

**Avizul Comitetului Economic și Social European privind Cartea albă „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”**

COM(2011) 144 final

(2012/C 24/32)

Raportor: **dl Pierre-Jean COULON**

Coraportor: **dl Stefan BACK**

La 28 martie 2011, în conformitate cu articolul 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Comisia a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

*Cartea albă „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”*

COM(2011) 144 final.

Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 7 octombrie 2011.

În cea de-a 475-a sesiune plenară, care a avut loc la 26 și 27 octombrie 2011 (ședința din 26 octombrie), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 170 de voturi pentru, 3 voturi împotriva și 8 abțineri.

## 1. Concluzii și recomandări

1.1 Comitetul Economic și Social European (CESE) întâmpină favorabil în ansamblu Cartea albă intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor” (denumită în continuare „foaie de parcurs”). Strategia prezentată în această foaie de parcurs este în mare măsură în acord cu cele susținute de Comitet în avizele sale anterioare. Totuși, Comitetul ține să își exprime rezervele cu privire la o serie de aspecte.

1.2 CESE este de acord că obiectivul de reducere cu 60 %, în sectorul transporturilor, a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2050, deși foarte ambițios, este în conformitate cu obiectivele generale ale politicii UE privind schimbările climatice și garantează un just echilibru între nevoia de a obține rapid o reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră și durata necesară optimizării eficienței energetice într-un spațiu european unic al transporturilor și dezvoltării de noi combustibili și sisteme de propulsie în scopul reducerii dependenței de combustibilii fosili.

1.3 CESE observă existența unui decalaj important între obiective, mijloacele prin care acestea ar urma să fie atinse și finanțarea necesară. CESE recomandă o mai bună articulare între măsurile strategice din foaia de parcurs (în perspectiva 2050) și măsurile mai practice și mai urgente (2020 și 2030).

1.4 După cum se afirmă pe drept cuvânt în foaia de parcurs, pentru ca modurile alternative de transport să ajungă să ocupe o parte mai mare din piață sunt necesare investiții considerabile în

infrastructuri. Totuși, documentul abordează în principal finanțarea viitoarei rețele primare a TEN-T și indică o serie de modalități de a obține cel puțin o parte din finanțarea necesară. Taxarea și finanțarea privată nu sunt întotdeauna soluții fezabile. Aceste observații privesc totodată infrastructura în general, inclusiv infrastructura rutieră și întreținerea acesteia, încă deficitară. CESE recomandă să se aloce suficiente mijloace financiare infrastructurilor de transport în cadrul financiar multianual post-2013. Proiectele viitoare necesită o mai bună coordonare între statele membre și instituțiile UE în ceea ce privește criteriile de planificare și de ierarhizare a priorităților și trebuie să includă totodată modernizarea infrastructurii existente.

1.5 CESE sprijină elaborarea unei strategii în favoarea unui transport european eficient și cu adevărat durabil, care să țină seama de provocările economice, ecologice, dar și sociale. Evoluțiile tuturor modurilor de transport trebuie să ia mai mult în considerare dialogul social și să îl consolideze. CESE remarcă menționarea unei „obligații de serviciu minime” în foaia de parcurs. Această temă este de resortul negocierilor colective din fiecare țară a UE. CESE împărtășește opinia Comisiei, conform căreia dialogul social este esențial pentru a preveni conflictele sociale și pentru respectarea dreptului lucrătorilor la acțiune colectivă, prevăzut în articolul 151 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

1.6 Dincolo de accentul pus pe necesitatea creării unor condiții favorabile calității locurilor de muncă în sectorul transporturilor, este necesar să se propună măsuri de îmbunătățire a formării și ca actorii de pe piață să fie sprijiniți în eforturile lor de recrutare. În general vorbind, dimensiunea socială a foii de parcurs este slabă.

1.7 Foaia de parcurs este încă de la început destul de pesimistă în privința posibilităților de decarbonizare a transportului rutier de mărfuri. Poate că ea ar trebui să aibă în vedere, pe lângă promovarea de noi sisteme de propulsie și combustibili, o încurajare chiar mai puternică într-o primă etapă a măsurilor susceptibile să optimizeze acest tip de transport, reducând numărul de deplasări fără a afecta capacitatea globală, prin măsuri de *e-freight* (transport electronic de mărfuri), îmbunătățirea logisticii și dezvoltarea de coridoare ecologice.

1.8 Deși foaia de parcurs se bazează pe combinarea mijloacelor de transport (un aspect al co-modalității), ea propune și obiective de transfer modal specifice pentru transportul rutier de marfă (transferul transportului rutier de marfă către alte moduri de transport, precum cel feroviar sau pe căile navigabile pentru distanțe de peste 300 km în proporție 30 % până în 2030 și de peste 50 % până în 2050). Acestei abordări unice îi lipsește baza științifică adecvată, și nici Cartea albă, nici evaluarea impactului nu explică rațiunea acestui prag.

