

RO

RO

RO



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 28.3.2011
COM(2011) 144 final

CARTE 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

SEC(2011) 359 final
SEC(2011) 358 final
SEC(2011) 391 final

CUPRINS

CARTE 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	1
1. Pregătirea spațiului european al transporturilor pentru viitor.....	3
2. O viziune pentru un sistem de transport competitiv și sustenabil	5
2.1. Creșterea transporturilor și sprijinirea mobilității, atingând în același timp obiectivul de reducere a emisiilor cu 60%.....	5
2.2. O rețea primară eficientă pentru transportul și călătoriile interurbane multimodale....	7
2.3. Condiții echitabile la nivel mondial pentru călătoriile pe distanțe lungi și pentru transporturile de marfă intercontinentale.....	8
2.4. Un transport urban și o navetă curate	9
2.5. Zece obiective pentru un sistem de transport competitiv și sustenabil: puncte de reper pentru atingerea obiectivului de reducere cu 60 % a emisiilor de GES	10
3. Strategia – ce trebuie făcut	11
3.1. Un Spațiu unic european al transporturilor.....	12
3.2. Inovând pentru viitor – tehnologii și comportamente.....	13
3.3. Infrastructură modernă și tarifare inteligentă.....	15
3.4. Dimensiunea externă	18
4. Concluzie	19

1. PREGĂTIREA SPAȚIULUI EUROPEAN AL TRANSPORTURILOR PENTRU VIITOR

1. Transporturile sunt fundamentale pentru economia și societatea noastră. Mobilitatea este vitală pentru piața internă și pentru calitatea vieții cetățenilor, în condițiile în care aceștia se bucură de libertatea de a călători. Transporturile permit creșterea economică și crearea de locuri de muncă; ele trebuie să fie sustenabile, în lumina noilor provocări cu care ne confruntăm. Transporturile sunt o activitate care se desfășoară la nivel mondial; de aceea, este nevoie de o cooperare internațională puternică pentru ca acțiunile întreprinse să fie eficiente.
2. Prosperitatea continentului nostru va depinde pe viitor de capacitatea tuturor regiunilor sale de a rămâne pe deplin integrate în economia mondială, în mod competitiv. Transporturile eficiente sunt o condiție vitală pentru realizarea acestui deziderat.
3. Transportul european se află la răscruce de drumuri. Vechile provocări rămân de actualitate, în timp ce altele noi își fac apariția.
4. Este nevoie de numeroase eforturi pentru a finaliza *piața internă a transporturilor*, care prezintă încă blocaje considerabile, precum și alte bariere. Trebuie să reexaminăm aceste chestiuni - cum să răspundem mai bine dorinței de a călători a cetățenilor UE și nevoilor economiei noastre în ceea ce privește transportul de marfă, anticipând totodată constrângerile în materie de resurse și de mediu. Sistemele de transport din estul și vestul Europei trebuie unite pentru a reflecta pe deplin nevoile de transport ale aproape întregului continent și ale celor 500 de milioane de cetățeni ai UE.
5. *Petrolul* va deveni tot mai rar în deceniile viitoare, sursele de aprovizionare devenind din ce în ce mai incerte. După cum a arătat recent AIE, cu cât succesul economiei mondiale în ceea ce privește decarbonizarea este mai mic, cu atât creșterea prețului petrolului va fi mai mare. În 2010, factura pentru importul de petrol al UE s-a cifrat la circa 210 miliarde EUR. Dacă nu soluționăm această problemă a dependenței de petrol, capacitatea oamenilor de a călători – dar și securitatea noastră economică – ar putea fi grav afectate, cu consecințe grave asupra inflației, balanței comerciale și competitivității globale a economiei UE.
6. În același timp, UE a lansat, cu acordul comunității internaționale, un apel privind reducerea drastică a *emisiilor de gaze cu efect de seră* la nivel mondial, cu scopul de a limita schimbările climatice la mai puțin de 2°C. Atingerea acestui obiectiv de către UE presupune, per ansamblu, reducerea până în 2050 a emisiilor cu 80-95% față de nivelul din 1990, în contextul reducerilor necesare realizate de grupul țărilor dezvoltate. Analiza Comisiei¹ arată că în timp ce în alte sectoare ale economiei pot fi realizate reduceri mai semnificative, în sectorul transporturilor – care reprezintă o sursă semnificativă și încă în creștere de GES (gaze cu efect de seră) – este necesar ca până în 2050 să se realizeze o reducere a GES cu cel puțin 60 % față de 1990².

¹ Conform Comunicării Comisiei intitulată „A Roadmap for moving to a competitive low carbon economy in 2050” (Foaie de parcurs pentru o economie competitivă cu emisii reduse de carbon în 2050), COM(2011) 112.

² Aceasta ar corespunde unor reduceri ale emisiilor cu circa 70 % față de nivelurile înregistrate în 2008.

Până în 2030, obiectivul pentru sectorul transporturilor va fi reducerea emisiilor de GES cu aproximativ 20 % față de nivelul înregistrat în 2008. Având în vedere creșterea substanțială a emisiilor provenite din transporturi în ultimele două decenii, această reducere ar însemna totuși o depășire cu 8 % a nivelului înregistrat în 1990.

7. De la prima mare criză a petrolului de acum 40 de ani – în ciuda progresului tehnic, a potențialului de ameliorare rentabilă a eficienței energetice și a eforturilor în materie de politică – sistemul transporturilor nu a suferit schimbări fundamentale. Transporturile au devenit mai eficiente din punct de vedere energetic, dar transporturile din UE sunt încă dependente de petrol și de produsele petroliere în proporție de 96 % din nevoile lor energetice. Transporturile au devenit mai curate, dar volumul crescut al activităților înseamnă că ele rămân o sursă majoră de poluare sonoră și atmosferică la nivel local.
8. *Noile tehnologii* dezvoltate pentru vehicule și gestionarea traficului vor fi esențiale pentru a reduce emisiile cauzate de transporturi, atât în UE, cât și în restul lumii. Cursa pentru o mobilitate sustenabilă are amploare mondială. Acțiunea întârziată și introducerea timidă a noilor tehnologii ar putea condamna industria transporturilor din UE la un declin ireversibil. Sectorul transporturilor din UE se confruntă cu o concurență din ce în ce mai acerbă pe piețele mondiale ale transporturilor aflate în dezvoltare rapidă.
9. Multe companii europene sunt lideri mondiali în ceea ce privește infrastructura, logistica, sistemele de gestionare a traficului și producția de echipamente de transport – dar ținând cont de faptul că alte regiuni ale lumii lansează programe uriașe și ambițioase de modernizare a transporturilor și de investiții în infrastructură, este esențial ca transporturile europene să continue să se dezvolte și să investească pentru a-și menține poziția competitivă.
10. *Infrastructura* dă măsura mobilității. Nicio schimbare majoră în domeniul transporturilor nu va fi posibilă fără sprijinul unei rețele adecvate și al unei utilizări mai inteligente a acesteia. Per ansamblu, investițiile în infrastructura transporturilor impulsionează creșterea economică, creează bunăstare și locuri de muncă și favorizează accesibilitatea geografică, comerțul și mobilitatea persoanelor. Ea trebuie să fie planificată astfel încât să se maximizeze impactul pozitiv asupra creșterii economice, minimizându-se impactul negativ asupra mediului.
11. Congestionarea este o preocupare majoră, în special în sectorul rutier și în spațiul aerian, ea compromițând accesibilitatea. În plus, trebuie estompate diferențele existente între estul și vestul UE în ceea ce privește gradul de dezvoltare a infrastructurii transporturilor. Există o presiune din ce în ce mai mare asupra resurselor publice pentru finanțarea infrastructurii și se impune o nouă abordare a finanțării și a tarifării.
12. De la Cartea Albă privind transporturile din 2001 s-au înregistrat multe progrese. A avut loc o deschidere mai mare a pieței în sectorul transporturilor aeriene, al transporturilor rutiere și parțial în cel al transporturilor feroviare. Cerul unic european a fost lansat cu succes. A crescut siguranța și securitatea tuturor modurilor de transport. Au fost adoptate noi norme privind condițiile de muncă și drepturile pasagerilor. Rețelele de transporturi transeuropene (finanțate prin intermediul TEN-T, al fondurilor structurale și al Fondului de coeziune) au contribuit la coeziunea

teritorială și la construirea liniilor de cale ferată de mare viteză. Au fost întărite legăturile și cooperarea internațională. S-au făcut de asemenea multe progrese în ceea ce privește îmbunătățirea performanței de mediu a transporturilor.

13. Cu toate acestea, sistemul transporturilor nu este încă sustenabil. În perspectiva următorilor 40 de ani, este clar că transportul nu se poate dezvolta în aceeași direcție. În cazul menținerii unui statu-quo, dependența de petrol a transporturilor ar putea rămâne ușor inferioară proporției de 90 %³, în timp ce sursele de energie regenerabilă ar depăși doar cu puțin obiectivul de 10 % stabilit pentru anul 2020. Până în 2050, emisiile de CO₂ provenite din transporturi ar rămâne la un nivel aflat cu o treime peste nivelul înregistrat în 1990. Costurile legate de congestionare vor crește cu circa 50 % până în 2050. Se vor accentua decalajele în materie de accesibilitate dintre regiunile centrale și cele periferice. Costul social al accidentelor și al poluării sonore ar continua să crească⁴.
14. Pe baza experiențelor acumulate, prezenta foaie de parcurs examinează evoluțiile din sectorul transporturilor, provocările viitoare și inițiativele de politică care trebuie avute în vedere la nivel mondial. În partea 2, este prezentată viziunea Comisiei privind transporturile viitorului. Partea 3 prezintă măsurile-cheie care vor permite realizarea viziunii; un rezumat al acestor măsuri-cheie este prezentat în anexa I, iar documentul de lucru însoțitor conține o descriere în detaliu a acestora.

2. O VIZIUNE PENTRU UN SISTEM DE TRANSPORT COMPETITIV ȘI SUSTENABIL

2.1. Creșterea transporturilor și sprijinirea mobilității, atingând în același timp obiectivul de reducere a emisiilor cu 60%

15. Există un mare avantaj în luarea de măsuri de politică decisive. Industria transporturilor în sine reprezintă o parte importantă a economiei: în cadrul UE, ea angajează direct aproximativ 10 milioane de cetățeni și reprezintă sursa a aproximativ 5 % din PIB.
16. UE și guvernele statelor membre trebuie să ofere producătorilor și industriei informații clare cu privire la viitoarele cadre de politică (bazându-se în cea mai mare măsură posibilă pe mecanisme de piață), astfel încât aceștia să poată planifica investițiile. Coerența la nivelul UE este vitală - o situație în care, de exemplu, un stat membru a optat exclusiv pentru automobile electrice, iar un altul doar pentru biocombustibili ar distruge conceptul de călătorie gratuită pe teritoriul Europei.
17. Provocarea constă în a întrerupe dependența de petrol a sistemului de transport, fără a sacrifica eficiența acestuia și fără a compromite mobilitatea. În conformitate cu inițiativa emblematică „O Europă eficientă din punct de vedere al utilizării resurselor”, prezentată în cadrul strategiei Europa 2020⁵ și al noului Plan 2011

³ Chiar și în cazul acestui scenariu, s-ar înregistra o ușoară creștere în ceea ce privește utilizarea biocombustibililor și a energiei electrice, comparativ cu situația actuală.

⁴ AAnexa 3 conține o descriere a modului în care transportul ar putea evolua până în 2050, în cazul în care nu s-ar interveni prin intermediul unor noi politici în vederea modificării tendințelor (scenariul de referință): „Scenariul de referință (2010-2050)” al Evaluării impactului aferentă Cărții Albe privind transporturile.

