

Avizul Comitetului Regiunilor privind Cartea albă „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor”

(2011/C 259/02)

COMITETUL REGIUNILOR

- consideră că obiectivele Cărții albe ar merita să fie convertite în obiective intermediare pe termen mai scurt, pentru a li se oferi responsabililor politici un cadru orientativ clar cu privire la acțiunile de întreprins în cursul mandatului lor;
- se exprimă în favoarea internalizării complete a costurilor externe prin intermediul unui sistem armonizat de taxare, ale cărui încasări să fie alocate realizării unui sistem de transport integrat și eficient;
- subliniază că obiectivele Cărții albe în ceea ce privește transferul modal de la transportul rutier către cel feroviar, fluvial și maritim nu sunt suficiente și solicită Comisiei Europene să propună un program mai ambițios;
- se exprimă în favoarea unei „centuri albastre” ca prim pas către crearea unui sistem solid de servicii maritime, care ar trebui completat de relansarea conceptului autostrăzilor mării și regretă faptul că, în opinia sa, Cartea albă din 2011 reprezintă un regres față de cea din 2001 privind transportul maritim;
- se pronunță în favoarea unor măsuri de stimulare a pregătirii unor Planuri de mobilitate urbană și solicită ca legătura dintre politica în domeniul transporturilor și amenajarea teritorială să fie mai atent luată în considerare;
- sprijină propunerea de a se recurge la un împrumut sau la obligațiuni europene ca instrumente principale pentru finanțarea infrastructurilor de transport necesare realizării TEN-T;
- observă că internalizarea externalităților, eliminarea distorsiunilor în materie de taxare și a subvențiilor nejustificate și o concurență liberă și nedenaturată ar trebui să facă parte din viitorul model european al transporturilor, care se bazează pe alinierea opțiunilor pieței la necesitățile în materie de dezvoltare durabilă;

Raportor	dl António COSTA (PT-PSE), primarul oraşului Lisabona
Document de referinţă	Carte albă: Foaie de parcurs pentru un spaţiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv şi eficient din punct de vedere al resurselor
	COM(2011) 144 final

I. RECOMANDĂRI GENERALE

COMITETUL REGIUNILOR

Observaţii generale

1. consideră că în Cartea albă din 2011: „Foaie de parcurs pentru un spaţiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv şi eficient din punct de vedere al resurselor” se abordează principalele chestiuni esenţiale pentru viitorul politicii europene din domeniul transporturilor şi pentru sistemele de transport ale continentului. În acest sens, Comitetul consideră că politica de transport propusă ar trebui să integreze obiectivele mai generale stabilite de Uniunea Europeană în cadrul Strategiei UE 2020 şi obiectivele privind durabilitatea mediului, concepute în mare parte în scopul de a combate schimbările climatice, precum şi să promoveze consolidarea coeziunii sociale şi teritoriale într-o Uniune Europeană globală;

2. autorităţile locale şi regionale dispun de competenţe substanţiale în ceea ce priveşte politica din domeniul transporturilor. Ele nu deţin doar o responsabilitate comună în domenii precum întreţinerea reţelei rutiere, politica privind staţionarea, accesibilitatea şi transporturile publice, ci supraveghează în acelaşi timp şi normele de mediu, de exemplu cele privind calitatea aerului. Astfel, participarea lor este indispensabilă în cadrul guvernancei pe mai multe niveluri;

3. observă că în Cartea albă este vorba despre oraşe. CoR propune ca, pe lângă oraşe, să fie menţionate şi regiunile şi/sau aglomerările urbane. În mai multe state membre, politica de mobilitate este determinată nu atât de limita geografică a localităţii, cât de aglomerarea urbană;

4. consideră Cartea albă pe 2011 un document deosebit de ambiţios, cu atât mai mult cu cât, aşa cum era şi de aşteptat, niciunul dintre obiectivele principale ale Cărţii albe din 2001 nu a fost realizat în întregime. Unele din obiectivele ambiţioase pe termen lung ar merita totuşi să fie convertite în obiective intermediare pe termen mai scurt, pentru a li se oferi responsabililor politici de la nivel naţional şi regional un cadru orientativ clar cu privire la acţiunile de întreprins în cursul mandatului lor;

5. constată că elaborarea unor scenarii pentru viitor de viitor este necesară şi îndreptăţită, în condiţiile în care deciziile de astăzi vor influenţa în mod decisiv transporturile din următoarele decenii. În acest context nu trebuie însă uitat că previziunile care acoperă mai multe decenii nu pot fi decât foarte vagi;

