

Bruxelles, 31.5.2017
COM(2017) 283 final

**COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU,
COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL
REGIUNILOR**

EUROPA ÎN MIȘCARE

**O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate
curată, competitivă și conectată pentru toți**

{SWD(2017) 177 final}

1. CĂTRE O MOBILITATE DURABILĂ

Transportul se bucură de o istorie îndelungată și de succes în Europa. Europa are un rol foarte important în aducerea de noi tehnologii și de inovație în lume. Aeronavele, trenurile și vehiculele europene sunt sinonime cu calitatea la nivel mondial.

Ambiția noastră este ca Europa să continue să joace acest rol în viitor și să fie un lider în ceea ce privește mobilitatea curată, competitivă și conectată. În termeni simpli, dorim să ne asigurăm că vor fi elaborate, oferite și produse în Europa cele mai bune soluții privind emisiile scăzute de dioxid de carbon, mobilitatea conectată și automatizată, echipamente și vehicule și că dispunem de cea mai modernă infrastructură pentru a veni în sprijinul acestora.

Această ambiție este necesară deoarece **sectorul mobilității joacă un rol deosebit de important în economia și societatea UE**. Acest sector reprezintă un angajator principal în sine, precum și un motor indispensabil al competitivității întregii economii la nivel global. Libera circulație a persoanelor și a bunurilor în cadrul pieței interne a UE, precum și avantajele economice, sociale și culturale ale unei „Europe fără frontiere” se bazează pe facilitatea mobilității și pe o rețea de transport accesibilă în cadrul unui spațiu european unic al transporturilor. Un sistem modern de mobilitate reprezintă, de asemenea, o condiție prealabilă pentru trecerea cu succes la o economie cu emisii scăzute în Europa și pentru oprirea creșterii emisiilor de gaze cu efect de seră și a poluării aerului cauzate de transporturi în pofida nevoilor tot mai ridicate de mobilitate.

În prezent se efectuează **modificări profunde la nivelul modului în care beneficiem de mobilitate**. Mobilitatea tradițională este în curs de transformare prin servicii partajate de mobilitate și treceri mai facile de la un mod de transport la altul. Tehnologia și așteptările la nivel social continuă să stimuleze schimbările. Digitalizarea, automatizarea și sursele de energie alternativă reprezintă o provocare pentru caracteristicile tradiționale ale sistemului de transport și creează noi posibilități legate de eficiența resurselor și economia colaborativă și circulară. Totuși, astfel de schimbări pot produce, de asemenea, perturbări. În timp ce creează locuri de muncă noi, pot face ca altele să devină depășite. Se solicită competențe noi și condiții de muncă bune, ceea ce necesită anticipare, adaptare și investiții.

UE trebuie să se aplece în fruntea conturării acestei schimbări la nivel mondial. Aceasta înseamnă trecerea de la rețelele fragmentate de transport de astăzi la mobilitatea integrată și durabilă de mâine. Comisia stabilește o agendă pentru a face din **mobilitatea curată, competitivă și conectată** o realitate pentru toți. Acțiunile noastre au drept scop consolidarea competitivității sectorului european de mobilitate, în vederea creșterii locurilor de muncă, accentuării creșterii și a investițiilor, abordând totodată dimensiunea socială urgentă a mobilității și asigurând niveluri ridicate de siguranță și securitate pentru persoanele care călătoresc. Aceasta va aduce o contribuție esențială la ambiția Comisiei de a crea o Europă care le oferă cetățenilor săi protecție, îi ajută să își afirme drepturile și îi apără și la îndeplinirea ȋntelor UE privind energia și schimbările climatice pentru 2030 și va contribui la îmbunătățirea sănătății publice și a calității vieții pentru toți cetățenii din UE. Aceasta necesită o **abordare cuprinzătoare și integrată**, toți actorii colaborând la diferite niveluri – instituțiile UE, statele membre, orașele și alte autorități locale, sectoarele de industrie, partenerii sociali și toate părțile interesate. Propunerea de rezoluție a Parlamentului European

referitoare la transportul rutier în Uniunea Europeană confirmă că înaintăm propuneri la momentul potrivit și împărtășim aceeași viziune¹.

Nu pornim de la zero. UE a stabilit deja bazele principale. S-a pregătit terenul pentru crearea unui spațiu european unic al transporturilor, identificând barierele din calea serviciilor de mobilitate transfrontalieră sigure, eficiente și accesibile financiar la nivel terestru, maritim și aerian în întreaga Uniune. Numeroși pași se întreprind deja în sectorul aviatic și în cel feroviar². În plus, proiectele strategice transeuropene de infrastructură a transportului ale UE și programele de cercetare ale UE, în special Orizont 2020, susțin utilizarea infrastructurii și inovația în materie de transport.

Prezenta comunicare se axează pe contribuția-cheie care trebuie adusă de **transportul rutier**. Comunicarea este însoțită de o serie de propuneri care vizează acest sector, ale căror obiective cuprind sprijinirea instalării infrastructurii pentru perceperea taxelor de drum, combustibili alternativi și conectivitate, o mai bună informare a consumatorilor, o piață internă mai puternică și condiții de muncă mai bune pentru sectorul transporturilor rutiere de mărfuri, precum și pași pentru a pregăti terenul pentru o mobilitate cooperantă, conectată și automatizată³. În următoarele 12 luni, acestea vor fi completate de alte propuneri, inclusiv referitoare la standardele post-2020 privind emisiile pentru autoturisme și camionete, precum și pentru autovehicule grele.

Importanța mobilității în general și a transportului rutier în special este reflectată în gama largă de alte cadre politice ale UE cu o influență decisivă asupra acestora. Succesul priorităților Comisiei Juncker privind **Uniunea energetică, piața unică digitală și Agenda privind locuri de muncă, creștere economică și investiții** contribuie la transport și mobilitate. **Strategia privind uniunea energetică** din februarie 2015⁴ a identificat tranziția către un sector de transport eficient din punct de vedere energetic și decarbonizat, ca fiind unul dintre principalele sale domenii de acțiune, iar pachetul „Energie curată pentru toți europenii” din noiembrie 2016⁵ a cuprins măsuri pentru accelerarea utilizării carburanților cu emisii scăzute de carbon și susținerea electromobilității. Măsurile care erau deja subliniate în **Strategia privind mobilitatea cu emisii scăzute de dioxid de carbon** adoptată în iulie 2016 sunt acum în curs de implementare⁶. Investițiile din infrastructură în temeiul **Planului de investiții pentru Europa**⁷ oferă un stimul puternic pentru instituirea mobilității europene curate, competitive și conectate din viitor. Astfel s-a stabilit în cadrul **Pilonului european al drepturilor sociale**⁸, crearea unei Europe mai echitabile și consolidarea dimensiunii sociale a acesteia reprezintă o prioritate absolută a actualei Comisii. Aceste obiective trebuie să se aplice de asemenea în sectorul mobilității și să sprijine o piață a muncii echitabilă și care funcționează corect.

¹ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+MOTION+B8-2017-0290+0+DOC+XML+V0//RO>

² COM(2015) 598

³ A se vedea, de asemenea, evaluarea intermediară a Strategiei privind piața unică digitală COM(2017) 228.

