

Avizul Comitetului European al Regiunilor – O strategie europeană pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon

(2017/C 342/09)

Raportor: József Ribányi (HU-PPE), vicepreședinte al Consiliului Județean Tolna

RECOMANDĂRI POLITICE

COMITETUL EUROPEAN AL REGIUNILOR (CoR)

1. salută faptul că actuala strategie reprezintă o abordare multidisciplinară, cuprinzătoare, care include aspecte sociologice și economice, inovații în sectoarele energetic, al infrastructurii și digital, competitivitatea industrială și dezvoltarea competențelor;
2. susține obiectivele strategiei, care au fost deja stabilite în Cartea albă din 2011 ⁽¹⁾, și anume reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi cu cel puțin 60 % în comparație cu 1990;
3. cu toate acestea, sugerează că, în conformitate cu Cartea albă din 2011, strategia ar trebui să ia în considerare progresele înregistrate din 2011 încoace în ceea ce privește îmbunătățirea eficienței sistemului de transport, actualul cadru de politici al UE privind clima și energia pentru 2030, precum și angajamentele asumate de UE în contextul Acordului de la Paris din 2015;

OPTIMIZAREA SISTEMULUI DE TRANSPORT ȘI ÎMBUNĂTĂȚIREA EFICIENȚEI ACESTUIA

Soluții de mobilitate digitale

4. subliniază faptul că, prin valorificarea potențialului tehnologiilor digitale, va fi posibilă optimizarea transportului și crearea unei rețele transeuropene de transport multimodale (TEN-T). Aceasta presupune existența unor sisteme de transport (STI) și a unei infrastructuri inteligente. În același timp, este important să se țină seama de ecosistemele care reflectă caracteristicile locale în materie de mediu și să se asigure implicarea autorităților locale și regionale (ALR) în etapa de punere în aplicare;
5. subliniază că orașele și regiunile europene ar putea asigura, prin implicarea activă în crearea de infrastructuri inteligente de telecomunicații și de transport, o utilizare eficientă a vehiculelor conectate și automatizate de-a lungul coridoarelor rețelei TEN-T, care traversează frontierele și teritoriile statelor membre, cu ajutorul punerii în aplicare, în zonele urbane, a planurilor de mobilitate urbană durabilă și a planurilor generale de transport durabil ale regiunilor;
6. recunoaște faptul că soluțiile IT determină forma pe care o îmbracă modelele și profilurile activităților de transport. ALR ar trebui să aplice soluții ușor de utilizat și favorabile incluziunii, în vederea implementării de STI în evoluția către „orașe și zone de mobilitate inteligente”;
7. atrage atenția asupra necesității unor baze de date simplificate și a interconectării acestora, propunând elaborarea de standarde europene care să faciliteze interoperabilitatea datelor, a serviciilor și a soluțiilor tehnice la toate nivelurile. Ar trebui ca aceste date să fie furnizate și garantate de respectivele autorități regionale de transport, în cadrul aceluiași sistem de compresie a datelor;

Taxarea echitabilă și eficientă în transporturi

8. consideră că ALR dețin suficiente competențe juridice și financiare proprii (de exemplu, prin modurile în care folosesc locurile de parcare, benzile speciale pentru autobuze sau oferă avantaje în cazul achizițiilor publice, plăci de înmatriculare „verzi” sau reduceri la taxele rutiere), care pot influența preferințele și alegerile consumatorilor, încurajând utilizarea autovehiculelor cu alimentare alternativă. Atrage atenția Comisiei Europene asupra faptului că aceste instrumente sunt

⁽¹⁾ Cartea albă „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”. Bruxelles, 28 martie 2011, COM(2011) 144 final.

limitate din cauza condițiilor impuse pentru utilizarea fondurilor ESI, întrucât nu se permite acordarea de subvenții pentru reînnoirea vehiculelor sau flotelor private de transport, fapt ce întârzie aceste reînnoiri și împiedică valorificarea unor oportunități de sporire a eficienței și competitivității transportului, precum și de ameliorare a calității aerului în orașe, prin intermediul unei îmbunătățiri în ce privește consumul de energie și mediul, de exemplu în cazul serviciilor de taxi sau al livrărilor pe ultimul kilometru;

9. subliniază faptul că, în scopul stabilirii prețului călătoriilor, trebuie armonizate informațiile cu privire la transporturi, obținute din diferite surse care au legătură cu mobilitatea. Sistemul integrat de emiteră a biletelor se confruntă în continuare cu obstacole în ceea ce privește utilizarea pe scară largă, întrucât modurile de transport public diferă sub aspectul rentabilității. Costurile introducerii unor sisteme integrate de tarifare pot duce la scăderea profiturilor financiare globale ale unui anumit mod de transport sau la transformarea lor, per total, în pierderi financiare;

