



Bruxelles, 8.11.2017  
COM(2017) 675 final

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

**Realizarea obiectivelor privind mobilitatea cu emisii scăzute**

**O Uniune Europeană care protejează planeta, care își capacitează consumatorii și care  
își apără industria și lucrătorii**

*„[...] îmi doresc ca Europa să fie lider în lupta împotriva schimbărilor climatice*

*Comisia vrea ca industria noastră să devină mai puternică și mai competitivă.*

*Fac apel, așadar, la industria autovehiculelor să își corecteze practicile și să îndrepte lucrurile. În loc să caute lacune normative, membrii săi ar trebui să investească în autovehiculele ecologice de mâine.*

*În scurt timp, Comisia va prezenta propuneri pentru a reduce emisiile de carbon din sectorul transporturilor.”*

Președintele Jean-Claude Juncker,  
Discurs privind starea Uniunii, 13 septembrie 2017

## 1. Introducere

**Schimbările climatice** constituie una dintre cele mai mari provocări cu care se confruntă umanitatea astăzi. Viitorul planetei noastre este pus în pericol. Acest lucru a fost recunoscut de comunitatea internațională la Paris în decembrie 2015, unde s-a ajuns la un acord cu adevărat istoric privind schimbările climatice. Acordul de la Paris a demonstrat că trecerea la o societate modernă cu emisii reduse de carbon este nu doar o măsură indispensabilă, ci de acum și posibilă.

**Uniunea Europeană conduce prin puterea exemplului. Măsurile luate pentru a se afla în prim-planul luptei globale împotriva schimbărilor climatice** ocupă un loc central în cadrul agendei pozitive a UE care are scopul de „a contribui la crearea unei Europe care protejează, a unei Europe care capacitează, a unei Europe care apără”<sup>1</sup>. **Tranziția către o economie modernă și cu emisii scăzute de carbon** reprezintă o prioritate politică cheie pentru Comisia Europeană și face parte din prioritatea sa de a dezvolta o **uniune energetică rezilientă și o politică privind schimbările climatice orientată spre viitor**. Obiectivul său este de a consolida capacitatea Europei de a face față provocărilor reprezentate de schimbările climatice și de a îmbunătăți calitatea vieții cetățenilor și, în același timp, de a menține și de a extinde avantajul concurențial al industriilor noastre pentru a crea locuri de muncă, pentru a genera o creștere economică durabilă și pentru a stimula inovarea în ceea ce privește tehnologiile din domeniul energiei din surse regenerabile. Aceasta înseamnă depunerea de eforturi pentru a deveni lider mondial în ceea ce privește inovarea, digitizarea și decarbonizarea<sup>2</sup>. Aceste evoluții pot fi, de asemenea, perturbatoare, deoarece crearea de noi locuri de muncă duce la învechirea altora, fiind astfel nevoie de noi competențe și de reconversie profesională. Tranziția către o economie cu emisii scăzute de carbon este, prin urmare, atât o oportunitate, cât și o provocare pentru industria UE.

Sectorul transporturilor aduce o contribuție uriașă la economia UE, la ocuparea forței de muncă și la mobilitatea cetățenilor. În sectorul transportului și depozitării din UE sunt angajate peste 11 milioane de persoane, care reprezintă mai mult de 5 % din forța de muncă totală<sup>3</sup> și generează aproape 5 % din produsul intern brut al UE<sup>4</sup>. Acest sector reprezintă aproximativ 20 % din exporturile către principalii parteneri comerciali ai UE.

Însă, în același timp, transportul este un contribuitor major la emisiile de gaze cu efect de seră ale Europei, fiind depășit doar de sectorul energetic; totodată, acest sector este responsabil pentru poluarea din ce în ce mai gravă a aerului din zonele urbane. Potrivit tuturor previziunilor, activitatea de transport în Europa va continua să crească. În perioada 2010-2050, se estimează că transportul de persoane va crește cu aproximativ 42 %. Se preconizează că transportul de mărfuri va crește cu 60 %<sup>5</sup>, ceea ce sporește dificultatea creării unui sistem de mobilitate durabil.

Transportul generează aproape un sfert din emisiile de gaze cu efect de seră din Europa și constituie cauza principală a reducerii calității aerului în orașe, ceea ce reprezintă o amenințare gravă la adresa

<sup>1</sup> Discursul Președintelui Jean-Claude Juncker privind Starea Uniunii (2016), 14 septembrie 2016; Concluziile Consiliului European, 24 octombrie 2014.

<sup>2</sup> COM(2017) 479.

<sup>3</sup> EUROSTAT, Anchetă asupra forței de muncă, date pentru 2016, pentru NACE H: „Transport și depozitare”.

<sup>4</sup> Conturile anuale ale EUROSTAT, date pentru 2014, pentru NACE H: „Transport și depozitare”.

<sup>5</sup> Toate datele de referință pot fi găsite în documentul de lucru al serviciilor Comisiei SWD (2017) 177.

sănătății publice. Doar transportul rutier este responsabil pentru aproape o cincime din emisiile totale ale UE și pentru 73 % din emisiile provenite din transporturi<sup>6</sup>.

Dacă nu se iau măsuri pentru a reduce emisiile de gaze cu efect de seră, transportul riscă să devină cea mai mare sursă de emisii de carbon, neutralizând astfel progresele realizate în alte sectoare și punând în pericol capacitatea UE de a-și îndeplini obiectivele generale de reducere a emisiilor. **Luarea de măsuri decisive privind emisiile provenite din transporturi este, prin urmare, esențială.**

Nivelul de ambiție al mobilității cu emisii scăzute de carbon este integrat în strategiile fundamentale ale UE în acest domeniu și, în special, în strategia privind uniunea energetică din februarie 2015, care a identificat faptul că tranziția către un sector al transporturilor decarbonizat și eficient din punct de vedere energetic are o importanță crucială<sup>7</sup>. Au urmat o serie de măsuri concrete evidențiate în strategia pentru o mobilitate cu emisii scăzute de carbon, adoptată în iulie 2016: acestea sunt în curs de punere în aplicare<sup>8</sup>. La începutul acestui an, ca răspuns la transformările profunde care au loc în sectorul transporturilor, inițiativa „Europa în mișcare” a prezentat o agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți, însoțită de un prim pachet de propuneri<sup>9</sup>. Mai recent, Comisia a prezentat o nouă strategie pentru politica industrială a UE care vizează responsabilizarea industriilor europene pentru a genera în continuare locuri de muncă și o creștere economică durabilă în acest mediu exigent aflat în continuă schimbare<sup>10</sup>.