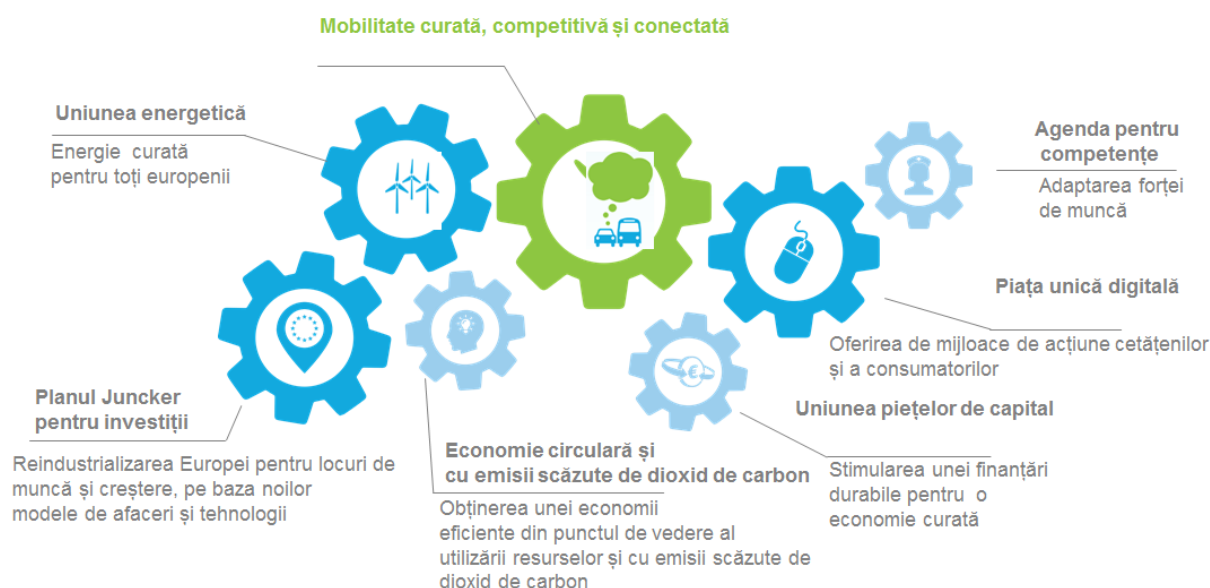
⁴ COM(2015) 80

⁵ În temeiul revizuirilor propuse ale Directivei privind energia din surse regenerabile (COM/2016/0767) și Directivei privind performanța energetică a clădirilor (COM/2016/0765).

⁶ COM(2016) 501

⁷ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_ro

⁸ COM(2017) 250



2. TENDINȚE ȘI PROVOCĂRI-CHEIE

Realizarea durabilității pe măsură ce continuă creșterea cererii

Se preconizează că activitățile de transport din întreaga Europă vor continua să sporească. În perioada 2010-2050, se estimează că transportul de pasageri va crește cu aproximativ 42%. Se preconizează că transportul de marfă va crește cu 60%,⁹ ceea ce sporește dificultatea creării unui sistem de mobilitate durabil.

În prezent, mobilitatea este cel mai mare sector economic din lume. În UE, în sectorul de transport și depozitare sunt angajate peste 11 milioane de persoane, care reprezintă mai mult de 5% din forța de muncă totală¹⁰ și aproape 5% din produsul intern brut al UE¹¹. Acest sector reprezintă aproximativ 20% din exporturile UE către principalii parteneri comerciali ai UE. Transportul rutier este principalul mod de transport utilizat în UE, reprezentând aproape jumătate din transportul total de mărfuri (aproape trei sferturi la nivel terestru) și dominând transportul personal al cetățenilor¹². Se estimează că firmele de transport rutier din UE angajează direct aproximativ 5 milioane de persoane care lucrează în aproximativ 915 000 de întreprinderi, majoritatea mici și mijlocii¹³.

Congestia provenită din transportul rutier produce daune majore, estimate la 1% din produsul intern brut al UE (100 miliarde de EUR), în creștere¹⁴. Transportul rutier contribuie, de asemenea, în mare măsură la poluarea aerului, care constituie o amenințare gravă la adresa sănătății publice. Consecințele sunt suportate de utilizatorii de transporturi, în special de

⁹ Sursa: Evaluarea impactului care însoțește Propunerea de Directivă de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri. Toate referințele privind datele se pot găsi în SWD (2017) 177 care însoțește prezenta comunicare.

¹⁰ Studiul privind forța de muncă al Eurostat, date pentru 2016, pentru NACE H: „Transport și depozitare”.

¹¹ Conturile anuale ale EUROSTAT, date pentru 2014, pentru NACE H: „Transport și depozitare”.

¹² Transportul UE în cifre 2016: https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en

¹³ Estimări bazate pe Eurostat Structural Business Statistics (Statistici Eurostat structurale privind companiile), date pentru 2014, pentru NACE H.

¹⁴ Studiu privind mobilitatea urbană – Evaluarea și îmbunătățirea accesibilității în zonele urbane, Comisia Europeană, 2017.

rezidenții orașelor europene, care de multe ori nu îndeplinesc standardele de calitate a aerului ale UE¹⁵. Rezultatele sunt grave; aproximativ de trei ori mai multe persoane suferă o moarte prematură în UE din cauza poluării legate de transport¹⁶ în comparație cu numărul persoanelor care mor în accidente rutiere¹⁷ și milioane de persoane suferă de boli respiratorii și cardiovasculare cronice.

În plus, transportul aduce o contribuție majoră la emisiile de gaze cu efect de seră din Europa, fiind pe locul doi după sectorul energiei. Numai transportul rutier cauzează aproape o cincime din emisiile UE. Prin urmare, sectorul mobilității este deosebit de important în eforturile UE de a menține ritmul susținut către atingerea scopului unei economii cu emisii scăzute de carbon. În timp ce activitățile de transport cresc, emisiile de gaze cu efect de seră trebuie să scadă; acest lucru este esențial pentru îndeplinirea obiectivelor UE privind energia și clima pentru anul 2030. De asemenea, Comisia a insistat asupra ambiției ca UE să reducă emisiile de gaze cu efect de seră din transport cu cel puțin 60% până în 2050¹⁸. Până în prezent, rezultatele au fost slabe, iar eforturile de stopare a acestei traiectorii trebuie intensificate. Această tendință este cea mai evidentă în transportul rutier, sector în care este necesară trecerea la vehicule cu emisii zero.

Mobilitatea durabilă înseamnă, de asemenea, utilizarea mai bună a resurselor limitate. Economia circulară va deveni mai importantă în ceea ce privește reutilizarea materialelor rare și limitarea costurilor materiilor prime. De exemplu, reciclarea bateriilor ar putea deveni baza noilor modele de afaceri din industria autovehiculelor din Europa.

Modificarea comportamentului consumatorilor și a caracteristicilor cererii

Cerințele privind mobilitatea cetățenilor cresc, iar atitudinea acestora față de mobilitate se modifică. Mobilitatea este privită tot mai mult ca pe un serviciu, iar consumatorii solicită ca aceasta să aibă o calitate mai bună și să fie mai convenabilă, mai flexibilă și mai accesibilă financiar. De asemenea, oamenii doresc să poată să treacă fără efort de la un mod de transport la altul și să se bucure de acces facil la informații de călătorie. În special pentru generațiile mai tinere, închirierea și partajarea serviciilor de mobilitate sunt tot mai răspândite, iar deținerea unui vehicul personal devine tot mai puțin o aspirație.

În medie, cetățenii UE petrec aproape 10 ore pe săptămână utilizând transportul, călătoresc pe o distanță medie de 34,7 km pe zi și consacră 13% din consumul lor total transportului¹⁹.

Experiența zilnică a ambuteiajelor, acordul de la Paris privind schimbările climatice, criza emisiilor autoturismelor diesel, dezbaterile publice privind efectele emisiilor și măsurile politice precum zone de restricție a vehiculelor pentru descurajarea utilizării autoturismelor în zonele urbane, au sporit conștientizarea consumatorilor privind impactul transportului privat asupra calității aerului, schimbărilor climatice și sănătății. Astăzi, oamenii doresc opțiuni

¹⁵ Legislația UE privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa (Directiva 2008/50/CE) stabilește limite privind calitatea aerului care nu pot fi depășite nicăieri în UE și obligă statele membre să limiteze expunerea cetățenilor la poluanți atmosferici nocivi. Astăzi, aceste limite sunt depășite în 23 din cele 28 de state membre ale UE și în peste 130 de orașe din întreaga Europă.

¹⁶ <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2016>

¹⁷ http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_en

¹⁸ COM(2016) 501

¹⁹ Boston Consulting Group/IPSOS, Observatoire Européen des Mobilités Première édition Les attentes des Européens en matière de mobilité, aprilie 2017: <http://www.ipsos.fr/decrypter-societe/2017-04-26-lundi-au-vendredi-europeens-passent-en-moyenne-9h35-se-deplacer>

privind mobilitatea care, în același timp, sporesc mobilitatea și contribuie la combaterea schimbărilor climatice și a poluării aerului. Cu toate acestea, îmbătrânirea și urbanizarea tot mai extinsă a populației prezintă provocări la nivelul mobilității în Europa, nu numai în orașe, dar și pentru incluziunea socială și conectivitatea zonelor rurale.

