

Avizul Comitetului Economic și Social European privind Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului

[COM(2020) 789 *final*]

(2021/C 286/27)

Raportor: **domnul Stefan BACK**

Coraportor: **doamna Tanja BUZEK**

Sesizare	Comisia Europeană, 26.3.2021
Temei juridic	Articolul 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională
Data adoptării în secțiune	14.4/2021
Data adoptării în sesiunea plenară	27.4.2021
Sesiunea plenară nr.	560
Rezultatul votului (voturi pentru/ voturi împotriva/abțineri)	230/1/7

1. Concluzii și recomandări

1.1. CESE salută faptul că noua strategie privind transporturile pune accentul pe o mobilitate sustenabilă și inteligentă, evidențiind rolul esențial și beneficiile transporturilor pentru populație și economia UE, abordând totodată problema costurilor pentru societate.

1.2. Strategia recunoaște piața unică și problemele sociale drept factori-cheie pentru tranziția către o mobilitate mai sustenabilă și mai inteligentă, însă nu își atinge pe deplin obiectivele anunțate. De fapt, carențele identificate în documentul de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei nu sunt abordate suficient prin acțiuni sau în capitole dedicate ale strategiei.

1.3. CESE sprijină abordarea generală de integrare a strategiei în Pactul verde european și de evidențiere în special a acțiunilor ce vizează realizarea obiectivelor climatice. Cu toate acestea, se pune problema măsurii în care echilibrul dintre măsurile tehnice și măsurile de politică în domeniul transporturilor este adecvat pentru realizarea acestor obiective. CESE subliniază, în special, faptul că multe dintre acțiunile propuse în materie de sustenabilitate și de digitalizare au efecte ample asupra pieței unice și a lucrătorilor din domeniul transporturilor. O atenție insuficientă acordată acestui aspect poate afecta reușita punerii în aplicare.

1.4. O strategie de succes a UE în materie de mobilitate trebuie, de asemenea, să meargă mână în mână cu consolidarea competitivității întregului sector al transporturilor și a bazei industriale aferente a UE.

1.5. Pandemia fără precedent de COVID-19 a demonstrat importanța vitală a unei piețe unice funcționale în ceea ce privește transporturile și a lanțurilor sustenabile de aprovizionare, precum și a transportului public pentru mobilitatea lucrătorilor esențiali. De asemenea, a expus industria transporturilor la o provocare majoră pentru supraviețuire din cauza volumelor în scădere cauzate de pandemie.

1.6. Pandemia a evidențiat în mod dramatic situația a mii de lucrători din transporturi, blocați în întreaga Europă și în întreaga lume cu contracte de muncă precare. De asemenea, ea pune în centrul atenției o criză socială a transporturilor, deoarece politicile din domeniul transporturilor din ultimele decenii, care au pus accentul pe piața unică, nu au reușit să prevină agravarea condițiilor de muncă la nivelul tuturor modurilor de transport. În acest caz, CESE consideră că este urgent nevoie să se aplice același nivel de ambiție și unui sistem de transport sustenabil din punct de vedere social. În plus, un plan de urgență pentru situații de criză din viitorul apropiat trebuie să urmărească prevenirea efectelor negative asupra lucrătorilor din domeniul transporturilor.

1.7. CESE salută faptul că strategia evidențiază prezența femeilor în domeniul transporturilor, însă, din nou, regretă că nu există un punct legat de acțiuni care să corespundă acestei ambiții.

1.8. CESE este de acord cu prioritățile stabilite în ceea ce privește necesitatea de a finaliza Spațiul european unic al transporturilor (SETA) și de a consolida piața unică, inclusiv ținând cont de experiența legată de pandemia de COVID-19, precum și în ceea ce privește necesitatea de a pregăti un plan de urgență pentru situații de criză. Comitetul insistă, însă, că stabilirea unui astfel de plan de urgență pentru situații de criză trebuie să se bazeze pe un dialog serios cu societatea civilă organizată și pe un dialog social veritabil, care presupune acordul tuturor partenerilor sociali.

1.9. Obiectivele de etapă pentru o mobilitate rezilientă se limitează la realizarea în timp util a rețelei TEN-T și la reducerea numărului de accidente rutiere mortale. Având în vedere gama largă de aspecte abordate în această parte a strategiei, CESE consideră că acest lucru este extrem de inadecvat.