Pachetul de propuneri de astăzi, prezentat în cadrul inițiativei „Europa în mișcare”<sup>11</sup> se axează pe sprijinirea sectorului european al autovehiculelor și a sectorului mobilității în vederea pregătirii pentru viitor, prin stabilirea condițiilor și a stimulentei adecvate pentru ca **industria să fie competitivă pe plan mondial și să genereze inovare, creștere economică și locuri de muncă**. În același timp, măsurile propuse vizează să asigure că, pe viitor, mobilitatea va rămâne **curată, și abordabilă ca preț pentru toți** și că încrederea consumatorilor va putea fi restabilită. Acest lucru este esențial, dată fiind criza de încredere privind emisiile autovehiculelor diesel cauzate de industria autovehiculelor. Normele trebuie să fie solide și aplicate în mod corespunzător, europenii trebuie să beneficieze de alternative de transport accesibile și abordabile la vehiculele pe bază de combustibili fosili, iar investițiile în infrastructura pentru combustibili alternativi trebuie să fie orientată și coordonată în mod corespunzător.

Prezentul pachet va stabili reguli clare, realiste și executabile de a contribui la asigurarea unor condiții de concurență echitabile între actorii din industrie care își desfășoară activitatea în Europa, precum și pentru a spori credibilitatea acestora. De asemenea, el va institui o

<sup>6</sup> Aproape de trei ori mai multe persoane suferă un deces prematur în UE ca urmare a poluării cauzate de transport decât numărul deceselor ca urmare a accidentelor rutiere și milioane de oameni suferă de afecțiuni respiratorii și de boli cardiovasculare pe tot parcursul vieții. <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2016>; [http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities\\_en](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_en)

<sup>7</sup> COM(2015) 80.

<sup>8</sup> COM(2016) 501.

<sup>9</sup> COM(2017) 283.

<sup>10</sup> COM(2017) 479.

<sup>11</sup> Prezentul pachet se bazează pe numeroase alte direcții de lucru strategice ale Comisiei Europene, inclusiv Planul de investiții, uniunea piețelor de capital, piața unică digitală, pilonul european al drepturilor sociale și agenda pentru competențe, combaterea schimbărilor climatice și economia circulară.

orientare clară către îndeplinirea angajamentelor asumate de UE în cadrul Acordului de la Paris și va stimula inovarea atât în noi tehnologii, cât și în modele de afaceri, precum și o utilizare mai eficientă a tuturor modurilor de transport de mărfuri. În plus, măsurile de facilitare din cadrul acestui pachet vor contribui la asigurarea unei tranziții ușoare și vor face ca direcția de urmat să fie mai previzibilă. Consumatorii vor să facă trecerea la alte vehicule nepoluante și la alte soluții de mobilitate curată doar dacă infrastructura pentru combustibili alternativi este disponibilă și dacă li se oferă posibilitatea să aprecieze în cunoștință de cauză costurile diferitelor tipuri de combustibili, precum și costul total al dreptului de proprietate pe toată durata de viață a autovehiculului. În fine, aceste măsuri au, de asemenea, drept obiectiv să facă în așa fel încât noile servicii de mobilitate să fie accesibile pentru toți europenii și să ofere noi perspective pentru viitor lucrătorilor, comunităților și componentelor din lanțul valoric aferent industriei autovehiculelor, precum și altor părți implicate care pot suferi pierderi de pe urma acestei tranziții.

Noile **standarde privind CO<sub>2</sub>** vor ajuta producătorii să integreze inovarea și să furnizeze vehicule cu emisii scăzute de carbon pe piață. **Directiva privind vehiculele nepoluante** va promova soluții de mobilitate ecologică în procedurile de achiziții publice și, prin urmare, va oferi o bază solidă pentru a stimula cererea și continuarea implementării de soluții de mobilitate curată. Pachetul include, de asemenea, o serie de măsuri de susținere a investițiilor pentru **instalarea la nivel transeuropean a infrastructurii pentru combustibili alternativi**, precum și standardele comune. O **metodologie destinată consumatorilor, prin care aceștia să compare cu ușurință prețurile combustibililor** este în curs de pregătire. Revizuirea **Directivei privind transportul combinat**, care promovează utilizarea combinată a diferitelor moduri de transport de mărfuri (de exemplu, camioane și trenuri), precum și a **Directivei privind serviciile de transport de persoane cu autocarul**, care va stimula dezvoltarea de legături cu autobuzul pe distanțe lungi pe întreg teritoriul Europei și va oferi opțiuni alternative la utilizarea autoturismelor personale, vor contribui, de asemenea, la reducerea în continuare a emisiilor generate de sectorul transportului și a congestiei traficului. Aceste inițiative vor contribui, de asemenea, la politica industrială integrată a UE<sup>12</sup>, astfel încât vehiculele și alte soluții în materie de mobilitate ale viitorului, precum și componentele acestora, să fie inventate și produse în UE, **inițiativa privind bateriile** fiind de o importanță deosebită în acest context. Aceste inițiative își propun să fie eficiente din punctul de vedere al costurilor, neutre din punct de vedere tehnologic și incluzive din punct de vedere social.