Ocuparea forței de muncă și competitivitatea

Sectorul european de mobilitate trebuie să rămână printre cele mai bune din lume. Având în vedere importanța acestuia pentru locurile de muncă și creșterea economică și concurența tot mai ridicată la nivel global, sectorul european de transport trebuie să fie în prim planul adoptării inovației și utilizării noilor tehnologii. Acest proces de schimbare trebuie să țină cont pe deplin de condițiile de muncă și de provocările sociale din sector.

Decarbonizarea, utilizarea tehnologiilor cu emisii scăzute, precum sistemele de propulsie electrice pentru vehicule și utilizarea unor soluții de mobilitate cooperative, conectate și în mare măsură automatizate reprezintă unele dintre provocările cele mai urgente și oportunitățile cele mai importante pentru viitoarea noastră mobilitate; același lucru este valabil pentru apariția unor noi concepte de mobilitate, precum utilizarea în comun a automobilelor și noi soluții de optimizare a logisticii.

Sectorul european al autovehiculelor se va confrunta cu modificări structurale, care ar putea recontura semnificativ lanțul său valoric, prioritățile sale în materie de investiții și opțiunile sale tehnologice, cu implicații și în privința poziției sale concurențiale la nivel mondial. Aceasta va afecta diferiți actori din lanțul valorilor, de la furnizorii de materii prime, furnizorii și fabricanții de autoturisme, până la dealeri și serviciile postvânzare, precum și toți cei care oferă servicii de mobilitate.

Sectorul autovehiculelor al UE oferă locuri de muncă pentru 8 milioane de persoane și reprezintă 4% din valoarea adăugată brută a UE, aducând un surplus comercial de 120 de miliarde EUR²⁰. UE este unul dintre cei mai mari producători de autovehicule din lume, acest sector reprezentând cel mai mare investitor privat în cercetare și dezvoltare, accentuând caracterul său de lider tehnologic global. Deși asamblarea finală are loc tot mai mult pe piețe din afara UE, produsele de vârf din lanțurile de valoare, de exemplu cercetarea și dezvoltarea, designul sau marketingul, rămân cu precădere în Europa.

O modificare a competențelor

Pentru a stimula inovația tehnologică și a culege beneficiile acesteia, forța de muncă din sectorul de mobilitate al UE are nevoie de setul potrivit de competențe, care deja reprezintă o provocare majoră pentru industrie în ziua de astăzi. Vehiculele curate, conectate și automatizate au un impact asupra intensității muncii din producție și necesită noi competențe, de exemplu, privind asamblarea motoarelor electrice sau fabricarea bateriilor, echipamentul de calcul sau sesizare și, în timp ce se preconizează continuarea creșterii locurilor de muncă din inginerie, procesele solicită tot mai mult competențe informatice sofisticate. Pe de altă parte, conducerea automată poate avea un impact semnificativ asupra forței de muncă și poate necesita reorientarea competențelor pe termen mediu până la termen lung, de exemplu, în cazul profesiilor precum șoferii de camioane. Această tendință trebuie anticipată și însoțită de un dialog social mai puternic, precum și de mecanisme de sprijin pentru a ajuta oamenii să profite la maximum de noile oportunități.

²⁰ Comisia Europeană, Direcția Generală Piață Internă, Industrie, Antreprenoriat și IMM-uri, *Industria autovehiculelor*, disponibil la: https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive_ro

Siguranța rutieră

Deși s-au realizat progrese semnificative în ultimele decenii, care au făcut din UE cea mai sigură regiune de transport rutier din lume, numărul ridicat de decese și vătămări grave produce încă multă suferință umană și costuri economice inacceptabile, estimate la 100 de miliarde EUR anual. În anul 2016, 25 500 de persoane și-au pierdut viața pe șoselele din UE, iar alte 135 000 de persoane au fost rănite grav²¹.

Revoluția mobilității digitale

Sectorul mobilității din UE trebuie să profite de oportunitățile create de tehnologiile digitale. Conectivitatea și platformele de comunicare socială transformă conceptele tradiționale de mobilitate. Apar noi modele de afaceri, care generează servicii inovatoare de mobilitate, inclusiv noi platforme online pentru operațiuni de transport de marfă, utilizare în comun a automobilelor, servicii partajate de transport cu autoturismul sau bicicleta sau aplicații pentru telefoane inteligente care oferă analize și date în timp real privind condițiile de trafic²².

Vehiculele în sine se transformă, de asemenea, ca urmare a tehnologiilor digitale. Acestea devin tot mai inteligente, pe măsură ce devin disponibile noi servicii de cooperare și conectate la bord, precum și niveluri sporite de automatizare. În prezent, există investiții semnificative privind dezvoltarea de vehicule fără șofer. Vehiculele automate vor trebui să se bazeze pe schimburi sigure de date între vehicule și între vehicule și infrastructura rutieră, care, la rândul său, va necesita o capacitate de rețea suficientă și robustă pentru ca milioane de vehicule să interacționeze în același timp.

Necesități privind investițiile în infrastructură

Începând cu criza economică mondială, UE suferă din cauza nivelurilor scăzute de investiții în infrastructură, precum transport, energie și sectorul digital, ceea ce a condus la stagnarea modernizării sistemului de mobilitate din UE. Eforturile colective și coordonate la nivel european, consolidate recent de Planul de investiții pentru Europa²³, trebuie să oprească această tendință descendentă.

Fondul Monetar Internațional estimează că o creștere cu 1% a cheltuielilor privind infrastructura convențională conduce la o majorare a produsului intern brut cu 1,5 puncte procentuale²⁴.

Conducerea pe deplin automată va necesita o nouă infrastructură de telecomunicații și satelit, precum și servicii de poziționare și comunicare între vehicule. Comunicațiile mobile de a cincea generație (5G)²⁵ și serviciile Galileo oferă o ocazie importantă de a răspunde acestor necesități. Conducerea autonomă și vehiculele curate vor solicita o planificare și investiții integrate în infrastructură pentru a dota șoselele cu infrastructura necesară pentru telecomunicații și taxare, de exemplu, pentru autovehiculele electrice, precum și pentru a furniza date rutiere de înaltă calitate, de exemplu, pentru hărți digitale de înaltă definiție, precum și echipament de bord pe deplin interoperabil.

²¹ http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_ro

²² COM(2016) 356, COM(2016) 288.

²³ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_ro

²⁴ FMI, *World Economic Outlook* (Perspectiva economică globală), octombrie 2014.

²⁵ COM(2016) 588

Se estimează că sunt necesare 740 de miliarde EUR pentru a finaliza coridoarele de rețea centrale ale rețelei transeuropene de transport²⁶ până în 2030 – crearea unui autentic spațiu european unic al transporturilor, susținerea pieței unice a UE și a decarbonizării și utilizarea la maximum a digitalizării. Investițiile totale în infrastructura de transport a UE [combinând rețeaua globală a rețelei transeuropene de transport (TEN-T) și transportul urban] sunt estimate la 130 de miliarde EUR pe an, cifră care corespunde global nivelurilor istorice de aproximativ 1 la sută din produsul intern brut²⁷. Vor fi necesare investiții suplimentare semnificative pentru a remedia neajunsurile actuale legate de întreținerea infrastructurii prezente în majoritatea statelor membre ale UE. Mobilizarea acestor investiții majore în domeniul transportului va necesita un efort combinat semnificativ din partea sectorului privat și public.

3. MOBILITATEA ÎN EUROPA ÎN 2025

Ambiția Europei trebuie să fie de a realiza progrese rapide în crearea unui sistem de mobilitate curat, competitiv și conectat, care să integreze toate mijloacele de transport până în anul 2025. Acesta trebuie să se extindă în întreaga Uniune Europeană și trebuie conectat cu vecinii săi și cu lumea. Sistemul trebuie să permită tuturor să călătorească confortabil în orașe și între acestea și zonele rurale, rămânând totodată conectați. De asemenea, trebuie să se bazeze pe un sector care este lider mondial în industria prelucrătoare și furnizarea de servicii.

Această ambiție necesită o **abordare integrată** la nivelul UE și la nivel național, regional și local, care să acopere numeroase domenii de politică diferite. La nivelul UE, aceasta necesită un set specific de **reguli și standarde comune**, cu o gamă variată de **măsuri de sprijin**²⁸. Printre acestea se numără investiții în infrastructură, proiecte de cercetare și inovare, teste transfrontaliere pentru utilizare interoperabilă, precum și platforme de cooperare între părțile interesate.