10. atrage atenția asupra faptului că, în ciuda eforturilor semnificative și a resurselor considerabile mobilizate în sprijinul transportului public și multimodal, informațiile de care dispun călătorii care folosesc soluții de transport multimodale sunt absolut insuficiente. Lucrurile stau și mai rău în ceea ce privește serviciile de emiteră a biletelor. Aceasta nu se datorează imposibilității tehnice de a furniza utilizatorilor date amănunțite și ușor de accesat în ceea ce privește transportul sau serviciile multimodale existente sau de a le pune la dispoziție informații referitoare la emiteră a biletelor, ci este rezultatul unei lipse de angajament din partea operatorilor de transport public în privința furnizării unor astfel de informații și servicii. Din acest motiv, UE ar trebui să adopte o legislație care să impună obligația publicării de date referitoare la orare și de alte informații legate de călătorii, făcându-le pe deplin accesibile tuturor cetățenilor UE, într-o formă care să-i permită fiecăruia să le utilizeze cât mai ușor și mai eficient. În acest sens, Comitetul European al Regiunilor face trimitere la avizul său pe tema „Servicii de informații, de planificare și de emiteră a biletelor pentru călătoriile multimodale”, CdR 4895/2014;

11. consideră că toate modurile de transport ar trebui să contribuie, în mod proporțional cu contribuția lor la poluare, la acoperirea costurilor externe pe care le determină, după principiul „poluatorul plătește”;

12. subliniază faptul că rețelele electrice, stocarea energiei electrice, tranzacționarea, precum și gestionarea infrastructurii publice vor trebui să fie toate modernizate, împreună cu normele de transport și impozitarea vehiculelor, astfel încât aceste componente să fie adaptate corespunzător la modurile noi și inovatoare de transport, printre care se numără vehiculele electrice cu baterie sau cu pilă de combustie cu hidrogen. În acest sens, pentru realimentarea acestui tip de vehicule electrice se recomandă inclusiv modalități de plată interoperabile și ușor de aplicat;

13. atrage atenția asupra faptului că scutirea de impozite în cazul carburanților pentru aviație și al biletelor pentru zboruri internaționale reprezintă în mod clar o denaturare a pieței în sectorul transporturilor. Solicită statelor membre ale UE să ia în discuție, împreună cu Organizația Aviației Civile Internaționale, actualul sistem internațional de impozitare a combustibilului, astfel încât să se asigure coerența cu angajamentele internaționale în domeniul schimbărilor climatice, fără ca acest lucru să afecteze recunoașterea trăsăturilor și intereselor specifice ale regiunilor ultraperiferice;

Promovarea multimodalității

14. încurajează, în contextul planurilor de mobilitate urbană durabilă, multimodalitatea și utilizarea coordonată a transporturilor și logisticii urbane și regionale cu emisii reduse sau fără emisii, precum și a transportului feroviar, maritim și fluvial. Transferul, în special dinspre transportul rutier către alte modalități cu emisii mai scăzute, ar prezenta un potențial semnificativ în ceea ce privește scăderea emisiilor. În orice caz, ar trebui să se acorde prioritate deosebită soluțiilor de transfer modal care asigură mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon, de pildă prin reexaminarea subvențiilor ascunse sau manifeste acordate transportului rutier;

15. solicită o nouă abordare în cazul transportului maritim pe distanțe scurte, prin utilizarea sporită a sistemelor de prime ecologice și a autostrăzilor maritime ca infrastructuri care ar trebui să facă obiectul unei abordări adaptate în ceea ce privește controlul ajutoarelor de stat. O asemenea abordare este extrem de importantă mai ales în zonele aflate la periferia coridoarelor europene de transport;

16. în acest sens, trebuie analizate în mod specific nodurile urbane și platformele logistice, astfel cum sunt ele definite de către TEN-T (rețeaua centrală și generală) și în Regulamentul de instituire a Mecanismului pentru interconectarea Europei (MIE) din 2013, datorită rolului lor esențial în structurarea mobilității durabile și intermodale la nivelul statelor membre și al regiunilor lor, precum și la nivelul UE în ansamblul său. Se propune, prin urmare, ca în diferitele forumuri europene privind coridoarele multimodale în cadrul cărora se tratează în mod specific problema nodurilor să se includă un proces de reflecție cu privire la această chestiune.