1.10. CESE susține ideea ca toate modurile de transport să devină mai sustenabile și să se promoveze un sistem de transport multimodal sustenabil, bazat pe cooperarea dintre moduri și pe caracteristici de mediu optimizate, precum și pe sustenabilitatea socială a fiecărui mod. El consideră că emisiile vehiculelor ar trebui măsurate pe durata ciclului de viață al vehiculului, printr-un procedeu „de la extracție la ardere”.

1.11. Prima etapă principală, care vizează obiectivul prevăzut pentru 2030, de a avea în funcțiune 30 de milioane de mașini fără emisii și 80 000 de camioane fără emisii, pare prea optimistă și nu este analizată suficient, dat fiind că nu există o viziune clară privind numărul de puncte de încărcare necesare pentru parcul de vehicule avut în vedere. CESE avertizează asupra stabilirii unor obiective prea ambițioase, care ar putea avea efecte negative asupra credibilității strategiei.

1.12. CESE pune sub semnul întrebării măsura în care noua strategie este în acord cu o abordare care consideră că diferitele moduri constituie o resursă combinată în care, în cadrul unui sistem de transport multimodal, se promovează cooperarea între moduri, bazată pe soluții cu cea mai bună amprentă de mediu și socială și cu cea mai mare eficiență.

1.13. Dumpingul social și practicile neloiale dintr-un sector creează distorsiuni în alte sectoare. Condițiile de muncă precare și nepunerea în aplicare a legislației sociale distorsionează semnalele în ceea ce privește stabilirea prețurilor și alegerea unui serviciu de transport. CESE consideră că este nevoie de o inițiativă pentru includerea costurilor cu forța de muncă ca parte a unei politici echitabile de stabilire a prețurilor pentru serviciile de transport sustenabil, pe lângă internalizarea tuturor costurilor externe. Stabilirea unor prețuri echitabile pe piața liberă pentru un serviciu de transport trebuie să includă un venit de subzistență, remunerație egală pentru muncă egală în același loc, asistență medicală și asigurări sociale. Pentru stabilirea prețurilor la transportul public, există o compensație pentru obligația de serviciu.

1.14. Conform strategiei, transportul maritim și cel feroviar ar trebui să poată concura în condiții de egalitate cu transportul rutier în 2030, însă nu explică în ce mod ar trebui realizat acest deziderat. De fapt, este nevoie de o strategie mai cuprinzătoare pentru creșterea transportului feroviar de mărfuri și a transportului maritim pe distanțe scurte.

1.15. Ajutorul de stat este relevant pentru urmărirea unor obiective de politică precum asigurarea unui caracter ecologic și social al transporturilor. CESE consideră că trebuie revizuite de urgență orientările privind ajutorul de stat, în special orientările privind ajutorul de stat în sectorul maritim, pentru a asigura condiții sociale și economice echitabile în sectorul portuar și în domeniul ocupării forței de muncă în rândul marinarilor europeni.

1.16. În plus, strategia nu conține o analiză aprofundată a legăturii esențiale dintre piața unică și politica în domeniul concurenței, iar CESE împărtășește preocupările legate de prelungirea Regulamentului de exceptare pe categorii aplicabil consorțiilor.

1.17. De asemenea, strategia nu reflectă suficient preocupările zonelor rurale. CESE solicită ca viitoarea comunicare privind viziunea pe termen lung pentru zonele rurale să abordeze elementul esențial al mobilității și să asigure soluții alternative accesibile, adecvate scopului și disponibile pentru toți.

1.18. Pentru a evita sărăcia din perspectiva transporturilor, accesul la un transport public de calitate și la un preț accesibil este esențial, ca o alternativă sustenabilă la modurile individuale de transport, și prezintă o importanță deosebită pentru zonele rurale. Pentru asigurarea unei mobilități urbane sustenabile, ar trebui pus mai mult accentul pe transportul public, ca element fundamental al acestei tranziții și ca o sursă importantă de incluziune socială și de locuri de muncă de calitate la nivel local.

1.19. CESE consideră că traficul urban este adecvat pentru proiectele-pilot în materie de mobilitate cooperativă, conectată și automatizată (*Cooperated, connected and automated mobility – CCAM*), care ar trebui să se bazeze pe o evaluare a impactului asupra siguranței, precum și pe un dialog cu societatea civilă și partenerii sociali. El subliniază necesitatea unei finanțări adecvate pentru a permite consolidarea competențelor acolo unde este necesar.