Toate aceste măsuri care se consolidează reciproc sunt combinate într-o agendă de mobilitate unică, orientată către viitor. Agenda se axează pe domenii în care UE poate aduce o contribuție reală în ceea ce privește furnizarea unei **mobilități curate, competitive și conectate pentru toți**. Aceasta se axează în special pe contribuția esențială a transportului rutier la această viziune privind mobilitatea în Europa în anul 2025.

3.1 Accelerarea trecerii la o mobilitate curată și durabilă

UE trebuie să accelereze tranziția Europei către o mobilitate cu emisii zero. De aceea, Uniunea are nevoie de un cadru de reglementare cuprinzător, care include măsuri privind tehnologiile curate prin standarde de emisie îmbunătățite și privind utilizarea de carburanți cu

²⁶ Planuri de lucru ale coordonatorilor europeni pentru coridorul rețelei centrale a TEN-T: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors_ro

²⁷ Sursa: OCDE – ITF (2016)

²⁸ O prezentare mai detaliată este inclusă în SWD(2017) 177 care însoțește prezenta comunicare.

emisii scăzute de carbon²⁹, asigurând totodată niveluri ridicate de siguranță și securitate. De asemenea, utilizarea timpurie a taxării rutiere inteligente, informații îmbunătățite pentru consumatori și sprijinirea acțiunilor de către autoritățile naționale și locale vor aduce avantaje considerabile în privința competitivității, protecției mediului și sănătății publice.

Promovarea mobilității durabile prin standarde de emisii îmbunătățite

Ca răspuns la criza recentă privind emisiile autoturismelor și îngrijorarea publică majoră generată de aceasta, Comisia a luat măsuri rapide și cuprinzătoare pentru a asigura un control și o transparență efective pentru consumatori. A fost prezentată o propunere privind un nou **cadru robust al UE privind omologarea de tip**³⁰, aceasta numărându-se printre o serie de măsuri ale UE destinate restabilirii încrederii consumatorilor în industria autovehiculelor și restaurării încrederii în sistemul de reglementare. În prezent, este necesar acordul rapid între Parlamentul European și Consiliu pentru a adopta această legislație ambițioasă și atât de necesară. În plus, au fost introduse noi proceduri de testare pentru a testa emisiile autoturismelor în condiții reale de conducere precum și în laborator, acestea aplicându-se noilor tipuri de vehicule începând cu luna septembrie 2017.

Inovația și concurența la nivel global se intensifică, iar sectorul autovehiculelor trece printr-un proces fundamental de transformare. Europa trebuie să definească o cale care să asigure că lanțul valorilor din industria automobilelor din Europa va ocupa și în viitor poziția de lider mondial de care se bucură în prezent.

Standardele de emisii de dioxid de carbon la nivelul UE reprezintă un motor puternic pentru inovare și eficiență și vor contribui la consolidarea competitivității, pregătind terenul pentru vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute într-o manieră neutră din punct de vedere tehnologic. Comisia a început **revizuirea standardelor de emisii de dioxid de carbon post-2020/2021** pentru **automobile și camionete**. Printre opțiunile în curs de revizuire se numără ținte specifice pentru vehiculele cu emisii scăzute și/sau cele cu emisii zero. De asemenea, Comisia are în vedere și standardele UE pentru **vehiculele grele**. Aceste propuneri sunt preconizate pentru sfârșitul acestui an și, respectiv, pentru prima jumătate a anului 2018. Acestea se vor baza pe proceduri modernizate de testare, mai apropiate de emisiile reale.

Înainte de a elabora noi limite de dioxid de carbon pentru emisiile vehiculelor grele, Comisia intenționează să propună o procedură robustă de certificare pentru stabilirea emisiilor de dioxid de carbon și a consumului de combustibil, alături de un sistem de monitorizare și raportare a acestor date certificate. Aceste măsuri vor spori transparența pentru consumatori și, la rândul lor, vor facilita diferențierea în ceea ce privește taxarea utilizatorilor de drumuri.

Emisiile care provin de la vehiculele grele, precum camioane, autobuze și autocare, reprezintă actualmente aproximativ un sfert din emisiile rutiere de dioxid de carbon și se preconizează că vor crește cu până la 10% în perioada 2010-2030, însă nu fac încă obiectul unor standarde privind eficiența combustibilului în UE, cum este cazul în alte regiuni ale lumii³¹.

Comisia examinează, de asemenea, modul în care poate utiliza cât mai bine și cât mai rapid prevederile existente în **legislația privind greutatea și dimensiunile vehiculelor grele**, pentru

²⁹ COM(2016) 767

³⁰ COM(2016) 031

³¹ Sursă: Scenariul de referință UE 2016: Energie, transporturi și emisii de GES – tendințe până în 2050.

a îmbunătăți performanța privind eficacitatea combustibililor și emisiile de dioxid de carbon în raport cu aerodinamica lor³².

Stimularea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon constituie o prioritate pentru politica de coeziune a UE. Aceasta include o sumă estimată de 39 de miliarde EUR pentru susținerea trecerii la un sector de transport eficient la nivel energetic, decarbonizat, din care 12 miliarde EUR vor fi destinate mobilității urbane cu un nivel scăzut de carbon, multimodale și durabile.

Responsabilizarea consumatorilor pentru a face alegeri în cunoștință de cauză

Este important să se ofere consumatorilor informații transparente și mai precise privind performanța în materie de emisii a vehiculelor. Noul cadru privind standardele de emisie va furniza instrumente pentru măsurători precum informații îmbunătățite pentru consumatori în domeniile acoperite de **etichetarea autoturismelor**³³ și le va permite statelor membre să își adapteze mai bine măsurile fiscale, iar autorităților locale să le utilizeze în scheme de promovare a mobilității curate. Pentru aceasta, cererea de propuneri LIFE din acest an³⁴ susține, de asemenea, proiecte care le permit consumatorilor să beneficieze de economii reale la nivelul consumului de combustibil și să ia decizii de cumpărare în cunoștință de cauză privind autoturismele cu emisii scăzute.

Deja în prezent, numeroase **orașe** din Europa au hotărât să abordeze provocările reprezentate de **schimbările climatice, congestie și poluarea aerului** în mod concertat. Acestea se angajează să investească într-un transport public curat, dar și să promoveze moduri de transport active și durabile, sprijinite de **servicii multimodale de informații privind călătoriile**, care oferă utilizatorilor o serie de opțiuni de mobilitate, inclusiv scheme de partajare a autoturismelor și a bicicletelor. Unele orașe introduc sau au în vedere restricții de acces pentru vehicule, într-un efort de a reduce nivelurile ridicate de poluare a aerului cauzate de transportul rutier. Comisia monitorizează aceste inițiative într-un dialog strâns cu orașele și statele membre³⁵, în special pentru a se asigura că toți conducătorii de autovehicule pot accesa **informațiile** relevante. Printre măsurile suplimentare s-ar putea număra **orientări pentru orașe privind restricțiile de acces ale vehiculelor în zonele urbane**, însă implementarea efectivă a specificațiilor UE pentru servicii de transport inteligente³⁶ va asigura în mod deosebit că autoritățile publice pun la dispoziția utilizatorilor informații precise în timp real de acest tip.

Taxarea rutieră inteligentă

Veniturile colectate de la utilizatorii de drumuri pot constitui o contribuție importantă la finanțarea infrastructurii, iar ajustările în funcție de utilizare și de emisii pot ajuta la accelerarea inovației, de exemplu în ceea ce privește tehnologiile curate. Un număr tot mai ridicat de state membre ale UE instituie diferite forme de **taxare rutieră**.

Comisia consideră că taxarea rutieră bazată pe distanță (spre deosebire de timp) reflectă mai bine utilizarea efectivă, emisiile și poluarea și **propune, astfel, ajustări ale cadrului de**

³² Directiva (UE) 2015/719

³³ C(2017) 3525

³⁴ <http://ec.europa.eu/environment/life/funding/life2017/index.htm>

³⁵ În noiembrie 2017, Comisia va lansa Forumul european pentru aer curat, care se va concentra în special asupra orașelor și a unor exemple concrete de dezvoltare și utilizare reușită a sistemelor de mobilitate curate și eficiente.