17. sprijină asumarea unui rol activ de către UE în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale și al Organizației Maritime Internaționale, în vederea reducerii emisiilor în sectorul aerian și în cel maritim. Ar trebui promovate dezvoltarea și implementarea de noi tehnologii, cu emisii mai reduse;

INTENSIFICAREA UTILIZĂRII SURSELOR ALTERNATIVE DE ENERGIE CU EMISII SCĂZUTE DE DIOXID DE CARBON PENTRU TRANSPORTURI**Un cadru eficient pentru sursele alternative de energie cu emisii scăzute**

18. încurajează, prin sprijinirea dezvoltării sectorului energetic, introducerea unor surse alternative de energie în transporturi, care ar deschide calea către un transport cu zero emisii;

19. subliniază că statele membre, regiunile și orașele sunt încurajate să investească în alternative energetice pentru transport, prin utilizarea de granturi nerambursabile în cadrul politicii de coeziune, cu respectarea principiului neutralității tehnologice, consacrat de Directiva 2014/94/UE privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi;

20. pledează pentru o utilizare mai largă a biocombustibililor avansați, obținuți din surse regenerabile, al căror proces de fabricație respectă mediul și al căror volum de emisii de dioxid de carbon este mai redus decât cel al combustibililor fosili tradiționali, pentru a reduce emisiile de carbon din sectorul transporturilor. În acest sens, biocombustibililor nealimentari (sintetici) sau celor pe bază de furaje ar trebui să li se acorde prioritate. Efectele pozitive preconizate sunt crearea de oportunități de angajare și de locuri de muncă în zonele rurale și în cele mai puțin dezvoltate, precum și producerea de valoare adăugată economică suplimentară. Întrucât, în lipsa sprijinului, biocombustibilii avansați nu sunt considerați în prezent drept surse de energie competitive, producția lor ar trebui subvenționată pentru ca ei să poată concura cu combustibilii fosili sau cu biocombustibilii pe bază de culturi alimentare;

21. subliniază faptul că Directiva privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi⁽²⁾ a stabilit deja cerințele obligatorii în ceea ce privește utilizarea energiei electrice, a gazelor naturale și a hidrogenului pentru alimentarea vehiculelor;

22. subliniază faptul că energiile alternative, biometanul și biocombustibilii disponibili în prezent vor înlocui parțial vehiculele convenționale cu motorizare pe benzină sau motorină. Acest lucru îmbunătățește securitatea energetică prin reducerea cererii de combustibili convenționali;

23. solicită o definiție acceptată pe scară largă a biocombustibililor, precum și adoptarea, în acest context, a unui ansamblu de criterii în ce privește durabilitatea și reducerea emisiilor de dioxid de carbon, de natură să creeze securitate juridică și să faciliteze respectarea legii și luarea deciziilor de investiții în ceea ce privește producerea și utilizarea de biocombustibili;

24. semnalează faptul că este important să se ia în considerare situațiile naționale, regionale și locale specifice, precum și diferitele materii prime disponibile pe plan local și regional. Bilanțul energetic total (inclusiv producția de combustibili) ar trebui să fie luat în considerare atunci când se reglementează utilizarea combustibililor alternativi din resurse regenerabile de energie;

25. subliniază faptul că, din perspectivă regională și locală, alternativele ideale în materie de energie cu emisii scăzute de dioxid de carbon ar trebui să fie nu numai produse la nivel local, ci și stocate și utilizate/consumate aici. Producerea de energie alternativă cu emisii scăzute de dioxid de carbon și stocarea acestora pentru consumul local este chiar mai importantă în cazul regiunilor izolate, cum ar fi insulele și regiunile ultraperiferice, pentru a reduce dependența acestora de sursele din exterior;

Implementarea infrastructurii pentru combustibili alternativi

26. subliniază faptul că este de așteptat ca mobilitatea cu emisii scăzute sau zero să revoluționeze transportul în ceea ce privește rețelele, vehiculele și combustibilii. Premisa pentru acest lucru o reprezintă energia și combustibilii ieftini și accesibili. În afară de motoarele electrice și cele pe bază de hidrogen, care oferă posibilitatea de a nu polua, biocombustibilii avansați, care nu se află în concurență cu producția de alimente și sunt produși într-un mod ecologic, au un rol important de jucat în realizarea obiectivelor în materie de reducere a emisiilor. Prin urmare, accentul ar trebui pus în principal, dar nu exclusiv, pe dezvoltarea de infrastructuri de realimentare accesibile pentru vehiculele electrice și cu pilă de combustie cu hidrogen, având în vedere funcția de combustibil și capacitatea de stocare a acestui gaz. Este, cu toate acestea, oportun să fie sprijinite, prin intermediul stimulentei financiare, tehnologiile cu emisii scăzute, precum biocombustibilii avansați;

27. recomandă introducerea de termene-limită până la care toate nivelurile administrației publice să se asigure că licitațiile pentru achiziționarea de noi vehicule pentru parcul lor auto și concesionarea serviciilor de transport public să se adreseze exclusiv vehiculelor care folosesc energii alternative;

