemelor de transport regionale și urbane, pentru crearea condițiilor necesare pentru îmbunătățirea funcționării, siguranței și fiabilității acestora;
- un demers comun la toate nivelurile, de la instituțiile comunitare până la autoritățile locale, bazat pe principiul subsidiarității efective, pe cooperare, pe punerea în comun a infor-

mațiilor și stimularea economică prin programe adecvate, poate contribui la o mai bună funcționare a transporturilor urbane și regionale.

**1. Observații generale**

1.1 Comitetul Regiunilor împărtășește opinia Comisiei potrivit căreia mobilitatea trebuie să fie unul din obiectivele prioritare atât ale politicii în domeniul transporturilor, cât și ale Strategiei Lisabona reînnoite, prin garantarea dezvoltării unor moduri de transport eficiente, sigure, durabile și fiabile, punându-se accentul pe comodalitate.

1.2 Comitetul Regiunilor constată că transporturile stau la temelia procesului de integrare europeană, deoarece acestea permit libera circulație a persoanelor și a mărfurilor. Ele se află, de asemenea, în strânsă legătură cu direcția de dezvoltare dorită de Uniunea Europeană, și anume cu creșterea economică. În consecință, Comitetul se opune unei integrări europene care să conștie într-o reglementare sub formă de restricții și limitări neordonate, întrucât nu există o soluție simplă în acest domeniu. Este necesară adoptarea unor noi măsuri legislative în vederea liberalizării diferențiate a diverselor ramuri care compun acest sector în conformitate cu condițiile locale și regionale, armonizarea condițiilor aplicabile diferitelor moduri de transport și încurajarea interoperabilității și cooperării acestora.

1.3 Punctul de vedere al Comitetului Regiunilor este că **obiectivul prioritar al politicii europene în domeniul transporturilor** este crearea condițiilor care să garanteze eficiența și durabilitatea transporturilor transeuropene. Pentru aceasta, sunt necesare următoarele:

- dezvoltarea unei piețe libere a transporturilor;
- dezvoltarea unei rețele omogene de transporturi transeuropene (TEN-T);
- completarea legăturilor inexistente și eliminarea obstacolelor în calea principalelor axe ale rețelei transeuropene de transport (TEN-T);
- conectarea principalelor axe ale acestei rețele cu cele ale regiunilor și țărilor vecine, ceea ce va încuraja coeziunea teritorială chiar și în regiunile ultraperiferice aflate la frontierele Uniunii;
- eforturi în vederea remedierii slăbiciunilor pe care le prezintă rețeaua TEN-T la nivel transfrontalier, în special prin reducerea izolării zonelor frontaliere, vestigii ale vechii împărțiri a continentului de „Cortina de Fier”, dar și a granițelor pe care actuala UE-27 le are cu țările candidate (Croatia, Turcia), precum și la granița dintre UE și țările și regiunile învecinate, cum ar fi țările mediteraneene din Africa de Nord și nodul de transport din strâmtoarea Gibraltar;

- garantarea pentru regiuni și orașe a unui acces larg și simplu la rețelele transeuropene de transport, ceea ce va permite creșterea coeziunii teritoriale;
- utilizarea în mod eficient a tuturor modurilor de transport disponibile în cadrul transporturilor transeuropene, în vederea exploatării optime a capacităților, interoperabilității și a sinergiilor infrastructurilor existente;
- construirea unor noi infrastructuri pentru transporturile transeuropene, în zonele în care instalațiile existente, deși îndeplinesc condițiile menționate anterior, se dovedesc insuficiente, în vederea rezolvării problemelor zonelor congestionate;
- eliminarea barierelor fizice, tehnice și organizatorice care împiedică buna circulație a mărfurilor și a persoanelor sau transportul acestora între statele membre;
- îndeplinirea cerințelor transporturilor transcontinentale cât mai eficient, având în vedere geografia Uniunii Europene sau noua distribuție teritorială a tuturor statelor membre;
- organizarea eficientă a transportului, alocarea capacităților în zonele sensibile (regiunile sensibile) prin intermediul instrumentelor bazate pe piață, cum ar fi comerțul cu drepturi de tranzit,
- stimularea rețelilor transeuropene și dezvoltarea infrastructurilor majore care vor îmbunătăți conexiunile între (cel puțin) regiunile cele mai populate din fiecare stat membru și restul UE, cu scopul de a dezvolta pe deplin piața internă și de a conștientiza apartenența la Europa.

1.4 Comitetul Regiunilor consideră că politica europeană în domeniul transporturilor are și un rol secundar: să adopte o abordare comună pentru rezolvarea problemelor care ar fi tratate mai puțin eficient la nivelul statelor membre, regiunilor sau orașelor, în conformitate cu principiul subsidiarității, în special prin:

- atenuarea impactului pe care îl are transportul asupra mediului înconjurător, cum ar fi respectarea angajamentelor asumate prin Protocolul de la Kyoto privind emisiile de CO<sub>2</sub>;
- asigurarea durabilității energetice a transporturilor și folosirea surselor alternative de energie, printre care se numără biocombustibilii;
- întărirea normelor de siguranță și reducerea riscurilor de accidente rutiere;
- încurajarea inițiativelor inovatoare în sectorul transporturilor;
- facilitarea adaptării Uniunii Europene în ansamblul ei și fiecărui stat membru în parte la transformările inerente piețelor transporturilor la scară globală.