³⁶ Directiva 2010/40/UE

reglementare privind taxarea rutieră pentru a aborda această problemă³⁷. Acestea vor extinde domeniul de aplicare, pentru a cuprinde autocare și vehicule ușoare inclusiv autoturisme, vor susține trecerea la principiile „utilizatorul și poluatorul plătesc” pentru toate vehiculele și vor moderniza metodele de taxare rutieră. Includerea costului extern al poluării aerului în taxele de drum, taxarea diferențiată în funcție de nivelurile de emisii și condiții mai favorabile pentru vehiculele cu emisii zero îi vor încuraja și îi vor răsplăti pe cei care investesc în vehicule mai curate.

Congestia în zonele urbane poate fi, de asemenea, soluționată prin taxarea inteligentă, iar Comisia propune actualizarea normelor pentru permiterea introducerii de taxe de congestie aplicabile tuturor vehiculelor. În următoarea etapă, vinietele vor fi eliminate treptat în favoarea unor sisteme bazate pe utilizator, începând cu vehiculele grele de marfă, până în 2023.

Achizițiile publice ca un motor al pieței pentru transportul curat

Pentru a promova mai bine utilizarea **achizițiilor publice** în vederea stimulării creării de piețe pentru produse inovatoare și cu emisii scăzute, Comisia are în vedere revizuirea legislației UE privind vehiculele curate către finele anului 2017³⁸. Întrucât o parte semnificativă a achizițiilor publice sunt efectuate de autoritățile municipale și locale, există un potențial deosebit pentru vehiculele de transport public, precum autobuzele, de a utiliza alternative cu emisii scăzute. Este disponibilă o cofinanțare din partea UE, de exemplu, din Fondul european de dezvoltare regională³⁹.

O mobilitate mai curată și mai inteligentă în orașe

Cu obiectivul de a contribui la dezvoltarea unei mobilități urbane durabile și eficiente, un parteneriat de mobilitate urbană între UE, guvernele naționale, autoritățile locale și alte părți interesate a fost lansat de Comisie în ianuarie 2017, în cadrul **Agendei urbane a UE**⁴⁰. Acesta se va axa pe transportul public, mobilitatea ușoară și accesibilitate (pentru nevoile unor grupuri precum persoanele cu dizabilități, persoanele în vârstă și copiii), pe un transport eficient cu o bună conectivitate la nivel local și regional, și pe modul în care poate fi valorificată mobilitatea urbană în vederea asigurării unor standarde ridicate ale calității aerului în orașele Europei⁴¹. Obiectivul este elaborarea unui plan de acțiune care să fie implementat începând cu anul 2018, valorificând experiența obținută prin numeroase proiecte CIVITAS și planurile privind mobilitatea urbană durabilă elaborate până în prezent⁴².

3.2 Asigurarea unei piețe interne echitabile și competitive pentru transportul rutier

UE trebuie să asigure o piață internă echitabilă la nivel social și competitivă pentru serviciile de transport rutier, având în vedere importanța sectorului pentru economia și societatea Uniunii. Industria UE trebuie să se bazeze pe competitivitatea puternică din producția și serviciile legate de transport. Este esențial să se țină cont de dimensiunea socială.

³⁷ COM(2017) 275, COM(2017) 276

³⁸ Directiva 2009/33/CE

³⁹ A se vedea SWD(2017) 177 pentru detalii suplimentare.

⁴⁰ <https://ec.europa.eu/futurium/en/node/1829>

⁴¹ În special parteneriatele privind mobilitatea urbană și calitatea aerului vor furniza soluții concrete, bazându-se pe cele mai bune practici din întreaga Europă.

⁴² <http://civitas.eu/> A se vedea și SWD(2017) 177 pentru detalii suplimentare.

Crearea unor condiții de concurență echitabile pentru transportul rutier de mărfuri

Astfel, Comisia revizuieste **normele UE privind accesul la piața transportului rutier de mărfuri și privind vehiculele închiriate**⁴³, cu scopul asigurării unor condiții de concurență echitabile între operatorii de transport, al reducerii numărului de curse fără încărcătură inutile, îmbunătățind claritatea normelor pentru a aborda fragmentarea pieței și asigurând o mai bună punere în aplicare a acestora. Eliminarea unor cerințe administrative inutile și împovărătoare (de exemplu, notificarea prealabilă a dispozițiilor privind numărul de transporturi de cabotaj⁴⁴) și practicile de asigurare a aplicării normelor vor reduce în continuare costurile și vor îmbunătăți condițiile de pe piață.

Se estimează că propunerea Comisiei va genera economii pentru întreprinderi de aproximativ 3-5 miliarde EUR în UE pentru perioada 2020-2035⁴⁵.

Comisia revizuieste, de asemenea, normele UE privind **autobuzele și autocarele**, în vederea asigurării unor condiții de concurență echitabile pentru toți operatorii și a unor opțiuni mai bune de călătorie pentru consumatori⁴⁶.

Îmbunătățirea cadrului social și a condițiilor de muncă

De asemenea, Comisia adoptă o serie de măsuri destinate îmbunătățirii aplicării **legislației sociale în transportul rutier**, pentru a asigura funcționarea eficientă a pieței interne și a îmbunătăți condițiile sociale ale conducătorilor auto care lucrează în transportul internațional, care sunt în prezent nesatisfăcătoare⁴⁷. Măsurile privind accesul pe piață trebuie coroborate cu demersuri în vederea garantării securității juridice și a aplicării mai eficiente a normelor sociale. Aceste măsuri vor aborda practica problematică a societăților de tip „cutie poștală”, modelele de afaceri complexe și netransparente, vor împiedica cabotajul ilegal și vor combate practicile ilicite de angajare. Obiectivul este asigurarea unui nivel înalt de protecție socială pentru toți lucrătorii din industria transporturilor în întreaga Uniune, împiedicând totodată fragmentarea și înlăturând sarcinile administrative împovărătoare pentru întreprinderi. Prin asigurarea unor proceduri administrative eficiente (de exemplu, acceptarea utilizării documentelor electronice și efectuarea de verificări utilizând date înregistrate de tahograf), aceste măsuri vor garanta, de asemenea, condiții de concurență echitabile, servicii mai omogene în întreaga UE, precum și costuri și durate de funcționare reduse.

Astfel cum este prevăzut în legislație, Comisia propune un nivel mai ridicat de claritate privind aplicarea normelor UE referitoare la **detașarea lucrătorilor**⁴⁸ în sectorul transportului rutier. Comisa propune confirmarea faptului că toate operațiunile de cabotaj trebuie să se supună normelor locale privind remunerațiile. Aceasta va aborda, de asemenea, aplicarea proporțională și eficientă a legilor privind salariul minim pentru serviciile internaționale și va introduce un sistem de asigurare a punerii în aplicare îmbunătățit. De asemenea, Comisa propune măsuri care să asigure că toți conducătorii auto se pot întoarce acasă la intervale foarte regulate și că li se oferă întotdeauna cazare adecvată pentru perioadele lor de odihnă

⁴³ COM(2017) 281, COM(2017) 282

⁴⁴ Definit, în general, ca fiind transportul de mărfuri sau pasageri dintr-un loc în altul pe teritoriul aceleiași țări de către un operator de transport dintr-o altă țară.

⁴⁵ SWD(2017) 194 și SW(2017) 195

⁴⁶ Regulamentul (CE) nr. 1073/2009

⁴⁷ COM(2017) 278

⁴⁸ Directiva 96/71/CE (propunere de revizuire în prezent în curs de dezbatere în Parlamentul European și Consiliu).

săptămânală. Comisia va consulta partenerii sociali cu privire la propuneri pentru sporirea clarității și flexibilității în calcularea timpului de lucru mediu⁴⁹. Rezultatul va consta într-o mai mare echitate socială și o competitivitate îmbunătățită pe termen lung pentru industria europeană de transport rutier de marfă.

