

Avizul Comitetului Economic și Social European privind Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2009/33/CE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic

[COM(2017) 653 final – 2017/0291/(COD)]

(2018/C 262/10)

Raportor: **domnul Ulrich SAMM**

Consultare	Parlamentul European, 30.11.2017 Consiliul Uniunii Europene, 4.12.2017
Temei juridic	Articolul 192 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională
Data adoptării în secțiune	5.4.2018
Data adoptării în sesiunea plenară	19.4.2018
Sesiunea plenară nr.	534
Rezultatul votului (voturi pentru/voturi împotriva/ abțineri)	206/0/2

1. Concluzii și recomandări

1.1. CESE susține motivația care stă la baza Directivei privind vehiculele nepoluante – ca parte a Pachetului privind mobilitatea curată –, deși aceasta va avea doar un impact redus, în comparație cu eforturile generale necesare pentru atingerea obiectivelor climatice ale UE și, în special, pentru decarbonizarea transporturilor, deoarece această directivă se limitează doar la **achizițiile publice**. Directiva are ca scop promovarea anumitor categorii de vehicule (emisii zero la țeava de evacuare), care conțin cele mai nepoluante (și nu doar nepoluante) tehnologii, prin impunerea unor obiective minime pentru achizițiile publice de astfel de vehicule.

1.2. CESE a criticat lipsa de claritate din această directivă, în special **dispersarea informațiilor**, cu diferite definiții, precum și metodele complicate de numărare a „vehiculelor nepoluante” în două perioade distincte, pe parcursul cărora este foarte probabil ca definițiile pragurilor de emisie să se modifice din nou. Această complexitate va genera **incertitudini** serioase în rândul părților interesate.

1.3. Având în vedere incertitudinile legate de pragurile de emisie, CESE se îndoiește de faptul că **perioada de tranziție** care se va încheia în 2025 va contribui într-adevăr la depășirea decalajelor tehnologice până când emisiile zero la țeava de evacuare vor fi disponibile pe scară largă și consideră că acest lucru va tinde mai degrabă să incomodeze factorii de decizie din domeniul achizițiilor publice. În consecință, achizițiile ar putea fie să prezinte întârzieri semnificative fie chiar să se accelereze, dar cu tehnologii vechi, ceea ce ar bloca eventualele investiții viitoare în noi tehnologii cu emisii zero.

1.4. În ceea ce privește **vehiculele grele**, incertitudinile sunt maxime. Nu există standarde de emisii disponibile pentru a fi utilizate în perioada de tranziție, iar tehnologia vehiculelor grele cu emisii zero la țeava de evacuare este mai puțin dezvoltată decât cea pentru vehiculele mai ușoare. Pentru prima etapă a perioadei de tranziție, sunt acceptate gazele naturale cu adaosuri din biometan, dar cu un factor de ponderare redus, în timp ce pentru etapa ulterioară nu există niciun fel de prag sau definiție și nu sunt furnizate informații cu privire la modul în care se pot obține noile praguri de emisie. CESE concluzionează din toate acestea că directiva este **prematură** în ceea ce privește vehiculele grele și recomandă separarea acestei părți de prezenta propunere și abordarea chestiunii într-o etapă ulterioară.

1.5. CESE salută abordarea generală **neutră din punct de vedere tehnologic**, deschisă spre noi evoluții tehnologice, la care ar trebui să ne așteptăm, date fiind eforturile mari de cercetare și dezvoltare susținute de UE. CESE dorește, totuși, să menționeze că directiva nu urmărește pe deplin această abordare. Tehnologiile de propulsie, altele decât vehiculele electrice cu baterie, oferă, de asemenea, un mare potențial pentru o mobilitate curată. CESE regretă faptul că aceste tehnologii nu sunt recunoscute suficient de mult de această directivă, exemple fiind combustibilii complet nefosili sau, eventual, în viitor, combustibilii sintetici din deșeuri sau CO₂ produși cu ajutorul surplusului de energie electrică.