1.5 Comitetul Regiunilor atrage atenția, de asemenea, asupra obiectivelor politicii europene în domeniul transporturilor, care trebuie atinse, în primul rând, prin crearea unui cadru instituțional și juridic care să încurajeze diferitele părți interesate (actorii de pe piață etc.) să opereze echilibrat în domeniul transporturilor. Reglementarea și intervenția din partea fondurilor publice trebuie acceptate numai acolo unde sunt necesare din cauza eșecului pieței și trebuie să fie suportabile pentru bugetele statelor membre, ale regiunilor și orașelor.

1.6 Având în vedere rezultatele Cărții albe din 2001, Comitetul Regiunilor consideră că, în vederea atingerii obiectivelor politicii europene în domeniul transporturilor, este necesar ca:

- instrumentele pentru viitor ale politicii europene în domeniul transporturilor să aibă o structură clar definită, care să reflecte prioritățile de mai sus;
- ansamblul de instrumente și măsuri, stabilite în raport cu prioritățile, trebuie să fie structurat, în conformitate cu principiul subsidiarității autentice, pentru a crea seturi coerente, specifice fiecărui nivel de administrație publică, adică bazate pe puterile sau responsabilitatea nivelului respectiv;
- resurse financiare suficiente să fie alocate punerii în aplicare a acestor instrumente și măsuri și la toate nivelurile la care transporturile au avut un impact asupra rezultatelor economice ale Uniunii și asupra calității vieții cetățenilor săi.

1.7 Comitetul Regiunilor consideră esențială punerea la dispoziție a mijloacelor necesare pentru a le permite guvernelor regionale să participe la elaborarea politicii europene în domeniul transporturilor. Revizuirea intermediară a Cărții albe nu definește clar rolul care le revine regiunilor în acest context.

1.8 Comitetul Regiunilor consideră că versiunea actuală a revizuirii intermediare a Cărții albe nu identifică suficient de clar prioritățile pentru fiecare dintre inițiativele propuse și este preocupat că eficiența documentului este, prin urmare, redusă. De aceea, Comitetul Regiunilor recomandă ca lista de acțiuni (Ghidul de referințe — lista acțiunilor principale) să fie modificată în așa fel încât acestea să nu mai fie prezentate în ordine cronologică, ci în funcție de prioritățile diferitelor obiective care trebuie îndeplinite și de domeniile de competență prevăzute în conformitate cu principiul subsidiarității. Comitetul Regiunilor consideră că este necesară stabilirea de coordonatori responsabili pentru aceste acțiuni. Într-adevăr, Comitetul Regiunilor consideră că obiectivul acestor acțiuni nu constă în publicarea unui document, ci într-o schimbare calitativă reală, care se poate obține prin punerea sa riguroasă în aplicare.

1.9 Pe de altă parte, Comitetul Regiunilor cere ca, înainte de adoptarea oricăror alte serii de reglementări sau intervenții din partea autorităților publice, să fie examinată posibilitatea de a se obține aceleași rezultate printr-o mai bună aplicare a mecanismelor de piață în sectorul transporturilor.

1.10 În sensul punctelor de mai sus, Comitetul Regiunilor propune ca titlul Cărții albe din 2006 să includă și expresia „momentul acțiunilor”, ca o parafrază la Cartea albă din 2001 care se subintitula „momentul deciziilor”. Singura garanție pentru obținerea rezultatelor preconizate o reprezintă transpunerea sistematică a deciziilor adoptate la nivel comunitar în politicile în domeniul transporturilor la nivel de stat membru, apoi la nivel de administrații regionale și municipale până la aplicarea lor efectivă.

## 2. Transporturile terestre

2.1 Comitetul Regiunilor consideră prioritară reechilibrarea distribuției modale a transportului pe uscat, evitându-se concentrarea fluxurilor de trafic aproape exclusiv pe drumurile europene. În același timp, Comitetul consideră că este necesar să se creeze strategii de promovare a intermodalității și multimodalității astfel încât să se asigure eficiența globală a sistemelor de transport.

2.2 Comitetul Regiunilor salută în mod special propunerea Comisiei de accelerare a eliminării barierelor tehnice și funcționale în domeniul transporturilor feroviare internaționale, precum și de promovare a standardizării și unificării pozitive și efective a materialului rulant.

2.3 De asemenea, Comitetul Regiunilor consideră că, în vederea îmbunătățirii competitivității transportului feroviar în raport cu cel rutier și pentru ca transportul feroviar să poată reprezenta o parte echitabilă din volumul global al traficului, este necesară armonizarea condițiilor care reglementează transporturile feroviare și rutiere, așa cum se sublinia în Cartea albă din 2001.

2.4 Experiența demonstrează că procesul de liberalizare are consecințe semnificative asupra raporturilor juridice dintre transportator și clienții, furnizorii și beneficiarii serviciilor sale, cu angajații săi, precum și în materie de drept patrimonial. De aceea, Comitetul Regiunilor recomandă elaborarea, pe baza experienței anumitor state membre, a unei metodologii de liberalizare la nivel comunitar, aplicabilă în mod individual fiecărei societăți feroviare. Comitetul Regiunilor recomandă, de asemenea, introducerea unui cadru legal minim pentru garantarea unei protecții corespunzătoare și echilibrate a drepturilor tuturor actorilor afectați de liberalizarea ramurilor de transport care operează în rețea (prestatori de servicii de transport, utilizatori și autorități de reglementare, eventual administrații publice și organe de control public și salariați).