O mai bună respectare a normelor și asigurare a aplicării acestora prin intermediul tehnologiilor digitale inteligente

Dispozitivele digitale montate la bord, precum **tahograful digital**, utilizate de transportatorii rutieri, pot proteja condițiile de muncă ale angajaților, pot facilita mijloace mai facile de controlare a respectării legislației UE, jucând, de asemenea, un rol în aplicarea de sisteme diferențiate de taxare rutieră și, astfel, facilitând dezvoltarea de noi servicii de mobilitate. Comisia propune măsuri de promovare a acestor soluții digitale atât pentru taxele de drum interoperabile (**sistemul european de taxare rutieră electronică**⁵⁰), cât și pentru controlarea aplicării normelor sociale și pentru simplificarea formalităților administrative pentru operatori (introducerea accelerată a **tahografelor digitale**⁵¹, utilizarea mai sistematică a documentelor electronice, schimbul de informații între autoritățile naționale de aplicare a legii prin baze de date consolidate interconectate sau comune, care duc la soluții de tip ghișeu unic). Măsurile vor asigura, de asemenea, că aceste tehnologii sunt adaptate corespunzător pentru a exploata la maximum noile sisteme inteligente de transport.

Sprijinirea modificării competențelor

Comisia sprijină parteneriatele sectoriale, în special în sectorul autovehiculelor, prin **Planul de cooperare sectorială în materie de competențe** în cadrul **Noii agende pentru competențe în Europa**⁵². Aceasta susține cooperarea între angajatori, sindicate, instituțiile de educație și formare, pentru a identifica și a soluționa neconcordanțele la nivelul competențelor, a elabora strategii privind competențele și a actualiza programul de învățământ și modulele de formare. Pentru a susține activitatea acestor parteneriate sectoriale, Comisia a lansat, în ianuarie 2017, o cerere de propuneri în temeiul programului său Erasmus+.

Siguranța rutieră

Sunt necesare măsuri din partea tuturor actorilor în vederea reducerii suferinței și a costurilor economice rezultate din decesele și vătămările cauzate de accidente rutiere, care rămân inacceptabil de numeroase. Mediul de reglementare, tehnologia și infrastructura joacă un rol important, iar noua interacțiune dintre infrastructură și vehicule poate, de asemenea, îmbunătăți siguranța rutieră și contribui la ambiția unei „Viziuni zero până în 2050”.

Conducerea conectată și automată⁵³ și sistemele avansate de asistență pentru conducătorii de autovehicule pot spori siguranța, compensând eroarea și lipsa atenției umane, care stau la baza a numeroase accidente rutiere. Până la sfârșitul anului 2017, Comisia va finaliza **o revizuire a cerințelor generale de siguranță pentru autoturisme, camionete și autobuze**, definite în

⁴⁹ C(2017) 3815

⁵⁰ COM(2017) 280

⁵¹ COM(2016) 381

⁵² COM(2016) 381

⁵³ A se vedea SWD(2017) 177 pentru detalii suplimentare.

cadru de omologare de tip, în vederea îmbunătățirii acestora pentru a reflecta cele mai recente progrese tehnologice⁵⁴.

Comisia revizuieste, de asemenea, legislația UE **privind infrastructura rutieră și siguranța tunelurilor** aplicabilă de-a lungul rețelei transeuropene de transport, pentru a evalua dacă trebuie sporit nivelul de siguranță⁵⁵.

3.3 Valorificarea avantajelor digitalizării, automatizării și a serviciilor inteligente de mobilitate

UE trebuie să valorifice oportunitățile de digitalizare și automatizare pentru a construi un sistem de mobilitate eficient și interconectat, asigurând utilizatorilor soluții de mobilitate sigure, atrăgătoare, inteligente, adecvate și tot mai automatizate. Digitalizarea ajută la creșterea eficienței operațiunilor de transport și logistică, îmbunătățind fluxurile de trafic și optimizând utilizarea infrastructurii, reducând povara administrativă pentru operatori și permițând o combinație mai bună de transport public și privat. De asemenea, contribuie la decarbonizarea transportului, facilitând trecerea la moduri de transport mai curate și promovând rate de ocupare mai ridicate ale vehiculelor cu pasageri.

O mobilitate cooperativă, conectată și automatizată

Comisia susține **lansarea coordonată a vehiculelor parțial automatizate și conectate destinate publicului larg până în 2020** promovând, în cooperare cu statele membre și cu industria, o gamă variată de măsuri politice, de reglementare, de sprijin public și de platforme cu părțile interesate. O abordare coordonată a gestionării spectrului și introducerea **tehnologiilor 5G** vor contribui în mod fundamental la aceste noi servicii⁵⁶.

Provocările rămân încă majore pentru nivelurile mai ridicate de automatizare, precum și pentru următoarele generații de tehnologii de comunicare. Testarea la scară largă pe drumuri deschise este esențială pentru a efectua progrese în materie de tehnologie, pentru a stimula cooperarea între diferiți actori și pentru a facilita acceptarea publică. Astfel de teste sunt deja posibile în mai multe state membre și sunt susținute de cereri de propuneri specifice în cadrul programului Orizont 2020. Scrisoarea de intenție privind conducerea conectată și automatizată semnată la 23 martie 2017, de 27 de state membre ale UE, Norvegia și Elveția, susține intensificarea cooperării privind secțiuni, itinerare sau coridoare transfrontaliere pe care se pot efectua studii, teste și demonstrații pe scară largă privind siguranța rutieră, accesul la date, calitate și responsabilitate.

Astfel cum a concluzionat **grupul la nivel înalt GEAR 2030**⁵⁷ în primele recomandări pentru vehiculele automate preconizate până în 2020⁵⁸, introducerea pe piața UE a acestor vehicule este deja posibilă în temeiul cadrului actual de omologare de tip al UE, printr-o evaluare ad-

⁵⁴ Regulamentul (CE) nr. 661/2009. La nivel internațional, adoptarea normelor tehnice mondiale ale ONU aplicabile siguranței vehiculelor electrice, prevăzută pentru noiembrie 2017, va promova un cadru de reglementare uniform în țări precum China, Japonia, Coreea și SUA.

⁵⁵ Directiva 2004/54/CE

⁵⁶ COM(2016) 588

⁵⁷ GEAR 2030 este un grup la nivel înalt al Comisiei care are sarcina de a elabora recomandări privind viitorul cadru de reglementare din sectorul autovehiculelor. [Decizia C\(2015\) 6943 a Comisiei](#) din 19 octombrie 2015.

⁵⁸ <https://circabc.europa.eu/w/browse/6b12fa47-6d95-498d-b68d-d29581b32179>

hoc a siguranței vehiculelor. De asemenea, raportul final al GEAR 2030 (care urmează să fie publicat în noiembrie 2017) va cuprinde recomandări pe termen lung privind niveluri mai ridicate de automatizare pentru vehicule, preconizate pentru anul 2030. În paralel, Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite depune eforturi importante la nivel internațional, cu participarea statelor membre ale UE și a Comisiei.

L3PILOT⁵⁹ este un important proiect-pilot demonstrativ în cadrul programului Orizont 2020, care va debuta în vara anului 2017. Acesta se va axa pe pilotarea la scară largă a unei game variate de funcții automate de conducere pentru vehiculele destinate transportului de pasageri.

Ca parte a fluxului de lucru privind economia datelor din cadrul **Strategiei privind piața unică digitală**, Comisia abordează aspecte-cheie, inclusiv responsabilitatea și norme privind partajarea și proprietatea datelor, care sunt foarte relevante pentru evoluția conducerii automate⁶⁰.

Utilizarea în creștere a vehiculelor tot mai cooperative, conectate și automatizate necesită sisteme de transport inteligente cooperative, pentru ca vehiculele să poată comunica între ele direct, cu semnale de trafic și infrastructură rutieră, precum și cu ceilalți utilizatori de transport. Comisia a prezentat deja o strategie destinată utilizării coordonate și armonizate de **sisteme de transport inteligente cooperative** în Europa până în 2019⁶¹. Măsurile propuse sunt destinate evitării fragmentării pieței interne și abordării celor mai importante aspecte, precum securitatea cibernetică și protecția datelor, care sunt esențiale pentru eficacitatea operațională și acceptarea publică. De asemenea, în 2017 Comisia va adopta o serie de măsuri de punere în aplicare, pentru a asigura interoperabilitatea și continuitatea serviciilor.

În cadrul **platformei C-ROADS**⁶², statele membre cooperează în utilizarea comună a sistemelor de transport cooperative inteligente. Platforma va asigura interoperabilitatea prin definiția specificațiilor tehnice comune și a testării transfrontaliere.