1.9 Foaia de parcurs recomandă, mai ales în ceea ce privește sectorul feroviar, aprofundarea politicii de liberalizare. Membrii CESE ar dori să fie efectuată mai întâi de toate o evaluare echilibrată a reformelor aplicate în diferite state membre, mai ales în privința modalităților de separare a gestionării infrastructurii de furnizarea serviciilor, precum și a impactului asupra creșterii gradului de utilizare trenului, ca număr de călători și frecvență, asupra siguranței, a ocupării forței de muncă, a calității serviciului, a costurilor de producție și a caracterului abordabil al prețului călătoriei.

1.10 Foaia de parcurs propune introducerea obligației acordării contractelor de servicii publice doar în cadrul unor proceduri de licitație competitivă. CESE speră că, înainte de a face propuneri pe această temă și la cel mult șase luni după data de 3.12.2014, Comisia Europeană va prezenta un raport privind punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, după cum prevede acesta la articolul 8.2.

1.11 Comitetul subliniază miza considerabilă pe care o reprezintă transportul public urban în cadrul unei politici durabile a transporturilor. Este absolut necesar să se dezvolte un transport urban eficient, sigur, abordabil și care să facă față competiției cu transportul individual. Acest lucru este cu atât mai important cu cât efectele benefice, de reducere a emisiilor de dioxid de carbon, a poluării sonore și a congestiei traficului sunt evidente. Prin urmare, Comitetul este de acord ca Uniunea Europeană, fără a aduce atingere principiului subsidiarității, să fixeze obiective statelor membre în materie de dezvoltare a transportului public urban și să mobilizeze fondurile structurale și fondurile de coeziune necesare pentru a contribui la dezvoltarea și modernizarea acestui tip de transport, acționând totodată în sensul sporirii eficacității observatorului mobilității urbane.

1.12 În fine foaia de parcurs se referă la transportul de mărfuri în mediu urban, dar într-un mod foarte discret și pe un ton defensiv. Ar fi putut fi examinate relevanța și posibilitatea de a dezvolta o direcție comună de acțiune și de a propune dispoziții obligatorii în acest domeniu, dat fiind că distribuția „pe ultimul kilometru” în mediul urban este esențială pentru libera circulație a mărfurilor în cadrul pieței interne și pentru încurajarea opțiunilor modale durabile.

## 2. Introducere

2.1 Cărțile albe din 1992 și 2001 urmăreau în special să facă transporturile mai durabile, efectuând, de exemplu, un transfer modal de la transportul rutier către moduri de transport mai ecologice, precum cel maritim, fluvial sau feroviar, promovând soluții care protejează mediul, determinând sectorul transporturilor să achite costul real pe care îl reprezintă pentru societate, prin internalizarea costurilor externe, dar și încercând să reducă nevoia de a recurge la transporturi, printr-o planificare eficientă.

2.2 Cu timpul, și mai ales cu ocazia evaluării intermediare, din 2006, a Cărții albe publicate de Comisia Europeană în 2001, accentul s-a deplasat mai mult asupra comodității, lanțurilor de transport multimodale eficiente și necesității unor infrastructuri și sisteme de sprijin adaptate, văzute ca mijloace de reducere a amprentei ecologice a sectorului transporturilor.

2.3 Foaia de parcurs se deosebește de Cărțile albe anterioare pe de o parte prin anvergură, având în vedere că se bazează pe un orizont de timp de peste patru decenii, care merge până în 2050 (anumite obiective fiind însă stabilite pentru termene mai apropiate, în 2020 și 2030), iar pe de altă parte prin faptul că în ea se afirmă clar că reducerea mobilității nu este o opțiune. Cu toate acestea, foaia de parcurs stabilește obiective ambițioase în materie de durabilitate, în special în ceea ce privește eficiența energetică, reducerea dependenței de petrol, scăderea emisiilor de gaze cu efect de seră și dezvoltarea tehnologică.

## 3. Observații generale

3.1 CESE salută foaia de parcurs, considerată o contribuție valoroasă la dezvoltarea unui sistem de transport eficient și durabil în Europa. Strategia prezentată în această foaie de parcurs este în mare măsură în acord cu cele susținute de Comitet în avizele sale anterioare.

3.2 Comitetul deplânge faptul că lista inițiativelor cuprinde prea puține termene. Anumite scadențe ar putea fi deduse prin compararea listei menționate cu cea a celor 10 obiective aflate la secțiunea 2.5 a foii de parcurs, dar aceasta ar fi doar o presupunere. În fapt, foaia de parcurs nu leagă în mod clar măsurile strategice (în perspectiva 2005) cu cele tactice (care pot fi adoptate încă de pe acum). În primul rând, foaia de parcurs ar trebui să stabilească un plan de lucru mai exact pentru perioada 2013-2020.

3.3 CESE recunoaște rolul vital al transporturilor ca factor de competitivitate și de prosperitate, necesitatea creării unui sistem de transport european integrat, precum și necesitatea îmbunătățirii durabilității și a promovării modurilor de transport cu emisii scăzute de CO<sub>2</sub>, a eficienței energetice și de utilizare a resurselor, a siguranței și independenței aprovizionării și a reducerii congestiei traficului. CESE este de acord cu punerea accentului pe optimizarea performanței lanțurilor logistice multimodale și pe o utilizare mai eficientă a infrastructurilor de transport. De asemenea, el sprijină strategia foii de parcurs constând în adoptarea mai multor măsuri dictate de piață decât în versiunile precedente ale Cărții albe.