6. consideră că echilibrul între modurile de transport este legat indisolubil de chestiunea internalizării costurilor externe şi este influenţat în mod direct de politicile de taxare pentru

utilizarea infrastructurii de transport; sprijină ferm viziunea formulată în Cartea albă cu privire la un model transparent şi general aplicabil pentru calcularea tarifelor de utilizare a infrastructurii, care să se aplice tuturor modurilor de transport, se exprimă în favoarea internalizării complete a costurilor externe şi recomandă ca toate încasările obţinute prin punerea în aplicare a reglementărilor europene care urmăresc o mai bună integrare a costurilor externe (printre care şi directiva „Eurovinieta”) să fie alocate realizării unui sistem de transport integrat şi eficient, fără să se treacă cu vederea specificitatea regiunilor ultraperiferice şi a insulelor;

7. în acest context şi în special în cazul modurilor de transport aerian şi maritim, consideră că trebuie să se ajungă la un echilibru între conservarea strictă a mediului şi costurile suplimentare enorme pe care acestea le implică pentru insule şi regiunile ultraperiferice, care sunt total dependente de aceste modalităţi de transport, dar care, în acelaşi timp, sunt ferm angajate pe calea reducerii emisiilor;

8. salută promovarea de către Comisia Europeană a transferului modal dinspre transportul rutier către cel feroviar, fluvial şi maritim, insistând asupra internalizării complete a costurilor externe ale tuturor modurilor de transport, precum poluarea atmosferică, aglomeraţia sau zgomotul;

9. observă că în trecut Comisia a afirmat că, în cazul accidentelor, costurile externe sunt deja internalizate eficient prin primele de asigurare. Comitetul pune sub semnul întrebării această perspectivă şi, prin urmare, invită Comisia să prezinte modele de calcul operaţionale pentru internalizarea costurilor accidentelor, care să ţină seama de totalitatea costurilor pe care le implică un accident;

10. salută faptul că Cartea albă cuprinde şi măsuri prin care se promovează un comportament mai durabil în materie de deplasare, se favorizează disponibilitatea de a adopta noi moduri de transport şi noi tehnologii şi se asigură acceptarea publică a internalizării complete a costurilor externe în costul total al mobilităţii. Uniunii Europene îi revine sarcina importantă de a asigura înţelegerea şi acceptarea de către cetăţeni a măsurilor care trebuie luate de autorităţile locale şi regionale pentru a soluţiona problema transportului în aglomeraţiile urbane;

11. regretă că atât accesibilitatea şi mobilitatea persoanelor, cât şi noţiunea fundamentală a coeziunii teritoriale în materie de transporturi sunt insuficient abordate în Cartea albă, în special cu privire la regiunile periferice, ultraperiferice şi insulare. Or, un spaţiu european unic al transporturilor nu se va realiza dacă nu sunt garantate condiţii echitabile de acces la teritorii pentru întreprinderi şi cetăţeni;

12. observă că lucrările politice ale CoR din ultimul deceniu adoptă o poziție clară cu privire la principiile și politicile care ar trebuie să orienteze politica europeană de transport actuală; ca atare, este de părere că trebuie să se acorde importanța cuvenită acestei surse ample de cunoștințe în momentul formulării politicii europene în domeniul transporturilor pentru anii care vin;

13. constată că, de principiu, un sistem eficient și sustenabil de mobilitate, cu emisii scăzute, este un drept al cetățenilor și în același timp un factor esențial pentru atractivitate economică, bunăstare și calitatea vieții. În vederea creșterii eficienței în dezvoltarea infrastructurii ar trebui încurajată simplificarea dispozițiilor în materie de planificare.

II. RECOMANDĂRI POLITICE

O viziune privind un sistem de transport competitiv și durabil

14. salută analiza prezentată în Cartea albă cu privire la tendințele care afectează sectorul transporturilor și la provocările asociate acestora în deceniile viitoare. Un diagnostic solid al tendințelor din sectorul transporturilor este o condiție prealabilă necesară pentru elaborarea politicilor corecte în acest domeniu. În acest sens, Cartea albă reflectă majoritatea neconcordanțelor conceptuale care trebuie să fie cuprinse în dezbateră cu privire la viitorul sistemului european de transport;