2.5 Comitetul Regiunilor observă că transportul rutier continuă să joace un rol esențial pentru orașe și regiuni și

pentru numeroase regiuni acesta reprezintă singurul mijloc de asigurare a accesibilității și mobilității. Legăturile intermodale sunt deosebit de important pentru optimizarea sistemului de transport în general.

2.6 În contextul actual de reduceri ale investițiilor publice, Comitetul Regiunilor consideră că este corect să se promoveze rutele feroviare de mare viteză incluse în TEN-T ca proiecte prioritare. Dar și legăturile feroviare de mare viteză complementare celor din TEN-T trebuie susținute. De aceea, este necesar să se facă eforturi pentru identificarea și dezvoltarea proiectelor feroviare de mare viteză care, deși nu sunt incluse în TEN-T, sunt proiecte de transport durabil paralele și complementare, care ar trebui avute în vedere la acordarea de finanțare comunitară.

2.7 Comitetul Regiunilor salută propunerea Comisiei Europene de sisteme de plată inteligente pentru utilizarea infrastructurii și ideile acesteia privind alocarea capacității în marile aglomerări și regiunile sensibile prin intermediul instrumentelor bazate pe piață, cum ar fi comerțul cu drepturi de tranzit.

2.8 Cu toate că este necesar ca inițiativele stabilite în Cartea albă pentru promovarea modurilor de transport durabile, cum ar fi transportul feroviar și maritim, să fie susținute ferm, trebuie admis și faptul că multe regiuni nu au o infrastructură adecvată de transport feroviar sau maritim. În acest caz, transferul transportului rutier către moduri mai durabile pentru protecția mediului presupune investiții semnificative într-o astfel de infrastructură.

## 3. Transportul aerian

3.1 Comitetul Regiunilor salută noul impuls în dezvoltarea pe care o cunosc aeroporturile regionale și companiile aeriene low-cost care, în ultimii ani, au adus transportul aerian de pasageri la un nivel mai accesibil și au oferit, în acest fel, o alternativă corespunzătoare la transportul terestru de călători pe distanțe lungi. În același timp, nu trebuie totuși ignorate efectele secundare negative ale acestei tendințe.

3.2 În continuarea avizelor sale anterioare, Comitetul Regiunilor subliniază rolul important pe care îl joacă aeroporturile regionale în cadrul dezvoltării regionale și al obținerii coeziunii teritoriale (interconectarea regiunilor, mobilitate sporită, posibilitatea de a profita de libera circulație, dezvoltarea economică, reabilitarea regiunilor periferice și mai puțin dezvoltate). În acest sens, Comitetul Regiunilor salută inițiativa Comisiei destinată să creeze condițiile favorabile unei mai mari dezvoltări a potențialului transporturilor aeriene la nivelul segmentului interregional al pieței transporturilor aeriene.

3.3 În același timp, Comitetul Regiunilor reiterează apelurile sale precedente de obținere a unui echilibru între nevoia de transparență în materie de ajutoare de stat și capacitatea autorităților locale de a finanța aeroporturile regionale și dezvoltarea noilor legături care permit conectarea acestor regiuni la restul pieței europene.

3.4 Luând în considerare situația specială a regiunilor ultraperiferice, în care transportul maritim și cel aerian sunt singura legătură cu restul Uniunii Europene și al lumii, ele ar trebui să beneficieze de scutiri de la orice măsuri de combatere a impactului sectoarelor transportului aerian și maritim asupra modificărilor climatice. Emisiile de gaze cu efect de seră din aceste regiuni reprezintă mai puțin de 0,5 % din totalul UE pentru aceste sectoare și nu amenință deloc compromiterea acordurilor internaționale semnate de Uniunea Europeană în acest domeniu.

#### 4. Transportul maritim și transportul pe căi navigabile

4.1 Comitetul Regiunilor ia notă cu satisfacție de recomandarea Comisiei privind continuarea dezvoltării transportului maritim pe distanțe scurte, precum și a „autostrăzilor maritime”, ca alternativă la transportul rutier. Comitetul Regiunilor susține deja următoarele:

4.2 programele operaționale pentru perioada 2007-2013 să prevadă punerea în aplicare a proiectelor care să sprijine transportul maritim (combaterea poluării, securitatea transporturilor, administrarea infrastructurilor de căi navigabile);

4.3 să se depună eforturi sporite în vederea îmbunătățirii capacității și a dezvoltării infrastructurilor de acces terestru la instalațiile portuare, pentru construirea rețelelor logistice de distribuție, ținând seama, în special, de nevoile insulelor în acest domeniu;

4.4 regiunile insulare ale Uniunii să fie efectiv conectate la sistemul de „autostrăzi maritime”, în vederea îmbunătățirii accesului acestora la piața unică.

4.5 De asemenea, Comitetul Regiunilor salută propunerea Comisiei de elaborare a unei strategii de dezvoltare integrată într-un „spațiu maritim european comun”, destinat să contribuie la dezvoltarea pieței unice în acest domeniu;

4.6 Comitetul Regiunilor salută, de asemenea, măsurile legislative cu privire la porturi și își exprimă interesul de a participa la dezbaterile care vor precede elaborarea acestora. De asemenea, Comitetul Regiunilor dorește să sublinieze importanța legăturilor care există între porturi și orașele sau regiunile în care acestea se află.