⁵ COM(2010) 2020.

privind eficiența energetică⁶, obiectivul principal al politicii europene a transporturilor este de a contribui la crearea unui sistem care să sprijine progresul economic european, să consolideze competitivitatea și să ofere servicii de mobilitate de înaltă calitate, asigurând în același timp o utilizare mai eficientă a resurselor. În practică, transporturile trebuie să folosească energie mai puțină și mai curată, să exploateze mai bine o infrastructură modernă și să reducă impactul negativ pe care îl au asupra mediului și asupra unor componente fundamentale ale patrimoniului natural precum apa, solul și ecosistemele.

18. Reducerea mobilității nu este o opțiune.
19. Trebuie să apară noi modele de transport, în cadrul cărora volume mai mari de marfă și un număr mai mare de călători sunt transportați în comun la destinație cu ajutorul celor mai eficiente (combinații de) moduri. Transportul individual va fi utilizat, de preferință, pentru segmentul final al călătoriei și va fi efectuat cu vehicule ecologice. Tehnologia informației permite transferuri mai simple și mai fiabile. Utilizatorii transporturilor vor plăti costul total a transportului, beneficiind în schimb de o reducere a congestionării, de mai multe informații, de servicii de calitate superioară și de o mai mare siguranță. Dezvoltarea viitoare trebuie să se bazeze pe mai multe componente:
 - îmbunătățirea performanței vehiculelor în materie de eficiență energetică pentru toate modurile; dezvoltarea și implementarea combustibililor și a sistemelor de propulsie sustenabile;
 - optimizarea performanței lanțurilor logistice multimodale, inclusiv prin utilizarea mai intensă a unor moduri inerent mai eficiente din punct de vedere al utilizării resurselor, în cazurile în care alte inovații tehnologice se dovedesc insuficiente (de exemplu, transportul de marfă pe distanțe lungi);
 - utilizarea mai eficientă a transporturilor și a infrastructurii prin recurgerea la o serie de sisteme îmbunătățite de gestionare a traficului și de informații (de exemplu ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS), prin utilizarea unei logistici avansate și aplicarea unor măsuri de piață, cum ar fi dezvoltarea completă a unei piețe feroviare europene integrate, eliminarea restricțiilor de cabotaj, eliminarea barierelor din calea transportului maritim pe distanțe scurte, absența denaturării tarifelor etc.
20. Trebuie acționat fără întârziere. Planificarea, construirea și echiparea infrastructurii necesită un timp îndelungat, iar durata de viață a trenurilor, avioanelor și navelor este de ordinul deceniilor; deciziile pe care le luăm astăzi vor determina situația transporturilor din anul 2050. Trebuie să acționăm la nivel european pentru a ne asigura că transformarea transporturilor este definită împreună cu partenerii noștri și nu decisă în altă parte a lumii.
21. Rezolvarea problemelor identificate mai sus înseamnă atingerea unor obiective extrem de ambițioase până în 2050 și a unor obiective importante până în 2020/30, pentru a garanta că ne îndreptăm în direcția cea bună. Posibilitățile de modificare a modului de operare a transporturilor variază în funcție de sector, deoarece opțiunile

⁶ COM(2011) 109.

tehnologice diferă pentru fiecare sector în parte. În cele ce urmează, viziunea Comisiei distinge, prin urmare, trei mari sectoare: transporturile pe distanțe medii, transporturile pe distanțe lungi și transporturile urbane. Succesul va depinde de participarea a numeroși actori: UE, statele membre, regiunile și orașele, dar și, industria, partenerii sociali și cetățenii vor avea un rol de jucat.

2.2. O rețea primară eficientă pentru transportul și călătoriile interurbane multimodale

22. Pentru distanțele intermediare, noile tehnologii sunt mai puțin dezvoltate, iar opțiunile modale sunt mai limitate decât în oraș. Acesta este însă sectorul în care acțiunea UE poate avea impactul cel mai direct, deoarece există mai puține constrângeri legate de subsidiaritate sau de acorduri internaționale. Este puțin probabil ca simpla utilizare a vehiculelor mai eficiente din punct de vedere al utilizării energiei și a combustibililor mai curați să asigure reducerea necesară a emisiilor sau să rezolve problema congestionării. Măsurile respective trebuie să fie însoțite de o consolidare a marilor volume pentru transferurile pe distanțe lungi. Aceasta presupune o utilizare pe scară mai largă a autobuzelor și autocarelor, a transportului feroviar și aerian pentru pasageri, iar în cazul transportului de marfă, utilizarea unor soluții multimodale bazate pe modurile naval și feroviar pentru transporturile pe distanțe lungi.
23. Mai buna integrare a rețelelor modale va conduce la un număr crescut de opțiuni modale: aeroporturile, porturile, căile ferate, metroul și stațiile de autobuz ar trebui să fie tot mai strâns legate și transformate în platforme de legături multimodale pentru pasageri. Sistemele de informații online și sistemele electronice de rezervare și plată care integrează toate mijloacele de transport ar trebui să faciliteze călătoriile multimodale. Utilizarea mai extinsă a modurilor de transport colectiv trebuie să fie însoțită de un set adecvat de drepturi ale pasagerilor.
24. Transporturile de marfă pe distanțe scurte și medii (până la circa 300 km)⁷ vor continua să fie efectuate în mare măsură cu ajutorul camioanelor. Este prin urmare important ca, pe lângă încurajarea unor soluții alternative de transport (feroviar, naval), să se îmbunătățească eficiența camioanelor, prin dezvoltarea și adoptarea unor noi motoare și a unor combustibili mai curați, prin utilizarea unor sisteme de transport inteligente și prin adoptarea de măsuri suplimentare pentru îmbunătățirea mecanismelor de piață.
25. Pe distanțe mai lungi, opțiunile de decarbonizare a transporturilor rutiere sunt mai limitate, iar multimodalitatea transportului de marfă trebuie să devină atractivă, din punct de vedere economic, pentru transportatori. Este nevoie de o co-modalitate eficientă. UE are nevoie de coridoare special dezvoltate pentru transportul de marfă, optimizate din punct de vedere al consumului de energie și al emisiilor, care să minimizeze impactul asupra mediului, dar care să fie totodată atractive datorită fiabilității și congestionării lor reduse și datorită nivelului scăzut al costurilor administrative și de exploatare.

⁷ Mai mult de jumătate (în greutate) din toate mărfurile din sectorul transporturilor rutiere sunt transportate pe distanțe mai mici de 50 km și mai mult de trei sferturi pe distanțe sub 150 km, conform calculelor efectuate pe baza datelor Eurostat.

26. Transportul feroviar este uneori considerat un mod neatractiv, în special pentru transportul de marfă. Cu toate acestea, după cum o demonstrează exemplele din anumite state membre, el poate oferi servicii de calitate. Provocarea constă în a asigura o schimbare structurală, pentru a permite transportului feroviar să concureze eficient și să preia o proporție semnificativ mai mare din transportul de mărfuri (și de pasageri – a se vedea mai jos) pe distanțe medii și lungi. Vor fi necesare investiții considerabile pentru a extinde sau a upgrada capacitățile rețelei feroviare. Treptat va trebui introdus material rulant nou, cu frâne silențioase și cuplaje automate.
27. În zonele de coastă, punctele de intrare pe piețele europene trebuie să fie eficiente și mai numeroase, evitându-se astfel traficul excesiv pe teritoriul Europei. Porturile maritime joacă un rol major ca centre de logistică și necesită legături eficiente cu hinterlandul. Dezvoltarea lor este vitală, pentru a putea face față volumului crescut al transportului maritim de marfă pe distanțe scurte, atât în interiorul, cât și în afara UE. Căile navigabile interioare, al căror potențial nu este pe deplin utilizat, au un rol din ce în ce mai important de jucat, în special în ceea ce privește transportul de marfă către hinterland și conectarea mărilor europene.

2.3. Condiții echitabile la nivel mondial pentru călătoriile pe distanțe lungi și pentru transporturile de marfă intercontinentale

28. Sectoarele transporturilor maritime și aeriene au, prin natura lor, un caracter mondial. În sectorul transporturilor aeriene trebuie urmărită îmbunătățirea eficienței operațiunilor de gestionare a aeronavelor și a traficului. Aceasta va asigura, pe lângă reducerea emisiilor, un avantaj competitiv; cu toate acestea, trebuie avut grijă să se evite impunerea unor sarcini excesive asupra operațiunilor UE, care ar putea compromite rolul acesteia de „placă turnantă a aviației mondiale”. Capacitatea aeroporturilor trebuie optimizată și, după caz, mărită pentru a face față cererii crescânde de călătorii spre și dinspre țări terțe și zone din Europa care nu beneficiază de alt tip de legături, ceea ce ar putea avea drept rezultat creșterea cu mai mult de 100 % a activităților de transport aerian din UE până în 2050. În alte cazuri, transportul feroviar (de mare viteză) ar trebui să absoarbă o mare parte a traficului pe distanță medie. Industria aeronautică din UE ar trebui să devină un lider în utilizarea combustibililor cu conținut scăzut de carbon pentru a atinge obiectivul pentru 2050.
29. În ceea ce privește transportul maritim, necesitatea unor condiții echitabile este la fel de pronunțată⁸. UE ar trebui să depună eforturi – în cooperare cu OMI și alte organizații internaționale – pentru implementarea și controlul aplicării la nivel mondial a unor standarde ridicate în materie de siguranță, securitate, protecție a mediului și condiții de muncă, precum și de eliminare a pirateriei. Performanța de mediu a transportului maritim poate și trebuie să fie îmbunătățită, atât cu ajutorul tehnologiei cât și prin ameliorarea combustibililor și a operațiunilor: per ansamblu, emisiile de CO₂ ale UE generate de transportul maritim ar trebui reduse cu 40 % (dacă este fezabil, chiar cu 50 %) până în 2050, comparativ cu nivelurile din 2005.

⁸ UE a elaborat o politică maritimă integrată, care plasează transportul maritim într-un context mai larg de guvernare, competitivitate și strategii regionale. A se vedea COM(2009) 540.

2.4. Un transport urban și o navetă curate

30. În orașe, trecerea la un transport mai curat este facilitată de densitatea crescută a populației și de cerințele mai puțin stricte referitoare la gama de vehicule. Opțiunile de transport public sunt disponibile pe scară mai largă, existând de asemenea și opțiunea mersului pe jos sau cu bicicleta. Orașele suferă cel mai mult de pe urma congestionării, a calității scăzute a aerului și a expunerii la zgomot. Transportul urban este responsabil pentru aproximativ un sfert din emisiile de CO₂ cauzate de transporturi; 69 % din accidentele rutiere au loc în orașe. Eliminarea treptată din mediul urban a vehiculelor „alimentate în mod convențional”⁹ reprezintă o contribuție majoră la reducerea semnificativă a dependenței de petrol, a emisiilor de gaze cu efect de seră, a poluării atmosferice și sonore la nivel local. Ea va trebui să fie completată de dezvoltarea unor infrastructuri de alimentare/încărcare corespunzătoare a noilor vehicule.
31. O pondere mai mare a călătoriilor cu mijloacele de transport în comun, combinată cu obligații de serviciu minime, vor permite creșterea densității și a frecvenței serviciilor, generând astfel un cerc virtuos favorabil modurilor de transport public. Gestionarea cererii și planurile de amenajare a teritoriului pot reduce volumele de trafic. Facilitarea mersului pe jos și a mersului cu bicicleta ar trebui să devină o parte integrantă a mobilității urbane și a designului infrastructurii.
32. Trebuie încurajată utilizarea unor autovehicule de călători mai mici, mai ușoare și mai specializate. Flotele mari de autobuze urbane, taxiurile și furgonetele se pretează deosebit de bine la introducerea sistemelor de propulsie și a combustibililor alternativi. Acestea ar putea avea o contribuție substanțială la reducerea intensității carbonului în cazul transportului urban, oferind în același timp o platformă de testare pentru noile tehnologii și posibilitatea unei introduceri rapide pe piață. Stabilirea tarifelor pentru transporturile rutiere și eliminarea denaturărilor în materie de impozitare pot contribui, de asemenea, la încurajarea utilizării transportului public și la introducerea treptată a sistemelor de propulsie alternative.
33. Interfața dintre transportul de marfă pe distanțe mari și transportul de marfă „pe ultimul kilometru” ar trebui organizată mai eficient. Obiectivul este limitarea livrărilor individuale (care reprezintă cea mai „ineficientă” parte a călătoriei) la cel mai scurt traseu posibil. Utilizarea sistemelor inteligente de transport contribuie la gestionarea traficului în timp real, reducând timpul de livrare și congestionarea la nivelul distribuției „pe ultimul kilometru”. Aceasta ar putea fi efectuat cu camioane de uz urban cu emisii reduse. Utilizarea tehnologiilor bazate pe energie electrică sau hidrogen și a tehnologiilor hibride nu ar reduce doar emisiile atmosferice, ci și poluarea sonoră, permițând ca o parte mai mare a transportului de mărfuri din zonele urbane să aibă loc pe timp de noapte. Acest lucru ar elimina parțial problema congestionării traficului rutier în timpul orelor de vârf de dimineață și de după-amiază.