15. chiar dacă transporturile joacă un rol de prim ordin în ceea ce privește competitivitatea Uniunii Europene, Comitetul ar dori totuși să nuanțeze afirmația Comisiei Europene conform căreia „reducerea mobilității nu este o opțiune”. Este limpede că transporturile trebuie să răspundă aspirației către mobilitate individuală și către realizarea schimburilor economice, dar ar trebui sensibilizate mai ales întreprinderile în vederea grupării călătoriilor efectuate, utilizării potențialului oferit de relocalizare și a procedurilor și tehnologiilor care permit o optimizare a traficului (de exemplu prin munca la domiciliu, videoconferințe, optimizarea amplasamentelor);

16. susține cele zece obiective pentru un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor, identificate de Cartea albă, și utilizarea acestora ca grilă de evaluare pentru atingerea obiectivului de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră cu 60 %; astfel, Comitetul recomandă ca și acest obiectiv general să fie inclus în lista de obiective identificate în Cartea albă. Totodată, sugerează ca obiectivele propuse să fie completate de obiective suplimentare, care să urmărească reducerea dependenței de petrol, reducerea poluării fonice și atenuarea poluării atmosferice;

17. sprijină obiectivul de a înjumătăți utilizarea automobilelor „alimentate în mod convențional” în transportul urban până în 2030, de a le elimina treptat din orașe până în 2050 și de a atinge o logistică urbană cu emisii de CO2 aproape nule în centrele urbane principale până în 2030, inclusiv prin utilizarea pârghiei fiscale, deși consideră această măsură ca fiind foarte ambițioasă. De aceea Comitetul Regiunilor consideră necesară stabilirea unor obiective intermediare care să permită conceperea unei foi de parcurs privind aplicarea acestor măsuri, monitorizarea punerii lor în aplicare și evaluarea rezultatelor astfel obținute;

18. salută faptul că Comisia Europeană dorește să facă progrese în ceea ce privește deplina punere în aplicare a principiilor „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește” și deci să elimine denaturările ce riscă să afecteze concurența loială între modurile de transport, bazată pe internalizarea tuturor costurilor externe; susține deplina internalizare a costurilor sociale și de mediu (inclusiv accidentele, poluarea aerului, zgomotul și aglomerația) printr-o taxare armonizată a tuturor modurilor de transport, încasările fiind destinate realizării unui sistem de transport integrat și eficient;

19. este mulțumit că mai multe dintre propunerile formulate de CoR în avizele sale recente privind mobilitatea urbană au fost incluse în Cartea albă. În această privință, Comitetul susține obiectivul Comisiei de a crea stimulente pentru optimizarea și reducerea la minimum a deplasărilor efectuate în orașe de automobilele convenționale și este de acord că niște parcuri ample de autobuze urbane, de taxiuri și de camionete pentru livrări reprezintă eșantionul perfect de testare pentru introducerea vehiculelor nepoluante. Comisia observă în mod judicios că dezvoltarea și utilizarea timpurie a vehiculelor nepoluante poate avea beneficii imediate în ceea ce privește reducerea dependenței de petrol, precum și avantaje din punct de vedere al sănătății, prin îmbunătățirea calității aerului în orașe;

20. de asemenea, sprijină ideea mutării centrului de greutate către modurile de transport mai ecologice, susținând totodată că eficiența și interoperabilitatea generală a tuturor modurilor de transport ar trebui îmbunătățite. Cu toate acestea, politicile active care discriminează în favoarea unui anumit mod de transport ar trebui evaluate cu grijă și privite în contextul unui model echitabil și transparent al alocării fondurilor pentru transport; altminteri, există riscul promovării unor soluții de transport cu eficiență redusă. Pe de altă parte, pentru utilizarea unor moduri alternative de transport trebuie să existe infrastructuri și servicii adecvate acestui scop, care să permită satisfacerea cererilor actuale;

21. în pofida comentariilor de mai sus, consideră că cele zece obiective pentru un sistem de transport competitiv și eficient din punctul de vedere al resurselor identificate de Cartea albă sunt în mod clar foarte ambițioase; de aceea, consideră că ar trebui definite și repere și valori-tintă intermediare, luându-se în considerare obiectivele strategice complementare stabilite deja de Comisia Europeană și colaborând în acest scop cu autoritățile locale și regionale. Aceste obiective intermediare ar trebui să facă parte dintr-un proces de monitorizare care să garanteze succesul viziunii Cărții albe;

22. amintește, înainte de toate, că politica UE în domeniul transporturilor trebuie să se întemeieze pe noțiunea de interes general (accesul tuturor în condiții egale la mijloacele de transport, respectarea drepturilor sociale, integrarea externalităților etc.);