4.7 Comitetul Regiunilor își oferă sprijinul orașelor și regiunilor în care se află porturi maritime de importanță majoră și care doresc să-și conecteze infrastructurile de transport terestru la rețelele TEN-T și să facă parte din axele transcontinentale de transport terestru pe distanțe lungi („landbridges”).

4.8 Pe de altă parte, Comitetul Regiunilor atrage atenția asupra faptului că transporturile pe căi navigabile interioare au fost multă vreme subestimate ca alternativă la transporturile terestre și întâmpină cu satisfacție propunerea Comisiei privind crearea unui program destinat să promoveze dezvoltarea acestora.

În același timp, în ceea ce privește solicitarea Comisiei de îmbunătățire a coordonării dintre diferitele politici comunitare (politica în domeniul transporturilor, politica energetică și cea de protecție a mediului), Comitetul Regiunilor subliniază încoerența fundamentală, remarcată în numeroase cazuri, care există în abordarea construcției căilor navigabile interioare: aceasta presupune crearea de căi navigabile și dezvoltarea transportului fluvial ca alternativă viabilă la transportul rutier; totuși, aceste măsuri nu pot fi puse în aplicare din cauza unei reglementări restrictive, corespunzătoare politicii de protecție a mediului.

4.9 Comitetul Regiunilor consideră că măsurile cu privire la autostrăzile mării trebuie să includă o analiză detaliată a impactului asupra sistemelor portuare existente și să definească metode prin care un astfel de impact negativ ar putea fi eliminat, stabilind modul cum se va determina ajutorul diferențiat pentru a rezolva problemele de depărtare și izolare care vor apărea.

4.10 Comitetul Regiunilor consideră că reglementările viitoare privind dezvoltarea ajutoarelor pentru autostrăzile mării ar trebui să implice în mod oficial regiunile.

#### 5. Sistemele de transport urban și regional

5.1 Comitetul Regiunilor observă că principiul care se aplică cu precădere în cazul transportului urban este acela că cel mai bun transport este să nu ai nevoie de transport. Aceasta nu se referă numai la măsurile pentru sectorul transporturilor, ci și la legislația pentru planificarea urbană și dezvoltarea regională, precum și la politica locuinței. Aceasta este o realitate în special în noile state membre, unde, în mod frecvent, trebuie puse în aplicare instrumente care să înlesnească mutările din motive profesionale, liberalizarea pieței locuințelor etc.

5.2 Comitetul Regiunilor salută propunerea Comisiei de elaborare a unei Cărți verzi privind transporturile urbane și este hotărât, în calitatea sa de reprezentant al regiunilor și orașelor Europei, să participe în mod foarte activ la dezbaterile cu părțile interesate care vor precede adoptarea documentului final.

5.3 În acest sens, Comitetul Regiunilor atrage atenția asupra faptului că sistemele de transport urbane și regionale sunt cu atât mai eficiente cu cât răspund mai bine nevoilor locale. Din acest motiv, este foarte greu de prevăzut orice intervenție sau armonizare în acest domeniu, spre deosebire de transporturile transcontinentale. Conform principiului subsidiarității, rolul Uniunii în acest domeniu trebuie să fie cel de a împărtăși experiența și de a crea programe care să permită partajarea și aplicarea practicilor care și-au demonstrat eficacitatea, precum și evaluarea demersurilor inovatoare (organizarea transporturilor, sistemele inteligente, carburanții de înaltă rentabilitate ecologică și energetică, mobilitatea drept condiție a dezvoltării regionale etc.);

5.4 Problemele în materie de transport se concentrează în special în marile orașe, în aglomerațiile urbane și la periferie și, din cauza urbanizării profunde a acestor zone, construirea și modernizarea infrastructurilor de transport sunt deosebit de costisitoare. În consecință, este necesar să se urmărească foarte atent dezvoltarea acestor infrastructuri și dotarea lor cu tehnologii moderne la toate nivelurile, precum și susținerea infrastructurilor care nu fac parte direct din rețeaua TEN-T. Este important să se încurajeze sistemele de transport urban curat pentru a se reduce nivelurile de poluare din orașe și a se îmbunătăți astfel calitatea vieții locuitorilor acestora. Comitetul Regiunilor recomandă Comisiei ca, la elaborarea Cărții verzi privind transportul urban, să includă acești factori în analiza acesteia.

5.5 Comitetul Regiunilor solicită Comisiei Europene să pună accentul pe transporturile în oraș și să examineze în mod corespunzător dacă diferitele programe operaționale pentru perioada 2007-2013 acordă transporturilor urbane atenția pe care acestea o merită și dacă prevăd o alocare adecvată de mijloace financiare. Comitetul Regiunilor subliniază că transporturile urbane sunt la fel de importante ca și rețelele transeuropene de transport, având în vedere că majoritatea fluxurilor de transport au un oraș ca punct de plecare și de sosire și că orașele constituie așadar „strangulările” cele mai mari. Din acest motiv, transporturile urbane de calitate constituie o condiție esențială pentru competitivitatea UE, precum și pentru ansamblul Strategiei Lisabona, atât pentru libera circulație a mărfurilor, cât și pentru cea a lucrătorilor.