1.20. În ceea ce privește mobilitatea urbană, platformele de tipul „Mobilitatea ca serviciu” (MaaS) ar trebui să facă obiectul răspunderii publice, pentru a asigura punerea în aplicare a strategiilor privind mobilitatea urbană (PMUD). La platformele de tipul MaaS ar trebui să aibă acces doar furnizorii de servicii de mobilitate care sunt responsabili din punct de vedere social, cu condiții de muncă echitabile și decente, ținându-se seama și de legislația planificată privind lucrătorii pe platforme.

1.21. CESE salută obiectivele în materie de digitalizare și de automatizare prevăzute în strategie, ca un mijloc de a atinge obiectivele legate de sustenabilitate, și solicită un dialog amplu cu privire la efectele societale și asupra mediului la nivel mai larg. Acesta evidențiază necesitatea unei abordări centrate pe factorul uman, inclusiv aspectele sociale și de mediu.

1.22. CESE constată cu îngrijorare că în capitolul privind mobilitatea inteligentă nu este abordată deloc problema lucrătorilor din domeniul transporturilor. Factorul uman din sectorul cercetării, proiectării și implementării de tehnologii digitale și de automatizare este esențial pentru utilizarea cu succes a acestor inovații și trebuie să se bazeze pe un dialog social incluziv, pentru a asigura o tranziție justă.

1.23. Tranziția digitală este în plină desfășurare. CESE regretă că recomandările privind impactul acestora asupra forței de muncă din domeniul transporturilor nu vor fi emise înainte de 2023. Acesta solicită să se ia măsuri de urgență, în colaborare cu partenerii sociali, pentru a învăța de pe urma celor mai bune practici existente.

1.24. Pentru investiții de succes în tehnologiile digitale este nevoie încă de la început de un dialog social participativ, care să includă o discuție privind scopul digitalizării și automatizării (de exemplu, creșterea eficienței comparativ cu supracapacitatea), obiectivul unor măsuri corespunzătoare pentru locuri de muncă mai sănătoase și mai sigure și salvarea locurilor de muncă și un procent echitabil din câștigurile de productivitate pentru lucrători.

1.25. CESE salută recunoașterea mai puternică a lucrătorilor din domeniul transporturilor, însă ia inițiative legislative concrete pentru eradicarea dumpingului social în toate modurile de transport. Acesta consideră că trebuie stabilit de urgență un grup de lucru social pentru sectorul transporturilor, care să includă toate direcțiile generale (DG) relevante, precum MOVE, EMPL și alte DG relevante.

1.26. CESE sprijină scopul ca până în 2050, la nivelul tuturor modurilor de transport, să nu se mai înregistreze aproape niciun deces, însă strategia nu abordează problema transportului rutier profesionist și în special problema oboselii conducătorilor auto ca „boală cronică” și ca un factor important care determină producerea accidentelor. În ceea ce privește conducătorii de autobuze și de autocare, atrage atenția asupra raportului care urmează să fie prezentat Consiliului și Parlamentului de către Comisia Europeană (CE) și se așteaptă ca instituțiile UE să acționeze în conformitate cu obiectivele politice prevăzute în regulamentul privind timpul de condus și timpul de repaus.

1.27. CESE subliniază importanța obținerii unui sprijin semnificativ pentru o tranziție verde, socială și digitală din partea tuturor părților interesate din societatea civilă, inclusiv din partea partenerilor sociali, și este pregătit să contribuie la un dialog cu societatea civilă cu scopul de a contura și a pune în aplicare strategia. Strategia prevede pe bună dreptate că o trecere la mobilitatea sustenabilă, inteligentă și rezilientă trebuie să fie justă sau, în caz contrar, să nu aibă loc.

2. Context

2.1. *Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului* evidențiază rolul esențial și beneficiile transporturilor pentru populație și economia UE, abordând totodată problema costurilor pentru societate. În comunicarea sa, Comisia propune o nouă strategie pentru realizarea obiectivelor de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră din sectorul transporturilor cu 55 % în 2030 și cu 90 % până în 2050, astfel cum este prevăzut în Pactul verde european. De asemenea, ea stabilește o foaie de parcurs pentru digitalizare și pentru dezvoltarea automatizării și a inteligenței artificiale (IA) în sectorul transporturilor.