23. subliniază că, în documentul de lucru [SEC(2011) 391] care însoțește Cartea albă (dar publicat într-o singură limbă), în ceea ce privește monitorizarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind obligațiile de serviciu public în domeniul transporturilor, la punctul 137 se afirmă că „Comisia va prezenta o inițiativă de lansare a unor proceduri de cerere de oferte concurențiale pentru contractele de servicii publice, destinate să asigure furnizarea eficientă de servicii de înaltă calitate”. Această inițiativă

trebuie să respecte posibilitatea ca autoritățile locale și regionale să furnizeze, în anumite condiții, servicii în regim *in house*, fără a le mai supune unor proceduri concurențiale de atribuire;

24. încurajează Uniunea Europeană să ducă la bun sfârșit o reală integrare a politicilor în domeniul transporturilor din cele 27 de state membre (alinieră structurilor naționale, respectarea concurenței în conformitate cu principiile interesului general, armonizarea fiscală, definirea unui nou cadru de reglementare aplicabil la diferitele niveluri de subsidiaritate), cu respectarea guvernantei pe mai multe niveluri;

Un spațiu european unic al transporturilor

25. dorește să evidențieze necesitatea de a se reduce fragmentarea pieței feroviare europene, pentru a se crea o rețea feroviară eficientă, care să ofere un serviciu de calitate în ceea ce privește durata călătoriilor, fiabilitatea și capacitatea. Ar trebui concepută în acest sens o soluție durabilă și eficientă din perspectiva costurilor, în vederea creării unei rețele europene competitive de transport feroviar de marfă, care să răspundă nevoilor specifice ale acestui tip de trafic. Totodată ar trebui depășite obstacole tehnice esențiale, legate, de exemplu, de ecartamentul feroviar. În plus, este limpede că transportul feroviar de marfă, transportul maritim pe distanțe scurte și, în special, utilizarea complementară a ambelor moduri au potențialul de a contribui la integrarea economiilor regionale situate în regiunile periferice. În acest sens și pentru a garanta buna funcționare a acestor moduri durabile de transport, este necesară și dezvoltarea unor platforme logistice, care să asigure un transfer intermodal optim și eficiența sistemului în ansamblu, evitând totodată proliferarea infrastructurilor logistice lipsite de caracteristicile care pot orienta sistemul de transport către intermodalitate și comodalitate;

26. susține ideea consolidării unei politici europene în domeniul transportului care să se bazeze pe un set de norme clare, coerente, inteligibile și stabile pentru utilizatori și operatori, pe utilizarea unor tehnologii și soluții avansate de transport și pe construirea sau actualizarea unei infrastructuri adecvate. Aceasta ar necesita realizarea pieței interne pentru servicii de transport și înlăturarea obstacolelor de reglementare, administrative și tehnice din cadrul tuturor modurilor de transport, precum și aplicarea consecventă a normelor de concurență, îmbunătățirea standardului serviciilor și consolidarea drepturilor utilizatorilor;

27. în acest context, este important să nu fie luate în considerare numai legăturile pe distanțe mari, ci și rețelele regionale aferente. O atenție specială trebuie, de asemenea, acordată regiunilor frontaliere, confruntate cu probleme specifice, cum ar fi diferențele în materie de sisteme de plată, conexiuni tehnice, orare și cadru legislativ;

28. amintește, însă, că privatizarea pieței feroviare nu a făcut încă suficiente progrese. De aceea, se consideră că normele tehnice și juridice care reglementează transportul feroviar ar trebui îmbunătățite și standardizate. Totodată, ar trebui introduse posibilități de cofinanțare;

29. reamintește că liberalizarea și apariția unor noi actori pe piață, atunci când acestea se produc, trebuie însoțite de dispoziții care să permită creșterea cotei de piață a sectorului feroviar (în special prin standardizarea materialelor, a condițiilor de circulație și a normelor de securitate în cadrul rețelelor, prin intermediul agențiilor europene), considerând că acesta este singurul mod în care se va putea încuraja creativitatea și introducerea de servicii mai diversificate în beneficiul consumatorilor, precum și a unui adevărat transfer modal;

30. în ceea ce privește transferul modal de la transportul rutier către cel feroviar, fluvial și maritim, subliniază că obiectivele Cărții albe, de reducere a ponderii transportului rutier de mărfuri pe distanțe de peste 300 km, nu sunt suficient de ambițioase (o reducere cu 30 % până în 2030 și cu 50 % până în 2050); în acest context, solicită Comisiei Europene să propună un program ambițios de creare de „autostrăzi feroviare” la nivelul întregii Europe. Numai acest tip de infrastructuri poate permite, pe termen lung, eliminarea traficului rutier de mărfuri pe distanțe lungi, consolidând coeziunea teritorială, mai ales cu țările aflate la periferie;