⁽²⁾ Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

28. semnaleză necesitatea unei strategii pentru promovarea utilizării gazului natural lichefiat (GNL) în transportul și în comerțul maritim, prin sprijinirea mai fermă a adaptării infrastructurilor portuare și prin dezvoltarea unei abordări generale față de inovare și finanțarea echipării navelor cu instalații pe bază de GNL și de metanol produs prin tratarea deșeurilor;

29. susține că se impune ca docurile să fie dotate cu infrastructură electrică, în vederea reducerii emisiilor de CO₂ generate de navele care staționează în porturi cu motoarele pornite, fapt care constituie o sursă majoră de poluare în orașele portuare;

30. constată că transportul electric și infrastructura pentru reîncărcarea vehiculelor electrice cu baterie sau cu pilă de combustie cu hidrogen ar putea fi implementate foarte repede în zonele urbane și aglomerările urbane în care autoritățile locale consideră că este cazul. Trebuie construită o infrastructură pentru transportul electric de-a lungul rutelor strategice care leagă regiuni ale Europei, deoarece mobilitatea electrică transfrontalieră (electromobilitatea) ar putea soluționa problemele legate de fragmentarea pieței interne. Majoritatea insulelor europene constituie deja, în virtutea dimensiunilor lor, un teritoriu adecvat pentru electromobilitate. Instalarea unei infrastructuri de reîncărcare corespunzătoare poate contribui rapid la introducerea pe scară largă a mobilității electrice în aceste zone;

31. subliniază faptul că energia produsă și stocată la nivel local ar putea oferi o sursă stabilă și necostisitoare de combustibil pentru a accelera tranziția către o electromobilitate cu emisii reduse de CO₂. Introducerea progresivă a acestei mobilități poate compensa dezavantajul ei concurențial în raport cu combustibilii convenționali. Integrarea în rețeaua electrică a unor unități de stocare descentralizată a energiei poate oferi avantaje suplimentare rețelei, ajutând, de exemplu, la depășirea neconcordanțelor dintre aprovizionarea cu energie din surse regenerabile și cererea de energie în perioadele cu cerere mare sau scăzută, ori poate contribui la reglementarea frecvenței. Pentru aceasta, trebuie să se faciliteze și participarea activă a consumatorilor în gestionarea sistemului de energie electrică, de pildă prin intermediul agregatorilor de cerere, eliminând barierele legislative existente;

Interoperabilitate și standardizare pentru electromobilitate

32. împărtășește punctul de vedere al CE cu privire la introducerea de standarde tehnice și tehnologice comune, ținând seama de nevoile diferitelor state membre și regiuni. Standardizarea va stimula interoperabilitatea dintre sistemele locale de transport în interiorul unei regiuni și între diferite regiuni;

33. este îngrijorat că elaborarea planurilor naționale de implementare pentru introducerea de infrastructură pentru combustibili alternativi are loc, în majoritatea statelor membre, fără contribuția activă a autorităților locale și regionale competente, în pofida faptului că aceste planuri reprezintă un caz limpede de situație în care este necesară guvernanta pe mai multe niveluri, dar și de faptul că planurile de promovare a electromobilității beneficiază de un sprijin politic și bugetar insuficient;

34. subliniază faptul că stațiile de încărcare pentru vehiculele electrice trebuie să fie standardizate și invită Comisia Europeană să sprijine instalarea pe scară largă de stații de reîncărcare electrice, prin elaborarea de standarde care să permită integrarea stațiilor respective în clădirile/instalațiile existente, cu respectarea legislației în vigoare din fiecare țară;

TRECEREA LA VEHICULE CU EMISII ZERO

Îmbunătățiri ale procesului de testare a vehiculelor pentru a recâștiga încrederea consumatorilor

35. salută recente aranjamente în materie de măsurare și verificare a emisiilor de substanțe nocive provenite de la vehicule, astfel încât să se asigure că performanța de mediu a acestora este transparentă și fiabilă. Acest lucru va contribui la stabilirea unor limite privind emisiile de poluanți atmosferici și la creșterea încrederii consumatorilor. Valorile-prag ale emisiilor pentru autoturisme și vehicule comerciale ușoare trebuie să fie adecvate pentru a garanta concretizarea obiectivelor și acordurilor încheiate în ce privește emisiile de substanțe poluante și sănătatea umană;

36. susține elaborarea unor noi orientări privind etichetarea vehiculelor, întrucât acest lucru contribuie la evitarea inducerii în eroare a consumatorilor. Regulile cu privire la modul de măsurare a valorilor prin intermediul noii proceduri de testare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial (WLTP) și a vechii proceduri (noul ciclu de conducere european – NEDC) trebuie să fie clarificate și afișate. Ar trebui să fie luată în considerare modificarea nu numai a orientărilor, ci și a Directivei privind etichetarea⁽³⁾. Directiva privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din