2.2. În lumina experienței generate de pandemia de COVID-19, strategia transformă reziliența în fața viitoarelor crize într-un obiectiv-cheie al politicii UE în domeniul transporturilor, împreună cu finalizarea SETA, în conformitate cu cartea albă privind politica în domeniul transporturilor din anul 2011.

2.3. Strategia prevede 10 domenii-cheie (inițiative emblematice) și 14 etape principale concrete, precizând, de asemenea, că mobilitatea la un preț convenabil trebuie să fie accesibilă tuturor și că sectorul trebuie să ofere condiții sociale adecvate, oportunități de reconversie profesională și locuri de muncă atractive. Pilonul european al drepturilor sociale trebuie să asigure faptul că tranziția verde și cea digitală sunt echitabile.

2.4. Un plan de acțiune care însoțește comunicarea prevede 82 de măsuri ce trebuie luate în perioada 2021-2023. O analiză suplimentară este prezentată într-un document de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei.

3. Observații generale: viziunea strategiei

3.1. La un deceniu de la publicarea ultimei cărți albe privind politica în domeniul transporturilor, în 2011, noua strategie cuprinzătoare a Comisiei vizează realizarea obiectivelor fundamentale ale unei mobilități sustenabile, inteligente și reziliente. Toate cărțile albe precedente (1992, 2001 și 2011) s-au concentrat pe instituirea SETA și finalizarea pieței unice.

3.2. Încă din 2001 și 2011, cărțile albe au abordat problema dependenței UE de combustibilii fosili și problema schimbărilor climatice, precum și contribuția tot mai mare a sectorului transporturilor din UE la emisiile de gaze cu efect de seră, însă nu au reușit să își atingă obiectivele cu relevanță climatică. Având în vedere criza climatică, CESE salută cu căldură abordarea de integrare a noii strategii a UE privind mobilitatea în Pactul verde european cu o atenție deosebită acordată acțiunilor ce vizează realizarea obiectivelor climatice.

3.3. Pentru ca lanțurile valorice industriale europene corespunzătoare să devină pilonii unei transformări sustenabile și digitale a transporturilor din UE, o strategie de succes privind mobilitatea trebuie să meargă mână în mână cu consolidarea bazei industriale a UE. Aceasta trebuie să se bazeze în mare măsură pe consolidarea competitivității întregului sector al transporturilor.

3.4. Pandemia fără precedent de COVID-19 a demonstrat importanța vitală a unei piețe unice funcționale în ceea ce privește transporturile și a lanțurilor sustenabile de aprovizionare, expunând în același timp industria transporturilor la o provocare majoră pentru supraviețuire din cauza volumelor în scădere cauzate de pandemie. Ea a evidențiat în mod dramatic situația a mii de lucrători din transporturi, blocați în Europa și în întreaga lume cu contracte de muncă precare, cu asigurări sociale și de sănătate insuficiente și chiar pierzându-și locurile de muncă fără a beneficia de protecție socială. Ea pune în centrul atenției o criză socială a transporturilor care evidențiază omisiunile din politicile precedente ale UE în acest domeniu și demonstrează nevoia de a se aplica același nivel de ambiție și unui sistem de transport sustenabil din punct de vedere social. CESE consideră că este imperios să nu se rateze șansa de a contura un SETA cu adevărat sustenabil pentru viitor, pentru care va fi nevoie de corecții fundamentale în acțiunile următoare. În plus, un viitor plan de urgență pentru situații de criză trebuie să urmărească prevenirea efectelor negative asupra lucrătorilor din domeniul transporturilor.

3.5. În pofida inițiativelor întreprinse până în prezent, SETA, incluzând piața unică și dimensiunea socială și cea de mediu, nu a fost realizat și este nevoie urgent de măsuri suplimentare. CESE regretă că, deși descrie foarte detaliat obiectivele climatice și în materie de digitalizare și mijloacele de realizare a acestora, strategia este mai puțin exhaustivă în ceea ce privește piața unică și aspectele sociale. Acest lucru este extrem de regretabil, întrucât multe dintre acțiunile propuse în materie de sustenabilitate și de digitalizare au efecte ample asupra pieței unice și a lucrătorilor din domeniul transporturilor; prin urmare, la aceste aspecte se va face trimitere de mai multe ori în prezentul aviz. În acest sens, CESE solicită o abordare mai cuprinzătoare și transversală, astfel încât strategia să nu obțină, în cele din urmă, o victorie à la Pirus.