31. susține deplina punere în aplicare a inițiativei „Cerule unic european” și realizarea pieței interne pentru servicii feroviare. De asemenea, se exprimă în favoarea unei „centuri albastre” ca prim pas către crearea unui sistem solid de servicii maritime, care ar trebui completat de conceptul autostrăzilor mării, cuprinzând o nouă viziune asupra importanței navelor ca adevărate infrastructuri mobile;

32. consideră că trebuie să se țină seama în mod deosebit de conexiunile regiunilor ultraperiferice cu continentul european și cu țările terțe vecine ale acestora; deficitul de accesibilitate cu care se confruntă dintotdeauna aceste regiuni le defavorizează și le împiedică atât să participe pe deplin la piața unică europeană, cât și să-și dezvolte economiile în propriile lor zone de integrare regională;

33. regretă faptul că, în ceea ce privește politica de încurajare a transportului maritim, Cartea albă din 2011 reprezintă un regres față de cea din 2001 (care a lansat conceptul autostrăzilor mării) și în special faptul că lista de inițiative anexată Cărții albe nu oferă informații cu privire la viitorul autostrăzilor mării și nici al programului Marco Polo;

34. de asemenea, este de părere că regiunile care, din cauza situației lor geografice, se văd confruntate cu repercusiuni ale emisiilor provenite din transport mult mai grave (cum ar fi cele montane), trebuie să beneficieze de reglementări și măsuri proprii pentru a putea reduce într-o asemenea măsură intensitatea traficului și repercusiunile acestuia, încât să poată fi excluse daunele aduse sănătății umane sau mediului;

35. consideră că ar trebui întreprinse eforturi suplimentare pentru a promova mai bine și mai eficient soluțiile care să îmbunătățească conectarea teritoriului continental al UE cu regiunile sale insulare și ultraperiferice, precum și conectarea acestora din urmă cu regiunile aflate în afara frontierelor externe ale UE;

36. dorește să sublinieze, totodată, că, pe lângă consolidarea legăturilor între Europa de Est și cea de Vest, este esențială promovarea, din motive de coeziune, dar și de competitivitate, a unor legături eficiente ale Europei Centrale cu granițele externe ale Europei, precum și cu regiunile mai îndepărtate, care leagă Europa de zona mediteraneană și de cea atlantică. În acest sens, CoR dorește să accentueze atât importanța crucială a porturilor și aeroporturilor, precum și a conexiunilor acestora cu interiorul, în integrarea UE pe piața globală, și anume în relațiile cu regiuni din Africa, America și Asia, cât și potențialul strategic al insulelor din Atlantic ca platforme logistice de transport;

37. observă că se depun eforturi deosebite și pentru dezvoltarea orientată a celor cinci axe de transport principale definite de Comisia Europeană în cadrul liniilor directe pentru transportul în Europa și în regiunile învecinate. În acest context sunt necesare eforturi mai mari pentru axa centrală din partea UE și a statelor străbătute de această axă. Comitetul salută obiectivul de a asigura o mai mare flexibilitate în cazul rețelei centrale aflate în construcție în cadrul TEN-T. În acest sens sunt necesare metode de evaluare transparente, care să garanteze atât siguranța investițiilor, cât și actualizarea permanentă și extinderea continuă a TEN-T;

38. salută propunerea de revizuire a regulamentului privind acordarea sloturilor, pentru a se favoriza utilizarea mai eficientă a capacității aeroporturilor. Însă este de o importanță vitală să se studieze amănunțit problema înainte de a se lua vreo decizie definitivă privind noi orare de funcționare, mai ales pentru aeroporturile aflate în zone urbane, unde impactul asupra mediului este mai substanțial;

39. subliniază importanța alinierii dintre competitivitate și agenda socială, precum și a valorificării dialogului social, pentru preîntâmpinarea conflictelor sociale, care s-au dovedit cauza unor pierderi economice substanțiale în mai multe sectoare;

40. salută inițiativele propuse pentru îmbunătățirea securității printr-o abordare cuprinzătoare care îmbină politica, legislația și monitorizarea securității transportului aerian și maritim. În special promovarea unor metode mai bune de screening, care fac posibilă verificarea unui număr mai mare de pasageri, cu neplăceri minime și cu respectarea deplină a drepturilor acestora, este extrem de relevantă;