5.6 Comitetul Regiunilor consideră că pentru a se reduce aglomerarea rutelor de acces în orașele mari, trebuie construite noduri rutiere la marginea orașelor, cu suficiente spații de parcare (de tip „parchează și călătorește”) pentru a le permite persoanelor care vin cu autoturismul în oraș să își parcheze vehiculele și apoi să folosească transportul public, fără o creștere semnificativă a duratei călătoriei.

## 6. Optimizarea infrastructurilor și accesibilitatea rețelilor

6.1 Comitetul Regiunilor consideră că obiectivul cel mai urgent în interesul durabilității transporturilor transeuropene este, în paralel cu finalizarea rețelei transeuropene de transport TEN-T și cu construirea de noi infrastructuri, îmbunătățirea condițiilor care să permită o utilizare sistematică a rezervelor prezente în capacitățile infrastructurilor existente.

6.2 Comitetul Regiunilor salută ideea Comisiei de a considera prioritară necesitatea de reducere a congestionărilor și de mărire a accesibilității. Acesta consideră că este o condiție indispensabilă pentru a se putea exploata din plin posibilitățile pe care le oferă dreptul la liberă circulație și pentru a se ajunge la o mai mare coeziune teritorială.

6.3 Cu toate acestea, Comitetul Regiunilor nu împărtășește opinia Comisiei potrivit căreia Europa beneficiază de o densă rețea de transport și de o infrastructură, în general, de înaltă calitate. Comitetul Regiunilor insistă asupra diferențelor calitative care există între infrastructurile de transport ale UE-15 și ale UE+10. În același timp, constată faptul că, din cauza surplusului

de trafic înregistrat în noile state membre ca urmare a extinderii din 2004, starea rețelelor naționale ale acestora se degradează tot mai mult și că decalajele dintre UE-15 și UE+10 în acest domeniu devin tot mai mari. Prin urmare, Comitetul Regiunilor propune ca, printre activitățile propuse în cadrul reviziei intermediare a Cărții albe, să fie înscrisă și o evaluare riguroasă și detaliată a stării infrastructurii de transport în UE-27, în așa fel încât să furnizeze instituțiilor europene date relevante ca bază pentru luarea de decizii în materie.

6.4 În același timp, Comitetul Regiunilor avertizează asupra unei posibile apariții de strangulări ale traficului pe principalele axe de transport în zonele de frontieră și în regiunile periferice izolate, situate în apropiere de noile frontiere exterioare ale Uniunii. Din acest motiv, este indispensabilă finalizarea procesului de reabilitare a rețelelor TEN-T în care este inclusă și propunerea de extindere a acestora astfel încât să cuprindă și regiunile și țările vecine Uniunii Europene.

6.5 Comitetul Regiunilor susține în mod activ proiectele regionale destinate să dezvolte infrastructurile de transport, în special cele având o componentă transfrontalieră, și solicită Comisiei să continue să le ofere condiții favorabile prin programe eligibile pentru finanțare în cadrul politicii de coeziune pentru 2007-2013 și al programelor de cooperare interregională.

6.6 Comitetul Regiunilor încurajează Comisia să folosească instrumentele financiare (bugetul alocat rețelei TEN-T, BEI, BERD, PPP etc.) și instituționale (coordonator european) pentru a crea un program de sprijin pentru intervențiile în vederea eliminării rapide a strangulărilor transfrontaliere și a creării legăturilor lipsă în cadrul celor treizeci de axe prioritare de interes european ale rețelei TEN-T, definite în 2004, precum și a celor care ar putea fi identificate ulterior ca fiind necesare, pentru a ajunge la o omogenitate efectivă a rețelei TEN-T. De fapt, în acest domeniu, politicile de transport urmate la nivel național se dovedesc de mult timp ineficiente, ceea ce este deosebit de dăunător pentru dezvoltarea regională, pentru realizarea coeziunii teritoriale și pentru posibilitatea de a beneficia deplin de avantajele oferite de libera circulație și cooperarea transfrontalieră. Mai mult decât atât, este necesar să se asigure mecanisme de finanțare pentru alte proiecte care completează proiectele TEN-T, în special cele pentru îmbunătățirea accesibilității: legături rutiere și feroviare, acces la porturi, centre logistice legate la noduri de schimb intermodal, acces urban etc.

6.7 În același timp, Comitetul Regiunilor atrage atenția asupra nevoii de a se reechilibra axele est-vest și nord-sud ale coridoarelor TEN-T. Pentru a se asigura o utilizare mai eficientă a capacității porturilor maritime din Marea Adriatică și Marea Baltică, Comitetul Regiunilor propune să se țină seama de concluziile proiectului INTERREG IIIB A-B Landbridge, care se referă exact la acest subiect, când se vor extinde rețelele TEN-T în viitor. Acest proiect implică regiuni din Italia, Austria, Republica Cehă, Germania și Polonia și, chiar mai departe, regiuni din state care nu sunt membre UE, cum ar fi Norvegia și Croația.