⁽³⁾ Raport al Comisiei către Parlamentul European și Consiliu – Revizuirea Directivei 2010/30/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 mai 2010 privind indicarea, prin etichetare și informații standard despre produs, a consumului de energie și de alte resurse al produselor cu impact energetic. Bruxelles, 15 iulie 2015, COM(2015) 345 final.

punct de vedere energetic ⁽⁴⁾ trebuie și ea să fie revizuită, pentru a se ține pasul cu cele mai recente evoluții tehnice;

Strategia pentru perioada de după 2020 pentru autoturisme și camioane

37. subliniază faptul că măsurile menite să încurajeze introducerea electromobilității ar trebui să fie înzestrate cu parametri cantitativi și încadrate în timp, pentru a asigura faptul că tranziția este realizată;

Strategia pentru perioada de după 2020 pentru camioane, autobuze și autocare

38. consideră că transportul public ar trebui să câștige în continuare teren în detrimentul autoturismelor particulare și propune, prin urmare, accelerarea tranziției spre electromobilitate și spre utilizarea altor combustibili pe care UE îi consideră drept alternative la derivatele petroliere, prin prioritizarea producției și a utilizării de autobuze și tramvaie electrice, inclusiv a celor cu pilă de combustie cu hidrogen, precum și utilizarea gazelor naturale pentru autobuze și autocare, reducând astfel emisiile de dioxid de carbon provenite de la autobuze. În ceea ce privește transportul de mărfuri la mare distanță, propune accelerarea tranziției flotelor de camioane de la combustibil diesel la gaze naturale, singurul combustibil capabil să îl înlocuiască, ale cărui emisii poluante sunt aproape de zero și care are un conținut mai mic de carbon decât combustibilul diesel;

39. salută eforturile depuse de Comisia Europeană pentru a promova inițiativa *Clean Bus* („autobuze curate”) în UE, cu scopul de a sprijini creșterea schimbului de informații și a dimensiunii pieței prin furnizarea unei platforme pentru orașe, regiuni, operatori și producători. Aceasta consolidează încrederea producătorilor europeni de autobuze într-o cerere viitoare de autobuze ecologice și alimentate cu combustibili alternativi, utilizează mai bine licitațiile publice planificate și se dovedește mai eficientă în a căuta soluții de finanțare pentru oferte mai mari, de exemplu prin intermediul Băncii Europene de Investiții;

40. consideră că sunt necesare mai multe ajutoare din partea UE și o sinergie mai puternică între resursele financiare provenite din Fondul european pentru investiții strategice (FEIS), din Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE) și din fondurile structurale și de investiții europene (fondurile ESI) și că trebuie să se recurgă la subvenții. Aceasta va facilita înlocuirea rapidă a parcurilor actuale, poluante, ale mijloacelor de transport publice și va garanta folosirea optimă a fondurilor disponibile ale UE;

Transportul aerian și transportul pe șine

41. subliniază avantajele pe care le oferă modurile de transport pe șine care utilizează energie electrică din surse regenerabile sau combustibili alternativi sustenabili din punct de vedere economic;

42. subliniază necesitatea de a se instala pe teren infrastructura necesară, atât la nivel local, cât și la nivel regional, în regiunile mai puțin dezvoltate din punct de vedere feroviar, astfel încât să se permită utilizarea transportului feroviar în aceleași condiții ca și în restul statelor membre, în vederea constituirii unui spațiu feroviar unic european;

UN MEDIU FAVORABIL PENTRU MOBILITATEA CU EMISII SCĂZUTE DE DIOXID DE CARBON

Uniunea energetică: stabilirea de legături între sistemele de transport și cele energetice

43. constată cu satisfacție faptul că strategia este considerată un pas important în contextul cadrului de politici privind clima și energia pentru 2030, adoptat de Consiliul Uniunii Europene la 23 și 24 octombrie 2014 ⁽⁵⁾, precum și cu Acordul de la Paris, adoptat la 12 decembrie 2015 în cadrul celei de a 21-a Conferințe a părților la Convenția-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice ⁽⁶⁾, creând o legătură între doi actori importanți în cadrul UE: sectorul transporturilor, din punctul de vedere al cererii, și actorii principali din domeniul producției și transportului de energie, din punctul de vedere al ofertei;

⁽⁴⁾ Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic. Directiva 2009/33/CE.

⁽⁵⁾ Concluziile Consiliului European (23 și 24 octombrie 2014). Bruxelles, 24 octombrie 2014, Consiliul European (EUCO) 169/14.

⁽⁶⁾ Acordul de la Paris (COP21), 30 noiembrie-11 decembrie 2015.