41. împărtășește „viziunea zero” a Comisiei privind siguranța rutieră, recunoscând totodată că aceasta presupune multe provocări și multă ambiție. În acest sens, trebuie adoptată o abordare diferențiată, de exemplu prin stabilirea unui raport între densitatea traficului și numărul de victime ale accidentelor rutiere. Există diferențe considerabile între orașe și regiuni în ceea ce privește numărul de victime și măsurile luate până în prezent. O normă general valabilă ar afecta în mod disproporționat acele orașe și regiuni care au luat deja măsuri eficiente de reducere a numărului de victime. Realizarea siguranței rutiere nu depinde exclusiv de tehnologie, ci și de comportamentul uman. În această privință, CoR recomandă armonizarea inspecțiilor periodice ale autovehiculelor și includerea educației privind siguranța rutieră drept componentă a programelor școlilor de șoferi în Europa. O asemenea armonizare a inspecțiilor ar putea fi aplicată și în alte domenii, cum ar fi cel al emisiilor de gaze cu efect de seră; la fel, modificarea comportamentului uman ar putea determina reducerea densității traficului, ceea ce ar reprezenta o contribuție substanțială la sporirea siguranței acestuia;

42. măsurile în domeniul siguranței rutiere trebuie să se bazeze pe bune practici, cu posibilitatea integrării și adaptării acestora la situația locală. În acest context, dorim să atragem atenția asupra unei aviz anterior al CoR privind orientările politice din domeniul siguranței rutiere pentru perioada 2011-2020;

43. în ceea ce privește transportul feroviar, utilizarea sistemului european de semnalizare și management al traficului feroviar (ERTMS) ar trebui să devină regula pentru toate liniile de cale ferată. O atenție specială trebuie acordată tronsoanelor transfrontaliere, unde existența unor sisteme diferite de siguranță gestionează în continuare transportul;

44. în acest sens, își reiterează sprijinul față de ideea de armonizare a diferitelor definiții ale vătămării corporale grave, pentru ca eficacitatea politicii în domeniul siguranței rutiere să poată fi monitorizată și evaluată mai bine. În plus, propune să se asigure accesul la registrele de evidență a încălcărilor normelor de circulație rutieră și interoperabilitatea acestor registre, astfel încât aplicarea sancțiunilor să ia în considerare abaterile comise pe teritoriul altor state membre;

Inovarea pentru viitor – tehnologie și comportament

45. sprijină ferm viziunea prezentată de Cartea albă privind o politică europeană de cercetare și inovare în domeniul transporturilor, care să se bazeze pe eforturi comune de cercetare; de asemenea, este de acord cu domeniile care trebuie abordate, și anume: eficiența vehiculelor prin noi motoare, materiale și design; utilizarea mai ecologică a energiei prin folosirea unor noi surse de energie și sisteme de propulsie; și mai buna utilizare a rețelei și operarea acesteia la un nivel mai ridicat de siguranță și securitate, prin sisteme de informare și comunicare;

46. salută propunerea prezentată în Cartea albă de a se determina standarde corespunzătoare pentru emisiile de CO₂ ale vehiculelor din toate modurile de transport, de a se stabili norme de interoperabilitate a infrastructurii de tarifare pentru autovehiculele nepoluante și de a se elabora orientări și standarde pentru infrastructurile de alimentare; toate acestea ar trebui să aibă loc cu implicarea autorităților locale și regionale;

47. subliniază importanța politicii europene pentru combaterea chiar de la origine a poluării cauzate de autovehicule, prin intermediul normelor privind emisiile de gaze cu efect de seră și poluarea atmosferică și sonoră, precum și al normelor vizând creșterea gradului de siguranță activă și pasivă a autovehiculelor. Este indispensabil ca, la introducerea unor îmbunătățiri tehnice esențiale la autovehicule, să se țină seama de valorile limită de emisie privind poluarea sonoră și a aerului;

48. consideră că pentru îndeplinirea obiectivelor stabilite de Cartea albă, comportamentul în materie de călătorii și de utilizare a autovehiculelor reprezintă chestiuni centrale; de aceea, salută orice inițiativă cuprinsă în Cartea albă menită să promoveze conștientizarea faptului că sunt disponibile alternative la transportul convențional individual, precum și orice măsuri menite să îmbunătățească comportamentul în materie

de utilizare a autovehiculelor; consideră însă că rămân multe de făcut în privința comportamentului în materie de călătorii, mai cu seamă în ceea ce privește pregătirea publicului european viitor în sensul adoptării unei noi atitudini față de mobilitate, dar și în privința adaptării corespunzătoare a infrastructurii de transport;