## 7. Interoperabilitatea și armonizarea modurilor de transport

7.1 Comitetul Regiunilor salută cu precauție principiul comodalității, așa cum a fost definit acesta în revizia intermediară a Cărții albe privind transporturile europene și împărtășește opinia potrivit căreia fiecare mod de transport joacă un rol special în cadrul sistemului european de transporturi. Numai datorită interoperabilității reale între diferitele moduri de transport, în condiții de piață echitabile, se poate obține o optimizare naturală a transporturilor. În realitate, există un singur „serviciu de transport” (cererea de servicii de transport), care se bazează pe cele mai bune soluții de transport disponibile (moduri de transport). Singura metodă de îmbunătățire a situației transportului european este stabilirea de condiții egale pentru toate modurile de transport, fără a se favoriza un anumit mod față de altele. Faptul regretabil că transportul rutier are mare succes chiar și în segmentele pieței transporturilor care s-ar potrivi mai mult, din motive ecologice, transportului feroviar, fluvial și combinat ține nu numai de o armonizare insuficientă între diferitele moduri de transport, de costurile externe, de interoperabilitatea nefinalizată a rețelei feroviare, de transformarea incompletă a sectorului feroviar, ci și de nivelul tehnic insuficient al transporturilor feroviare și combinate. În consecință, este necesar să fie susținute cercetarea și dezvoltarea nu numai în domeniul sistemelor telematice și de informare, ci și în materie de tehnologie a procesului de gestionare a transporturilor feroviare și combinate, de standardizare efectivă, unificare și armonizare.

7.2 Cu toate acestea, Comitetul Regiunilor dorește să-și reafirme atașamentul față de o politică europeană activă în favoarea transporturilor mai puțin poluante în cadrul angajamentelor Uniunii Europene în contextul Protocolului de la Kyoto.

7.3 În legătură cu teza menționată la punctul 7.1., Comitetul Regiunilor propune continuarea elaborării și aplicării normelor pentru internalizarea costurilor externe în transport. Obiectivul este instaurarea unui cadru european comun privind crearea unor infrastructuri rutiere cu acces liber și cu plată, precum și a unor căi ferate cu plată redinamizate, condiție necesară pentru exercitarea unei adevărate concurențe intramodale. Taxele nu ar trebui folosite numai pentru acoperirea costurilor aferente construcției și întreținerii infrastructurilor (cu toate că pentru economiile în tranziție ar reprezenta o sursă de venituri considerabilă), ci, în aceeași măsură, trebuie să fie un instrument care să se adapteze în mod automat la nevoile infrastructurilor, optimizând în acest fel nivelul lor de utilizare și ținând cont de ansamblul costurilor interne și externe — inclusiv costurile de mediu — ale fiecărui mod de transport. Nu în ultimul rând, taxele, care au efecte asupra prețului produselor, ar trebui să devină în special un factor natural de reglementare a pieței și, mai ales, a cererii excesive de transport, cea mai bună operațiune de transport fiind așadar cea care nu are loc.

7.4 Comitetul Regiunilor consideră că noile sisteme de tarifare inteligentă vor permite optimizarea fluxului traficului, utilizarea infrastructurilor în mod eficient, precum și prevenirea apariției supraaglomerărilor. Este necesar să fie susținută doar

introducerea unei tarifări transparente, corecte, care să poată fi contabilizată și facturată în mod clar, asociată unei taxe simple, dar suficient de variabilă pentru optimizarea utilizării în timp și spațiu a infrastructurilor. Această tarifare trebuie să aibă o valoare echivalentă în toată Europa și nu doar să transfere transportul de pe drumurile cu taxă spre rutele de transport gratuite. În acest sens, Comitetul Regiunilor își reînnoiește sprijinul pentru proiectul Galileo, care, dacă este introdus corect în toate statele membre, poate asigura un astfel de sistem.

7.5 Pentru a sprijini mai mult sistemul de navigare prin satelit Galileo și utilizarea unitară a acestuia în sistemul de transport din întreaga Europă sau cel puțin în vederea promovării acestei idei, în special în noile state membre, Comitetul Regiunilor recomandă Consiliului European să stabilească sediul Autorității de supraveghere a GNSS într-unul din noile state membre, ceea ce ar contribui la plasarea acestora în centrul unor astfel de proiecte inovatoare (totodată, Consiliul European și-ar îndeplini promisiunea informală făcută în 2003 de a înființa agenții europene în noile state membre).

## 8. Logistica

8.1 De asemenea, Comitetul Regiunilor subliniază că, în vederea îmbunătățirii interoperabilității diferitelor moduri de transport, este necesară asigurarea interconectării acestora prin intermediul terminalelor logistice și a serviciilor logistice inteligente. În ce privește navlul, infrastructurile logistice publice reprezintă, de fapt, un factor esențial de interoperabilitate a modurilor de transport de mărfuri și, în același timp, o verigă importantă a interacțiunii dintre modurile de transport, pe de o parte, și sectorul industriei și comerțului, pe de altă parte. Așadar este important să se creeze condițiile adecvate pentru asigurarea dezvoltării unei logistici eficiente la scară europeană.

8.2 Comitetul Regiunilor își propune să contribuie la elaborarea unui cadru strategic, propus pentru logistica transportului de mărfuri în Europa, dat fiind că dezvoltarea acestui segment are o influență considerabilă asupra dezvoltării regionale. În consecință, participă la numeroase proiecte ale autorităților teritoriale, la strategii de dezvoltare regională și la proiecte urbane și are, de asemenea, un rol în crearea sistemelor de transporturi urbane și regionale sau în dezvoltarea aeroporturilor regionale, a porturilor fluviale și a centrelor logistice publice, care ar trebui considerate, din toate punctele de vedere, ca infrastructuri de transport ce fac parte din rețelele cărora le furnizează servicii.