⁹ Termenul „alimentat în mod convențional” se referă la vehiculele care folosesc motoare nehibride cu ardere internă (ICE).

2.5. Zece obiective pentru un sistem de transport competitiv și sustenabil: puncte de reper pentru atingerea obiectivului de reducere cu 60 % a emisiilor de GES

Dezvoltarea și implementarea combustibililor și a sistemelor de propulsie sustenabile

- (1) Înjumătățirea utilizării autovehiculelor „alimentate în mod convențional” în transportul urban până în 2030; dispariția lor progresivă din orașe până în 2050; implementarea unei logistici urbane practic lipsite de CO₂ în marile aglomerări urbane până în 2030¹⁰.
- (2) Atingerea unui nivel de 40 % în privința utilizării în aviație a combustibililor sustenabili cu conținut scăzut de carbon până în 2050; de asemenea, reducerea cu 40 % a emisiilor de CO₂ ale UE generate de combustibilii pentru transportul maritim până în 2050 (dacă este fezabil, chiar cu 50 %¹¹).

Optimizarea performanței lanțurilor logistice multimodale, inclusiv prin utilizarea pe scară mai largă a unor moduri de transport mai eficiente din punct de vedere energetic

- (3) Un procent de 30 % din transportul rutier de mărfuri pe distanțe de peste 300 km ar trebui să fie transferat până în 2030 către alte moduri de transport, cum ar fi transportul pe calea ferată sau pe căile navigabile, acest procent trebuind să depășească 50 % până în 2050, cu ajutorul coridoarelor de transport de marfă eficiente și ecologice. Pentru realizarea acestui obiectiv va fi necesară și dezvoltarea unei infrastructuri adecvate.
- (4) Finalizarea, până în 2050, a unei rețele feroviare europene de mare viteză. Triplarea lungimii rețelei feroviare de mare viteză existente până în 2030 și menținerea unei rețele feroviare dense în toate statele membre. Până în 2050, majoritatea transportului de călători pe distanțe medii ar trebui să se efectueze pe calea ferată.
- (5) Implementarea, până în 2030, a unei „rețele primare” TEN-T multimodale și complet funcționale la nivelul întregii UE, a unei rețele de calitate înaltă și de mare capacitate până în 2050 și a unui set corespunzător de servicii de informații.
- (6) Conectarea, până în 2050, a tuturor aeroporturilor „rețelei primare” la rețeaua feroviară, de preferință la rețeaua de mare viteză; garantarea faptului că toate porturile maritime primare sunt conectate corespunzător la sistemul feroviar de transport de marfă și, acolo unde este posibil, la sistemul de căi navigabile interioare.

Creșterea eficienței transporturilor și a utilizării infrastructurii, cu ajutorul sistemelor de informații și al stimulentei bazate pe piață

- (7) Implementarea infrastructurii modernizate de gestionare a traficului aerian (SESAR¹²) în Europa până în 2020 și finalizarea Spațiului aerian european comun. Implementarea unor sisteme echivalente de gestionare a transportului terestru și pe

¹⁰ Acest lucru ar reduce totodată substanțial și alte emisii nocive.

¹¹ Conform Comunicării Comisiei intitulată „A Roadmap for moving to a competitive low carbon economy in 2050” (Foaie de parcurs pentru o economie competitivă cu emisii reduse de carbon în 2050), COM (2011) 112.

¹² În conformitate cu Planul general de management al traficului aerian:
http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/deployment_en.htm

apă (ERTMS¹³, ITS¹⁴, SSN și LRIT¹⁵, RIS¹⁶). Lansarea Sistemului Global de Navigație prin Satelit European (Galileo).

- (8) Instituirea, până în 2020, a unui cadru pentru un sistem european de informare, gestionare și plată aplicabil transportului multimodal.
- (9) Aproximarea de obiectivul „zero decese” în transportul rutier până în 2050. În această perspectivă, obiectivul UE este acela de a reduce la jumătate numărul victimelor accidentelor rutiere până în 2020. Garantarea poziției de lider mondial a UE în materie de siguranță și securitate a transportului pentru toate modurile de transport.
- (10) Realizarea de progrese în direcția aplicării principiilor „utilizator-plătitor” și „poluator-plătitor” și întărirea angajamentului sectorului privat în ceea ce privește eliminarea denaturărilor, inclusiv a subvențiilor prejudiciabile, generarea de venituri și asigurarea finanțării pentru investițiile viitoare în transporturi.

3. STRATEGIA – CE TREBUIE FĂCUT

34. Realizarea viziunii de mai sus necesită un cadru eficient pentru utilizatorii și operatorii din domeniul transporturilor, o implementare rapidă a noilor tehnologii și dezvoltarea unei infrastructuri adecvate:

- pe piața internă persistă anumite obstacole în calea bunei funcționări a acestora și a concurenței efective. Obiectivul pentru următorul deceniu este crearea unui veritabil spațiu unic european al transporturilor prin eliminarea tuturor barierelor reziduale dintre modurile și dintre sistemele naționale, simplificând procesul de integrare și facilitând apariția operatorilor multinaționali și multimodali. Acțiunile Comisiei din acest domeniu vor fi completate de o supraveghere vigilentă a aplicării regulilor concurenței pentru toate modurile de transport. Pentru a evita tensiunile și denaturările, această strategie trebuie să prevadă un grad mai ridicat de convergență și de aplicare a normelor sociale, de securitate și de mediu; de asemenea, ca parte integrantă, ea trebuie să includă standarde minime de serviciu și drepturi ale utilizatorilor.
- inovarea este o componentă esențială a acestei strategii¹⁷. Cercetarea din UE trebuie să abordeze întregul ciclu al cercetării, inovării și implementării în mod integrat, concentrându-se pe cele mai promițătoare tehnologii și reunind toți actorii implicați¹⁸. Inovarea poate juca și ea un rol important în promovarea unor comportamente mai sustenabile.

¹³ În conformitate cu Planul general de implementare a ERTMS: conform Deciziei Comisiei din 22 iulie 2009 [C(2009)561].

¹⁴ În conformitate cu Planul de implementare a *EasyWay 2*: conform Deciziei C(2010) 9675 a Comisiei.

¹⁵ Directiva 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime (JO L 208 din 5.8.2002), modificată prin Directiva 2009/17/CE (JO L 131 din 28.5.2009).

¹⁶ Conform Directivei 2005/44/CE.

¹⁷ Conform Comunicării Comisiei intitulată „O Uniune a inovării”, COM(2010)546 și Comunicării Comisiei privind „O Agendă digitală pentru Europa”, COM(2010)245/2.

¹⁸ În ceea ce privește vehiculele ecologice și eficiente, acțiunile de politică se vor orienta conform Comunicării 2010/0186, care stabilește o abordare neutră din punct de vedere tehnologic între

- eforturile în direcția realizării unui sistem de transport mai competitiv și mai sustenabil trebuie să includă un proces de reflecție referitor la caracteristicile necesare ale rețelei și trebuie să prevadă investițiile adecvate: politica UE în materie de infrastructură a transporturilor necesită o viziune unitară și resurse suficiente. Prețul transportului ar trebui să reflecte costurile sale, fără denaturări.
35. În anexa I la prezenta Comunicare figurează o listă a inițiativelor prevăzute. Documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește Comunicarea oferă detalii suplimentare.
- 3.1. Un Spațiu unic european al transporturilor**
36. Un Spațiu unic european al transporturilor ar trebui să faciliteze circulația cetățenilor și transportul mărfurilor, să reducă costurile și să mărească sustenabilitatea transportului european. **Cerul unic european** trebuie implementat conform previziunilor; începând deja din 2011, Comisia va aborda problema capacității și a calității aeroporturilor. Zona în care se manifestă încă blocajele cele mai evidente este piața internă a serviciilor feroviare, a cărei finalizare reprezintă o prioritate, dacă se dorește realizarea unui **Spațiu feroviar unic european**. Aceasta include desființarea obstacolelor de ordin tehnic, administrativ și juridic care împiedică încă intrarea pe piețele feroviare naționale. O mai bună integrare a pieței transportului rutier de marfă va face transportul rutier mai eficient și mai competitiv. În ceea ce privește transportul maritim, existența în mările europene a unei „centuri albastre” (**Blue Belt**) va simplifica formalitățile pentru navele care călătoresc între porturi ale UE; va trebui instituit un cadru adecvat pentru măsurile europene vizând transportul pe căile navigabile interioare. Accesul piețelor la porturi trebuie îmbunătățit în continuare.
37. Deschiderea pieței trebuie să meargă mână în mână cu oferirea de **locuri de muncă și de condiții de muncă de calitate**, deoarece resursele umane sunt o componentă esențială a oricărui sistem de transport de înaltă calitate. Este de asemenea cunoscut faptul că lipsa forței de muncă, în special a celei calificate, va deveni în viitor o preocupare serioasă pentru sectorul transporturilor. Va fi important ca prioritățile în materie de concurență să fie aliniate agendei sociale, pe baza dialogului social, cu scopul de a preveni conflictele sociale care, fapt dovedit deja, au provocat pierderi economice semnificative într-o serie de sectoare, în special cel al aviației.
38. **Securitatea transporturilor** reprezintă una dintre prioritățile principale ale agendei UE. Abordarea globală a UE în materie de politică, legislație și monitorizare a aerului și de securitate a transportului maritim ar trebui consolidată și întărită în continuare prin cooperarea cu principalii parteneri internaționali. În ceea ce privește securitatea pasagerilor, trebuie îmbunătățite metodele de screening pentru a asigura un nivel ridicat de securitate, reducând la minimum disconfortul. Ar trebui luată în considerare o abordare bazată pe risc în ceea ce privește securitatea mărfurilor originare din afara UE. Este, de asemenea, necesar să fie definită o abordare europeană adecvată în ceea ce privește securitatea transportului terestru, în acele domenii în care acțiunile UE au valoare adăugată.

combustibilii alternativi pentru vehiculele dotate cu motoare cu combustie internă, motoare electrice și celule de combustibil cu hidrogen.