Mobilitatea urbană

49. salută propunerile privind planurile de mobilitate urbană cuprinse în Cartea albă. Elaborarea unor planuri de mobilitate urbană durabilă cel puțin pentru orașele mari a reprezentat o solicitare esențială a CoR în Cartea verde;

50. observă că, în opinia Comisiei, o mare parte a efectelor externe ale sistemelor de transport se resimt predominant în zonele cu densitate mare de construcții. Autoritățile locale și regionale știu cel mai bine cum să rezolve astfel de probleme. Prin urmare, este important să dispună de instrumentele necesare în acest scop. Principiul subsidiarității trebuie respectat, dar UE poate sprijini autoritățile locale și regionale prin stimularea cooperării și a schimburilor de experiență și prin încurajarea unei schimbări de atitudine;

51. se pronunță în favoarea unor măsuri de stimulare a pregătirii unor Planuri de mobilitate urbană și unor audituri de mobilitate urbană durabilă, dar lăsând decizia în mâinile autorităților locale și regionale, respective, cu respectarea deplină a principiului subsidiarității; își reiterează poziția în favoarea introducerii unui nou instrument financiar în perspectiva financiară 2014-2020 care să permită cofinanțarea planurilor de mobilitate urbană. Depunerea candidaturii pentru auditarea mobilității urbane ar putea contribui, de exemplu, la procesul de instituire a unui premiu european care să răsplătească inițiativele remarcabile și transferabile din domeniul transportului. La rândul său, premiul ar putea constitui o parte a unei distincții echivalente cu „sistemul steagurilor albastre” de la nivelul UE, mențiune acordată zonelor cu niveluri scăzute de poluare a mediului și de aglomerație, conform unei propuneri anterioare a CoR;

52. consideră că orașele cu o bună planificare urbană care adoptă procedee de producție mai eficiente și elimină soluțiile de transport inutile promovează o mai mare accesibilitate pentru bunuri, oameni și servicii; de aceea, recomandă să se abordeze în mod mai integrat planificarea urbană și planificarea mobilității;

53. urmărește cu interes inițiativele de la nivel local care prevăd introducerea unui cadru de taxare a utilizatorului drumurilor urbane și a unor sisteme de restricționare a accesului și sprijină introducerea unor standarde tehnice care să asigure interoperabilitatea, astfel încât aceste inițiative locale să nu devină noi obstacole de natură tehnică în calea liberei circulații pe teritoriul Uniunii Europene;

54. subliniază rolul central al soluțiilor tehnice și de organizare, cum ar fi tehnologiile informației în sprijinirea unor noi fluxuri de mobilitate, bazate pe combinarea utilizării tuturor modurilor de transport pentru călătorii și pentru transportul de marfă (de ex. sisteme electronice de eliberare a unor bilete intermodale, documentație intermodală pentru transportul de

marfă, trasee electronice, urmărirea mărfurilor, informații în timp real privind livrarea), în vederea optimizării modului de utilizare a transporturilor ușoare existente [deținerea în comun a vehiculelor, crearea de vehicule electrice pentru distanțe scurte, *car sharing* (utilizarea alternativă a unei mașini de către mai multe persoane), *car pooling* (utilizarea simultană a unei mașini personale de către mai multe persoane), structurarea transporturilor și corespondențelor, utilizarea cu prioritate a autobuzelor și tramvaielor], deoarece governanța sistemului local și regional de transport reprezintă o provocare majoră, pe care Cartea albă pare să o treacă sub tăcere;

55. recomandă definirea unei strategii de trecere la o „logistică urbană cu emisii zero”, care să aducă laolaltă aspecte legate de amenajarea teritoriului, accesul feroviar, maritim și pe căi navigabile, tarifarea și standardele tehnologice ale vehiculelor, prin promovarea achizițiilor publice efectuate în comun a unor vehicule cu emisii scăzute pentru parcurile comerciale (camionete de livrări, taxiuri, autobuze etc.);

56. solicită ca legătura dintre dimensiunea urbană a politicii în domeniul transporturilor și noțiunea, mai generală, de amenajare teritorială să fie mai atent luată în considerare, atât în vederea îmbunătățirii transporturilor urbane și a infrastructurilor, cât și pentru a combate expansiunea urbană și a regândi relația dintre oraș și mediul imediat înconjurător (urban/rural). O atenție deosebită trebuie acordată în acest sens consolidării transportului public local de proximitate;