3.4 În avizele sale precedente, CESE a solicitat de asemenea acțiuni precise și concrete care să permită atingerea obiectivelor fixate. În anumite privințe, foaia de parcurs poate fi considerată drept un pas important, începând cu afirmația generală de la punctul 13, în care se precizează că abordarea bazată pe un statu-quo nu va conduce la rezultate adecvate în ceea ce privește dependența de petrol, emisiile de CO<sub>2</sub>, accesibilitatea, precum și costul social al accidentelor și al poluării sonore.

3.5 Majoritatea inițiativelor prevăzute sunt destinate punerii în practică a unui sistem de transport care permite co-modalitatea în interiorul unui spațiu european unic al transporturilor. Este de apreciat accentul pus pe co-modalitate. CESE subliniază că ideea de co-modalitate, pe care se bazează foaia de parcurs, înseamnă optimizarea tuturor modurilor de transport și a interconectării acestora. O serie de măsuri prevăzute merită totuși câteva observații.

3.6 Foaia de parcurs fixează obiective foarte ambițioase în materie de ecologizare a sistemului de transport, dar suferă de lipsă de realism cu privire la căile și costurile realizării acestora. CESE observă existența unui decalaj important între obiective, mijloacele prin care acestea ar trebui atinse și finanțarea necesară.

3.7 Obiectivul pe termen lung de reducere cu 60 % a emisiilor de CO<sub>2</sub> în sectorul transporturilor până în 2050 este unul foarte ambițios și care se poate dovedi un element hotărâtor al evoluției tehnice și politice în sectorul transporturilor, cu condiția să fie menținut în viitorul apropiat.

3.8 CESE recunoaște că obiectivul privind emisiile este în conformitate cu poziția generală a UE privind protejarea climei și că el permite asigurarea unui echilibru între necesitatea de a obține rapid o reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră și posibilitatea de a recurge rapid la combustibili alternativi pentru această activitate importantă pentru economia Uniunii, care este transportul. Comitetul propune ca obiectivele pe termen lung ale foii de parcurs să fie completate cu obiective mai specifice, pe termen mediu și măsurabile de reducere a dependenței de petrol, a emisiilor sonore și a poluării atmosferice.

3.9 CESE ia notă de afirmația clară și importantă de la punctul 18 al foii de parcurs, care sună astfel: „Reducerea mobilității nu este o opțiune”. În opinia Comitetului, trebuie ca această afirmație să nu fie interpretată ca o opoziție față de orice măsură menită să facă transportul mai eficient sub aspect energetic și al reducerii emisiilor, de exemplu prin optimizarea încărcărilor, o mai bună logistică pentru a obține factori de încărcare mai mari și promovarea opțiunilor de transport public. Aceste măsuri sunt enumerate în foaia de parcurs și sunt în general privite favorabil. Foaia de parcurs încurajează schimbările în materie de modele de comportament și de consum. Găsirea unui echilibru între realizarea obiectivelor stabilite în materie de emisii în foaia de parcurs și satisfacerea în continuare a nevoilor în materie de de mobilitate ale cetățenilor UE va constitui fără îndoială o adevărată provocare. Iată de ce Comitetul consideră importantă afirmația de la punctul 18.

3.10 În ceea ce privește transportul de mărfuri, CESE susține necesitatea utilizării eficiente a resurselor disponibile prin coordonarea celor mai mici expediții și instituirea de coridoare multimodale de marfă ecologice printr-o cooperare a actorilor publici cu cei privați. Cu toate acestea, CESE observă că ambițiosul obiectiv de reducere drastică cu 60 % a emisiilor de CO<sub>2</sub> ar putea necesita o serie de măsuri mai ample și mai îndrăznețe.

3.11 Foaia de parcurs ține seama de necesitatea de a consolida competitivitatea modurilor alternative de transport, în raport cu cel rutier. Comitetul sprijină acest obiectiv, cu condiția ca el să fie realizat prin promovarea unei capacități și unei calități sporite a transporturilor pe calea ferată, pe căile navigabile interioare și a transportului maritim pe distanțe scurte, precum și a serviciilor intermodale eficiente, fără a stânjeni dezvoltarea de servicii rutiere eficiente și durabile în interiorul UE.

3.12 Pe lângă promovarea activă a modurilor alternative de transport, Comisia Europeană și statele membre ar trebui să depună toate eforturile pentru un transport rutier mai durabil sub aspect economic, ecologic și totodată social. CESE își exprimă îngrijorarea cu privire la tensiunile care decurg din nivelurile diferite de protecție socială și de salarizare de pe piața transportului rutier de mărfuri. Comitetul subliniază importanța dialogului social în acest sector și a unei puneri în aplicare eficiente a măsurilor de supraveghere prevăzute în pachetul privind transportul rutier, care urmează să intre în vigoare la 4 decembrie 2011. CESE solicită Comisiei să urmărească îndeaproape implementarea acestui pachet în statele membre și invită Comisia și statele membre să aloce toate resursele necesare aplicării și monitorizării aquis-ului în materie de transport rutier. De asemenea, UE ar trebui să adopte măsurile necesare pentru garantarea concurenței loiale, a condițiilor de muncă decente și a consolidării siguranței rutiere, inclusiv în ceea ce privește accesul pe piața UE a transportului a operatorilor de transport rutier din țările terțe și eventualele riscuri de distorsiune a pieței.