39. Stabilirea cadrului pentru **transportul în condiții de siguranță** este esențială pentru cetățeanul european. Va fi elaborată o strategie europeană pentru siguranța aviației civile, care va include adaptarea la noile tehnologii și, evident, cooperarea internațională cu principalii parteneri. În ceea ce privește transportul maritim, siguranța navelor de pasageri trebuie abordată proactiv. Sistemul de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime SafeSeaNet va deveni nucleul tuturor instrumentelor relevante de informații maritime care asigură securitatea și siguranța transportului maritim, precum și protejarea mediului de poluarea cauzată de nave. El va contribui astfel semnificativ la crearea unui mediu comun al schimbului de informații pentru supravegherea domeniului maritim al UE¹⁹ și va sprijini crearea unui spațiu maritim comun. Când privește transportul feroviar, armonizarea certificatelor de siguranță și supravegherea procesului de certificare sunt esențiale într-un Spațiu feroviar unic european. Agențiile europene pentru siguranța aviației, siguranța maritimă și Agenția feroviară europeană, înființate în ultimul deceniu, joacă un rol central în cele trei domenii respective.
40. Chiar dacă numărul victimelor accidentelor rutiere s-a redus aproape la jumătate în UE în ultimii zece ani, 34 500 de oameni au murit pe drumurile Uniunii Europene în 2009. Inițiativele din domeniul tehnologiei, al aplicării legii și al educației, precum și atenția deosebită acordată utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor publice vor fi esențiale pentru reducerea drastică în continuare a numărului de vieți pierdute.
41. **Calitatea, accesibilitatea și fiabilitatea serviciilor de transport** va avea o importanță crescută în următorii ani, ca urmare, printre altele, a îmbătrânirii populației și a necesității de promovare a transportului public. Principalele caracteristici ale calității acestor servicii sunt frecvența corespunzătoare, confortul, accesul ușor, fiabilitatea și integrarea intermodală. Disponibilitatea informațiilor referitoare la durata călătoriilor și la rutele alternative este de asemenea importantă pentru a asigura o mobilitate neîntreruptă „din poartă în poartă”, atât pentru pasageri cât și pentru mărfuri.
42. UE a instituit deja un set complet de drepturi ale pasagerilor, care va face obiectul unei consolidări viitoare. În urma crizei norului de cenușă vulcanică și a evenimentelor meteorologice extreme din 2010, a devenit evident că elaborarea unor planuri de continuitate a mobilității poate fi necesară pentru a menține mobilitatea pasagerilor și a mărfurilor într-o situație de criză. Aceste evenimente au demonstrat, de asemenea, necesitatea unei rezistențe sporite a sistemului de transport, prin elaborarea de scenarii și planuri de urgență.

3.2. Inovând pentru viitor – tehnologii și comportamente

O Strategie europeană de cercetare, inovare și implementare în domeniul transporturilor

43. Trecerea la „era post-petrol” nu se poate baza pe o soluție tehnologică unică. Ea necesită elaborarea unui nou concept de mobilitate, fondat deopotrivă pe un ansamblu de noi tehnologii și pe comportamente mai sustenabile.

¹⁹ COM(2009) 538 și COM(2010) 584.

44. Pentru a putea realiza o tranziție mai rapidă și mai puțin costisitoare spre un sistem european de transporturi mai eficient și mai sustenabil, inovarea tehnologică trebuie să acționeze asupra celor 3 factori principali: eficiența vehiculelor, cu ajutorul unui design inovator și al unor motoare și materiale noi; utilizarea unei energii mai curate, prin introducerea de combustibili și sisteme de propulsie noi; o mai bună utilizare a rețelei și realizarea de operațiuni mai sigure, cu ajutorul sistemelor de informații și comunicare. Sinergiile cu alte obiective de sustenabilitate, cum ar fi reducerea dependenței de petrol, competitivitatea industriei europene a autovehiculelor, precum și beneficiile în materie de sănătate, în special îmbunătățirea calității aerului în orașe, pledează puternic în favoarea intensificării eforturilor UE de a accelera dezvoltarea și adoptarea rapidă a vehiculelor ecologice.
45. Politicile în materie de cercetare și inovare în domeniul transporturilor trebuie să pună din ce în ce mai mult accentul în mod coerent pe dezvoltarea și implementarea tehnologiilor-cheie necesare pentru transformarea sistemului de transporturi al UE într-un sistem modern, eficient și ușor de utilizat. Pentru a fi mai eficientă, cercetarea tehnologică trebuie completată cu o abordare sistemică care să țină cont de cerințele în materie de infrastructura și de reglementare, să coordoneze multitudinea de actori implicați și să prevadă proiecte demonstrative de anvergură pentru a încuraja adoptarea soluțiilor de către piață. Comisia va concepe o strategie de inovare și implementare pentru sectorul transporturilor, în strânsă cooperare cu Planul strategic european privind tehnologiile energetice (planul SET), cu scopul de a identifica instrumentele adecvate în materie de guvernanță și de finanțare, pentru asigurarea unei implementări rapide a rezultatelor cercetării.
46. Aceasta va viza, de asemenea, implementarea unor sisteme de mobilitate inteligente, dezvoltate grație cercetării finanțate de UE, cum ar fi viitorul Sistem de gestionare a traficului aerian (SESAR), sistemele europene de gestionare a traficului feroviar (ERTMS) și sistemele de informații feroviare, sistemele de supraveghere maritimă (SafeSeaNet), sistemele de informații fluviale (*River Information Services – RIS*), sistemele inteligente de transport (*intelligent transport systems – ITS*), precum și a unor soluții interconectate interoperabile pentru următoarea generație de sisteme de informații și de gestionare a transportului multimodal (inclusiv pentru tarifyare). Strategia va necesita de asemenea elaborarea unui plan de investiții pentru noile servicii de navigație, de monitorizare a traficului și de comunicații. La fel de importante sunt cercetarea și inovarea în domeniul tehnologiilor de propulsie a vehiculelor și al combustibililor alternativi [inițiativa privind autovehiculele ecologice (*Green car initiative*), inițiativa Cer curat (*Clean Sky*)].
47. Inovarea și implementarea trebuie sprijinite printr-un cadru de reglementare. Protecția vieții private și a datelor cu caracter personal va trebui să se dezvolte în paralel cu utilizarea pe scară largă a instrumentelor aparținând tehnologiei informației. Cerințele privind standardizarea și interoperabilitatea, inclusiv la nivel internațional, vor evita fragmentarea tehnologică și vor permite întreprinderilor europene să beneficieze pe deplin de întreaga piață europeană a transporturilor și să creeze oportunități de piață la nivel mondial.

48. Noile concepte privind mobilitatea nu pot fi impuse. Pentru a promova un comportament mai sustenabil trebuie încurajată în mod activ o mai bună planificare a mobilității. Informațiile referitoare la toate modurile de transport, la posibilitățile de utilizare combinată a acestora, precum și la impactul lor asupra mediului vor trebui să fie disponibile pe scară largă, atât în cazul călătoriilor cât și în cel al transportului de marfă. Este esențială implementarea unui sistem de ticketing intermodal inteligent, care să se conformeze unor standarde comune ale UE și care să respecte normele UE în materie de concurență, nu doar în ceea ce privește transportul de călători, ci și transportul de marfă, pentru care sunt necesare o mai bună planificare electronică a itinerariilor intermodale, un mediu juridic adaptat (asigurare, responsabilitate și documente de însoțire a mărfii intermodale obligatorii) și informații în timp real privind livrarea, inclusiv în cazul livrărilor mai mici. Tehnologiile informației și comunicațiilor pot satisface de asemenea anumite necesități în materie de accesibilitate fără mobilitate suplimentară.
49. Pentru a reduce congestionarea și emisiile din contextul urban, este necesară o strategie mixtă care să implice planuri de amenajare a teritoriului, sisteme de tarificare, servicii publice de transport eficiente și o infrastructură pentru modurile nemotorizate, precum și platforme de încărcare/realimentare a vehiculelor ecologice. Începând de la o anumită dimensiune, orașele ar trebui încurajate să elaboreze planuri de mobilitate urbană care să combine toate aceste elemente. Planurile de mobilitate urbană ar trebui să fie în deplină concordanță cu planurile de dezvoltare urbană integrată. Va trebui instituit un cadru la nivelul întregii Uniuni Europene pentru a asigura interoperabilitatea sistemelor de percepere a taxelor de drum urbane și interurbane.

3.3. Infrastructură modernă și tarificare inteligentă

O rețea europeană a mobilității

50. Europa are nevoie de o „rețea primară” de coridoare destinate transportării unor volume mari și consolidate de mărfuri și de pasageri, cu randament ridicat și emisii reduse, datorită utilizării pe scară largă a unor moduri mai eficiente în combinații multimodale, precum și datorită aplicării pe scară largă a unor tehnologii avansate și a unei infrastructuri de aprovizionare cu combustibili ecologici.
51. În ciuda extinderii UE, între estul și vestul Uniunii Europene persistă mari diferențe în ceea ce privește infrastructura de transport. Aceste diferențe trebuie eliminate: continentul european trebuie să fie unificat și din punct de vedere al infrastructurii.
52. În cadrul acestei rețele primare, ar trebui implementate pe scară largă instrumente bazate pe tehnologia informației, pentru simplificarea procedurilor administrative, permiterea localizării și urmăririi mărfurilor, optimizarea orarelor și a fluxurilor de trafic (*e-Freight*). Adoptarea acestora ar trebui încurajată prin solicitarea implementării lor în cadrul infrastructurii TEN-T și printr-o integrare progresivă a sistemelor modale.
53. Rețeaua primară trebuie să asigure legături multimodale eficiente între capitalele UE și alte orașe principale, porturi, aeroporturi și puncte-cheie de trecere a frontierei terestre, precum și alte centre economice principale. Ar trebui acordată

prioritate finalizării „verigilor lipsă” – în principal a secțiunilor transfrontaliere și a blocajelor/rutelor ocolitoare – modernizării infrastructurii existente, dezvoltării unor terminale multimodale în porturile maritime și fluviale și a unor centre de consolidare logistică în orașe. Trebuie create legături tren/avion mai bune pentru călătoriile pe distanțe mari. „Autostrăzile mării” vor reprezenta dimensiunea maritimă a rețelei primare.

54. Selecția proiectelor eligibile pentru finanțare UE trebuie să reflecte această viziune și să pună un accent mai mare pe valoarea adăugată europeană. Proiectele cofinanțate ar trebui să reflecte în egală măsură necesitatea unei infrastructuri care să minimizeze impactul asupra mediului, să reziste posibilului impact al schimbărilor climatice și să amelioreze siguranța și securitatea utilizatorilor.
55. O rețea de transport eficientă necesită resurse substanțiale. Costul dezvoltării infrastructurii UE, astfel încât să fie satisfăcută cererea de transport, a fost estimat la peste 1 500 de miliarde EUR pentru perioada 2010-2030. Finalizarea rețelei TEN-T necesită circa 550 de miliarde EUR până în 2020, din care circa 215 miliarde EUR pentru eliminarea principalelor blocaje. Aceste cifre nu includ investițiile în vehicule, echipamente și infrastructură de încărcare, care pot necesita suplimentarea sumei cu 1 000 de miliarde EUR, pentru atingerea obiectivelor de reducere a emisiilor pentru sistemul de transport.
56. Trebuie să existe surse de finanțare diversificate, atât publice cât și private. Este necesară o mai bună coordonare a fondurilor structurale și de coeziune cu obiectivele politicii în domeniul transporturilor, iar statele membre trebuie să se asigure că planificarea lor bugetară prevede fonduri naționale suficiente, precum și capacități suficiente de planificare și de implementare a proiectelor. Alte surse de finanțare care urmează a fi luate în considerare sunt sistemele de internalizare a costurilor externe și a taxelor de utilizare a infrastructurii²⁰, fapt ce ar putea crea fluxuri de venituri suplimentare, care la rândul lor ar favoriza investițiile de capital privat în infrastructură.
57. Deblocarea potențialului investițiilor de capital privat necesită în egală măsură un cadru de reglementare îmbunătățit și instrumente financiare inovatoare. Evaluarea și autorizarea proiectelor trebuie efectuată într-un mod eficient și transparent care să reducă timpul necesar, costurile și incertitudinea. Noi instrumente de finanțare, cum ar fi de exemplu inițiativa privind obligațiunile UE pentru finanțarea proiectelor²¹, pot sprijini finanțările provenite din parteneriatele public-privat (PPP) pe o scară mai mare.