Sisteme de transport inteligente cooperative transeuropene și teste transfrontaliere de conducere conectată și automatizată: Comisia își va consolida sprijinul pentru proiecte și teste transfrontaliere pe scară largă pentru conducerea conectată și automatizată și utilizarea sistemelor de transport inteligente cooperative până în 2019. Aceasta se va baza pe platforma C-ROADS și va contribui la implementarea măsurilor convenite în temeiul Scrisorii de intenție, menționată mai sus. Aceste măsuri cuprind finanțare combinată din partea Mecanismului pentru Interconectarea Europei și a programului Orizont 2020⁶³.

Consolidarea eficienței rețelelor de transport

Conectivitatea și accesibilitatea informațiilor digitale în timp real revoluționează operațiunile de logistică și modul de planificare a călătoriilor. Aceasta le permite mărfurilor sau pasagerilor să combine moduri de transport pentru a urmări ruta cea mai eficientă, accesibilă și ecologică.

Comisia ia măsuri care vor contribui la îmbunătățirea durabilității și eficienței rețelei de mobilitate prin crearea de stimulente și platforme, care permit o mai bună exploatare a

⁵⁹ A se vedea SWD(2017) 177 pentru detalii suplimentare.

⁶⁰ COM(2017) 228. A se vedea, de asemenea, SWD(2017) 177 pentru detalii suplimentare.

⁶¹ COM(2016) 766

⁶² <https://www.c-roads.eu/platform.html> A se vedea și SWD(2017) 177 pentru detalii suplimentare.

⁶³ SWD(2017) 177

avantajelor respective și a capacităților fiecărui mod de transport. Aceasta va **revizui legislația privind transportul combinat**⁶⁴ în toamna anului 2017 pentru a promova un transport de marfă mai curat. Reducerea restricțiilor, precum procedurile de autorizare și oferirea de sprijin financiar prin stimulente fiscale, poate încuraja trecerea la minimizarea componentei rutiere prin operațiuni de transport combinat.

Comisia a creat **Forumul de transport și logistică digitală**⁶⁵, axându-se pe digitalizare și acceptarea documentelor de transport și crearea de sisteme de gestionare. Această activitate implică toți actorii din lanțul de logistică și necesitatea convenirii asupra soluțiilor și normelor tehnice privind accesibilitatea, schimbul, proprietatea, calitatea și protecția datelor, precum și finanțarea și guvernarea.

Utilizarea tehnologiilor conectate și automate de urmărire și planificare a mărfurilor și eficientizarea platformelor de tranzit pentru mărfuri (atingerea unor indici de încărcare mai ridicați pentru vehiculele grele de marfă) ar putea contribui semnificativ la reducerea consumului de combustibil și a emisiilor⁶⁶.

Comisia adoptă, de asemenea, legislație privind **informații de călătorie multimodale**, care vor stabili specificațiile necesare pentru ca serviciile de informații de călătorie multimodale la nivelul UE să devină precise și disponibile utilizatorilor peste granițe în întreaga rețea de transport⁶⁷.

3.4. Investiții într-o infrastructură modernă de mobilitate

Toate măsurile prezentate vor contribui la asigurarea unui sistem de mobilitate curat, competitiv și conectat pentru societățile și cetățenii din UE în 2025, însă împlinirea acestei viziuni va depinde în mare măsură și de investiții private și publice semnificative, precum și de utilizarea unei infrastructuri moderne și eficiente.

Încurajarea investițiilor în infrastructura viitorului

Alături de rețeaua fizică de transport și de o infrastructură privind combustibilii alternativi, infrastructurile digitale – bine interconectate și interoperabile dincolo de frontiere – vor fi necesare pentru sistemul de mobilitate al viitorului. Utilizarea acestor infrastructuri interconectate și transfrontaliere, precum și a serviciilor digitale armonizate și interoperabile (acoperire 5G, rețele de date, sisteme de transport inteligente cooperative) va necesita investiții semnificative.

Planul de investiții pentru Europa a generat 194 miliarde EUR în investiții noi în 28 de state membre în mai puțin de doi ani; 9% din investiții acoperă în mod specific sectorul transporturilor, însă se atrag investiții și în sectoare conexe precum energia, sectorul digital și cercetare și inovare, inclusiv vehiculele cu emisii scăzute⁶⁸.

⁶⁴ Directiva 92/106 a Consiliului

⁶⁵ C(2015)2259

⁶⁶ [Foaia de parcurs STRIA 7 - CAT.docx - Comisia Europeană - Europa.eu](#)

⁶⁷ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2017-1550125_ro

⁶⁸ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_ro. Pentru exemple concrete, a se vedea SWD(2017) 177 pentru detalii suplimentare.

Mecanismul pentru interconectarea Europei pentru transport⁶⁹, cu fonduri de aproximativ 24 de miliarde EUR disponibile în perioada 2014-2020, finanțează proiecte extinse și complexe de-a lungul principalelor coridoare ale rețelei centrale a rețelei transeuropene de transport. Până în prezent, programul a cofinanțat 452 de proiecte, în valoare totală de 19,4 miliarde EUR, care reprezintă o investiție totală (când sunt combinate cu alte fonduri publice sau private) de 37,7 miliarde EUR. „Cererea mixtă” a Mecanismului pentru interconectarea Europei, lansată în februarie 2017, încearcă să mobilizeze granturi în valoare de 1 miliard EUR, utilizând o combinație de diferite instrumente financiare cu finanțare de la instituții financiare publice, sectorul privat și, pentru prima dată, Fondul european pentru investiții strategice⁷⁰.

Va fi importantă sporirea în continuare **la maximum a sinergiilor dintre infrastructura din transport, energie și telecomunicații**, prin explorarea potențialului de combinare a fondurilor din programele corespunzătoare ale rețelei transeuropene de transport în temeiul **Mecanismului pentru interconectarea Europei**. Aceasta ar putea contribui la obiective transversale precum decarbonizarea transportului și a aprovizionării cu energie, diversificarea și rețelele inteligente. O primă „cerere mixtă” de propuneri care combină diferitele sectoare a fost publicată la sfârșitul lui 2016 și a reunit componenta de transport și cea energetică ale Mecanismului pentru interconectarea Europei, fondurile disponibile totale ridicându-se la 40 de milioane EUR.

Pentru perioada 2014-2020, au fost programate 70 de miliarde EUR în cadrul **Fondului de coeziune** și al **Fondului european de dezvoltare regională** pentru a susține cofinanțarea investițiilor în domeniul mobilității și transportului⁷¹. În special în state membre și regiuni mai puțin dezvoltate, politica de coeziune susține investițiile în infrastructura de transport (în special rutier și feroviar) destinate furnizării legăturilor lipsă și înlăturării blocajelor din sistem. În toate statele membre, politica de coeziune contribuie la un transport mai inteligent, mai curat și mai sigur, sprijinind investițiile în domenii precum mobilitatea urbană durabilă, siguranța rutieră, transportul multimodal, sistemele de transport inteligente, combustibilii curați și vehiculele curate, precum și mersul cu bicicleta și mersul pe jos.

Orașele sunt o zonă cu nevoi de investiții specifice în domeniul mobilității. Pe baza experiențelor din cadrul Planului de investiții pentru Europa, Comisia, împreună cu Banca Europeană de Investiții, analizează modalități de instituire a unui cadru specific de sprijin financiar și de reglementare pentru orașe. Scopul acestuia este sporirea cooperării între orașe, care ar permite regrouparea și amplificarea proiectelor pentru a le face rentabile și atractive pentru investitorii privați⁷².

Adoptarea de soluții inovatoare de mobilitate va depinde, de asemenea, **de investiții suplimentare în cercetare și inovare**. În Europa este în curs de desfășurare cel mai mare program multinațional de cercetare, Orizont 2020. Sprijinirea mobilității viitoare va ocupa un loc important în cadrul cererilor următoare de propuneri în temeiul programului Orizont 2020⁷³ și al parteneriatelor publice și private ale acestuia, Inițiativa europeană privind vehiculele verzi⁷⁴ și Întreprinderea comună „Pile de combustie și hidrogen”⁷⁵. Este nevoie de o mai mare coordonare a eforturilor privind cercetarea și inovarea în domeniul transportului la

⁶⁹ A se vedea SWD(2017) 177 pentru detalii suplimentare.