1.6. Având în vedere evoluțiile actuale ale tehnologiei transportului modern, CESE recomandă, pentru anii următori, mai degrabă o **abordare mai flexibilă**, decât praguri de emisie fixe și obiective în materie de achiziții publice. De exemplu, pentru a permite o adaptare a valorilor într-o etapă ulterioară, ar trebui să se efectueze măcar o evaluare la jumătatea perioadei a obiectivelor minime.

1.7. O mare parte din achizițiile publice au legătură cu organismele **locale de transport public**, care țin de responsabilitatea orașelor și a municipalităților și a căror competență financiară este destul de limitată. CESE dorește să își exprime îngrijorarea profundă cu privire la **proporționalitatea** acestei abordări, deoarece ea nu analizează deloc sarcina financiară suplimentară pentru aceste organisme publice și nu compară propunerea cu alte opțiuni de politică industrială. Prin urmare, nu este absolut sigur că o sarcină în plus în domeniul achizițiilor publice, în principal pentru orașe și municipalități, este cea mai eficientă cale de a stimula activitățile din sectorul industrial și evoluțiile de pe piață.

1.8. CESE subliniază că orice cost suplimentar poate genera o **sarcină semnificativă pentru cetățeni**, prin creșterea prețurilor la bilete și a impozitelor locale sau chiar prin reducerea ofertei de transport public. În plus, eforturile considerabile pentru un aer curat depuse deja de orașe și municipalități, inclusiv prin extinderea utilizării transportului public, ar trebui recunoscute și nu împiedicate de norme noi în materie de achiziții publice, care impun obiective minime pentru toate statele membre, dar care sunt greu de îndeplinit și de controlat la nivelul municipalităților, ce reunesc o mare varietate de organisme de transport public de dimensiuni mici și mari.

1.9. Întrucât subcontractarea intră și ea sub incidența propunerii Comisiei, CESE este preocupat de consecințele pe care propunerea le poate avea asupra **întreprinderilor mici și mijlocii**; de fapt, multe întreprinderi mici de transport cu autobuzul la nivel local contribuie la furnizarea de servicii de transport în zonele urbane mai mari în calitate de subcontractanți pentru operatorii de transport public local; este posibil ca aceste întreprinderi să nu dispună de vehiculele impuse de această directivă și să nu mai fie eligibili ca subcontractanți.

1.10. CESE concluzionează că principalul obstacol în calea modernizării transportului public și a achizițiilor publice de vehicule nepoluante este **lipsa unui sprijin financiar** și îndeamnă Comisia să analizeze din nou prezenta propunere, punând accentul pe finanțare, în special luând în considerare instrumentele existente. Sprijinul financiar specific trebuie să țină seama de diversitatea țărilor, a orașelor și a regiunilor în ceea ce privește puterea economică și proporția populației care trăiește în zonele urbane, având ca obiectiv general armonizarea achizițiilor de vehicule nepoluante în toate statele membre.

1.11. CESE constată că, pe lângă necesitatea de a dispune de mai multe vehicule ecologice în transportul public, este esențial ca tot mai mulți cetățeni să fie convinși să utilizeze acest mod de transport, sporind mai degrabă atractivitatea sa (în termeni de conexiuni sau de confort), și nu punând accentul pe oferta de bilete la prețuri scăzute.

2. Introducere

2.1. UE și-a asumat angajamentul față de un **sistem energetic decarbonizat**, așa cum este descris în **pachetul „Energie curată”**, care are ca scop accelerarea, transformarea și consolidarea tranziției economiei UE către o energie curată, în conformitate cu angajamentele COP21 ale UE și concomitent cu păstrarea obiectivelor importante referitoare la creșterea economică și la crearea de locuri de muncă.

2.2. UE a întreprins deja multe eforturi în acest sens. **Emisiile de gaze cu efect de seră** în UE au scăzut cu 23 % între 1990 și 2016, în timp ce economia a crescut cu 53 % în aceeași perioadă. Acest succes a fost obținut în multe sectoare, cu excepția **transporturilor** – un sector care reprezintă aproximativ 24 % din emisiile de gaze cu efect de seră din Europa (în 2015) și care chiar a înregistrat o creștere a emisiilor, pe măsură ce procesul de redresare economică din Europa a continuat. În plus, urgența privind limitarea poluării aerului în orașe face și mai stringentă necesitatea unui transport nepoluant.