44. consideră că pachetul „Energie curată pentru toți europenii”⁽⁷⁾ face parte din eforturile UE menite să deschidă drumul către o energie mai inteligentă și mai curată pentru toți, să sprijine creșterea economică, investițiile și rolul de lider al Uniunii în domeniul tehnologic, să creeze noi locuri de muncă și să sporească bunăstarea cetățenilor din regiunile și orașele UE;

Cercetare, inovare și competitivitate

45. consideră că electromobilitatea reprezintă una dintre forțele motrice ale inovării și ale dezvoltării tehnologice, având beneficii imediate și jucând un rol esențial în reducerea impactului asupra mediului;

46. consideră că tranziția spre un transport cu emisii scăzute de dioxid de carbon poate fi realizată în primul rând prin intermediul politicii regionale și de coeziune. Prin efectuarea de investiții în cercetare și inovare, regiunile și localitățile pot sprijini sursele regenerabile de energie cu emisii scăzute, rețelele inteligente și transportul urban durabil;

47. susține valorificarea rezultatelor din cadrul Programului-cadru pentru cercetare și inovare „Orizont 2020”, în vederea identificării unor soluții mai inovatoare în materie de mobilitate cu emisii scăzute, bazate pe servicii sau investiții;

48. încurajează dezvoltarea unor tehnologii inovatoare în ce privește dotarea navelor și autocarelor de transport de pasageri cu rezervoare de GNL, pentru a se optimiza depozitarea acestui combustibil alternativ, și solicită, în acest scop, finanțarea proiectelor demonstrative pe nave de marfă și de pasageri, precum și pe autocarele de transport de pasageri la mare distanță;

49. încurajează, de asemenea, dezvoltarea unor tehnologii inovatoare care să permită utilizarea biocombustibililor cum ar fi metanolul, obținut prin tratarea deșeurilor, inclusiv pentru motoarele navelor de transport de marfă și de călători, și, ca atare, solicită finanțare în acest scop;

50. solicită, de asemenea, fonduri pentru dotarea cu infrastructură electrică a docurilor, și mai ales un cadru legislativ obligatoriu, care să se aplice în toate porturile din Uniunea Europeană;

Tehnologiile digitale: sisteme de transport inteligente (STI), vehicule conectate și autonome

51. constată că soluțiile IT promovează mobilitatea bazată pe utilizarea combinată a tuturor modurilor de transport pentru pasageri și marfă (de exemplu, sisteme de emisie integrată a biletelor și sisteme de taxare rutieră, documente privind transportul intermodal de marfă, planificarea electronică a rutelor, informații în timp real destinate pasagerilor etc.);

52. constată că apariția vehiculelor conectate și automatizate (autonome) care utilizează tehnologii digitale poate oferi multe oportunități de abordare a efectelor negative generate de transport și poate oferi soluții de transport public în regiunile mai slab populate. Solicită cu insistență punerea în aplicare a unor măsuri în ceea ce privește vehiculele conectate și automatizate, în conformitate cu Declarația de la Amsterdam⁽⁸⁾; salută în acest sens adoptarea, la 30 noiembrie 2016, a strategiei europene privind sistemele de transport inteligente cooperative⁽⁹⁾. În acest sens, Comitetul solicită o viziune mai coerentă asupra dezvoltării unor mijloace de transport durabile și inovatoare și o mai bună articulare a diferitelor pachete de măsuri ale Comisiei strâns legate între ele și a comunicării referitoare la ele;

53. subliniază faptul că regiunile europene doresc să fie implicate în stabilirea de infrastructuri inteligente de telecomunicații și transport. Astfel, vehiculele conectate și automatizate pot fi utilizate în mod eficient și fără impedimente de-a lungul coridoarelor TEN-T și în regiunile urbane și rurale;

54. subliniază faptul că principiile subsidiarității și proporționalității ar trebui să permită ALR să decidă dacă și cum folosesc în regiunile lor STI și vehiculele curate – astfel cum se recunoaște în Planul de acțiune al UE privind mobilitatea urbană – pentru a reduce problemele de emisii și de congestie în domeniul transporturilor și a promova incluziunea socială;

⁽⁷⁾ Energie curată pentru toți europenii – stimularea potențialului de creștere al Europei. Baza de date a comunicatelor de presă ale CE. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-4009_ro.htm

⁽⁸⁾ Declarația de la Amsterdam – Cooperarea în domeniul vehiculelor conectate și automatizate, 14 și 15 aprilie 2016.

⁽⁹⁾ Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliul, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – O strategie europeană privind sistemele de transport inteligente cooperative, o etapă către mobilitatea cooperativă, conectată și automatizată, Bruxelles, 30 noiembrie 2016 [COM(2016) 766 final].