3.13 După cum se afirmă pe drept cuvânt în foaia de parcurs, pentru ca modurile alternative de transport să ajungă să ocupe o parte mai mare din piață sunt necesare investiții considerabile în infrastructuri, inclusiv în infrastructura transporturilor rutiere, dar documentul nu oferă niciun fel de indicii cu privire la finanțare. Tendința generală de a recurge la investiții private și la taxe pentru utilizarea infrastructurii nu poate fi considerată un panaceu. După cum a arătat în numeroase avize anterioare, Comitetul se pronunță în favoarea internalizării în sectorul transporturilor. El este de acord că, în conformitate cu principiul „poluatorul plătește”, instrumentele economice trebuie să reflecte costul real al transportului pentru societățile noastre, astfel încât să influențeze comportamentul pieței în sens durabil. În această privință, veniturile din aceste taxe suplimentare ar trebui alocate dezvoltării transportului durabil și optimizării întregului sistem de transport, în vederea realizării unei veritabile politici de mobilitate durabilă. Acestea ar trebuie, de asemenea, să rămână distincte de taxele introduse în scop financiar, adică în conformitate cu principiul „utilizatorul plătește”.

3.14 În ceea ce privește internalizarea costurilor externe, CESE reafirmă că această măsură trebuie aplicată pentru toate modurile de transport <sup>(1)</sup>. Într-un aviz recent, CESE a ajuns la concluzia că UE trebuie să înlocuiască progresiv taxele existente în sectorul transporturilor cu instrumente dictate de piață și mai eficiente, în scopul internalizării costurilor externe în structura prețurilor.

3.15 CESE se îndoiește profund de caracterul adecvat al obiectivului specific de transfer modal al foii de parcurs: transferul transportului rutier de marfă pentru distanțe de peste 300 km către alte moduri de transport, precum cel feroviar sau pe căile navigabile, în proporție de 30 % până în 2030 și de peste 50 % până în 2050. Acestei abordări unice îi lipsește baza științifică adecvată, și nici Cartea albă, nici evaluarea impactului nu explică rațiunea acestui prag. În plus, această viziune, în cazul în care ar fi implementată, ar duce la împovărea multor state membre periferice, aducând atingere principiului coeziunii regionale. CESE solicită Comisiei să acorde toată atenția acestui aspect, și să ofere toate explicațiile necesare. Această abordare unică se poate dovedi inadecvată într-o Uniune Europeană în care densitatea rețelei feroviare, fără a mai vorbi de cea a căilor navigabile interioare, variază considerabil. De exemplu, nu este realist să se stabilească un obiectiv de acest tip în statele membre din nord, cum ar fi Finlanda sau Suedia. Pe de altă parte, s-ar putea susține că acesta este exagerat pentru țări cu o densitate mai mare. CESE observă totuși că în jur de 85 % din volumul transportului de marfă din UE se desfășoară pe distanțe mai mici de 150 km, pentru care, în deceniile următoare, nu pare să se contureze o alternativă reală la transportul rutier.

3.16 Acest lucru este valabil și pentru obiectivul reorientării modurilor de transport de pasageri către calea ferată, în cazul distanțelor medii. Dezvoltarea transportului public cu autobuzul pare să fie o alternativă valabilă, care nu este însă luată în considerare în foaia de parcurs.

#### 4. Observații specifice

4.1 CESE sprijină programul rețelelor transeuropene de transport. El constată că nevoile unei Europe extinse în domeniul infrastructurii de transporturi au sporit și trebuie să se reflecteze la modalitățile de adaptare a politicii existente și a instrumentelor de punere în aplicare a acesteia la provocările viitoare <sup>(2)</sup>.

4.2 CESE susține crearea Cerului unic european, care este un factor fundamental pentru asigurarea competitivității sectorului european al aviației pe piața mondială. Comitetul face apel la toți actorii din sectorul aviației să-și întărească angajamentul, pentru a asigura punerea în aplicare completă și rapidă a obiectivelor ambițioase ale UE în materie de siguranță, rentabilitate, capacitate și durabilitate ale sectorului transportului aerian.

<sup>(1)</sup> Avizul CESE privind internalizarea costurilor externe, JO C 317, 23.12.2009, p. 80.

<sup>(2)</sup> Avizul CESE privind dezvoltarea durabilă a politicii UE în domeniul transporturilor și planificarea TEN-T, JO C 248, 25.8.2011, p. 31.

4.3 CESE reamintește că realizarea unui spațiu feroviar unic european este necesară pentru a putea face față în timp concurenței celorlalte moduri de transport. CESE subliniază necesitatea îndeplinirii condițiilor care să garanteze pe cât posibil egalitatea condițiilor de piață și de finanțare pentru toate modurile de transport <sup>(3)</sup>.

4.4 CESE reamintește că realizarea spațiului feroviar unic european depinde foarte mult de progresele în materie de interoperabilitate tehnică <sup>(3)</sup>.