2.3. În consecință, CESE a sprijinit **Strategia europeană pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon** ⁽¹⁾ ⁽²⁾, inclusiv obiectivele și metodele acesteia, care sunt conforme cu **Cartea albă privind politica europeană în domeniul transporturilor** din 2011 ⁽³⁾. În plus, pachetul **„Energie curată pentru toți europenii”**, din noiembrie 2016, și Strategia **„Europa în mișcare”** (2017) au inclus acțiuni de accelerare a utilizării vehiculelor nepoluante, care au fost salutate de către CESE ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ COM(2016) 501 final.

⁽²⁾ JO C 173, 31.5.2017, p. 55.

⁽³⁾ COM(2011) 144 final.

⁽⁴⁾ JO C 246, 28.7.2017, p. 64.

⁽⁵⁾ JO C 81, 2.3.2018, p. 195.

2.4. Recentul **Pachet privind mobilitatea curată**⁽⁶⁾ include, în prezent, inițiative legislative specifice, cum ar fi **Directiva privind vehiculele nepoluante** (care face obiectul prezentului aviz), standarde noi privind emisiile de CO₂ pentru vehicule, un plan de acțiune pentru implementarea transeuropeană a infrastructurii pentru combustibili alternativi, revizuirea Directivei privind transportul combinat, Regulamentul privind serviciile de transport a călătorilor cu autocarul și o inițiativă privind bateriile, ca strategie importantă pentru politica industrială integrată a UE.

2.5. Printre numeroasele instrumente de decarbonizare a transporturilor, **achizițiile publice** de vehicule nepoluante, ca stimulente al cererii, pot juca un rol important. Achizițiile publice ar putea reprezenta un stimul pentru dezvoltarea pieței, cum ar fi, de exemplu, segmentul de piață al autobuzelor urbane. Achiziționarea de vehicule nepoluante pentru parcurile auto destinate transportului public ar putea influența și achizițiile private de vehicule nepoluante.

3. Deficiențe ale prezentei (vechii) directive

3.1. Pentru a promova achizițiile publice de vehicule nepoluante, Comisia a introdus, în 2009, **Directiva 2009/33/CE** privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, care a fost salutată de către CESE⁽⁷⁾,⁽⁸⁾.

3.2. Totuși, organismele publice din Europa au achiziționat un număr destul de mic de vehicule cu emisii scăzute și cu emisii zero și de alte vehicule alimentate cu combustibili alternativi care intră în domeniul de aplicare al Directivei privind vehiculele nepoluante. De exemplu, pentru perioada 2009-2015, în medie aproximativ numai 1,7 % din totalitatea autobuzelor noi au fost vehicule cu baterii electrice, vehicule electrice cu pilă de combustibil, vehicule electrice hibride reîncărcabile sau vehicule alimentate cu gaze naturale.

3.3. Unele state membre sau regiuni ori orașe individuale au instituit deja cadre ambițioase privind achizițiile publice, care stabilesc cerințe minime pentru achiziția de vehicule nepoluante, și anume vehicule cu emisii scăzute și cu emisii zero sau alte vehicule pe bază de combustibili alternativi. Totuși, acest lucru nu este de ajuns pentru a oferi suficiente motivații pe piață și stimulente în întreaga Uniune.

3.4. O evaluare ex-post efectuată în 2015 a identificat deficiențe semnificative în directivă. Directiva a avut un efect redus asupra introducerii pe piață a vehiculelor nepoluante în întreaga UE, deoarece până acum nu a stimulat achizițiile publice de vehicule nepoluante. Principalele deficiențe identificate sunt:

- directiva nu definește în mod clar „vehiculele nepoluante”;
- directiva nu acoperă alte practici în afară de cumpărarea directă de către organismele publice și nu abordează închirierea, leasingul sau cumpărarea cu plata în rate a vehiculelor și nici contractele de servicii de transport, altele decât pentru transportul public de călători;
- metodologia de monetizare descrisă în directivă a fost rar utilizată de organismele publice, deoarece este prea complexă.