⁷⁰ A se vedea SWD(2017) 177 pentru detalii suplimentare.

⁷¹ http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/how/strategic-report/esif_annual_summary_2016_en.pdf

⁷² Un ghișeu unic pentru orașe: <https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/cities>

⁷³ A se vedea SWD(2017) 223 și SWD(2017) 177 pentru detalii suplimentare.

⁷⁴ <http://www.egvi.eu/>

⁷⁵ <http://www.fch.europa.eu/>

nivel național și european între statele membre și părțile interesate⁷⁶. Aceasta ar trebui să contribuie la orientarea punerii în aplicare și la monitorizarea progreselor în legătură cu mecanismele existente⁷⁷.

Accelerarea utilizării infrastructurii pentru combustibili alternativi

Dezvoltarea pe piață a vehiculelor cu combustibil alternativ depinde, în mare măsură, de disponibilitatea pe scară largă a **unei infrastructuri pentru combustibili alternativi**⁷⁸, precum facilități de reîncărcare cu energie electrică și întreținere. Călătoriile cu vehicule electrice în Europa ar trebui să fie simple: aceasta înseamnă că reîncărcarea cu energie electrică trebuie să fie la fel de ușoară ca alimentarea rezervorului⁷⁹.

De acum și până în 2020, peste 1 200 de puncte de alimentare alternativă, în special puncte de reîncărcare pentru mobilitatea electrică, vor primi sprijin financiar în temeiul **Mecanismului pentru interconectarea Europei**⁸⁰. Un număr estimat de 6 milioane de puncte de reîncărcare (2,8 milioane de dispozitive cu precablare și 3 milioane de puncte de reîncărcare efective) ar putea fi instalate în clădiri nerezidențiale și rezidențiale dacă Parlamentul European și Consiliul ar adopta rapid propunerea Comisiei de revizuire a Directivei privind performanța energetică a clădirilor, care în prezent este în curs de negociere⁸¹.

Instalarea unei rețele de puncte de reîncărcare care acoperă în mod egal întreaga rețea rutieră din UE, alături de dezvoltarea de tehnologii și dispozitive de stocare a energiei, precum bateriile, reprezintă, astfel, o altă condiție esențială care poate facilita o mobilitate cu emisii zero.

Astfel cum se prevede în **Directiva privind infrastructura pentru combustibili alternativi**, statele membre își dezvoltă cadrele de politici naționale, propunând planuri pentru dezvoltarea pe piață de vehicule și nave cu combustibil alternativ, precum și instalarea infrastructurii relevante. Statele membre care nu au făcut încă acest lucru trebuie să transmită planurile lor Comisiei în cel mai scurt timp. Comisia își va publica **evaluarea cadrelor naționale de politici în noiembrie 2017**. Pe baza acestei analize, în special aspectul-cheie al lansării infrastructurii pentru coridoarele rețelei transeuropene de transport și în zone urbane, Comisia va identifica aspectele principale și va propune un plan de acțiune pentru a aborda deficiențele pieței care justifică măsuri la nivelul UE, cu implicarea tuturor părților interesate relevante.

O infrastructură de reîncărcare de bază pentru UE până în 2025: Comisia va aborda problema finanțării investițiilor în contextul unui **Plan de acțiune privind infrastructura pentru combustibili alternativi** pentru a sprijini instalarea unei infrastructuri de reîncărcare de bază în UE, cu scopul furnizării de acoperire completă pentru coridoarele rețelei centrale ale rețelei transeuropene de transport („TEN-T”) cu puncte de reîncărcare până în 2025⁸².

Bateriile ca tehnologie-cheie generică

⁷⁶ A se vedea SWD(2017) 223

⁷⁷ Cum ar fi inițiativa „Accelerarea inovării în domeniul energiei curate” [COM(2016) 763 final] și Planul strategic integrat privind tehnologiile energetice (SET) [C(2015)6317]

⁷⁸ A se vedea SWD(2017) 177 pentru detalii suplimentare.

⁷⁹ Discursul președintelui Juncker în Parlamentul European, 26 noiembrie 2014.

⁸⁰ SWD(2017) 177

⁸¹ COM(2016) 765

⁸² A se vedea SWD(2017) 177 pentru detalii suplimentare.

Comisia a susținut de timpuriu dezvoltarea bateriilor⁸³ ca tehnologie-cheie generică pentru mobilitatea electrică și atingerea obiectivelor Uniunii energetice. Inițiativele s-au axat asupra îmbunătățirii performanței bateriilor (greutate, dimensiune, gamă, durabilitate, capacitate de reciclare) și a reducerii costurilor bateriilor prin cercetare și dezvoltare. Fondurile destinate cercetării s-au axat pe diferitele faze ale lanțului valoric al bateriilor de la materialele bateriilor (compoziții chimice noi sau îmbunătățite) până la fabricarea de celule de baterii (tehnologii și echipamente de fabricare noi), grupuri de baterii și sisteme de gestionare a bateriilor (de exemplu, electronica de putere, conectivitatea cu autovehiculele electrice și cu rețeaua de energie). De asemenea, Comisia a finanțat utilizarea acestora înainte de lansarea pe piață și linii de producție pilot. Cu toate acestea, deși este competitivă în mai multe sectoare din lanțul valoric, industria UE nu a reușit încă să elaboreze un lanț valoric complet pentru baterii. De exemplu, celulele de baterii încă se importă, în cea mai mare măsură, din țări terțe, întrucât în UE nu există în prezent o producție în masă de celule de baterii. Având în vedere interesul strategic tot mai ridicat în ceea ce privește bateriile, Comisia are în vedere susținerea inițiativelor din partea sectorului privind un lanț valoric complet pentru baterii în UE care poate fi utilizat pentru aplicații de mobilitate și de alt tip (stocarea energiei). Stocarea, inclusiv a bateriilor, este una dintre cele patru priorități identificate în Comunicarea privind accelerarea inovării în domeniul energiei curate⁸⁴. Pentru a stimula inovația și competitivitatea, este necesară acum accelerarea activității realizate până în prezent cu participarea statelor membre, a industriei și a centrelor de cercetare. Aceasta ar trebui să se bazeze pe nevoi, în urma analizării atente a condițiilor de pe piață, cu scopul definirii și optimizării intervenției posibile la nivelul UE și la nivel mondial.

Intensificarea producției de celule de baterii și de grupuri de baterii: Comisia își va intensifica activitatea cu părțile interesate (inclusiv activitatea în temeiul Planului strategic privind tehnologiile energetice⁸⁵) pentru a sprijini o inițiativă din partea sectorului și pentru a elabora măsuri de sprijin pentru cercetare, dezvoltare și fabricarea generației următoare de celule de baterii și grupuri de baterii în UE. Comisia va promova instituirea unui ecosistem european integrat pentru baterii în sprijinul mobilității electrice și al stocării de energie, abordând problema resurselor limitate și a reciclării bateriilor, ceea ce va facilita apariția unor noi modele de afaceri bazate pe economia circulară pentru industria autovehiculelor.

4. CONCLUZII

Mobilitatea se modifică rapid. La începutul unei ere caracterizate prin vehicule conectate și automate, mobilitate partajată, emisii zero și trecerea rapidă de la un mod de transport la altul, este timpul să pregătim viitorul mobilității în Europa. Europa trebuie să treacă de la rețelele fragmentate de transport de astăzi la un sistem integrat, modern și durabil de mobilitate, conectat la rețelele energetice și digitale. Cetățenilor și întreprinderilor trebuie să li se ofere soluții sigure, inteligente și omogene de mobilitate în întreaga Europă, iar infrastructura europeană trebuie să se numere printre cele mai avansate dintre principalele economii la nivel mondial.

Prin prezenta comunicare, Comisia propune o agendă pentru viitorul mobilității în UE, pentru locuri de muncă, creștere și o tranziție echitabilă din punct de vedere social. Pachetul

⁸³ A se vedea SWD(2017) 177 pentru detalii suplimentare.

⁸⁴ COM(2016) 763

⁸⁵ C(2015) 6317

cuprinzător de măsuri de reglementare și de sprijin poate face din mobilitatea curată, competitivă și conectată pentru toți o realitate și îi poate permite Europei să fie un lider mondial în conturarea viitorului mobilității.