4.5 Foaia de parcurs recomandă, în ceea ce privește sectorul feroviar, aprofundarea politicii de liberalizare. Cu toate acestea, înainte de a adopta alte reforme în acest sens, inclusiv separarea structurală a serviciilor și a infrastructurii, CESE solicită o evaluare echilibrată a impactului acestora asupra competitivității din domeniul transportului feroviar, a calității serviciilor, a ocupării forței de muncă și a costurilor de producție, pentru a se lua în considerare faptul că experiențele diferitelor reforme realizate în statele membre sunt extrem de diferite.

4.6 CESE amintește necesitatea de a găsi noi surse de finanțare ale infrastructurii feroviare care se bazează pe o analiză obiectivă și comparativă a costurilor și beneficiilor. În acest context, el face trimitere la recentul său aviz privind spațiul feroviar unic european în care consideră oportun să fie făcute analize cu privire la stimularea investițiilor, în cadrul propunerilor nr. 15 („favorizarea creării de împrumuturi obligatate private pentru finanțarea proiectelor europene” – „project bonds”) și nr. 16 („explorarea de măsuri capabile să încurajeze o contribuție mai activă a investițiilor private – în special pe termen lung – la realizarea obiectivelor Europa 2020”) din Comunicarea „Către un Act privind piața unică”. CESE poate fi de acord cu o eventuală înființare a unui fond unic pentru transport doar dacă acesta ar fi neutru și echilibrat în relație cu toate modurile de transport <sup>(3)</sup>.

4.7 Foaia de parcurs propune introducerea obligației acordării contractelor de servicii publice doar în cadrul unor proceduri de licitație competitivă. CESE speră că, înainte de a face propuneri pe această temă și la cel mult șase luni după data de 3.12.2014, Comisia Europeană va prezenta un raport privind punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, după cum prevede acesta la articolul 8.2.

4.8 CESE subliniază că transportul maritim european, care efectuează toate tipurile de servicii maritime, este lider mondial. Caracterul global al transportului maritim trebuie luat în considerare pe toate planurile, cum ar fi accesul liber pe piață, poziția competitivă a transportului maritim european, siguranța, mediul și piețele muncii.

<sup>(3)</sup> Avizul CESE privind spațiul feroviar unic european, JO C 132, 3.5.2011, p. 99.

4.9 CESE reamintește că statele membre UE sunt îndemnate insistent să ratifice Convenția privind munca din domeniul maritim (MLC), a Organizației Internaționale a Muncii (OIM), pentru a stabili condiții de concurență echitabile la nivel internațional și fără ca aceasta să afecteze existența unor standarde superioare în UE. Legislația UE trebuie să fie în conformitate deplină cu legislația internațională, în special cu MLC și cu Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart (STCW) a Organizației Maritime Internaționale (OMI).

4.10 Conceptul de „centură albastră” (*Blue Belt*), adică spațiul maritim comun european pe care îl promovează foaia de parcurs, are ca scop reducerea sarcinilor administrative ale regiunilor vamale pentru transportul maritim din interiorul UE. Acesta este un element pozitiv. Dat fiind că acest principiu nu se referă la standarde sociale, CESE se așteaptă ca iminenta punere în aplicare de către statele membre a Convenției privind munca din domeniul maritim din 2006 a Organizației Internaționale a Muncii să îmbunătățească normele sociale maritime. CESE dorește ca Comisia Europeană să aplice măsurile necesare pentru a se realiza armonizarea standardelor sociale în ceea ce privește traficul din interiorul UE, luând de asemenea în considerare necesitatea unor condiții de concurență echitabile la nivel internațional sub acest aspect.

4.11 În ceea ce privește crearea unui registru și a unui pavilion ale UE pentru transportul maritim și transportul pe căile navigabile interioare, trebuie analizată atent fezabilitatea primului, deoarece asocierea unui astfel de registru UE cu un regim favorabil și aducător de beneficii (de exemplu reducerea taxelor portuare, costuri reduse de asigurare sau inspecții mai puține) ar fi dificil, dacă nu imposibil, de pus în practică. Într-adevăr, numeroase aspecte sunt reglementate de acordurile internaționale dintre statele membre UE, acorduri care conțin o clauză de „tratament național”. Înființarea unui registru al UE ar presupune o guvernare economică comună la nivelul UE, inexistentă în prezent.

4.12 În mod similar conceptului unui registru al UE, ideea unei paze de coastă a UE este o temă recurentă. Abordarea acestei propuneri ține în principal de statele membre, deoarece chestiunea este de competență exclusivă a acestora. Având în vedere că activitățile legate de paza de coastă sunt gestionate diferit în statele membre UE, crearea unei paze de coastă europene pare a fi inutilă sau, în această etapă, prematură. Eforturile ar trebui îndreptate mai degrabă către strângerea cooperării dintre pazele de coastă ale statelor membre, în special în domenii cum ar imigrația și traficul de droguri. Acolo unde există deja astfel de aranjamente, trebuie făcute eforturi de îmbunătățire a lor.

4.13 Necesitatea inovării este importantă dacă se dorește îmbunătățirea performanțelor de mediu ale navigației. Ar putea fi preconizată revizuirea aplicării, începând din 2015, a

regulilor specifice privind conținutul de sulf al combustibililor de uz maritim în Marea Baltică și Marea Nordului, precum și examinarea modului în care se poate face față efectelor de denaturare a concurenței ale acestei măsuri, precum și eventualelor efecte asupra transferului modal.