8.3 Comitetul Regiunilor salută intenția Comisiei Europene de a adopta un plan de acțiune pentru logistica transportului de mărfuri în 2007. Comitetul Regiunilor este de părere că formularea unui cadru strategic pentru logistica transportului de mărfuri în Europa ar trebui să fie însoțită de o evaluare a modului în care o politică privind transportul poate promova transferul mărfurilor de la infrastructura rutieră la cea feroviară; folosind instrumente mai eficiente, mai economice, mai naturale și mai respectate de piață decât înainte. Aceste măsuri, care pot fi de natură fiscală sau legislativă, ar trebui sprijinite de o asistență direcționată care să acționeze ca un catalizator.



## 9. Siguranța

9.1 Comitetul Regiunilor își exprimă preocuparea cu privire la faptul că, în ciuda unei tendințe de îmbunătățire constatată timp de mulți ani în UE-25, mortalitatea prin accidente rutiere încă atinge un nivel inacceptabil. Susține fără rezerve propunerea Comisiei privind instaurarea unui sistem integrat în materie de siguranță rutieră care să pună accentul pe conduita utilizatorilor, pe construcția și tehnologiile autovehiculelor, precum și pe starea infrastructurilor.

9.2 Comitetul Regiunilor constată că, în acest moment în care mobilitatea persoanelor și a mărfurilor la nivelul Uniunii Europene continuă să crească, este de așteptat ca statele membre să-și continue dezbaterile privind standardizarea și armonizarea reglementărilor și normelor juridice în materie de cod rutier, în scopul de a ușura înțelegerea acestora de către conducătorii auto și alți utilizatori ai infrastructurilor. Aceasta va contribui la întărirea siguranței, la diminuarea numărului de accidente și la echilibrarea competitivității în materie de oferte comerciale de transport.

9.3 De asemenea, Comitetul Regiunilor se pronunță, cel puțin în ceea ce privește principalele axe transeuropene, în favoarea uniformizării indicatoarelor de circulație, armonizării parametrilor și a introducerii panourilor multilingve destinate îmbunătățirii siguranței prin intermediul dezvoltării a noi sisteme telematice.

## 10. Securitatea

10.1 Comitetul Regiunilor observă necesitatea urgentă de garantare a securității sistemelor de transport ca reacție la amenințarea teroristă și susține un demers comun în acest domeniu.

10.2 În acest sens, Comitetul Regiunilor îndeamnă Uniunea Europeană și statele membre să adopte un demers comun, dat fiind caracterul limitat al competențelor și posibilităților administrațiilor regionale și municipale în acest domeniu.

10.3 În același timp, Comitetul Regiunilor solicită organelor comunitare să-și prezinte din timp actorilor interesați eventualele propuneri de măsuri în domeniul securității sistemelor care au o incidență directă asupra organizării și cofinanțării sistemelor de transport regionale și urbane, pentru ca acești participanți să le poată dezbate și să formuleze observații, dacă este cazul.

## 11. Logistica transportului de marfă în Europa, garanția unei mobilități durabile

11.1 Comitetul Regiunilor întâmpină cu satisfacție inițiativa Comisiei Europene privind crearea unui cadru strategic care să răspundă la următoarea întrebare: cum și prin ce mijloace poate contribui Uniunea Europeană la optimizarea sistemului de transport european. Cu toate acestea, Comitetul Regiunilor reamîn-

tește că logistica nu constituie un obiectiv în sine, ci doar un instrument care permite atingerea acestuia. Acesta nu este unicul instrument, deoarece funcționează numai dacă se dezvoltă elementele de bază ale sistemului de transport, printre care se numără infrastructura, telematica (sisteme de informare în transport), interoperabilitatea și modurile de transport adecvate. Din acest motiv, se atrage atenția asupra punctelor exprimate anterior în prezentul aviz cu privire la etapele fundamentale pentru îmbunătățirea condițiilor pentru transportul european în ansamblul său.

11.2 Comitetul Regiunilor apreciază faptul că Comisia recunoaște dimensiunea net comercială a logisticii. Mai mult decât orice, exercitarea forțelor pieței contribuie la o mai bună exploatare a diferitelor unități de transport și la o utilizare eficientă a căilor de comunicație. Cu alte cuvinte, este vorba de un instrument care permite îmbunătățirea gestiunii transporturilor și exploatarea eficientă a acestora. Problema etichetării de calitate trebuie, de asemenea, să fie de competența întreprinderilor de transport sau a organizațiilor sectoriale europene.

11.3 Cu toate acestea, Comitetul Regiunilor este de părere că, dacă forțele pieței se dovedesc insuficiente, măsurile legislative sunt, de asemenea, mijloace adecvate pentru realizarea obiectivului dorit de mobilitate și logistică a transportului de mărfuri bazată pe durabilitate. O condiție preliminară esențială pentru transportul feroviar de mărfuri este și existența unui sistem complet de noduri de schimb intermodal de echipament standardizat în transportul de mărfuri. Pentru crearea acestei posibilități și garantarea utilizării rețelei la capacitatea economică maximă, în cazul în care forțele pieței sunt insuficiente, trebuie introduse condiții-cadru de rezervă, cum ar fi stimulente sau legislație ca un efort deliberat, chiar dacă temporar, de acordare a priorității pentru modurile care par inevitabil să fie sprijinite în conformitate cu condițiile durabile specifice de mediu la nivel local și regional.