Acest al doilea pachet din cadrul inițiativei „Europa în mișcare” abordează, așadar, **trei priorități politice cheie**:

- O Europă care protejează planeta;
- O Europă care își capacitează cetățenii;
- O Europă care apără sectorul său industrial și lucrătorii din acest sector.

## **2. O Europă care protejează: rolul-cheie al UE în ceea ce privește Acordul de la Paris și procesul de stabilire a standardelor internaționale**

Provocarea pe care o reprezintă mobilitatea durabilă este o problemă mondială, comună unui număr tot mai mare de țări și de orașe din lume. Aceasta stimulează cererea puternică la nivel mondial de produse și tehnologii nepoluante, precum și de modele de afaceri care vin în sprijinul mobilității durabile, ceea ce reprezintă o oportunitate de afaceri deosebit de importantă pentru o industrie a UE competitivă în acest sector.

---

<sup>12</sup> COM(2017) 479.

Este esențial ca UE să promoveze următoarea generație de standarde de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> în domeniul transportului. Acest lucru va oferi un semnal clar pieței și va contribui la menținerea poziției de lider a UE în ceea ce privește combaterea schimbărilor climatice, consolidând, în același timp, competitivitatea industriei europene și garantând că Europa rămâne liderul mondial în stabilirea standardelor pentru industria producătoare de autovehicule. Propunerea de introducere a unor **noi standarde în materie de CO<sub>2</sub> pentru autoturisme și camioane după 2020** este, prin urmare, un element-cheie al acestui pachet. Aceste standarde vor ajuta statele membre să își atingă obiectivele climatice pentru anul 2030 și vor permite orașelor să îmbunătățească sănătatea cetățenilor lor și calitatea vieții<sup>13</sup>. Se estimează că Regulamentul privind emisiile de CO<sub>2</sub> generate de autoturisme existent a contribuit, de la introducerea sa în 2009, la reducerea cu 65 până la 85 % a emisiilor provenite de la autovehicule<sup>14</sup>. În același timp, aceste standarde vor face legătura între punerea în aplicare a Cadrului de la Paris și agenda comercială globală europeană, oferind un avantaj competitiv industriilor noastre, permițându-le să își exporte produsele și să valorifice piețele în creștere ca urmare a intensificării cererii globale de vehicule nepoluante. **Revizuirea Directivei privind vehiculele nepoluante** va contribui la stimularea cererii publice suplimentare pentru aceste vehicule în UE. Existența în UE a unei baze industriale și a unei piețe bine dezvoltate este esențială pentru consolidarea potențialului nostru de export.

Promovarea multimodalității și combinarea eficientă a diferitelor tipuri de transport este, de asemenea, esențială pentru reducerea emisiilor. Revizuirea legislației privind **transportul combinat** va stimula utilizarea combinată a camioanelor, a trenurilor, a barjelor sau a navelor pentru transportul de mărfuri, făcându-l mai competitiv în comparație doar cu transportul rutier de mărfuri. Reducerea numărului de camioane de pe șosele va însemna o reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> și a poluării aerului de către sectorul transportului de mărfuri, precum și o reducere a congestiei traficului și a accidentelor pe drumurile noastre<sup>15</sup>.

În mod similar, propunerea Comisiei de a revizui Directiva privind **serviciile de transport de persoane cu autocarul** va îmbunătăți mobilitatea cetățenilor prin stimularea dezvoltării de legături cu autobuzul, oferind, prin urmare, opțiuni alternative la utilizarea autoturismelor personale și intensificând utilizarea modurilor durabile de transport public<sup>16</sup>. Aceste servicii vor aduce, de asemenea, beneficii economice și sociale, răspunzând mai bine nevoilor consumatorilor și oferind opțiuni reale pentru persoanele cu venituri mai mici.

Aceste propuneri legislative vor fi sprijinite și consolidate prin gama largă de măsuri de sprijin care este prevăzută în prezentul pachet.

### **3. O Europă care capacitează: fără consumatori de categoria a doua și fără regiuni lăsate în urmă**

Libertatea cetățenilor de a se deplasa liber pe teritoriul Uniunii este o realizare majoră a Uniunii Europene. Ea a permis persoanelor să circule fără probleme între statele membre, în scopuri profesionale sau turistice. UE are o obligație față de cetățenii săi în ceea ce privește facilitarea libertății de circulație la nivel transfrontalier. Sectorul transporturilor va continua să

---

<sup>13</sup> COM(2016) 482.

<sup>14</sup> Ricardo-AEA și TEPR (2015), *Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011*: [https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation\\_ldv\\_co2\\_regs\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf)

<sup>15</sup> COM(2017) 648.

<sup>16</sup> COM(2017) 647.

crească, însă trebuie să se dezvolte în mod durabil<sup>17</sup>. Experiența de zi cu zi legată de ambuteiaje și criza privind emisiile provenite de la autovehiculele diesel au dat naștere, pe bună dreptate, unor solicitări ca transportul rutier să își aducă contribuția la îmbunătățirea sănătății și a calității aerului. În unele cazuri, acestea au dus la adoptarea de măsuri de politică la nivel local pentru descurajarea utilizării autoturismelor în zonele urbane, măsuri care influențează deja alegerile făcute de consumatori în materie de mobilitate.

În urma scandalului referitor la emisiile provenite de la autovehiculele diesel și a crizei grave de încredere a consumatorilor care a urmat, Comisia a luat deja măsuri pentru a oferi mai multe avantaje pentru consumatori și pentru a restabili încrederea acestora în abordarea UE. Suntem pe cale să instituim un **cadru solid de testare pentru omologarea de tip**, pe baza unor noi proceduri de testare care să asigure respectarea efectivă a normelor<sup>18</sup>. Acest cadru va oferi, de asemenea, o platformă solidă pentru aplicarea noilor standarde privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru perioada de după 2020.