4.14 Foaia de parcurs insistă asupra finanțării infrastructurii rutiere prin tarife bazate pe principiile „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește”. Dacă din punctul de vedere al întreprinderilor este cu siguranță interesantă exploatarea unui drum în acele zone ale Europei cu un trafic de tranzit intens, acest lucru pare mai riscant în numeroasele state membre periferice. De asemenea, taxele de drum ridicate ar afecta în special transportul de marfă provenind din sau având ca destinație regiunile periferice și ar risca să denatureze concurența, în special între industriile aflate în competiție pe piața mondială. Ar trebui subliniat că finanțarea infrastructurilor trebuie să fie în mod normal de competența statelor, sau a Uniunii Europene, dar că este posibil să existe derogări de la această regulă dacă sunt întrunite condiții rezonabile pentru o finanțare privată în cazul utilizatorului (inclusiv persoane vulnerabile fizic și economic).

4.15 CESE remarcă voința de a introduce reguli mai liberale în ceea ce privește cabotajul rutier. Comitetul este bineînțeles de acord cu faptul că restricțiile actuale determină factori de încărcare mai mici și mai multe transporturi fără încărcătură, restricțiile nerespectând așadar politica generală de optimizare a resurselor, prezentată în foaia de parcurs. Pe de altă parte, Comitetul dorește să sublinieze faptul că sectorul este departe de a fi atins nivelul de armonizare socială și fiscală și de punere în aplicare necesar unei deschideri totale a pieței. Liberalizarea cabotajului ar putea accentua problemele legate de nivelurile diferite de salarizare și de protecție socială. Dialogul social și monitorizarea adecvată, în conformitate cu pachetul privind transportul rutier, care urmează să intre în vigoare la 4 decembrie 2011, ar putea contribui la rezolvarea unor astfel de probleme, care ar trebui de asemenea abordate în cadrul actualului grup la nivel înalt privind transportul rutier, însărcinat de Comisie să examineze funcționarea acestei piețe. CESE subliniază necesitatea punerii complete în aplicare a dispozițiilor Directivei privind detașarea lucrătorilor, în special în cazul transportului rutier care prestează servicii de cabotaj (\*).

4.16 În vederea facilitării liberei circulații a mărfurilor și a libertății de prestare a serviciilor de transport internațional, CESE acordă o mare importanță punerii în aplicare adecvate și eficiente a sistemului european de taxare rutieră, pentru evitarea multiplicării unităților portabile și a contractelor. CESE se pronunță în favoarea creării unui punct focal unic pentru utilizatori.

(\* ) Avizul CESE privind modul în care politicile UE au influențat oportunitățile de angajare, necesitățile în materie de formare și condițiile de muncă ale lucrătorilor din transporturi (aviz exploratoriu), JO C 248, 25.8.2011, p. 22.

4.17 Cartea albă stabilește obiectivul de reducere a numărului de morți în accidente rutiere cu 50 % până în 2020 și cu 100 % în 2050. Cu toate acestea, orientările politice, recent publicate, privind siguranța rutieră pentru 2011-2020 nu menționează transportul rutier comercial. Comitetul recomandă: 1) Comisiei Europene să abordeze toți factorii care au un impact negativ asupra siguranței rutiere, inclusiv starea de oboseală a șoferilor; 2) să se elaboreze statistici armonizate și concludente, care să acopere multiplele aspecte ale accidentelor rutiere, pentru a se putea combate adevăratele cauze ale numărului foarte ridicat de accidente în cazul transportului rutier; 3) să se asigure sprijinul necesar și finanțarea adecvată pentru amenajarea de parkinguri și spații de odihnă sigure, accesibile și abordabile pentru șoferii profesioniști; 4) ca siguranța rutieră să devină un obiectiv prioritar în toate actele legislative care vor fi adoptate la nivel european.

4.18 CESE salută faptul că s-a ținut seama de contextul mondial în care operează sectorul transporturilor și că s-a pus accentul pe faptul că normele de mediu trebuie aplicate pe cât posibil la scară mondială.

4.19 În ceea ce privește Strategia europeană de cercetare, inovare și implementare în domeniul transporturilor, obiectivele de susținere a dezvoltării și a aplicării unor sisteme de propulsie mai curate și mai eficiente sub aspectul consumului de energie și a unor sisteme de sprijinire a operațiunilor de transport și a logisticii sunt promițătoare.

4.20 CESE salută inițiativa de elaborare a unui plan strategic privind tehnologiile de transport, în strânsă legătură cu planul strategic privind tehnologiile energetice care există deja, pentru a asigura o diseminare rapidă a rezultatelor cercetării și pentru a susține inițiativele deja în curs de realizare, precum cea în favoarea automobilelor ecologice și strategia 2010 de concepere a unor mașini curate.

4.21 Promovarea dezvoltării tehnologice și a măsurilor vizând influențarea comportamentelor în materie de mobilitate și a planificării operațiunilor de transport de marfă sunt cele două aspecte principale ale celei de-a doua componente a strategiei propuse de Comisia Europeană. Măsurile prevăzute sunt compatibile cu dezvoltarea pieței libere, fiind așadar apreciate de Comitet.