3.6. CESE salută faptul că strategia evidențiază prezența femeilor în domeniul transporturilor și „va aplica în mod corespunzător integrarea egalității în inițiativele sale de politică în domeniul transporturilor”, însă regretă că nu există un punct legat de acțiuni care să corespundă acestei ambiții. „Schimbul de bune practici” și o rețea de ambasadori pentru diversitate nu sunt măsuri suficiente pentru integrarea în politicile UE privind transporturile a unei abordări care să țină cont de dimensiunea de gen. Exemple bune de puncte legate de acțiune fac parte din ghidul tematic PMUD „Abordarea echității de gen și a grupurilor vulnerabile în PMUD”.

3.7. Majoritatea acțiunilor planificate în cadrul secțiunilor 1-3 (viziune, mobilitate sustenabilă și mobilitate inteligentă) din strategie au o aplicabilitate restrânsă, concentrându-se în principal asupra aspectelor tehnice legate de caracteristicile de mediu ale vehiculelor, navelor și aeronavelor, de implementarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, de proiecte de dezvoltare industrială și digitală, de impozitarea energiei și internalizarea costurilor externe, cu obiectivul de a pune în aplicare principiul „poluatorul/utilizatorul plătește”. Inițiativele emblematică 3 și 4 se referă la măsuri de politică cu și fără caracter legislativ pentru promovarea transportului sustenabil de călători și de mărfuri.

3.8. În timp ce atât acțiunile propuse, cât și etapele principale par să fie, în mod reciproc, destul de coerente în ceea ce privește principalele aspecte tehnice abordate la punctele 1-3, CESE își pune problema măsurii în care echilibrul dintre măsurile tehnice și măsurile de politică în domeniul transporturilor este adecvat pentru atingerea obiectivelor climatice.

3.9. De asemenea, CESE pune sub semnul întrebării abordarea, în condițiile în care, pentru a înțelege pe deplin obiectivele strategiei, este nevoie de un document de lucru al serviciilor Comisiei de aproape 300 de pagini. Această modalitate de prezentare și de explicare a unei strategii nu o ajută să fie accesibilă și să beneficieze cu ușurință de sprijin pe scară largă.

3.10. Strategia precizează, pe bună dreptate, că „[c]el mai valoros activ al sectorului sunt de departe oamenii, iar tranziția sustenabilă și inteligentă nu va fi posibilă fără sprijinul și participarea lucrătorilor din transporturi”.

3.11. CESE atrage atenția că zonele rurale din Europa sunt preocupate mai ales pentru că obiectivele stabilite în materie de mobilitate sustenabilă pot fi atinse doar cu prețul unui compromis semnificativ în detrimentul stilului de viață. Comitetul solicită în mod proactiv Comisiei să abordeze elementul esențial legat de mobilitate în viitoarea sa comunicare privind viziunea pe termen lung pentru zonele rurale și să asigure alternative accesibile, adecvate scopului și disponibile pentru toți.

3.12. CESE subliniază importanța obținerii unui sprijin pe scară largă pentru tranziția digitală și tranziția verde, astfel cum sunt avute în vedere, din partea tuturor părților interesate din cadrul societății civile, inclusiv din partea partenerilor sociali. Aceasta înseamnă, de asemenea, că dimensiunea socială, inclusiv dialogul privind cea mai bună modalitate de gestionare a tranziției și de a o face să fie acceptabilă din punct de vedere social, prezintă o importanță vitală.

3.13. CESE este pregătit să contribuie la un dialog cu societatea civilă pentru a contura și a pune în aplicare strategia, iar acest aviz își propune să contribuie cu propuneri concrete la dezbatere.

4. Mobilitate sustenabilă

4.1. CESE este de acord că, pentru a realiza această transformare sistemică, este nevoie de trei piloni de acțiune, și anume: „1. să facem toate modurile de transport mai sustenabile; 2. să punem la dispoziție alternative sustenabile pe scară largă în cadrul unui sistem de transport multimodal; și 3. să creăm stimulentele adecvate pentru a impulsiona tranziția”.