Tarifare corectă și evitarea denaturărilor

58. Semnalele transmise de prețuri joacă un rol important în numeroase decizii cu efecte pe termen lung asupra sistemului de transport. Tarifele și taxele din transporturi trebuie restructurate în direcția unei aplicări pe scară mai largă a principiilor „poluator-plătitor” și „utilizator-plătitor”. Acestea ar trebui să

²⁰ În comunicarea sa privind Strategia pentru internalizarea costurilor externe [SEC(2008) 2207, care însoțește COM(2008) 435], Comisia a stabilit o metodologie comună de taxare a tuturor costurilor externe din întregul sector al transporturilor.

²¹ COM(2010) 700.

consolideze rolul transportului în promovarea obiectivelor europene în materie de competitivitate și coeziune, în timp ce sarcina totală a sectorului ar trebui să reflecte costurile totale de transport, inclusiv costurile legate de infrastructură și costurile externe. Beneficiile socioeconomice și externalitățile pozitive justifică un anumit nivel al finanțării publice, dar pe viitor, utilizatorii transporturilor vor trebui probabil să plătească o parte mai mare a costurilor decât în prezent. Este important ca utilizatorii, operatorii și investitorii să beneficieze de stimulente monetare corecte și coerente.

59. Internalizarea externalităților, eliminarea distorsiunilor fiscale și a subvențiilor nejustificate, precum și concurența liberă și nedenaturată fac parte, prin urmare, din efortul de a alinia alegerile de piață la nevoile de sustenabilitate (și de a lua în calcul costurile economice ale „nesustenabilității”). Acestea sunt totodată necesare pentru a stabili condiții de piață echitabile între modurile aflate în concurență directă.
60. În ceea ce privește emisiile de GES, se utilizează două principale instrumente de piață: impozitarea energiei și sistemele de comercializare a emisiilor. Impozitarea se aplică în prezent la combustibilii utilizați în transportul terestru, în timp ce sistemele de comercializare a emisiilor se aplică pentru consumul de energie electrică și, începând cu 2012, pentru transportul aerian. Revizuirea Directivei privind impozitarea energiei va reprezenta o oportunitate de a asigura o mai bună coerență între cele două instrumente. În același timp, UE face presiuni asupra OMI pentru luarea unei decizii referitoare la un instrument la nivel mondial aplicabil transportului maritim, în cazul căruia costurile legate de schimbările climatice nu sunt în prezent internalizate²².
61. Costul externalităților locale, cum ar fi poluarea atmosferică și sonoră și congestionarea ar putea fi internalizate prin intermediul unor tarife pentru utilizarea infrastructurii. Recenta propunerea a Comisiei de modificare a așa-numitei „Directive Eurovinietă” reprezintă un prim pas în direcția unui grad mai mare de internalizare a costurilor generate de vehiculele grele de marfă, dar disparitățile dintre politicile de taxare a drumurilor naționale vor continua să existe. Acțiunile ulterioare vor examina adoptarea treptată a unui sistem de internalizare armonizat obligatoriu pentru vehiculele comerciale pe ansamblul rețelei interurbane, punând capăt situației actuale în care transportatorii internaționali au nevoie de Eurovinietă, de 5 viniete naționale și de 8 sisteme electronice și contracte de percepere a taxelor de drum pentru a putea circula fără probleme pe drumurile europene pe care se percepe taxa de drum.
62. În cazul automobilelor, perceperea taxei de drum este tot mai adesea considerată ca o modalitate alternativă de generare de venituri, dar și de influențare a traficului și a comportamentului de călătorie. Comisia va elabora orientări privind implementarea taxelor de internalizare pentru toate vehiculele și pentru toate externalitățile principale. Obiectivul pe termen lung este aplicarea de taxe de utilizare pentru toate vehiculele și în întreaga rețea, pentru a reflecta cel puțin costurile legate de întreținerea infrastructurii, de congestionare și de poluarea atmosferică și sonoră.

²²

A se vedea de asemenea considerentul 3 din Directiva 2009/29/CE.

63. În paralel și înainte de 2020, Comisia va elabora o abordare comună pentru internalizarea costurilor legate de poluarea sonoră și de poluarea locală pentru întreaga rețea feroviară.
64. În ceea ce privește impozitarea, multe sectoare din domeniul transporturilor beneficiază de un tratament favorabil, în comparație cu restul economiei: tratamentul fiscal al autovehiculelor de serviciu, scutirile de la plata TVA și a impozitului pe energie în cazul transportului internațional maritim și aerian etc. În general, aceste dispoziții furnizează stimulente contradictorii în ceea ce privește eforturile de îmbunătățire a eficienței sistemului de transport și de reducere a costurile sale externe. Comisia va examina propuneri vizând obținerea unei mai mari coerențe între diferitele elemente ale impozitării transporturilor și încurajarea introducerii rapide a vehiculelor ecologice.

3.4. Dimensiunea externă

65. Transportul are, prin natura sa, o dimensiune internațională. Din această cauză, majoritatea acțiunilor prevăzute de prezenta foaie de parcurs se referă la provocări legate de dezvoltarea transporturilor dincolo de granițele UE. Deschiderea piețelor din țările terțe în ceea ce privește serviciile, produsele și investițiile în domeniul transportului continuă să reprezinte o prioritate. Transportul se regăsește, prin urmare, pe agenda tuturor negocierilor comerciale (regionale, bilaterale sau în cadrul OMC). Vor fi adoptate strategii flexibile pentru a asigura rolul central al UE în materie de stabilire a standardelor din domeniul transporturilor.
66. În acest scop, Comisia se va concentra pe următoarele domenii de acțiune:
- extinderea normelor pieței interne prin acțiunile desfășurate în cadrul organizațiilor internaționale (OACI, OMI, OTIF, OSJD, CEE-ONU, comisii fluviale internaționale etc.) și, după caz, dobândirea statutului de membru deplin pentru UE; promovarea la nivel mondial a standardelor europene în materie de siguranță, securitate, confidențialitate și mediu prin intermediul cooperării bilaterale și multilaterale; consolidarea dialogului pe probleme de transport cu principalii parteneri.
 - extinderea politicii UE în materie de transport și infrastructură la vecinii imediați, inclusiv în ceea ce privește pregătirea planurilor de continuitate a mobilității, pentru a realiza o mai bună integrare a pieței²³; pentru a extinde sfera de aplicare a normelor UE la țările învecinate, s-ar putea recurge la un cadru de cooperare similar Tratatului de instituire a unei comunități a transporturilor cu Balcanii de Vest; finalizarea Spațiului aerian european comun, acoperind 58 de țări și un miliard de locuitori²⁴; cooperarea cu partenerii mediteraneeni la implementarea unei Strategii maritime mediteraneene, pentru a consolida siguranța, securitatea și supravegherea maritimă²⁵; promovarea implementării

²³ A se vedea de asemenea Comunicarea Comisiei intitulată „Parteneriat Uniunea Europeană – Africa” COM(2009) 301.

²⁴ Acesta include Spațiul aerian euro-mediteranean [conform Comunicării Comisiei intitulate „Un parteneriat pentru democrație și prosperitate împărtășită cu țările sud-mediteraneene” COM (2011) 200], precum și alte țări învecinate.

²⁵ A se vedea COM(2011) 200.

tehnologiilor SESAR, ERTMS și ITS în întreaga lume; încheierea de parteneriate și la nivel internațional în domeniul cercetării și inovării.

- promovarea, la nivel mondial, a abordării noastre: deschiderea piețelor de transport în beneficiul concurenței libere și nedenaturate și al soluțiilor sustenabile din punct de vedere al mediului; urmărirea în continuare a obținerii unui acces sporit la piață, în cadrul tuturor negocierilor internaționale relevante.

4. CONCLUZIE

67. Transformarea sistemului de transport european va fi posibilă doar prin combinarea mai multor inițiative la toate nivelurile. Diversele acțiuni și măsuri prezentate în această foaie de parcurs vor fi prezentate mai în detaliu în cele ce urmează. În următoarea decadă, Comisia va pregăti propuneri legislative corespunzătoare, care vor include inițiativele-cheie propuse pe durata actualului mandat. Fiecare dintre propunerile sale va fi precedată de o evaluare aprofundată a impactului, care va ține cont de valoarea adăugată la nivelul UE și de principiul subsidiarității. Comisia se va asigura că acțiunile sale vor conduce la creșterea competitivității transporturilor, contribuind în același timp la reducerea necesară cu cel puțin 60 % până în 2050 a emisiilor de GHG generate de transporturi și ținând seama de cele zece obiective care trebuie considerate ca puncte de reper.
68. Comisia invită Parlamentul European și Consiliul să aprobe prezenta *Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor*, precum și lista de acțiuni care îi este anexată.

Anexa I: Lista inițiativelor

1. UN SISTEM DE MOBILITATE EFICIENT ȘI INTEGRAT

1.1. Un spațiu unic european al transporturilor

1. O veritabilă piață internă a serviciilor feroviare

- Deschiderea pieței interne al transportului feroviar de pasageri la concurență, inclusiv acordarea obligatorie a contractelor de servicii publice în cadrul unor proceduri de licitație competitivă.
- Implementarea unei autorizații unice pentru fiecare tip de vehicul și a unei certificări unice în materie de siguranță pentru întreprinderile feroviare, prin consolidarea rolului Agenției Europene a Căilor Ferate (AEF).
- Elaborarea unei abordări integrate a gestionării coridorului de marfă, inclusiv a taxelor de acces la calea ferată.
- Asigurarea unui acces real și nediscriminatoriu la infrastructura feroviară și la serviciile feroviare conexe, în special prin separarea structurală între gestionarea infrastructurii și furnizarea de servicii²⁶.

2. Finalizarea Cerului unic european

- Realizarea unui veritabil Cer unic european și implementarea viitorului Sistem de management al traficului aerian (SESAR) conform calendarului stabilit.
- Stabilirea cadrului juridic și financiar adecvat pentru sprijinirea politicii privind Cerul unic european, consolidarea relațiilor dintre Uniunea Europeană și Eurocontrol.

3. Capacitatea și calitatea aeroporturilor

- Revizuirea Regulamentului privind sloturile, în vederea favorizării unei utilizări mai eficiente a capacității aeroporturilor.
- Clarificarea și ameliorarea condițiilor de intrare pe piață și furnizarea de servicii de calitate, inclusiv asistență la sol: garantarea respectării unor standarde minime de calitate de către toți participanții la un sistem aeroportuar.
- Capacitate aeroportuară – definirea unei abordări pentru soluționarea problemelor viitoare legate de capacitate, o integrare crescută cu rețeaua feroviară.

4. O „centură albastră” maritimă și accesul la piața portuară

²⁶ Opțiunile de degрупare alese ar trebui să asigure dezvoltarea concurenței, continuarea investițiilor și eficiența furnizării serviciilor în raport cu costurile.

Ar fi de dorit transformarea în continuare a spațiului de transport maritim european fără bariere într-o „centură albastră” de trafic maritim liber, în Europa și în zonele învecinate, iar transportul naval ar trebui utilizat la potențial maxim.

- Integrarea utilizării instrumentelor de monitorizare de către toate autoritățile relevante, asigurarea interoperabilității depline între sistemele TIC din sectoarele transportului naval, garantarea monitorizării navelor și a mărfurilor („centura albastră” – *Blue Belt*) și construirea unor facilități portuare corespunzătoare („benzile albastre” – *Blue Lanes*).
- Definirea unui cadru pentru acordarea certificatelor de exceptare de la pilotaj în porturile UE.
- Revizuirea restricțiilor privind furnizarea de servicii portuare.
- Consolidarea transparenței în materie de finanțare a porturilor, clarificarea atribuirii fondurilor publice către diferitele activități portuare, cu scopul de a evita orice fel de denaturare a concurenței.