4.22 Comitetul subliniază totuși că este important ca măsurile propuse în vederea încurajării unui nou comportament în ceea ce privește transportul de mărfuri și de pasageri să reflecte cererea reală în materie de transport și, în cazul transportului public, realitățile sociale. De exemplu, deși sistemul de ticketing intermodal destinat pasagerilor se poate dovedi o inițiativă utilă, Comitetul consideră că ar fi mai eficient să se recurgă la tehnologia de ultimă oră de achiziționare a biletului cu telefonul mobil, care să permită apelarea diferitelor societăți de transport prin intermediul unui telefon mobil echipat cu o cartelă sau un cip NFC (*Near Field Communication*). Trebuie avută

în vedere o standardizare rapidă a tehnologiei NFC în Europa, ceea ce ar facilita deplasările cu diferite societăți de transport și cele transfrontaliere. Este necesar să se acorde o atenție specială reducerii costurilor de transport cu ajutorul noilor măsuri adoptate.

4.23 În ceea ce privește transportul de mărfuri, Comitetul consideră că proiectul privind un bilet de transport unic este pozitiv dacă contribuie la reducerea cantității deja excesive de formulare contractuale.

4.24 Accentul pus pe necesitatea creării de condiții favorabile pentru locuri de muncă de calitate este un element important și pozitiv pentru dezvoltarea viitoare a industriei transporturilor. Trebuie așadar să se propună măsuri de consolidare a formării și de însoțire a actorilor pieței în eforturile lor de recrutare, în toate modurile de transport.

4.25 CESE face trimitere la avizul său recent privind aspectele sociale ale politicii UE în domeniul transporturilor, în care *recomandă atragerea femeilor și a tinerilor către oportunitățile de angajare din sectorul transporturilor, prin măsuri menite să îmbunătățească calitatea locurilor de muncă în toate modurile de transport, condițiile de muncă, formarea și învățarea continuă, oportunitățile de carieră, sănătatea și siguranța operațională și ocupaționale și echilibrul între viața privată și viața profesională* (5).

4.26 CESE recomandă de asemenea o utilizare mai judicioasă și mai strictă a orientărilor privind ajutoarele de stat în sectorul maritim, în special prin examinarea posibilității de consolidare a legăturii dintre acordarea de subvenții publice sau de scutiri fiscale pe de o parte și garanțiile în materie de ocupare a forței de muncă, precum obligațiile de formare, pe de altă parte.

4.27 Tot astfel, CESE susține necesitatea creării unui observator al problemelor sociale, ale ocupării forței de muncă și ale formării în sectorul transporturilor.

4.28 În general vorbind, dimensiunea socială a foii de parcurs este slabă. Mai precis, documentul nu face niciun pas înainte în chestiunea dumpingului social și salarial, care constituie o serioasă problemă în cel puțin trei sectoare: transportul rutier, transportul fluvial și transportul maritim. Se pot asigura condiții de lucru și de concurență echitabile prin căutarea unui dialog social și introducerea de condiții minime de muncă, conform foii de parcurs. Cu toate acestea, o serie de măsuri specifice, precum ajutoarele de stat speciale, ar putea fi

(5) Avizul CESE privind modul în care politicile UE au influențat oportunitățile de angajare, necesitățile în materie de formare și condițiile de muncă ale lucrătorilor din transporturi (aviz exploratoriu), JO C 248, 25.8.2011, p. 22.

necesare în anumite sectoare expuse în mod direct concurenței bazate pe scăderea prețurilor. Viitoarea revizuire a orientărilor privind ajutorul de stat pentru transportul maritim va constitui o primă ocazie de utilizare a acestui ajutor pentru încurajarea ocupării forței de muncă și a acțiunilor de formare destinate cetățenilor UE și SEE.

4.29 Este util ca în foaia de parcurs să fie pus în evidență atât transportul de pasageri, cât și cel de mărfuri, având în vedere că din ce în ce mai mulți europeni trăiesc în zonele urbane. Foaia de parcurs precizează că transportul urban nu intră în mandatul legislativ al UE și că acest lucru limitează posibilitățile de adoptare a unor măsuri politice. Totuși, cel puțin în ceea ce privește transportul de mărfuri, s-ar putea pune întrebarea dacă „ultimul kilometru” al călătoriei nu este legat de libera circulație a bunurilor pe piața internă. CESE sugerează Comisiei Europene să analizeze posibilitatea introducerii de măsuri politice europene obligatorii în acest domeniu, dacă acest lucru se impune. Comitetul remarcă încă o dată că foaia de parcurs reia câteva dintre propunerile formulate în avizele anterioare privind transportul urban, precum sistemele de coordonare pentru transportul de pasageri și centrele logistice pentru transportul de marfă.

4.30 CESE ia notă cu satisfacție de atenția acordată introducerii vehiculelor electrice și a infrastructurilor necesare reîncărcării bateriilor, precum și chestiunilor conexe de normalizare. În avizul său pe această temă<sup>(6)</sup>, Comitetul și-a exprimat deja susținerea fără rezerve față de eforturile ce vizează dezvoltarea vehiculelor electrice, în special a automobilelor electrice.