4.2. Pentru a face toate modurile de transport mai sustenabile, prima etapă principală vizează obiectivul prevăzut pentru 2030, de a avea în funcțiune 30 de milioane de mașini fără emisii și 80 000 de camioane fără emisii pornind de la cifrele de astăzi de aproximativ un milion de mașini și 30 000 de camioane⁽¹⁾. CESE constată că deciziile de investiții privind vehiculele care vor fi utilizate până în 2030 se vor lua acum sau foarte curând. Având în vedere diferența de preț, infrastructura încă relativ dispersată pentru încărcarea/alimentarea cu combustibili alternativi și durata de viață a vehiculelor, scenariul pare exagerat de optimist. În plus, se pare că încă nu există o idee clară privind numărul punctelor de încărcare/alimentare necesare pentru a deservi parcul auto avut în vedere. Acesta avertizează asupra stabilirii unor obiective prea ambițioase, care ar putea avea efecte negative asupra credibilității strategiei.

4.3. Strategia evidențiază în mod clar că energia electrică și hidrogenul constituie opțiunea prioritară pentru decarbonizarea mobilității. O abordare corectă a mobilității fără emisii ar trebui să ia în considerare amprenta de carbon a vehiculelor pe parcursul întregului lor ciclu de viață (în 2018, numai 33 % din energia electrică din UE provenea din surse regenerabile) și să fie măsurată printr-un procedeu „de la extracție la ardere”.

⁽¹⁾ Documentul de lucru al serviciilor Comisiei, SWD(2020) 331, secțiunea 4.1.1, p. 81.

4.4. CESE sprijină cu fermitate trecerea la soluții de transport mai durabile și încurajează CE să dezvolte această abordare prin acțiuni concrete care să sprijine și transportul nemotorizat.

4.5. Pactul verde acordă prioritate eficienței resurselor prin trecerea la o economie curată și circulară, prin refacerea biodiversității, oprirea degradării spațiilor publice și prin reducerea poluării. Ținând cont de aceste aspecte, CESE reiterează că o strategie sustenabilă în domeniul transporturilor trebuie să acorde prioritate infrastructurii care reduce utilizarea terenurilor, să asigure o cotă echitabilă de spațiu în orașe și în aglomerări urbane și să fie eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor, în special în ceea ce privește resursele critice. Drepturile fundamentale trebuie respectate.

4.6. CESE salută faptul că CE va continua să colaboreze cu orașele și statele membre pentru a garanta că toate orașele mari și mijlocii își pun în aplicare propriile PMUD până în 2030. Situația actuală sugerează că numărul de PMUD nu va crește în mod satisfăcător fără cadrele naționale și instrumentele financiare pentru dezvoltarea și punerea în aplicare a PMUD.

4.7. Strategia se referă doar pe scurt la gestionarea parcărilor și la politicile aferente. CESE sugerează dezvoltarea în continuare a acestui aspect prin acțiuni clare, ținând seama de impactul negativ al zonelor de parcare asupra impermeabilizării solului în orașe. O bună gestionare a parcărilor poate contribui la eliberarea unui spațiu public valoros, sporind atractivitatea orașelor, sprijinind economia locală, reducând traficul și îmbunătățind situația în ce privește congestionarea traficului, siguranța rutieră și poluarea aerului.

4.8. Al doilea pilon al transporturilor sustenabile abordează problema disponibilității modurilor alternative de transport și oferă o opțiune modală în acest sens, în cadrul unei abordări multimodale. Etapele principale 4-8 stabilesc obiective pentru 2030 și 2050 referitoare la o creștere masivă a transportului feroviar de călători (dublând liniile de cale ferată de mare viteză până în 2030 și triplându-le până în 2050) și a transportului feroviar de marfă (o creștere cu 50 % până în 2030 și o dublare până în 2050). Sunt stabilite, de asemenea, obiective în ceea ce privește călătoriile colective, căile navigabile interioare și transportul maritim pe distanțe scurte, precum și în ceea ce privește existența a 100 de orașe neutre din punct de vedere climatic până în 2030.