5. Un cadru adecvat pentru navigația interioară

- Crearea unui cadru adecvat pentru optimizarea pieței interne a transportului pe căile navigabile interioare și pentru eliminarea barierelor care împiedică utilizarea acestora pe scară mai largă; analiza și definirea măsurilor corespunzătoare și a mecanismelor necesare pentru executarea lor, având de asemenea în vedere un context european mai larg.

6. Transportul rutier de mărfuri

- Reexaminarea situației de pe piața transportului rutier de mărfuri, precum și a gradului de convergență în ceea ce privește, printre altele, taxele pentru utilizarea drumurilor, legislația socială și în materie de securitate, precum și transpunerea și punerea în aplicare a legislației în statele membre, în scopul unei și mai mari deschideri a piețelor de transport rutier de mărfuri; ar trebuie vizată în special eliminarea restricțiilor în materie de cabotaj, aflate încă în vigoare.
- Revizuirea normelor referitoare la tahograf, pentru a rentabiliza utilizarea acestuia și pentru a oferi acces la registrul întreprinderilor de transport rutier din UE al ofițerilor de poliție și agenților însărcinați cu aplicarea legislației, atunci când aceștia efectuează controale rutiere; armonizarea sancțiunilor pentru încălcarea normelor UE privind sectorul transportului profesionist; armonizarea formării profesionale a agenților însărcinați cu aplicarea legislației.
- Adaptarea legislației privind greutatea și dimensiunea în funcție de noile circumstanțe, tehnologii și nevoi (de exemplu greutatea bateriilor, ameliorarea performanței aerodinamice) și garantarea faptului că aceasta facilitează transportul intermodal și reducerea consumului total de energie și a emisiilor.

7. Transportul multimodal de mărfuri: e-Freight (transportul electronic de mărfuri)

Crearea cadrului adecvat pentru urmărirea în timp real a mărfurilor, asigurarea răspunderii intermodale și promovarea unui transport de mărfuri ecologic.

- Punerea în practică a conceptelor de „fereastră unică” și de „ghișeu administrativ unic”, prin crearea și implementarea unui document de transport unic în format electronic (scrisoare de transport electronică), precum și prin crearea cadrului adecvat pentru implementarea tehnologiilor de localizare și urmărire, RFID etc.).
- Garantarea promovării de către regimurile de răspundere a transportului feroviar, naval și intermodal.

1.2. Promovarea unor locuri de muncă și a unor condiții de muncă de calitate

8. Un cod social pentru lucrătorii mobili din sectorul transportului rutier

- Încurajarea și sprijinirea dialogului dintre partenerii sociali, în vederea unui acord privind un cod social pentru lucrătorii mobili din sectorul transportului rutier, care să abordeze totodată și problema activității independente mascate.

9. O agendă socială pentru transportul maritim

- Implementarea măsurilor identificate ca prioritare în Agenda socială maritimă, ca o continuare a obiectivelor strategice și a recomandărilor Comisiei privind politica UE referitoare la transportul maritim până în 2018.
- Intensificarea aplicării Convenției privind munca din domeniul maritim (*Maritime Labour Convention* – MLC) a Organizației Internaționale a Muncii (OIM) în ceea ce privește statele de pavilion, statele de port și statele furnizoare de mână de lucru.
- Includerea unei părți sau a totalității personalului navigant în domeniul de aplicare al mai multor directive ale UE referitoare la legislația muncii sau acordarea unui nivel echivalent de protecție personalului navigant prin alte mijloace.
- Actualizarea Directivei privind formarea navigatorilor (Directiva nr. 2008/106/CE) în urma unei revizuirii a Convenției OIM privind formarea și certificarea navigatorilor (Convenția STCW); crearea unui cadru reciproc recunoscut privind formarea profesională a lucrătorilor portuari în diverse domenii de activitate portuară.

10. Un sector al aviației responsabil pe plan social

- Instituirea unui mecanism de analiză a impactului avut de evoluțiile în materie de reglementare asupra condițiilor de muncă din sectorul transportului aerian.
- Definirea unor standarde minime de serviciu și de calitate pentru lucrătorii din întregul lanț valoric al transportului aerian (inclusiv managementul traficului aerian și asistența la sol); încurajarea discuțiilor între partenerii sociali europeni pe tema prevenirii conflictelor și a întreruperilor serviciului minim în întregul lanț valoric al transportului aerian.

11. O evaluare a abordării UE în ceea ce privește locurile și condițiile de muncă în cadrul tuturor modurilor de transport

- Evaluarea metodelor de dialog social sectorial aplicate în diferite ramuri ale sectorului transporturilor, în vederea îmbunătățirii și eficientizării acestui dialog.

- Garantarea implicării angajaților companiilor transnaționale de profil, în special în cadrul Comitetelor europene de întreprindere.
- Abordarea chestiunii calității muncii în cadrul tuturor modurilor de transport, în special în ceea ce privește formarea, certificarea, condițiile de muncă și evoluția carierei, în vederea creării de locuri de muncă de calitate, a dezvoltării aptitudinilor necesare și a creșterii competitivității operatorilor de transport din Uniunea Europeană.

1.3. Transporturi sigure

12. Securitatea mărfurilor

- Implementarea Planului de acțiune privind consolidarea securității transportului aerian de marfă, definirea de noi norme privind, după caz, transportul aerian de marfă și sporirea securității mărfurilor în porturi.
- Finalizarea, la nivelul întregii UE, a unui sistem de ghișeu unic pentru securitatea transportului aerian de mărfuri.

13. Un maximum de securitate și un minimum de neplăceri pentru pasageri

Promovarea unor metode de screening îmbunătățite, cu respectarea deplină a drepturilor fundamentale; aceste metode ar trebui să faciliteze dezvoltarea unor „puncte de control ale viitorului”, de exemplu sub forma unor culoare de securitate care ar permite controlarea unui număr sporit de pasageri, cu un minimum de neplăceri și de intruziune; ele ar trebui de asemenea să favorizeze securitatea altor zone vulnerabile, cum ar fi marile platforme de legătură.

- Promovarea, de asemenea cu ajutorul finanțărilor, a dezvoltării unor tehnologii mai eficiente și care să respecte viața privată (scanere, detectoare de noi substanțe explozive, chip-uri inteligente etc.), precum și a unor soluții de îmbunătățire a gradului de respectare a vieții private în cadrul tehnologiilor existente.
- Definirea unor standarde comune de performanță în materie de detectare și a unor proceduri de certificare pentru echipamentele de detectare.

14. Securitatea transporturilor terestre

- Colaborarea cu statele membre în ceea ce privește securitatea transporturilor terestre, stabilind, într-o primă fază, un grup permanent de experți pe probleme de securitate a transporturilor terestre și introducând măsuri suplimentare atunci când acțiunile întreprinse la nivelul UE creează valoare adăugată; chestiunile legate de securitatea urbană se vor bucura de o atenție specială.

15. Securitate de la un capăt la altul

- Creșterea nivelului de securitate de-a lungul lanțului de aprovizionare, fără a afecta libera desfășurare a schimburilor comerciale; ar trebui avute în vedere certificate de „securitate de la un capăt la altul”, ținând cont de sistemele existente.
- Evaluarea comună a securității pentru toate modurile de transport.

- Integrarea efectelor potențiale ale atacurilor infracționale și teroriste în elaborarea planurilor de continuitate a mobilității (a se vedea inițiativa 23).
- Urmărirea cooperării internaționale în ceea ce privește lupta împotriva terorismului și a altor activități infracționale, cum ar fi pirateria; dimensiunea externă (a se vedea inițiativa 40) este fundamentală.

1.4. Acțiuni în sprijinul siguranței transportului: salvarea a mii de vieți omenești

16. Către o siguranță rutieră totală

- Armonizarea și implementarea tehnologiilor în materie de siguranță rutieră - cum ar fi sistemele de asistență a șoferului, limitatoarele (inteligente) de viteză, senzorii de avertizare pentru centura de siguranță, *eCall*, sistemele cooperante și interfețele vehicul-infrastructură - precum și îmbunătățirea controlului tehnic, inclusiv pentru sistemele de propulsie alternativă.
- Elaborarea unei strategii de acțiune cuprinzătoare privind accidentele rutiere cu vătămări corporale și serviciile de urgență, care să conțină definiții comune și clasificări standard ale vătămarilor corporale și deceselor, în vederea adoptării unui obiectiv de reducere a numărului de vătămări corporale.
- Punerea accentului pe formarea și educarea tuturor utilizatorilor; promovarea utilizării echipamentelor de siguranță (centuri de siguranță, îmbrăcăminte de protecție, dispozitive anti-manipulare).
- Acordarea unei atenții deosebite utilizatorilor vulnerabili, cum ar fi pietonii, bicicliștii și motocicliștii, de exemplu cu ajutorul unor infrastructuri și al unor tehnologii mai sigure pentru vehicule.

17. O strategie europeană pentru siguranța aviației civile

Aviația civilă europeană are un grad ridicat de siguranță, însă la acest capitol nu este cea mai bună din lume. Obiectivul nostru ar trebui să fie acela de a deveni regiunea cea mai sigură din lume în domeniul aviatic. În acest scop, vom elabora o vastă Strategie europeană pentru siguranța aviației civile, pe baza lucrărilor Agenției Europene de Siguranță a Aviației (EASA), care va include următoarele aspecte:

- îmbunătățirea colectării, calității, schimbului și analizei datelor, prin revizuirea legislației privind raportarea apariției de evenimente în aviația civilă;
- adaptarea cadrului de reglementare privind siguranța aviației la dezvoltarea de noi tehnologii (SESAR);
- asigurarea implementării coerente în toate sectoarele aviației a strategiei UE pentru siguranța aviației;
- promovarea transparenței și a schimbului de informații privind siguranța cu OACI, precum și cu alți parteneri internaționali din domeniul aviației, în special în cadrul inițiativei *Global Safety Information Exchange*; cooperarea în materie de siguranță cu țări

nemembre ale UE, în special cu Statele Unite, pe probleme legate de convergență normativă, recunoaștere reciprocă și asistență tehnică;

- elaborarea unui sistem de gestionare a siguranței la nivelul UE, care să includă obiective și măsurători ale performanței în materie de siguranță, în vederea identificării riscurilor și a ameliorării continue a nivelului de siguranță.

18. Un transport maritim mai sigur

- Cooperarea cu Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă pentru modernizarea legislației din domeniul siguranței navelor de pasageri.
- Dezvoltarea sistemului *SafeSeaNet*, astfel încât acesta să devină sistemul de bază pentru toate instrumentele de informații maritime necesare în vederea contribuiri la siguranța și securitatea maritimă și la protejarea mediului marin de poluarea cauzată de nave.
- Evaluarea fezabilității creării unui registru și a unui pavilion ale UE pentru transportul maritim și transportul pe căile navigabile interioare. În principiu, însemnul „UE” ar reprezenta o etichetă indicatoare de calitate, care ar certifica navele sigure, securizate și ecologice operate de un personal cu un grad înalt de calificare profesională.
- Evaluarea fezabilității unei cumulări a funcțiilor pazei de coastă din UE, în special în vederea garantării siguranței și securității maritime și a protecției mediului marin.

19. Securitatea feroviară

- Implementarea progresivă a unei abordări la nivel de sector pentru certificarea siguranței în sectorul transportului feroviar, pe baza abordărilor existente aplicabile administratorilor de infrastructură și întreprinderilor feroviare și evaluarea posibilității implementării unui standard european.
- Consolidarea rolului Agenției feroviare europene în domeniul siguranței feroviare, în special în ceea ce privește supravegherea măsurilor naționale de siguranță luate de către autoritățile naționale de siguranță și armonizarea progresivă a acestor măsuri.
- Intensificarea procesului de certificare și de întreținere a componentelor critice din punctul de vedere al siguranței, utilizate la fabricarea materialului rulant și a infrastructurilor feroviare.