Competențe

55. recunoaște că tranziția spre o economie cu emisii scăzute creează provocări pentru piața forței de muncă, motiv pentru care asigurarea faptului că forța de muncă va fi recalificată pentru noi locuri de muncă reprezintă o prioritate. În ciuda ratelor de șomaj crescute, există un deficit de personal în multe sectoare importante din transporturi, cauzat de lipsa competențelor digitale;

56. regretă faptul că în prezenta comunicare nu a fost inclusă prevederea din comunicarea privind mobilitatea urbană, din 2009, privind elaborarea de către autoritățile locale a unor planuri de mobilitate urbană durabilă (PMUD). Prin urmare, evidențiază nevoia de precizie, atât în cadrul prezentei strategii, cât și al inițiativelor și actelor prin care va fi pusă în aplicare, că planificarea integrată a orașelor este un factor-cheie în dezvoltarea mobilității durabile, inclusiv prin elaborarea și implementarea planurilor de mobilitate urbană durabilă;

57. subliniază importanța sistemelor de formare duale și propune un schimb intens de experiență între regiunile UE privind bunele practici în domeniul mobilității cu emisii scăzute, care să implice formarea profesională și întreprinderile;

Investiții

58. salută faptul că inovarea și dezvoltarea infrastructurii se plasează în centrul obiectivelor Fondului european pentru investiții strategice (FEIS) de a stimula investiții combinate (public-privat) în domeniul transportului și infrastructurii. FEIS, împreună cu granturile nerambursabile din fondurile structurale și de investiții europene (fondurile ESI), ar putea asigura o participare mai intensă a nivelurilor local și regional la astfel de proiecte – pe scară largă sau redusă;

59. propune creșterea volumului și a proporției fondurilor destinate transportului cu emisii scăzute în cadrul programului Orizont 2020, precum și în cadrul Mecanismului pentru interconectarea Europei (MIE), la momentul planificării următorului cadru financiar multianual. MIE ar trebui să fie promovat în continuare, deoarece oferă un important efect de pârghie: fiecare euro cheltuit din grantul MIE produce între 3 și 3,5 EUR investiți în transporturi cu emisii reduse de dioxid de carbon;

60. atrage atenția asupra faptului că evoluțiile bazate pe parteneriate public-privat și realizările obținute de autoritățile publice în orașe și regiuni ar putea să asigure efectul de pârghie necesar pentru finanțarea și aplicarea eficientă a unor soluții de mobilitate cu emisii scăzute; propune, de asemenea, să se acorde prioritate utilizării FEIS și a fondurilor ESI pentru soluții locale, inovatoare, și cu emisii scăzute în materie de transport. Ar trebui puse la dispoziție granturi nerambursabile în scopurile menționate anterior în cadrul de referință strategic post-2020;

61. subliniază faptul că autoritățile locale și regionale dețin un rol esențial în stimularea producției locale de energie, precum și în ceea ce privește rețelele energetice integrate și inteligente. FEIS ar trebui să faciliteze investițiile necesare prin granturi nerambursabile, în primul rând în regiunile din UE rămase cel mai mult în urmă;

62. constată că Planul de investiții pentru Europa asigură, de asemenea, finanțarea publică a proiectelor de transport cu emisii reduse de dioxid de carbon și a rețelelor inteligente în perioada cuprinsă între începutul anului 2015 și sfârșitul anului 2017;

Acțiuni ale orașelor

63. propune ca practicile de planificare urbană și interurbană pentru orașe și municipii să includă în PMUD rezervarea de zone pentru transportul cu emisii scăzute și pentru electromobilitate. Planificarea urbană ar trebui să acorde prioritate transportului activ (ciclismul și mersul pe jos), soluțiilor de transport public de călători, partajării și, respectiv, utilizării în comun a autoturismelor; solicită, în consecință, o politică vizionară a UE privind investițiile în domeniul transporturilor, care să îmbunătățească sănătatea publică și să prevadă, respectând pe deplin Acordul de la Paris din cadrul COP21, ca cel puțin 10 % din fondurile UE dedicate transporturilor să fie investite pentru deplasarea cu bicicleta, în regiunile în care condițiile de relief permit acest lucru;

64. se propune studiul preliminar al mobilității generate de planificarea urbană și teritorială în zonele metropolitane. Este necesar să se stimuleze densificarea din orașe și zonele metropolitane, în scopul, pe de o parte, de a reduce necesitatea deplasărilor motorizate, prin apropierea serviciilor de cetățeni și, pe de alta, de a permite îmbunătățirea rețelelor de transport public, sporindu-le eficiența socială și economică și crescând gradul de utilizare;