3.5. În cadrul evaluării impactului, părțile interesate au fost consultate în 2016 și 2017 cu privire la diferitele opțiuni propuse pentru îmbunătățirea directivei. În consecință, s-a propus un set de amendamente pentru a oferi o definiție a vehiculelor nepoluante și obiective minime de achiziții pentru vehiculele ușoare, precum și pentru vehiculele grele. Astfel de criterii armonizate, aplicate la nivel european, nu sunt încă implementate.

4. Propuneri pentru o directivă revizuită

4.1. Revizuirea garantează că noua directivă prevede o definiție a vehiculelor nepoluante și acoperă în prezent toate practicile relevante de achiziții publice prin proceduri mai simplificate și mai eficiente. Noile elemente importante sunt:

- definirea vehiculelor nepoluante pe baza unei abordări cu emisii zero la țeava de evacuare pentru vehiculele ușoare și pe bază de combustibili alternativi pentru vehiculele grele;

⁽⁶⁾ COM(2017) 675 final.

⁽⁷⁾ JO C 51, 17.2.2011, p. 37.

⁽⁸⁾ JO C 424, 26.11.2014, p. 58.

- o perioadă de tranziție până în 2025, în care vehiculele cu emisii scăzute să fie, de asemenea, considerate vehicule nepoluante, însă numărătoarea acestora să se efectueze numai cu factorul de ponderare 0,5;
- prevederea adoptării unui act delegat în temeiul prezentei directive, pentru a adapta aceeași abordare la vehiculele grele ca și la vehiculele ușoare, după introducerea în UE, pe viitor, a normelor de emisie pentru vehiculele respective;
- extinderea la forme de achiziții publice altele decât achiziționarea, și anume concesionarea, contractele de servicii publice pentru serviciile de transport rutier public, serviciile de transport neregulat de pasageri și serviciile de închiriere de autobuze și autocare cu șofer;
- definirea obiectivelor minime privind achizițiile la nivelul statelor membre, diferențiate pentru fiecare stat membru și pentru fiecare categorie de segment de vehicule;
- renunțarea la metodologia pentru monetizarea efectelor externe;
- introducerea unei scheme de raportare din partea statelor membre privind punerea în aplicare a directivei, o dată la trei ani, începând cu un raport intermediar în 2023 și cu o raportare completă în 2026 privind îndeplinirea obiectivului comun pentru 2025.

5. Observații specifice

5.1. CESE susține motivația care stă la baza Directivei privind vehiculele nepoluante, deși aceasta va avea doar un impact redus, în comparație cu eforturile generale necesare pentru atingerea obiectivelor climatice ale UE, deoarece această directivă vizează doar achizițiile publice și nu achiziționarea privată sau comercială de vehicule. Cu toate acestea, directiva poate juca un rol important, deoarece investițiile publice pot servi drept model demn de urmat și pot contribui la dezvoltarea infrastructurii, care ar putea fi, de asemenea, utilizată de sectorul privat și, prin urmare, ar putea genera investiții private. De asemenea, investițiile publice în vehicule nepoluante au un impact imediat asupra aerului curat pentru cetățeni, în special în centrele orașelor (de exemplu în apropierea terminalelor de autobuz).

5.2. CESE a criticat **lipsa de claritate** din această directivă⁽⁹⁾, în special dispersarea informațiilor, cu diferite definiții, precum și metodele complicate de numărare a „vehiculelor nepoluante” în două perioade distincte (până în 2025 și 2025-2030), pe parcursul cărora este foarte probabil ca definițiile pragurilor de emisie să se modifice din nou. Această complexitate va genera mari **incertitudini** în rândul părților interesate.