De asemenea, trebuie să se acorde atenție facilitării **accesului consumatorilor la forme de mobilitate abordabile ca preț**, noi și mai curate și să se asigure faptul că beneficiile acestor noi servicii de mobilitate sunt accesibile tuturor și că ele sunt distribuite în mod uniform în întreaga Uniune. Noile tehnologii și modelele de afaceri inovatoare și care pun accentul pe colaborare conferă un caracter mai durabil sistemului nostru de mobilitate. Cu toate acestea, trebuie să evităm crearea unui decalaj digital, care să cauzeze noi inegalități sau privarea anumitor regiuni sau zone de beneficiile obținute în urma acestor inovări.

**Soluțiile cu emisii scăzute și cu emisii zero** nu vor deveni o realitate larg răspândită pe șoselele Europei fără instituirea unei **infrastructuri corespunzătoare pentru combustibili alternativi**. În prezent, industria de resort a anunțat investiții masive, în special în producția de vehicule electrice. Implementarea infrastructurii necesare va fi esențială dacă se dorește atragerea consumatorilor către alternative credibile la vehiculele cu combustibili convenționali. Perioada 2020-2025 va fi una critică în Europa, proiecțiile actuale indicând că vehiculele cu emisii scăzute și vehiculele cu emisii zero vor reprezenta, în 2025, până la 7 % din vehiculele de pe șoselele europene<sup>19</sup>. Va fi necesară o mobilizare rapidă a investițiilor pentru ca lipsa actuală a unei infrastructuri corespunzătoare să nu devină un obstacol în viitor.

Există deja în UE un cadru de politică clar privind infrastructura pentru combustibili alternativi și, în conformitate cu acesta, iar statele membre dețin un rol principal în instalarea sa pe teritoriul lor<sup>20</sup>. Cu toate acestea, **nivelul de ambiție al strategiilor naționale de politică este insuficient pentru a face față cererii viitoare**. În plus, este important ca infrastructura și serviciile să fie interoperabile la nivel transfrontalier. Pentru consumatori, mobilitatea cu emisii scăzute trebuie să fie echivalentă cu o mobilitate lipsită de probleme<sup>21</sup>. Autoritățile publice și actorii de pe piață trebuie să se asigure că serviciile de infrastructură sunt interoperabile.

---

<sup>17</sup> COM(2016) 501.

<sup>18</sup> COM(2016) 031. În plus, au fost introduse, la nivelul UE, noi proceduri de testare pentru a testa emisiile provenite de la autoturisme atât în condiții reale de conducere, cât și în laborator, acestea aplicându-se noilor tipuri de vehicule începând cu luna septembrie 2017.

<sup>19</sup> SWD(2017) 650.

<sup>20</sup> Directiva 2014/94.

<sup>21</sup> „Văd un (...) navetist capabil să își încarce mașina electrică într-un spațiu de servicii pe autostradă, astfel cum facem în prezent cu mașinile alimentate cu carburanți”, discursul Președintelui Juncker în Parlamentul European, noiembrie 2014.

Instalarea unei infrastructuri pentru combustibili alternativi trebuie să se facă mai rapid și deficiențele trebuie soluționate<sup>22</sup>. Acesta este domeniul în care UE poate și trebuie să își aducă contribuția. Sprijinul financiar din partea UE va fi esențial pentru a acoperi parțial nevoile de finanțare în domenii în care disfuncționalitățile pieței în materie de investiții persistă, de exemplu în ceea ce privește rețeaua centrală transeuropeană de transport. Acest sprijin public ar trebui văzut ca o modalitate de a mobiliza investiții private semnificative, inclusiv prin noi metode de finanțare cum ar fi combinarea granturilor cu împrumuturi, astfel cum este promovată de Planul de investiții pentru Europa<sup>23</sup>. Pachetul conține, prin urmare, **un plan de acțiune pentru a stimula investițiile în infrastructura pentru combustibili alternativi**, precum și pentru a dezvolta o rețea de stații de reîncărcare și de alimentare rapide și interoperabile pe întreg teritoriul Uniunii<sup>24</sup>.

Comisia majorează sprijinul financiar pentru a atrage investiții publice și private în vederea instalării infrastructurii pentru combustibili alternativi; în acest scop, a fost pusă la dispoziție o sumă de până la 800 de milioane EUR<sup>25</sup>. Această sumă va fi combinată cu fondurile substanțiale deja dedicate acestui domeniu în cadrul Mecanismului pentru interconectarea Europei și al fondurilor structurale și de investiții europene<sup>26</sup>. Politica de coeziune poate sprijini instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, pentru toate modurile de transport și pentru toate tipurile de combustibili, cum ar fi stațiile de reîncărcare din fiecare oraș în parte, precum și în comunitățile mai mici, dar contribuie, de asemenea, la finanțarea achiziționării de vehicule alimentate alternativ, cum ar fi autobuzele urbane nepoluante<sup>27</sup>.

Este necesară o cooperare și o coordonare strânse între Comisie, statele membre și părțile implicate la nivel local pentru a se asigura că eventualele deficiențe sunt soluționate și că consumatorii, cu vehiculele lor nepoluante, nu sunt pur și simplu abandonați. Conducătorii auto trebuie să știe că pot conduce în întreaga UE având acces ușor la reîncărcare dacă și atunci când au nevoie. **Nicio regiune din UE și niciun consumator nu ar trebui să fie abandonat.**

Prezentul pachet vine în sprijinul statelor membre, al regiunilor și al orașelor pentru ca acestea să își poată mări oferta de transport nepoluant pentru cetățeni. Acest fapt este consolidat de creșterea contribuției achizițiilor publice la adoptarea de către piață a vehiculelor nepoluante

---

<sup>22</sup> Este nevoie de 1,5 miliarde EUR numai pentru dotarea coridoarelor rețelei centrale transeuropene de transport cu o infrastructură de tip magistrală până în 2025 pentru toți combustibilii alternativi. Nevoile de investiții sunt semnificativ mai mari atunci când se ia în considerare întreaga rețea de transport.

<sup>23</sup> [https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-juncker-plan\\_ro](https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-juncker-plan_ro)

<sup>24</sup> COM(2017) 652.