11.4 În conformitate cu cele expuse anterior, Comitetul Regiunilor atrage atenția asupra faptului că logistica reprezintă, în opinia sa, elementul-cheie care încurajează regiunile și orașele să ia măsuri pentru ca transporturile pe teritoriul lor să funcționeze rapid, eficient, cu consecințe negative minime. Comitetul Regiunilor consideră, de asemenea, că este important să se dezvolte o „logistică urbană” în vederea îmbunătățirii mediului în aglomerații, inspirându-se din exemplele care au permis eliminarea congestiunilor urbane.

11.5 Așa cum s-a menționat anterior în prezentul aviz, rolul orașelor și regiunilor în domeniul dezvoltării logistice constă, în principal, în crearea condițiilor teritoriale favorabile pentru transporturi și instalații logistice, precum și în sprijinul acordat creării centrelor logistice. Comitetul Regiunilor consideră că UE poate interveni în acest domeniu concret, în special datorită instrumentelor de politică de coeziune și transmiterii experienței și a celor mai bune practici în materie.

11.6 Potrivit punctului de vedere al Comitetul Regiunilor, este indispensabilă identificarea obstacolelor care împiedică o mai bună utilizare a logisticii, în vederea optimizării sistemului de transport european. Printre aceste obstacole se află: infrastructura deficientă (strangulări ale traficului, legături inexistente, interconexiuni insuficiente între nodurile de transport și celelalte tipuri de comunicații, lipsa centrelor logistice publice), compatibilitatea insuficientă a unităților de transport (în special între țările UE-15 și ale UE+10), precum și obstacolele de natură tehnico-organizatorică (schimbul de informații între transportatori, conosamentul unic etc.) Direcția Generală TREN din cadrul Comisiei Europene ar putea juca un rol pozitiv în identificarea acestor obstacole.

11.7 Comitetul Regiunilor consideră, de asemenea, indispensabilă dezvoltarea de noi sisteme de gestiune și informare în materie de transport (SEGTF — Sistemul european de gestiune a traficului feroviar, Galileo). Atrage, de asemenea, atenția asupra necesității de a rezolva problema securității sistemelor de date, în special atunci când sunt exploatate într-un mediu cu structură deschisă.

11.8 Comitetul Regiunilor salută inițiativa Comisiei de a analiza problema formării specializate și a certificatului de norme europene comune în materie de cunoștințe și experiență a personalului din logistică. În același timp, reamintește faptul că, în acest domeniu, este necesară colaborarea cu agenții din sectorul logistic și din sectorul transporturilor sau cu organizațiile profesionale ale acestora la nivel european.

11.9 De asemenea, Comitetul Regiunilor ia notă cu satisfacție de intenția Comisiei Europene de a interveni în domeniul indicatorilor statistici cu privire la dezvoltarea logisticii. Ca o componentă a abordării sale, Comisia ar trebui să elaboreze un sistem de indicatori care să permită urmărirea și măsurarea dezvoltării liniilor logistice, precum și eficacitatea și utilizarea acestora etc.

11.10 Comitetul Regiunilor subliniază, de asemenea, faptul că, în paralel cu proiectele prioritare ale rețelei TEN-T, este necesar, la scară europeană, să se pună accentul pe moderni-

zarea și dezvoltarea principalelor noduri de transport. În vederea unei mai bune exploatare a logisticii și a creșterii gradului de optimizare a sistemului de transport european, este, de asemenea, important să se depășească fenomenul „ultimului kilometru” (last mile). În acest scop, este indispensabilă dezvoltarea punctelor de transbordare și a celor aflate la capetele liniilor logistice și, în special conectarea capacităților principalelor noduri logistice la toate tipurile de căi de comunicație.

11.11 Comitetul Regiunilor consideră, de asemenea, crucială inițiativa Comisiei privind standardele comune europene pentru unitățile de încărcare intermodale în UE. Ar fi foarte util, de exemplu, dacă UE ar reuși să reducă numărul de configurații ale diferitelor tipuri de containere și semiremorci pentru a putea profita la maximum de dimensiunile permise.

11.12 Comitetul Regiunilor atrage atenția asupra faptului că utilizarea diverselor moduri de transport în cadrul aceleiași linii presupune mai mult decât un simplu schimb de perspectivă intelectuală; într-adevăr, de multe ori există și bariere fizice. Mai ales în noile state membre, lipsesc atât căile de comunicație și instalațiile de transbordare adecvate care să permită combinarea acestora, cât și unitățile de transport corespunzătoare. În acest sens, o soluție pentru îmbunătățirea situației ar fi, de exemplu, adoptarea de către BEI a unei politici de credit favorabile sau acordarea unui ajutor comunitar pentru achiziționarea de vehicule sau construirea de instalații de transbordare.

11.13 În cele din urmă, Comitetul Regiunilor invită la stabilirea fezabilității unui plan de acțiune pentru crearea unei rețele feroviare orientate către transportul de mărfuri. Cu toate acestea, dorește să atragă atenția asupra situațiilor din noile state membre. Oricât de promițătoare ar fi ideea, există îndoieli justificate dacă vor exista suficiente investiții pentru punerea ei în aplicare. Statele membre și reprezentanții industriei transportului trebuie să-și concentreze acțiunile, cu sprijinul UE, către coordonarea orarelor internaționale de mărfuri — pentru a garanta, de exemplu, că tranzitul se face predominant în timpul nopții, când transportul de călători este redus.

Bruxelles, 14 februarie 2007.

Președintele  
Comitetului Regiunilor  
Michel DELEBARRE