20. Transportul de mărfuri periculoase

- raționalizarea normelor pentru transportul intermodal de mărfuri periculoase, pentru a asigura interoperabilitatea între diferitele moduri.

1.5. Calitatea și fiabilitatea serviciilor

21. Drepturile pasagerilor

- Elaborarea unei interpretări uniforme a legislației UE cu privire la drepturile pasagerilor și o aplicare armonizată și eficientă, pentru a asigura condiții echitabile pentru industrie și un standard european de protecție pentru cetățeni.

- Elaborarea de principii comune, aplicabile drepturilor pasagerilor indiferent de modul de transport (Carta drepturilor fundamentale), în special „dreptul de a fi informat” și clarificarea în detaliu a drepturilor existente. Examinarea, într-o etapă ulterioară, a posibilității de a adopta un regulament-cadru unic la nivel de UE referitor la drepturile pasagerilor pentru toate modurile de transport (Codexul UE).
- Ameliorarea calității transportului pentru persoanele în vârstă, pasagerii cu mobilitate redusă și pasagerii purtători de handicap, de exemplu printr-o accesibilitate crescută a infrastructurilor.
- Finalizarea cadrului legislativ existent referitor la drepturile pasagerilor, prin luarea de măsuri vizând pasagerii care efectuează călătorii multimodale cu bilete integrate ce au făcut obiectul unui contract unic de cumpărare, precum și referitor la cazurile de faliment al operatorului de transport.
- Ameliorarea condițiilor echitabile existente la nivel internațional, prin introducerea de standarde privind calitatea asistenței în acordurile bilaterale și multilaterale pentru toate modurile de transport, în vederea consolidării drepturilor pasagerilor și în context internațional.

22. Mobilitate neîntreruptă din poartă în poartă

- Definirea măsurilor necesare unei integrări mai bune a diferitelor moduri de transport al pasagerilor, pentru a oferi călătorii multimodale neîntrerupte din poartă în poartă.
- Crearea condițiilor-cadru pentru a promova dezvoltarea și utilizarea de sisteme inteligente de programare, furnizare de informații, rezervare online și ticketing, care să fie interoperabile și multimodale. Acest cadru ar putea include o propunere legislativă pentru garantarea accesului prestatorilor de servicii private la informații referitoare la deplasări și la informații în timp real privind traficul.

23. Planuri de continuitate a mobilității

- Asigurarea elaborării unor planuri de mobilitate, în vederea garantării continuității serviciilor în caz de perturbări grave. Aceste planuri ar trebui să abordeze chestiuni legate de prioritatea accesului la instalațiile de lucru, de cooperarea între administratorii de infrastructură, operatori, autoritățile naționale și țările vecine, precum și adoptarea sau relaxarea temporară a normelor specifice.

2. INOVÂND PENTRU VIITOR: TEHNOLOGII ȘI COMPORTAMENTE

2.1. O politică europeană de cercetare, inovare și implementare în domeniul transporturilor

24. O foaie de parcurs tehnologică

Fragmentarea eforturilor de cercetare și dezvoltare în Europa este extrem de dăunătoare. Eforturile europene comune în domeniile prezentate în cele ce urmează sunt susceptibile de a aduce cea mai mare valoare adăugată europeană:

- vehicule ecologice, sigure și silențioase pentru toate modurile de transport, de la vehiculele rutiere, la nave, barje, material feroviar rulant și aeronave (inclusiv materiale noi, sisteme de propulsie noi, precum și instrumente electronice și de gestiune pentru gestionarea și integrarea sistemelor complexe de transport);
- tehnologii care să contribuie la sporirea securității și siguranței transporturilor;
- sisteme de transport și vehicule potențiale noi și neconvenționale, cum ar fi aeronavele fără personal de bord sau sistemele neconvenționale de distribuire a mărfurilor;
- o strategie sustenabilă privind combustibilii alternativi, care să prevadă și o infrastructură adecvată;
- sisteme integrate de informații și de gestionare a transportului, care să faciliteze serviciile de mobilitate inteligente, o gestionare a traficului în vederea unei mai bune utilizări a infrastructurii și a vehiculelor, precum și sisteme de informații în timp real pentru urmărirea mărfurilor și gestionarea fluxurilor de transport de marfă; sisteme de informații privind pasagerii/călătoriile, sisteme de rezervare și plată;
- infrastructuri inteligente (atât terestre, cât și spațiale), pentru a asigura monitorizarea și interoperabilitatea maximă a diferitelor forme de transport și comunicarea între infrastructură și vehicule;
- inovații pentru o mobilitate urbană sustenabilă, în prelungirea programului CIVITAS și a inițiativelor privind tarificarea rutieră urbană și sistemele de restricționare a accesului.

25. O strategie pentru inovare și implementare

Identificarea strategiilor de inovare necesare, inclusiv în ceea ce privește instrumentele de guvernare și de finanțare adecvate, pentru a asigura implementarea rapidă a rezultatelor cercetării, de exemplu:

- implementarea unor sisteme de mobilitate inteligente, cum ar fi viitorul Sistem de management al traficului aerian (SESAR), sistemele europene de gestionare a traficului feroviar (ERTMS) și sistemele de informații feroviare, sistemele de supraveghere maritimă (SafeSeaNet), sistemele de informații fluviale (*River Information Services – RIS*), sistemele inteligente de transport (*intelligent transport systems – ITS*) și următoarea generație de sisteme de informații și de gestionare a transportului multimodal;
- definirea și implementarea unei platforme electronice standard deschise, instalate la bordul vehiculelor, care să poată îndeplini diverse funcții, inclusiv în materie de percepere a taxelor de drum;
- elaborarea unui plan de investiții în noi servicii de navigare, de monitorizare a traficului și de comunicații, pentru a permite integrarea fluxurilor de informații, a sistemelor de gestionare și a serviciilor de mobilitate, pe baza unui Plan european de informare și gestionare multimodală integrată proiecte demonstrative pentru electromobilitate (și alți combustibili alternativi), inclusiv infrastructurile de reîncărcare și realimentare și sistemele inteligente de transport, cu un accent deosebit pe acele zone urbane în care nivelurile de poluare a aerului sunt adesea depășite;

- parteneriate pentru o mobilitate inteligentă și proiecte demonstrative referitoare la soluții sustenabile pentru transportul urban (inclusiv elemente de demonstrare a sistemelor de percepere a taxelor de drum etc.)
- măsuri vizând promovarea unui ritm accelerat de înlocuire a vehiculelor ineficiente și poluante.

26. Un cadru de reglementare pentru transporturi inovatoare

Identificarea unui cadru de reglementare adecvat, cu ajutorul standardizării sau al reglementării:

- standarde corespunzătoare pentru emisiile de CO₂ ale vehiculelor în cadrul tuturor modurilor de transport, completate acolo unde este cazul cu cerințe privind randamentul energetic, pentru a aborda toate tipurile de sisteme de propulsie;
- standarde privind nivelul emisiilor sonore/zgomotelor pentru vehicule;
- garantarea reducerii emisiilor de CO₂ și de poluanți în condiții reale de condus, prin propunerea, până cel târziu în 2013, a unei actualizări a ciclului de măsurare a emisiilor;
- strategii de achiziții publice pentru a asigura adoptarea rapidă a noilor tehnologii;
- norme privind interoperabilitatea infrastructurilor de încărcare pentru vehiculele ecologice;
- orientări și standarde pentru infrastructurile de realimentare;
- standarde pentru interfețele comunicațiilor de tip infrastructură-infrastructură, vehicul-infrastructură și vehicul-vehicul;
- condiții de acces la datele privind transportul, în scopul garantării siguranței și securității;
- specificații și condiții pentru sisteme inteligente de percepere a taxelor de drum și de plată în domeniul transporturilor;
- o mai bună implementare a normelor și a standardelor în vigoare.

2.2. Promovarea unui comportament mai sustenabil

27. Informații privind călătoriile

- Promovarea sensibilizării în legătură cu existența unor alternative la transportul individual convențional (utilizarea mai puțin intensivă a automobilului, mersul pe jos, mersul cu bicicleta, partajarea automobilului, „park & drive”, ticketingul inteligent etc.).

28. Etichetarea vehiculelor în ceea ce privește emisiile de CO₂ și eficiența consumului de combustibil

- Revizuirea directivei privind etichetarea pentru a o face mai eficientă; este vorba, printre altele, de extinderea domeniului de aplicare al directivei la vehiculele utilitare ușoare și la

cele din categoria L, precum și de armonizarea la nivelul tuturor statelor membre a etichetelor și a claselor de eficiență a consumului de combustibil pentru vehicule.

- Sprijinirea intrării pe piață a pneurilor sigure, eficiente din punct de vedere al nivelului de zgomot și al consumului de combustibil, dincolo de cerințele de performanță stabilite prin marca de omologare²⁷.

29. Calculul amprente de carbon

- Promovarea sistemelor de certificare a emisiilor de GES pentru întreprinderi și elaborarea unor standarde europene comune, cu scopul de a estima amprenta de carbon a fiecărui pasager și a fiecărui transport de marfă, cu versiuni adaptate la diferiți utilizatori (companii, persoane fizice etc.), pentru a permite utilizatorilor să facă alegeri mai bune și pentru a facilita comercializarea soluțiilor de transport mai curate.

30. Conducerea ecologică și limitele de viteză

- Includerea unor exigențe privind conducerea ecologică în viitoarele revizuirii ale Directivei privind permisul de conducere și luarea de măsuri pentru accelerarea implementării aplicațiilor sistemelor de transport inteligente care favorizează conducerea ecologică; tehnicile de economisire a combustibilului ar trebui promovate și în cazul celorlalte moduri de transport, de exemplu coborârea continuă pentru aeronave.
- Examinarea unor demersuri vizând limitarea vitezei maxime a vehiculelor utilitare ușoare, pentru a reduce consumul de energie, a mări siguranța rutieră și a asigura condiții echitabile de desfășurare a activității.

2.3. Mobilitate urbană integrată

31. Planuri privind mobilitatea urbană

- Stabilirea la nivel european a unor proceduri și mecanisme de sprijin financiar destinate pregătirii de Auditi privind mobilitatea urbană și de Planuri privind mobilitatea urbană și instituirea unui Tablou de bord european al mobilității urbane (*European Urban Mobility Scoreboard*) bazat pe obiective comune; examinarea, în cazul orașelor de o anumită dimensiune, a posibilității impunerii unei abordări conforme cu standardele naționale și bazate pe orientările UE.
- Condiționarea acordării fondurilor de dezvoltare regională și a fondurilor de coeziune de prezentarea de către orașe și regiuni a unui certificat de audit valabil, emis în mod independent, care să confirme performanța acestora în materie de mobilitate urbană și de sustenabilitate.
- Examinarea posibilității instituirii unui cadru european de sprijinire a unei implementări graduale a Planurilor privind mobilitatea urbană în orașele europene.

²⁷

Aceasta include adoptarea tuturor măsurilor de implementare a Regulamentului (CE) nr. 1222/2009 privind etichetarea pneurilor, care ar conduce la economii de combustibil de 5 % pe ansamblul parcului auto al UE până în 2020.

- Integrarea mobilității urbane într-un eventual parteneriat pentru inovare intitulat „Orașe inteligente”.
- Încurajarea elaborării de către marile întreprinderi a unor Planuri de gestionare a mobilității la nivelul întreprinderii.

32. Un cadru UE pentru sistemele de percepere a taxelor de drum în mediul urban

- Elaborarea unui cadru valid pentru instalarea și exploatarea sistemelor de percepere a taxelor de drum în mediul urban și a sistemelor de restricționare a accesului, precum și elaborarea aplicațiilor aferente, inclusiv a unui cadru juridic, operațional și tehnic valid care să vizeze modalitățile de aplicare la nivelul vehiculelor și al infrastructurii.