<sup>25</sup> Comisia pune în prezent la dispoziție suma de 350 de milioane EUR din bugetul Mecanismului pentru interconectarea Europei, care ar putea genera investiții totale de până la 1,7 miliarde EUR din partea, printre altele, a Fondului european pentru investiții strategice, a Băncii Europene de Investiții și a băncilor publice și private în cadrul „Cererii de finanțare mixtă” a MIE. Vor fi puse la dispoziție până la 450 de milioane EUR din veniturile necheltuite ale programului NER300, prin intermediul Instrumentului de datorie al Mecanismului pentru interconectarea Europei, gestionat de Banca Europeană de Investiții. Pentru mai multe informații, vă rugăm să consultați următoarea adresă internet: [https://ec.europa.eu/clima/policies/lowcarbon/ner300\\_ro](https://ec.europa.eu/clima/policies/lowcarbon/ner300_ro)

<sup>26</sup> Aproximativ 70 de miliarde EUR din Fondul de coeziune și din fondurile regionale și structurale europene au fost programate pentru a face ca sistemul european de transport să fie mai eficient, mai ecologic și să consume mai puțin carbon.

<sup>27</sup> Regiunile ultraperiferice ar putea servi drept locuri de testare pentru soluțiile energetice curate și alternative. A se vedea COM(2017) 623.

prin **promovarea vehiculelor nepoluante în cadrul procedurilor de achiziții publice**<sup>28</sup>. Orașele joacă un rol esențial în punerea în aplicare a Acordului de la Paris, în special prin intermediul politicilor lor de mobilitate curată. Ceremonia Convenției primarilor din februarie 2018 va reuni peste 700 de primari europeni, având drept scop stimularea unor astfel de măsuri la nivel local.

În plus, pachetul va fi completat de măsuri în curs menite să îmbunătățească posibilitatea consumatorilor de a face alegeri mai precise atunci când achiziționează sau utilizează un vehicul, prin oferirea unei **metodologii de comparare a costurilor pentru diferitele tipuri de combustibil disponibile**, prezentându-le beneficiile trecerii la soluții de mobilitate mai curate. În acest sens, Comisia elaborează, împreună cu statele membre, o **metodologie europeană de comparare a prețurilor** și a pus deja la dispoziție un **instrument de conduc ecologic**, care le permite consumatorilor să compare impactul diverselor tehnologii asupra consumului de combustibil și asupra emisiilor de CO<sub>2</sub><sup>29</sup>.

„**Mecanismul european privind transportul nepoluant**” a fost lansat de Comisie și de Banca Europeană de Investiții pentru a finanța proiecte legate de transportul nepoluant, cu un accent deosebit pe transportul public, utilizând Mecanismul pentru interconectarea Europei și/sau Fondul european pentru finanțarea de investiții strategice. În cadrul **Fondului european de dezvoltare regională**, prin care sunt disponibile 35 miliarde EUR pentru sprijinirea unui sector al transporturilor decarbonizat și eficient din punct de vedere energetic, 12,4 miliarde EUR sunt alocate pentru transportul urban nepoluant. Prin intermediul politicii de cooperare teritorială europeană („Interreg”), în special, poate fi asigurată, la nivel local și regional, instalarea într-o manieră coerentă a infrastructurii pentru combustibili alternativi. Mai multe state membre au profitat de ocazie pentru a programa instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi sau pentru a achiziționa material rulant nepoluant pentru transportul public (de exemplu, autobuze electrice). De exemplu, în Republica Cehă, programul privind transporturile sprijină (cu aproximativ 30 de milioane EUR) instalarea de puncte de reîncărcare pentru vehiculele electrice. O serie de state membre, printre care se numără Polonia, Slovacia, Republica Cehă, Slovenia și Spania, au în vedere achiziționarea de autobuze electrice cu sprijin din partea fondurilor structurale și de investiții europene.

#### **4. O Europă care apără: Promovarea competitivității industriale a UE pentru a stimula crearea de locuri de muncă, creșterea economică și investițiile**

Abordarea provocărilor referitoare la energie și climă reprezintă o oportunitate semnificativă pentru industria UE de a spori competitivitatea și de a-și consolida poziția de lider mondial prin inovare. Principalii noștri parteneri comerciali se îndreaptă deja în această direcție, China stabilindu-și obiective ambițioase pentru producția și importul de vehicule nepoluante (și anume, vehicule electrice sau vehicule echipate cu pilă de combustie) în 2019 și 2020, ceea ce înseamnă aproximativ 5 % din toate vânzările noi în 2019. Mașina a fost inventată în Europa, iar Europa trebuie să preia conducerea în reinventarea acesteia.

Mai mult decât oricând, industria UE, în general, și sectoarele autovehiculelor și al mobilității, în special, se confruntă cu schimbări majore în ceea ce privește activitățile de afaceri, ofertele și procesele lor de producție. Reducerea emisiilor, inovarea în ceea ce privește sistemele de propulsie electrice, condusul autonom și vehiculele conectate sunt printre cele mai importante

<sup>28</sup> COM(2017) 653.

<sup>29</sup> <https://green-driving.jrc.ec.europa.eu/>

evoluții ale acestora, în timp ce digitalizarea și automatizarea contribuie și ele la transformarea profundă a proceselor de producție tradiționale. Lanțurile valorice din sectorul autovehiculelor, inclusiv componentele, evoluează rapid odată cu intrarea de noi actori pe piață. În același timp, industria europeană a autovehiculelor are în prezent sarcina majoră de a recâștiga încrederea consumatorilor.

Sectorul autovehiculelor este esențial pentru prosperitatea Europei, asigurând locuri de muncă pentru 12 milioane de persoane în sectoare precum producția, vânzările, întreținerea și transportul și reprezentând 4 % din produsul intern brut al UE. Sectorul autovehiculelor din UE este unul dintre cele mai mari sectoare producătoare de autovehicule din lume. El reprezintă cel mai mare contribuitor privat în domeniul cercetării și dezvoltării, investind anual peste 50 de miliarde EUR<sup>30</sup>.