5.3. Singura regulă simplă din directivă este definirea și numărarea vehiculelor cu **emisii zero la țeava de evacuare**. Aceasta se referă în principal la vehiculele în întregime electrice; cu toate acestea, permite, de asemenea, o abatere de la acest principiu prin acceptarea ca „nepoluante” a vehiculelor grele alimentate cu gaz, cu condiția ca acest gaz să fie în întregime biometan. Toate celelalte reguli sunt mai complexe, cum ar fi numărarea anumitor vehicule doar ca jumătate de vehicul și varietatea tipurilor de combustibil în funcție de categoria de vehicule și standardele de emisii care vor fi supuse unor modificări în viitorul apropiat.

5.4. Pentru o **perioadă de tranziție** (până în 2025), **vehiculele ușoare** sub un anumit prag de emisii la țeava de evacuare sunt considerate, de asemenea, vehicule nepoluante; însă numărătoarea acestora se efectuează numai cu factorul de ponderare 0,5. Pragurile sunt de 40 CO₂ g/km pentru camionete și de 25 CO₂ g/km pentru microbuzele pentru călători, care în prezent pot fi atinse numai de vehiculele hibride reincărcabile. Aceste praguri vor fi modificate de îndată ce va fi implementată noua procedură de testare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial (WLTP), lucru care se va întâmpla cu mult înainte de 2025. Astfel, perioada de tranziție este împărțită în două părți. Consecințele unei astfel de modificări sunt imprevizibile pentru părțile interesate pe baza informațiilor furnizate în directivă. Având în vedere aceste incertitudini, CESE se îndoiește de faptul că perioada de tranziție care se va încheia în 2025 va contribui într-adevăr la depășirea decalajelor tehnologice până când emisiile zero la țeava de evacuare vor fi disponibile pe scară largă și consideră că acest lucru va tinde mai mult să incomodeze factorii de decizie din domeniul achizițiilor publice. În consecință, achizițiile ar putea fie să prezinte întârzieri semnificative fie să se accelereze, dar cu tehnologii vechi, ceea ce ar bloca eventualele investiții viitoare în noi tehnologii cu emisii zero.

⁽⁹⁾ COM(2017) 653 final, anexa 1.

5.5. Incertitudinile sunt chiar mai mari în ceea ce privește **vehiculele grele**. Nu există standarde de emisii disponibile pentru a fi utilizate în perioada de tranziție, iar tehnologia vehiculelor grele cu emisii zero la țeava de evacuare este mai puțin dezvoltată decât cea pentru vehiculele mai ușoare. Pentru prima etapă a perioadei de tranziție, sunt acceptate gazele naturale cu adaosuri din biometan, dar cu un factor de ponderare redus, în timp ce pentru etapa ulterioară nu se furnizează niciun fel de prag sau definiție. Comisia dorește să pună în aplicare aceste praguri printr-un act delegat după definirea acestora, dar nu există informații cu privire la criteriile de obținere a acestor noi praguri de emisie. CESE concluzionează din toate acestea că directiva este **prematură** în ceea ce privește vehiculele grele și recomandă separarea acestei părți de actuala propunere și abordarea chestiunii într-o etapă ulterioară.

5.6. CESE salută abordarea generală **neutră din punct de vedere tehnologic**, deschisă spre noi evoluții tehnologice, la care ar trebui să ne așteptăm, date fiind eforturile mari de cercetare și dezvoltare susținute de UE. CESE dorește totuși să menționeze că directiva nu urmărește pe deplin această abordare, deoarece, de exemplu, combustibilii nefosili lichizi sunt excluși.

5.7. Promovarea **vehiculelor electrice** cu baterie este în prezent puternic impulsionată în multe țări din întreaga lume, împreună cu un număr din ce în ce mai mare de producători de autovehicule. Totuși, creșterea pieței pentru vehicule electrice depinde de mulți factori pe care industria autovehiculelor îi poate influența doar într-o măsură limitată, cum ar fi costurile bateriilor, infrastructura de încărcare, prețurile combustibililor și achizițiile din sectorul public, așa cum preconizează prezenta directivă.