65. subliniază că amenajarea teritoriului este un element foarte important al unei mobilități cu emisii scăzute de dioxid de carbon. Structura urbană și proiectarea mediului urban sunt cele care creează condițiile topografice ce permit dezvoltarea pe termen lung a unei mobilități cu emisii scăzute de dioxid de carbon. În cazul în care ALR au competențe în ceea ce privește amenajarea teritoriului, conferite de reglementările juridice sau constituționale ale statului membru respectiv, se recomandă ca planurile lor funcționale regionale, supramunicipale sau metropolitane să aibă în vedere și acest tip de măsuri;
66. recunoaște, în conformitate cu Avizul CoR pe tema „Foaia de parcurs a UE pentru deplasarea cu bicicleta”⁽¹⁰⁾, că deplasarea cu bicicleta ar trebui promovată ca mijloc de transport, prin creșterea rolului finanțării publice puse la dispoziție de UE pentru proiecte de transport cu bicicleta și își reiterează apelul privind includerea unei Foi de parcurs a UE pentru deplasarea cu bicicleta în programul de lucru al Comisiei pe 2018. Ca promotori activi ai ciclismului și, în acest context, inclusiv ai achizițiilor publice ecologice, localitățile își pot pune în valoare propriul rol în lupta împotriva schimbărilor climatice, prin participarea la inițiative precum „Capitala europeană verde” sau „Știința întâlnește regiunile”. Ar putea fi prezentate propuneri de integrare în rețeaua TEN-T a anumitor segmente principale ale rutelor de transport pentru biciclete;
67. subliniază faptul că, în conformitate cu Directiva privind performanța energetică a clădirilor⁽¹¹⁾, clădirile noi construite în UE ar trebui să includă puncte de alimentare pentru vehiculele electrice (de preferință cu spațiu de depozitare). În mod similar, renovarea blocurilor de apartamente ar trebui să implice activități de construcție care să vizeze acest lucru⁽¹²⁾;
68. constată că instalarea sistemelor de alimentare inteligente în clădiri ar putea contribui la garantarea faptului că rețeaua electrică rămâne flexibilă, adică energia înmagazinată în bateriile vehiculelor electrice ar putea fi reincărcată în rețeaua electrică. Este necesară o abordare globală, care, de exemplu, să trateze vehiculele electrice drept părți integrante ale parcului imobiliar;
69. subliniază că municipiile și orașele sunt principalii actori în materie de transport, în virtutea faptului că sunt centre foarte populate, și observă că problemele de mobilitate urbană nu pot fi rezolvate doar printr-o abordare sectorială. De aceea, reamintește că pentru ALR reprezintă o valoare adăugată reală luarea în considerare, la redactarea planurilor proprii de mobilitate urbană durabilă (PMUD)⁽¹³⁾, în paralel cu planurile de acțiune privind energia durabilă, a relației dintre dimensiunea urbană a politicii în domeniul transporturilor și a conceptului mai amplu de amenajare a teritoriului, care să includă o trecere în revistă a mixului energetic real și ideal de la fața locului. Aceste eforturi locale ar putea beneficia de orientare și asistență profesională din partea Convenției primarilor, pentru a se asigura un transport local mai favorabil incluziunii, în condițiile reducerii poluării fonice și a aerului;
70. în mod similar, în cazul în care regiunile au competențe în ceea ce privește amenajarea teritoriului, conferite de reglementările juridice sau constituționale ale statului membru respectiv, se recomandă ca planurile lor de mobilitate urbană și interurbană durabilă să aibă în vedere și acest tip de măsuri;
71. propune să se instituie rețele tematice ale orașelor europene, pentru promovarea mobilității cu emisii scăzute de dioxid de carbon. Astfel de rețele ar permite întreprinderilor locale și chiar marelui public să se implice mai mult în punerea în aplicare a programelor de mobilitate cu emisii scăzute, de exemplu prin furnizarea de servicii de mobilitate partajată. Prin utilizarea soluțiilor IT actualizate, aceste rețele de orașe ar putea mobiliza grupurile-țintă relevante, în vederea introducerii pe scară mai largă a mobilității cu emisii scăzute.

Bruxelles, 13 iulie 2017.

Președintele
Comitetului European al Regiunilor

Markku MARKKULA

⁽¹⁰⁾ Avizul Comitetul Regiunilor pe tema „Foaia de parcurs a UE pentru deplasarea cu bicicleta”, adoptat la 12 octombrie 2016.

⁽¹¹⁾ Directiva 2010/31/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 mai 2010 privind performanța energetică a clădirilor.

⁽¹²⁾ Avizul în curs de elaborare ENVE-VI-019 pe tema „Eficiența energetică și clădirile” [raportor: Michiel Rijsberman, (ALDE-NL)].

⁽¹³⁾ Avizul CoR COTER-V-048 pe tema „Pachetul privind mobilitatea urbană”, care vizează planurile de mobilitate urbană durabilă.