Ambiția noastră este de a face industria europeană mai puternică și mai competitivă pe termen lung. **Inovarea, digitalizarea și decarbonizarea sunt esențiale pentru menținerea poziției de lider a Europei în ceea ce privește industria autovehiculelor din viitor.** Este vorba despre un pilon central al politicii industriale globale a UE<sup>31</sup>.

Aceste transformări industriale în curs exercită totodată, asupra forței de muncă, o presiune considerabilă de a se adapta; prin urmare, ele trebuie să fie însoțite de măsuri prin care să se asigure o tranziție lină și o creștere a capacității de rezistență, astfel încât **cetățenii și comunitățile să poată profita la maximum de noile oportunități**. Aceste măsuri trebuie să abordeze noi cerințe privind crearea de locuri de muncă, să sprijine învățarea pe tot parcursul vieții și să ajute lucrătorii să efectueze tranziția între locurile de muncă, prin sprijinirea în mod activ a lucrătorilor din sectoarele afectate, care s-ar putea vedea nevoiți să părăsească sectoarele respective pentru a se reprofila și a-și găsi noi locuri de muncă. Comisia, în parteneriat cu statele membre și cu părțile interesate, cum ar fi angajatorii, reprezentanții lucrătorilor și furnizorii de educație și de formare, sprijină totodată capacitatea de rezistență și competitivitatea piețelor forței de muncă, abordând deficiențele și necorelările în materie de competențe și sprijinind dezvoltarea de noi competențe prin învățarea în străinătate. Printre inițiativele-cheie se numără Agenda pentru competențe în UE<sup>32</sup> și Planul de cooperare sectorială în materie de competențe<sup>33</sup>, Fondul Social European și programul Erasmus+<sup>34</sup>. De asemenea, Comisia a stabilit modalitățile de maximizare a potențialului inovator al Europei prin intermediul „specializării inteligente” la nivel regional, inclusiv construirea capacității de rezistență socială în cadrul comunităților prin generarea de activități economice și, în același timp, prin ocuparea forței de muncă, precum și prin sprijinirea regiunilor în tranziție<sup>35</sup>. Se intenționează dezvoltarea totodată a unor instrumente destinate furnizorilor de educație și formare profesională, pentru a veni în sprijinul informațiilor și al prognozelor privind competențele<sup>36</sup>.

Legislația UE trebuie să stabilească stimulentele adecvate pentru a menține sectorul autovehiculelor pe calea decarbonizării, precum și pentru a menține poziția de lider mondial a UE în sectorul industrial și tehnologic. Acest lucru înseamnă că investițiile în decarbonizare

<sup>30</sup> A se vedea raportul GEAR2030: [http://ec.europa.eu/growth/content/high-level-group-gear-2030-report-on-automotive-competitiveness-and-sustainability\\_ro](http://ec.europa.eu/growth/content/high-level-group-gear-2030-report-on-automotive-competitiveness-and-sustainability_ro)

<sup>31</sup> COM(2017) 479.

<sup>32</sup> COM(2016) 381.

<sup>33</sup> Proiectul este în curs de experimentare în șase sectoare, inclusiv în sectorul autovehiculelor: <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1223&intPageId=4320&langId=ro>

<sup>34</sup> [http://ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus/node\\_ro](http://ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus/node_ro)

<sup>35</sup> COM(2017) 376.

<sup>36</sup> <http://skillspanorama.cedefop.europa.eu/en>

trebuie să fie efectuate în paralel cu investițiile în digitalizare și automatizare, astfel încât Europa să poată prelua inițiativa și în cadrul acestei importante curse tehnologice. În pofida creșterii rapide preconizate în ceea ce privește vehiculele nepoluante, în special cele electrice, se estimează că în 2030, în absența unor politici noi, aproximativ 90 % din autovehiculele care vor circula pe șoselele europene vor fi încă acționate numai de un motor cu ardere internă<sup>37</sup>. Un proces de transformare echilibrat și durabil necesită investiții continue în vederea creșterii eficienței consumului de combustibil al vehiculelor și a comercializării cu succes a mai multor vehicule cu emisii reduse și cu emisii zero de carbon. Această abordare echilibrată lasă loc îmbunătățirilor constante ale eficienței motorului cu ardere internă și va acorda timpul necesar pentru instalarea infrastructurii și pentru introducerea pe piață a mai multor vehicule nepoluante și performante, care să devină abordabile ca preț și accesibile pentru toți europenii<sup>38</sup>.

Prin urmare, propunerea Comisiei referitoare la standardele privind **emisiile de CO<sub>2</sub> pentru perioada de după 2020 pentru autovehicule și camioane**, include obiective ambițioase, dar în același timp realiste, de reducere a emisiilor pentru 2025 și 2030. Aceasta stabilește, de asemenea, un sistem de creditare bazat pe un criteriu de referință pentru cota de vehicule cu emisii scăzute și cu emisii zero, spre deosebire de prescrierea unei tehnologii specifice cu cote fixe. Aceasta oferă un semnal puternic și clar pentru investitori în ceea ce privește infrastructura pentru grupuri motopropulsoare și combustibili alternativi, intenționându-se să se ofere un stimul ferm pionierilor din domeniu pentru a realiza investiții suplimentare în tehnologii cu emisii reduse de carbon. O evaluare la jumătatea perioadei a legislației va permite Comisiei să evalueze eficacitatea legislației și, dacă este cazul, va propune modificări.