4.31 Foaia de parcurs abordează, în general, necesitatea revizuirii legislației privind greutatea și dimensiunea, în vederea optimizării eficienței resurselor. Unul dintre punctele care trebuie examinat încă de pe acum este posibilitatea utilizării sistemului modular european (SME) în cazul ansamblurilor de vehicule rutiere de maximum 25,25 metri. Acest sistem este deja acceptat într-un număr din ce în ce mai mare de state membre. Comitetul este pe deplin conștient de faptul că dezbaterile privind utilitatea acestor ansambluri de vehicule rutiere nu s-a încheiat și regretă că această chestiune nu este abordată în mod clar în foaia de parcurs. El consideră că actuala interdicție de utilizare a acestui tip de vehicul pentru transportul transfrontalier între statele membre care îl autorizează la nivel național este în mod clar un obstacol legislativ care împiedică libera circulație transfrontalieră a mărfurilor și nu este în acord cu obiectivul de îmbunătățire a eficienței și durabilității transportului printr-o abordare co-modală. În consecință, Comitetul solicită insistent Comisiei să ia inițiativa de a ridica această interdicție. Pe termen mai lung, trebuie analizat în ce măsură utilizarea de vehicule rutiere mai lungi, alimentate cu noi tipuri de combustibili etc. ar putea fi legată de dezvoltarea de

coridoare multimodale, prevăzută în foaia de parcurs ca parte a rețelei primare TEN-T. Același lucru este bineînțeles valabil și pentru introducerea de trenuri mai lungi și mai grele în UE, în vederea consolidării capacității în rețeaua feroviară a coridoarelor modale de acest tip. Comitetul este conștient că o condiție prealabilă pentru o evaluare pozitivă a oricărei modificări a capacității de încărcare în transportul rutier constă în faptul că această schimbare nu ar trebui să aibă niciun fel de repercusiuni negative asupra utilizării multimodale a unităților de transport, în special asupra transportului combinat feroviar-rutier. Orice costuri de infrastructură generate de vehicule sau trenuri mai lungi sau mai grele trebuie bineînțeles evaluate și împărțite în mod corespunzător între utilizatorii care beneficiază de această modificare.

4.32 CESE regretă lipsa oricărei referiri, în Cartea albă, la problema găsirii unei soluții mai eficiente și durabile pentru defileurile alpine. Infrastructura actuală, formată din căi ferate și șosele, nu dispune de capacitatea suficientă pentru a răspunde solicitărilor în materie de transport pentru deceniul următor. CESE dorește să atragă atenția Comisiei asupra acestei chestiuni.

4.33 Foaia de parcurs menționează că ar fi util ca operatorii să coordoneze planificarea transportului, în vederea optimizării utilizării resurselor. În acest sens, CESE se întreabă dacă este necesar ca Comisia să stabilească orientări pentru a minimiza riscurile apariției de contradicții cu actualele reguli de concurență.

4.34 Ținând seama de schimbările demografice, de îmbătrânirea populației și de faptul că 15 % din totalul populației constă în persoane cu handicap, Comitetul recunoaște că mobilitatea nu va fi niciodată o realitate dacă fiecare verigă din lanțul transporturilor (inclusiv mediul construit, mijloacele de transport, diversele dotări, sistemele de informare și de rezervare, serviciile etc.) nu va accesibilă oricui. Comitetul sprijină așadar pe deplin intenția Comisiei Europene de a propune o lege europeană a accesibilității.

4.35 Cu toate acestea, Comitetul recunoaște și că, în ciuda multor aspecte pozitive ale foii de parcurs, problema handicapului este din nou trecută cu vederea. Concepte esențiale, precum sustenabilitatea și siguranța sunt abordate fără a se lua în calcul accesibilitatea. Comitetul consideră că pentru a se ajunge la o mai bună accesibilitate este esențial ca toți cei implicați să coopereze în vederea elaborării unor standarde perfect compatibile cu toate modurile de transport, în vederea apariției unui transport cu adevărat lipsit de bariere. Și reglementările privind drepturile pasagerilor necesită o clarificare și o armonizare suplimentară în anumite privințe, cum ar fi refuzul îmbarcării persoanelor cu handicap, dreptul de transporta echipamente de mobilitate și dispozitive de sprijin, furnizarea de informații etc.

<sup>(6)</sup> Avizul CESE pe tema „Calea spre utilizarea pe scară mai largă a vehiculelor electrice” (aviz exploratoriu), JO C 44, 11.2.2011, p. 47.

4.36 Comitetul propune ca în cadrul financiar multianual accesibilitatea să figureze ca o cerință pentru finanțare. Nu ar trebui să fie oferite finanțări din bugetul TEN sau din alte fonduri UE dacă proiectele nu sunt concepute pentru toți utilizatorii (*Design For All*). Pentru a facilita libertatea de mișcare a persoanelor cu handicap, Comitetul propune și introducerea unui card de mobilitate european, care ar putea deschide calea unei serii de concesiile armonizate în țările UE.

Bruxelles, 26 octombrie 2011

*Președintele*  
*Comitetului Economic și Social European*  
Staffan NILSSON

---