33. O strategie pentru o „logistică urbană cu emisii (cvasi)nule” până în 2030

- Elaborarea unor orientări bazate pe bunele practici, în vederea unei mai bune monitorizări și gestionări a fluxurilor de marfă urbane (de exemplu centre de consolidare, dimensiunea autorizată a vehiculelor în centrele vechi ale orașelor, limitări de natură reglementară, ferestre de livrare, potențialul neutilizat al transportului fluvial).
- Definirea unei strategii pentru realizarea unei „logistici urbane cu emisii (cvasi)nule”, ținând cont de aspecte legate de amenajarea teritorială, de accesul la căile navigabile și la calea ferată, de practicile și informațiile aferente întreprinderilor, de standardele în materie de tarifyare și tehnologie a vehiculelor.
- Promovarea achizițiilor publice comune de vehicule cu emisii scăzute pentru flotele comerciale (furgonete, taxiuri, autobuze etc.).

3. INFRASTRUCTURI MODERNE ȘI O FINANȚARE INTELIGENTĂ

3.1. Infrastructura de transport: coeziune teritorială și creștere economică

34. O rețea primară formată din infrastructuri strategice europene – O rețea europeană a mobilității

- Definirea, în cadrul noilor orientări TEN-T, a unei rețele primare de infrastructuri strategice europene, care să integreze regiunile estice și vestice ale Uniunii Europene și care să alcătuiască Spațiul european unic al transporturilor; prevederea unor conexiuni adecvate cu țările învecinate.
- Concentrarea acțiunilor europene pe acele componente ale rețelei TEN-T care prezintă cea mai ridicată valoare adăugată europeană (legături transfrontaliere lipsă, puncte de interconectare modală și blocaje importante).
- Implementarea unor tehnologii inteligente și interoperabile de mare amploare (SESAR, ERTMS, RIS, ITS etc.), pentru optimizarea capacității și a gradului de utilizare a infrastructurii.
- Garantarea faptului că infrastructura de transport finanțată de UE ține cont de cerințele de eficiență energetică și de provocările legate de schimbările climatice (rezistența la

schimbările climatice a întregii infrastructuri, stații de reîncărcare/realimentare pentru vehiculele ecologice, alegerea materialelor de construcție etc.).

35. Coridoare multimodale de marfă pentru rețele de transport sustenabil

- Crearea, în cadrul „rețelei primare”, a unor structuri de tipul coridoarelor multimodale de marfă, pentru a sincroniza investițiile și lucrările de infrastructură și pentru a sprijini serviciile de transport eficiente, inovatoare și multimodale, inclusiv serviciile de transport feroviar pe distanțe medii și lungi.
- Sprijinirea transportului multimodal și al transportului cu vagoane izolate, favorizarea integrării căilor navigabile interioare în sistemul de transport și promovarea eco-inovării în sectorul transportului de marfă; sprijinirea introducerii în serviciu a vehiculelor și a navelor noi și re tehnologizarea celor vechi.

36. Criterii de evaluare *ex ante* a proiectelor

- Introducerea unor criterii de evaluare *ex ante* a proiectelor, asigurându-se totodată că proiectele de infrastructură creează valoarea adăugată europeană așteptată sau că respectă principiul „serviciului prestat” și generează suficiente venituri.
- Simplificarea procedurilor în cazul proiectelor de interes european major, pentru a asigura (i) finalizarea întregului ciclu de proceduri într-un termen rezonabil; (ii) un cadru de comunicare aliniat la implementarea proiectului; și (iii) o planificare integrată care să țină cont de problemele de mediu încă din stadiul inițial al procedurii de planificare.
- Integrarea în procesul de evaluare *ex ante* a unui studiu de fezabilitate în legătură cu un posibil PPP, pentru a se asigura că această opțiune a fost studiată atent înainte de solicitarea unei finanțări din partea UE.

3.2. Un cadru de finanțare coerent

37. Un nou cadru de finanțare pentru infrastructura de transport

- Elaborarea unui cadru de finanțare a infrastructurii care să conțină suficiente condiții de sprijinire a finalizării rețelei primare TEN-T, precum și a altor programe de infrastructură, incluzând atât strategiile de investiții ale programelor TEN-T, cât și pe cele ale fondurilor structurale și de coeziune și luând în considerare veniturile provenite din activitățile de transport.
- Furnizarea de sprijin din partea UE pentru dezvoltarea și implementarea unor tehnologii care să îmbunătățească eficiența utilizării și decarbonizarea infrastructurii (noi sisteme de percepere a taxelor de drum și de tarificare rutieră, sisteme de transport inteligente și programe de creștere a capacităților).
- Condiționarea finanțării TEN-T de realizarea de progrese în direcția finalizării rețelei de bază TEN-T și de punerea în comun a resurselor naționale de-a lungul coridoarelor de transport.

38. Angajamentul sectorului privat

- Stabilirea unui cadru propice dezvoltării PPP: (i) instaurarea unei proceduri formale de examinare amănunțită a proiectelor legate de TEN-T, pentru identificarea acelor proiecte care s-ar preta acestui mod de finanțare, (ii) instaurarea în timp a unei proceduri standardizate și previzibile de achiziții publice de tip PPP pentru proiectele TEN-T; și (iii) revizuirea în consecință a normelor TEN-T, astfel încât să se țină cont de procedura de achiziții publice de tip PPP și de mecanismele de plată ale acesteia.
- În cadrul cooperării instaurate între serviciile Comisiei și EPEC, încurajarea utilizării pe scară mai largă a PPP de către statele membre, ținând cont de faptul că nu toate proiectele se pretează acestui mecanism, precum și furnizarea expertizei necesare statelor membre.
- Participarea la proiectarea de noi instrumente financiare pentru sectorul transporturilor, în special la inițiativa privind obligațiunile UE pentru finanțarea proiectelor.

3.3. Tarifarea corectă și evitarea denaturărilor

39. Tarifare și impozitare inteligente

Faza I (până în 2016)

Taxele și impozitele din domeniul transporturilor ar trebui restructurate, astfel încât să se consolideze rolul transporturilor în promovarea obiectivelor europene în materie de competitivitate, iar sarcina totală a sectorului să reflecte costul total al transporturilor, inclusiv costurile legate de infrastructură și costurile externe.

- Revizuirea impozitării combustibililor pentru motoare, indicând cu claritate tipul de energie și conținutul de CO₂.
- Introducerea progresivă a unei taxe de utilizare a infrastructurii pentru vehiculele utilitare grele, înlocuind taxele existente printr-un sistem bazat pe o structură tarifară comună și pe alte elemente de compunere a costurilor, cum ar fi recuperarea costurilor legate de uzură și costurile legate de poluarea fonică și locală.
- Evaluarea sistemelor actuale de percepere a taxelor de drum și a compatibilității acestora cu tratatele UE; elaborarea de orientări pentru aplicarea taxelor de internalizare la vehiculele rutiere, care să acopere costurile sociale ale congestionării, ale poluării locale cu CO₂ - dacă aceasta nu este inclusă în taxa pe combustibil - ale poluării fonice și accidentelor; oferirea de stimulente statelor membre care lansează proiecte-pilot pentru implementarea de măsuri conforme cu principiile formulate în aceste orientări.
- Demararea procesului de internalizare a costurilor externe pentru toate modurile de transport, cu aplicarea de principii comune, dar ținând cont de caracteristicile specifice ale fiecărui mod de transport.
- Crearea unui cadru care să permită alocarea veniturilor din transporturi pentru dezvoltarea unui sistem de transport integrat și eficient.
- Elaborarea de orientări care să clarifice posibilitatea finanțării publice pentru diferitele moduri și infrastructuri de transport, după caz.

- Reexaminarea impozitării transporturilor acolo unde este necesar, prin corelarea impozitării vehiculelor cu performanța lor de mediu, analizând posibilitățile de modificare a sistemului TVA actual în ceea ce privește transportul de călători și revizuirea impozitarea autovehiculelor de serviciu, cu scopul de a elimina astfel denaturările și de a favoriza implementarea vehiculelor ecologice.

Faza II (2016-2020)

- Pornind de la rezultatele fazei I, realizarea internalizării complete și obligatorii a costurilor externe pentru transportul rutier și cel feroviar (inclusiv zgomotul, poluarea locală și congestionarea, pe lângă recuperarea obligatorie a costurilor legate de uzură); internalizarea costurilor generate de poluarea locală și de poluarea fonică în porturi și aeroporturi, precum și a costurilor generate de poluarea atmosferică pe mare, și examinarea aplicării obligatorii a taxelor de internalizare în cazul tuturor căilor navigabile interioare de pe teritoriul UE; elaborarea de măsuri bazate pe piață pentru reducerea în continuare a emisiilor de GES.

4. DIMENSIUNEA EXTERNĂ

40. Transporturile în lume: dimensiunea externă

Transportul are prin natura o dimensiune internațională. Din această cauză, majoritatea acțiunilor prevăzute de prezenta Carte Albă se referă la provocări legate de dezvoltarea transporturilor dincolo de granițele UE. Deschiderea piețelor din țările terțe în ceea ce privește serviciile, produsele și investițiile în domeniul transportului continuă să reprezinte o prioritate. Transportul se regăsește, prin urmare, pe agenda tuturor negocierilor noastre comerciale (regionale, bilaterale sau în cadrul OMC). Vor fi adoptate strategii flexibile menite să asigure rolul central al UE în ceea ce privește stabilirea standardelor în domeniul transporturilor. În acest scop, Comisia se va concentra pe următoarele domenii de acțiune:

- extinderea normelor pieței interne prin acțiuni desfășurate în cadrul organizațiilor internaționale (OMC, OACI, OMI, OTIF, OSJD, CEE-ONU, comisiile fluviale internaționale etc.) și, după caz, dobândirea statutului de membru deplin pentru UE. promovarea la nivel mondial a standardelor europene în materie de siguranță, securitate, confidențialitate și mediu; consolidarea dialogului pe probleme de transport cu principalii parteneri;
- finalizarea Spațiului aerian european comun, acoperind 58 de țări și un miliard de locuitori; încheierea unui acord global privind serviciile aeriene cu principalii parteneri economici (Brazilia, China, India, Rusia, Coreea de Sud etc.) și eliminarea restricțiilor în ceea ce privește investițiile în transportul aerian în țările terțe; promovarea implementării tehnologiei SESAR la nivel mondial;
- promovarea, în cadrul forumurilor multilaterale și al relațiilor bilaterale, a politicilor axate pe obiectivele acestei Cărți albe în materie de eficiență energetică și de schimbări climatice;
- utilizarea continuă a pârgheilor multilaterale (OACI, OMI și OMV) și bilaterale pentru abordarea problemei terorismului, în perspectiva unor acorduri internaționale și a întăririi dialogului pe teme de securitate cu partenerii strategici, în primul rând cu Statele Unite

ale Americii; cooperarea în ceea ce privește o evaluare comună a amenințărilor, formarea ofițerilor din țări terțe, organizare de inspecții comune, prevenirea pirateriei etc.; asigurarea recunoașterii pe plan internațional a conceptului UE de sistem de securitate „cu ghișeu unic”;

- elaborarea unui cadru de cooperare pentru extinderea sferei de aplicare a politicii UE în materie de transport și infrastructură la vecinii imediați, pentru a îmbunătăți gradul de interconectare al infrastructurilor și pentru a realiza o mai bună integrare a pieței, inclusiv în ceea ce privește pregătirea planurilor de continuitate a mobilității;
- cooperarea cu partenerii mediteraneeni la implementarea unei Strategii maritime mediteraneene, menită să îmbunătățească siguranța, securitatea și supravegherea maritimă;
- adoptarea de măsuri adecvate pentru promovarea eliminării exceptărilor acordate conferințelor maritime din afara UE;
- utilizarea parteneriatelor de cercetare și inovare existente pentru identificarea de soluții simple în ceea ce privește interoperabilitatea sistemelor de gestionare a transporturilor, combustibilii cu conținut redus de carbon, securitatea și siguranța.
-