Comisia consideră că este important **să se mențină o definiție neutră din punct de vedere tehnologic a vehiculelor cu emisii scăzute și cu emisii zero**, cu scopul de a stimula pătrunderea pe piață a vehiculelor cu emisii scăzute și cu emisii zero, ele reprezentând vehiculele cu cel mai mare potențial de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub>, dar și cele care vor aduce beneficii deosebit de importante în materie de aer curat. Această abordare va aduce industriei un plus de stabilitate în materie de reglementare, acordându-i timp suficient pentru a-și planifica activitatea și accelerând în același timp pătrunderea pe piața UE a vehiculelor cu emisii reduse și cu emisii zero, în beneficiul consumatorilor și al calității vieții cetățenilor europeni, care vor respira un aer mai curat în orașele noastre.

**Vehiculele conectate și automatizate** au un potențial semnificativ de reducere a congestionării traficului, a emisiilor de dioxid de carbon, a poluării aerului și a numărului de morți pe șoselele europene. Aceste vehicule intră deja pe piața UE și reprezintă noi provocări și oportunități pentru competitivitatea industriei. Pentru a beneficia pe deplin de programele de testare, de cercetare și de finanțare transfrontaliere la scară largă, atât la nivelul UE, cât și la nivelul statelor membre, trebuie să ne asigurăm că instalarea și adoptarea acestei tehnologii la nivel transfrontalier și european se realizează în mod coerent și bine coordonat. Pe lângă sprijinirea cercetării și inovării în acest domeniu, Comisia își continuă activitatea privind toate aspectele legate de reglementare și de politică aferente, inclusiv ținând seama de recomandările grupului la nivel înalt GEAR 2030<sup>39</sup>.

---

<sup>37</sup> SWD(2017) 650.

<sup>38</sup> „În 2024, costul mediu pe 4 ani al utilizării unui vehicul electric ar trebui să fie echivalent cu cel pentru un vehicul cu combustibili lichizi.” A se vedea studiul efectuat de Organizația Europeană a Consumatorilor (BEUC): [http://www.beuc.eu/publications/beuc-x-2016-122\\_low\\_carbon\\_cars\\_in\\_the\\_2020s-brochure.pdf](http://www.beuc.eu/publications/beuc-x-2016-122_low_carbon_cars_in_the_2020s-brochure.pdf)

<sup>39</sup> A se vedea, de asemenea, raportul GEAR2030.

Implementarea la scară largă a electromobilității în întreaga Europă va însemna creșterea semnificativă a numărului de **baterii** necesare în UE. Într-adevăr, bateriile se află în centrul acestei noi revoluții industriale și sunt un factor esențial în tranziția către mobilitatea curată. Dezvoltarea și fabricarea lor joacă un rol strategic în tranziția în curs către o mobilitate curată și către sisteme energetice curate.

Conform previziunilor privind piața mondială, cererea de baterii litiu-ion va crește la 210-535 GWh până în 2025, în comparație cu 78 GWh în prezent. În Europa, se preconizează că cererea pieței va fi cuprinsă între 37 și 117 GWh în 2025, în timp ce în prezent ea este mai mică de 10 GWh.<sup>40</sup>

Propunerea referitoare la standardele privind emisiile de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor și camionetelor, inclusiv sistemul de creditare pentru vehiculele cu emisii scăzute și cu emisii zero, va crea claritatea și previzibilitatea necesare în ceea ce privește ritmul implementării în UE până în 2030, facilitând totodată accesul consumatorilor la forme mai curate de mobilitate, la prețuri abordabile. Anunțurile constructorilor de autovehicule în ceea ce privește calendarul de comercializare în următorii ani a noilor modele electrificate și ambiția modelelor respective confirmă creșterea preconizată a cererii de baterii. Din perspectivă industrială, creșterea cererii va necesita investiții importante în lanțul valoric al bateriilor de acum și până în 2025, inclusiv creșterea masivă a producției de celule de baterii. Prin urmare, Europa are ocazia de a atrage investiții care să acopere întregul lanț valoric.

Europa trebuie așadar să ia măsuri decisive pentru **stabilirea unui lanț valoric complet în ceea ce privește dezvoltarea și fabricarea de baterii sofisticate în UE**. Acest lucru ar trebui să se aplice tuturor etapelor ciclului de viață al bateriilor, inclusiv reutilizării sau reciclării lor, precum și creșterii eficienței în ceea ce privește utilizarea resurselor și a materiilor prime. Va fi de asemenea esențial **să se treacă rapid de la cercetare la testarea și demonstrarea unor tehnologii europene de vârf de fabricare a celulelor de baterii**. Întreprinderile europene au experiența și capacitatea de a transforma Europa într-un veritabil lider în ceea ce privește electromobilitatea și bateriile de generație următoare. Acest lucru poate fi realizat prin crearea unui ecosistem transsectorial și paneuropean în materie de baterii, capabil să transforme avansul tehnologic în sisteme de baterii de înaltă performanță și adaptate la nevoile clientului, care să fie produse în condiții de competitivitate în Europa.

Având în vedere amploarea și urgența investițiilor necesare, acest lucru nu poate fi făcut în mod fragmentat. Este nevoie de o **abordare la nivel european**. Având în vedere evoluția rapidă a peisajului concurențial mondial, această abordare ar trebui să nu se concentreze pe un singur proiect sau pe o singură tehnologie, ci să urmărească să promoveze și să coordoneze proiectele lansate de industrie de-a lungul lanțului de aprovizionare în cadrul unor inițiative comune de regroupare a expertizei și a resurselor financiare în acest domeniu specific. Orice strategie europeană în materie de baterii nu trebuie să se limiteze doar la dezvoltarea de baterii pentru vehicule, ținând seama de ramificațiile extinse pentru ansamblul sistemelor de mobilitate și energetice europene, și chiar dincolo de acestea și de implicațiile clare pentru politica industrială și pentru strategiile de economie circulară ale UE, precum și pentru parteneriatele sale economice cu țări terțe, în special cu țări din Africa atunci când este vorba de materii prime<sup>41</sup>.

<sup>40</sup> JRC Science for Policy Support, *EU competitiveness in Advanced Li-ion Batteries for E-mobility and Stationary Storage Applications - Opportunities and Actions*, septembrie 2017.