O infrastructură modernă, tarifare și finanțare inteligentă

57. susține, ca parte a revizuirii în curs a politicii TEN-T, înființarea nucleului unei rețele de infrastructură europeană strategică, în care să fie incluse toate regiunile Uniunii Europene, precum și principalele puncte de referință pentru transport și logistică, și care să formeze un spațiu unic european al transporturilor, în cadrul căruia să se elimine strângulările și să se prevadă legături adecvate cu piața globală;

58. observă că obiectivele enunțate în Cartea albă nu pot fi realizate pe deplin dacă nu sunt stabilite fondurile adecvate, având în vedere specificul regional în materie de coeziune al diferitelor state membre și angajamentele luate în cadrul Pactului de stabilitate și de creștere. Trebuie observat că Cartea albă evită chestiunea resurselor bugetare și nebugetare care trebuie alocate politicii de transport a UE și infrastructurilor. În acest sens, CoR sprijină propunerea de a se recurge la un împrumut sau la obligațiuni europene ca instrumente principale pentru finanțarea infrastructurilor de transport necesare. CoR amintește că aceste investiții masive vor trebui stimulate de o reală voință politică la cel mai înalt nivel, fără de care ambițiile politicii europene a transporturilor, indispensabile pentru competitivitatea regională, vor rămâne la stadiul de dorințe;

59. observă că politica de coeziune are propriile ei obiective, făcând parte dintr-o abordare integrată a dezvoltării regionale, și că nu este oportună utilizarea bugetului acesteia pentru a finanța politica europeană privind rețeaua de transport. Se impune totuși favorizarea coerenței între proiectele de infrastructură finanțate prin politica de coeziune și obiectivele politicii europene în domeniul transporturilor;

60. insistă asupra necesității de a se revizui resursele alocate infrastructurii de transport în propunerea viitorului buget al UE și de a se încuraja mai mult angajamentul sectorului privat de manieră mai transparentă. Totodată, Comitetul se declară în favoarea promovării unor noi instrumente financiare pentru sectorul transporturilor, mai ales prin inițiativa emiterii de obligațiuni UE pentru proiecte specifice;

61. observă că internalizarea externalităților, eliminarea distorsiunilor în materie de taxare și a subvențiilor nejustificate și o concurență liberă și nedegradată ar trebui să facă parte din modelul viitor, care se bazează pe alinierea opțiunilor pieței la necesitățile în materie de durabilitate; de aceea, Comitetul susține o abordare inteligentă în ceea ce privește tariful și taxarea, care să aibă ca obiectiv internalizarea completă și obligatorie a costurilor externe ale transportului rutier și feroviar, ale poluării locale și ale zgomotului în porturi și aeroporturi și ale poluării atmosferice în largul mării, și recomandă aplicarea obligatorie a unor taxe de internalizare pe toate căile navigabile interioare de pe teritoriul UE. Trebuie luate în considerare opțiunile reduse de transport către și dinspre teritoriile insulare și ultraperiferice în momentul definirii taxelor aplicabile în vederea internalizării externalităților transportului;

62. cu toate acestea, subliniază că, în cadrul viitoarelor sisteme de internalizare a costurilor externe (Eurovinieta și consecințele acesteia), va trebui să se țină seama de constrângerile specifice ale regiunilor periferice. Orice sistem care nu va

lua în considerare handicapul distanței va dezavantaja actorii și agenții economici din teritoriile îndepărtate;

63. subliniază că, în ciuda importanței acestei măsuri, obiectivele stabilite pentru 2016 și 2020 par foarte ambițioase și, pe baza experienței anterioare și actuale (de exemplu legislația privind Eurovinieta), foarte dificil de implementat;

Dimensiunea externă

64. sprijină pe deplin secțiunea Cărții albe privind dimensiunea externă; în acest sens, evidențiază importanța extinderii normelor pieței interne prin activități desfășurate în organizații internaționale, promovarea siguranței, securității, protecției confidențialității și a standardelor ecologice europene în toată lumea, prin cooperare bilaterală și multilaterală, și consolidarea dialogului pe tema transportului cu partenerii principali;

65. invită Comisia Europeană să definească mai bine noțiunea de dimensiune internațională a sistemului european al transporturilor și îi solicită să integreze complet dimensiunea mediteraneeană și atlantică a transporturilor, care are un impact indubitabil asupra evoluției transporturilor în Uniunea Europeană, constituind în același timp un mijloc esențial de a consolida cooperarea indispensabilă dintre cele două țărmuri ale Mediteranei și de a asigura o integrare competitivă și durabilă pe piața mondială.

Bruxelles, 30 iunie 2011

Președinta
Comitetului Regiunilor
Mercedes BRESSO