5.8. Tehnologiile de propulsie, altele decât vehiculele electrice cu baterie, oferă de asemenea un mare potențial pentru o mobilitate curată. CESE regretă că aceste tehnologii nu sunt recunoscute suficient de mult în textul directivei. Ca exemple, **combustibilii complet nefosili** (cum ar fi biodieselul HVO100 utilizat pe scară largă în Suedia și în alte țări) sau, probabil, în viitor, **combustibilii sintetici** din deșeuri sau CO₂ produși cu ajutorul surplusului de energie electrică, disponibil în cantități tot mai mari, odată cu extinderea continuă a surselor de energie regenerabilă fluctuante.

5.9. Având în vedere evoluțiile actuale ale tehnologiei transportului modern, CESE recomandă, pentru anii următori, mai degrabă o **abordare mai flexibilă**, decât praguri de emisie fixe și obiective în materie de achiziții publice. De exemplu, pentru a permite o adaptare a valorilor într-o etapă ulterioară, ar trebui să se efectueze măcar o evaluare la jumătatea perioadei a obiectivelor minime.

6. Protecția climei sau politica industrială

6.1. Este evident că această directivă – în pofida titlului său – nu vizează în primul rând vehiculele nepoluante, protecția climei și aerul curat, ci, mai degrabă, achizițiile publice și politica industrială, cu scopul de a promova anumite categorii de vehicule care utilizează cele mai nepoluante (și nu doar nepoluante) tehnologii care trebuie achiziționate. O privire mai atentă la diferitele tipuri de „vehicule nepoluante” și combustibili alternativi, astfel cum sunt definiți în această directivă, scoate la suprafață această discrepanță. Anumite tipuri de combustibili pot contribui la îmbunătățirea calității aerului în orașe, dar nu sunt benefice pentru climă, de exemplu, în cazul în care energia electrică sau hidrogenul pentru vehiculele electrice provine de la centralele pe cărbune. Pe de altă parte, vehiculele cu emisii scăzute care utilizează gaz natural provenit din biometan, deși sunt favorabile climei, pot totuși contribui la poluarea aerului la nivel local. În perspectiva anului 2030, cadru prevăzut în directivă, biocombustibilii complet nefosili, deși nu sunt acceptați în această directivă, vor juca un rol esențial în atingerea obiectivelor climatice ale UE. În plus, abordarea cu emisii zero la țeava de evacuare nu reflectă deloc amprenta de carbon a unui vehicul pe întreaga durată de viață a acestuia.

6.2. Directiva se concentrează în principal pe **politica industrială, utilizând achizițiile publice** de vehicule nepoluante pentru a stimula cererea, cu scopul de a impulsiona dezvoltarea pieței, cum ar fi, de exemplu, în segmentul de piață al autobuzelor urbane. Comisia presupune că achiziționarea de vehicule nepoluante pentru parcurile auto destinate transportului public poate avea un efect și asupra achizițiilor private de vehicule ușoare nepoluante, deoarece consumatorii vor fi influențați pozitiv de creșterea generală a încrederii în maturitatea și fiabilitatea tehnologiilor și, mai ales, de îmbunătățirea infrastructurii publice de reîncărcare și de realimentare cu combustibil (alimentare inteligentă) care va fi disponibilă pentru utilizatorii privați, în special pentru persoanele care nu au un garaj.

6.3. Cu toate acestea, CESE dorește să își exprime îngrijorarea profundă cu privire la **proporționalitatea acestei abordări**. Propunerea pretinde că respectă principiul proporționalității. Totuși, aceasta nu analizează deloc **sarcina financiară suplimentară** pentru organismele publice și nu compară propunerea cu alte opțiuni de politică industrială. Prin urmare, nu este absolut sigur că o sarcină în plus în domeniul achizițiilor publice, în principal pentru orașe și municipalități, este cea mai eficientă cale de a stimula activitățile din sectorul industrial și evoluțiile de pe piață. Organizațiile locale de

transport public, precum și reprezentanții orașelor și ai municipalităților și-au exprimat preocupările profunde. Iată principalele aspecte subliniate de aceste părți interesate:

- sunt necesare fonduri suplimentare semnificative pentru investiții, care depășesc cu mult capacitățile lor;
- multe orașe au depus deja eforturi considerabile pentru un transport nepoluant, însă directiva ignoră toate aceste eforturi;
- autobuzele moderne pe motorină Euro VI sunt ignorate, deși au fost stabilite ca un nou standard în 2011⁽¹⁰⁾ și pot genera reduceri ale emisiilor eficiente din punctul de vedere al costurilor în transportul public;
- vehiculele hibride reîncărcabile nu vor fi acceptate după 2025;
- infrastructura pentru alimentarea electrică a autobuzelor și a camioanelor este destul de diferită de alimentarea vehiculelor ușoare precum autoturismele particulare; prin urmare, sinergia este destul de limitată;
- trebuie acordate derogări pentru brigăzile de pompieri, poliție, vehiculele de ambulanță;
- în unele municipalități, achizițiile publice implică un număr destul de mic de vehicule (mai puțin de 10), cu care este puțin probabil să fie îndeplinite obiectivele minime;
- raportarea propusă poate fi realizată cu eforturi administrative acceptabile numai atunci când în registrele oficiale ale autoturismelor va fi introdusă o categorie de „vehicule nepoluante”.

6.4. O mare parte din achizițiile publice au legătură cu organismele **locale de transport public**, care țin de responsabilitatea orașelor și a municipalităților și a căror competență financiară este destul de limitată. Orice investiție suplimentară în cea mai avansată tehnologie, la costuri (și riscuri) mai ridicate, poate genera o sarcină semnificativă pentru cetățeni, prin creșterea prețurilor la bilete și a impozitelor locale sau chiar prin reducerea ofertei de transport în comun. În plus, eforturile considerabile pentru un aer curat depuse deja de orașe și municipalități, inclusiv prin extinderea utilizării transportului public, ar trebui recunoscute și nu împiedicate de norme noi în materie de achiziții publice, care impun obiective minime pentru toate statele membre, dar care sunt greu de îndeplinit și de controlat la nivelul municipalităților, ce reunesc o mare varietate de organisme de transport public de dimensiuni mici și mari.

6.5. Întrucât subcontractarea intră și ea sub incidența propunerii Comisiei, CESE este preocupat de consecințele pe care propunerea le poate avea asupra **întreprinderilor mici și mijlocii**; de fapt, multe întreprinderi mici de transport cu autobuzul la nivel local contribuie la furnizarea de servicii de transport în zonele urbane mai mari în calitate de subcontractanți pentru operatorii de transport public local; este posibil ca aceste întreprinderi să nu dispună de vehiculele impuse de această directivă și să nu mai fie eligibili ca subcontractanți.

6.6. CESE concluzionează că principalul obstacol în calea modernizării transportului public și a achizițiilor publice de vehicule nepoluante este **lipsa unui sprijin financiar** și îndeamnă Comisia să analizeze din nou prezenta propunere, punând accentul pe finanțare – în special luând în considerare instrumentele existente, cum ar fi fondurile strategice și structurale (FEIS, fondurile ESI) și Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE) –, și, mai întâi de toate, să definească prioritățile adecvate pentru următorul CFM. Acest sprijin financiar specific trebuie să țină seama de diversitatea țărilor, a orașelor și a regiunilor în ceea ce privește puterea economică și proporția populației care trăiește în zonele urbane, având ca obiectiv general armonizarea achizițiilor de vehicule nepoluante în toate statele membre. CESE constată că, pe lângă necesitatea de a dispune de mai multe vehicule ecologice în transportul public, este esențial ca tot mai mulți cetățeni să fie convinși să utilizeze acest mod de transport, sporind mai degrabă atractivitatea sa (în termeni de conexiuni sau de confort), și nu punând accentul pe oferta de bilete la prețuri scăzute.

Bruxelles, 19 aprilie 2018.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Luca JAHIER

⁽¹⁰⁾ Regulamentul (UE) nr. 582/2011 al Comisiei.