<sup>41</sup> COM(2014) 297.

Pentru a demara proiecte concrete, Comisia va aloca 200 de milioane EUR direct activităților de cercetare și inovare în materie de baterii în cadrul programului Orizont 2020 (Programul de lucru 2018-2020), în plus față de cele 150 de milioane EUR deja alocate. Mai mult, Fondul european pentru investiții strategice, precum și instrumentele financiare instituite pe măsură, cum ar fi proiectele demonstrative InnovFin din domeniul energiei, pot oferi condiții atractive de finanțare pentru proiectele industriale prin intermediul Băncii Europene de Investiții<sup>42</sup>.

Comisia colaborează îndeaproape cu principalele părți interesate din industria UE, precum și cu statele membre<sup>43</sup> și va reveni asupra acestor chestiuni în contextul „Zilelor industriei” din februarie 2018. Industria și comunitatea de inovare din UE vor conduce acest proces, acționând în cadrul unui strâns parteneriat cu Comisia, cu Banca Europeană de Investiții și cu statele membre interesate pentru a stabili un lanț de dezvoltare și de fabricare competitiv și profitabil, pentru a cuceri piețe importante și pentru a spori numărul de locuri de muncă, creșterea economică și investițiile în întreaga Europă. În plus, Comisia dispune de diverse instrumente în vederea facilitării investițiilor comune și cooperării între actorii privați și publici de-a lungul lanțului valoric, precum și de un cadru bine definit în materie de ajutoare de stat pentru a veni în sprijinul acestor acțiuni<sup>44</sup>.

UE dispune de un portofoliu vast de instrumente, care pot fi direcționate către dezvoltarea de baterii. Printre acestea se numără **Fondul european pentru investiții strategice**, **Fondul european de dezvoltare regională** (cu 44 miliarde EUR disponibile în mod potențial pentru, printre altele, cercetare și inovare în materie de baterii în cadrul strategiilor de specializare inteligentă elaborate în regiunile UE și cu 35 miliarde EUR disponibile pentru un transport decarbonizat și cu un consum eficient de energie), iar Comisia Europeană va aloca 200 de milioane EUR direct cercetării și inovării în materie de baterii în cadrul programului **Orizont 2020** (2018-2020), pe lângă cele 150 de milioane EUR deja alocate.

## 5. Concluzii

Al doilea pachet de propuneri din cadrul inițiativei „Europa în mișcare” urmărește să asigure dezvoltarea celor mai bune soluții în materie de mobilitate, echipamente și vehicule conectate, automatizate și cu emisii reduse și emisii zero, oferite și fabricate în Europa, precum și că dispunem de cea mai modernă infrastructură de sprijin existentă. În același timp, el contribuie la curățarea mediului pentru cetățeni și la îmbunătățirea calității vieții acestora, îndeosebi prin îmbunătățirea calității aerului în orașe și prin reducerea congestiei traficului. Măsurile propuse în cadrul prezentului pachet contribuie, de asemenea, la restabilirea încrederii consumatorilor.

Acest pachet include o combinație de măsuri axate pe cerere și ofertă, pentru a înscrie Europa pe calea unei mobilități cu emisii scăzute de carbon și pentru a consolida competitivitatea ecosistemului automobil și de mobilitate european. Acest pachet stabilește recomandări clare pentru statele membre de a reduce decalajele existente în materie de infrastructură și de a soluționa nevoile în materie de infrastructură identificate, și prezintă măsuri de mobilizare a resurselor financiare, la nevoie, la nivelul UE. El va oferi o mai mare certitudine în materie de reglementare și de politică și va crea condiții de concurență echitabile.

<sup>42</sup> <http://www.eib.org/products/blending/innovfin/products/energy-demo-projects.htm>

<sup>43</sup> Reuniunea la nivel înalt privind dezvoltarea și fabricarea de baterii în Europa, 11 octombrie 2017, [http://europa.eu/rapid/press-release\\_STATEMENT-17-3861\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-17-3861_en.htm)

<sup>44</sup> Jurnalul Oficial C 188 din 20.6.2014, p. 4.

Acest pachet se bazează pe numeroase alte direcții de lucru strategice ale Comisiei, care, printre altele, vizează să crească gradul de instalare a instalațiilor de reîncărcare în locuințe, clădiri publice și parcări<sup>45</sup>, să ajute întreprinderile și consumatorii europeni să realizeze tranziția către o economie mai puternică și mai circulară, în care resursele să fie utilizate într-un mod mai durabil<sup>46</sup>, precum și să sprijine reziliența și competitivitatea piețelor forței de muncă. El se adresează tuturor europenilor, în calitatea lor de cetățeni, lucrători și consumatori. El va spori competitivitatea Europei și va duce la îmbunătățiri tangibile, atât în cadrul pieței unice a UE, în statele membre, la nivel național și regional, cât și în zonele urbane.

Comisia invită toate părțile interesate să colaboreze strâns pentru adoptarea și implementarea rapidă a acestor propuneri și măsuri diverse, astfel încât beneficiile pentru industria, întreprinderile, lucrătorii și cetățenii UE să poată fi maximizate și generate în cel mai scurt timp posibil.

Comisia va prezenta cel de al treilea și ultimul pachet din seria „Europa în mișcare” în prima jumătate a anului 2018. Acesta va include propuneri privind standardele de emisii de dioxid de carbon pentru camioane, monitorizarea recomandărilor grupului la nivel înalt GEAR2030<sup>47</sup>, adoptate la 18 octombrie 2017, măsuri în ceea ce privește soluțiile și vehiculele cooperative, conectate și automatizate, precum și propuneri privind facilitarea documentației electronice pentru transporturi și de îmbunătățire a siguranței rutiere în UE.

---

<sup>45</sup> COM(2016) 860.

<sup>46</sup> [https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/towards-circular-economy\\_ro](https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/towards-circular-economy_ro)

<sup>47</sup> Raport GEAR2030, octombrie 2017.