4.9. CESE pune sub semnul întrebării măsura în care strategia este în acord cu o abordare care consideră că diferitele moduri constituie o resursă combinată în care, în cadrul unui sistem de transport multimodal, se promovează, în locul concurenței între moduri, cooperarea între acestea, bazată pe soluții cu cea mai bună amprentă de mediu – și socială – și cu cea mai mare eficiență.

4.10. În acest context, CESE solicită o evaluare mai amplă a sustenabilității, pentru o integrare completă a sustenabilității sociale. Acesta sugerează completarea amprente de mediu din strategie prin introducerea unei „amprente a forței de muncă europene pentru transporturi” care să fie comparabilă și care să se refere la condițiile de muncă echitabile, inclusiv la toate elementele relevante pentru a preveni continuarea deteriorării, pentru a asigura concurența loială în cadrul modurilor de transport și între acestea și pentru a evita concurența distructivă prin crearea stimulentei necorespunzătoare. Pentru a asigura condiții de concurență echitabile între modurile de transport, o procedură echitabilă de stabilire a prețurilor pe piața liberă trebuie să includă costuri echitabile cu forța de muncă, astfel cum se evidențiază în capitolul 6.

4.11. Este regretabil că dezvoltarea modelelor pentru transportul multimodal de mărfuri, bazate pe cooperarea dintre moduri, pe caracteristici de mediu optimizate și pe sustenabilitatea socială a fiecărui mod, optimizând resursele prin platforme digitale, cu respectarea integrală a legislației în domeniul social, nu reprezintă una dintre etapele principale prevăzute în cadrul pilonului referitor la mobilitatea inteligentă din strategie.

4.12. A noua etapă principală prevede că transportul maritim și cel feroviar ar trebui să poată concura în condiții de egalitate cu transportul rutier în 2030, fără a explica în ce mod ar trebui realizat acest lucru, eventual poate prin internalizarea costurilor externe și prin impozitarea combustibililor. De fapt, nu există o strategie mai cuprinzătoare pentru stimularea transportului feroviar de mărfuri și a transportului maritim pe distanțe scurte, care să țină cont, printre altele, de costul mai ridicat al transportului feroviar și de problemele legate de punctualitatea acestui mod de transport, astfel cum sunt descrise în documentul de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei.

4.13. A patra etapă principală prevede că toate călătoriile programate cu o lungime de până la 500 km în interiorul UE vor trebui să fie neutre din punctul de vedere al carbonului până în 2030. Trebuie să se discute impactul asupra transportului de călători cu autobuzul și posibilele efecte negative asupra sustenabilității.

4.14. Ajutorul de stat este relevant pentru urmărirea unor obiective de politică precum asigurarea unui caracter ecologic și social al transporturilor. CESE consideră că este urgent nevoie să se revizuiască orientările privind ajutorul de stat. Un element este aspectul teritorial, de exemplu în ceea ce privește zonele îndepărtate. În plus, atrage atenția că de mult timp este lăsată în așteptare o solicitare privind adaptarea orientărilor privind ajutorul de stat în sectorul maritim pentru a asigura condiții sociale și economice echitabile în sectorul portuar și în domeniul ocupării forței de muncă în rândul marinarilor europeni, astfel încât sectorul maritim să fie sustenabil din punct de vedere social, și tot de mult timp așteaptă răspuns și apelul pentru a se lua măsuri înainte de 2023.

4.15. CESE critică faptul că strategia nu conține o analiză aprofundată a legăturii esențiale dintre piața unică și politica în domeniul concurenței. Acesta este de acord că este necesară o discuție adecvată privind ajutorul de stat și subvențiile pentru sectorul maritim și efectul acestora asupra sectorului portuar. Partenerii sociali europeni și-au exprimat împreună „îngrijorările în ceea ce privește prelungirea Regulamentului de exceptare pe categorii aplicabil consorțiilor, care va agrava tratamentul inegal dintre proprietarii de nave și părțile interesate din sectorul portuar și va avea efecte negative asupra porturilor din UE”⁽²⁾.

5. Mobilitatea inteligentă

5.1. CESE este de acord că, în condițiile în care „inovarea va modela mobilitatea viitoare a pasagerilor și a mărfurilor, trebui[e] instituit cadrul și factorii favorizanți adecvați pentru a facilita această tranziție care poate face sistemul de transport mult mai eficient și mai sustenabil”. Comitetul consideră că este esențial să se respecte un principiu director fundamental: digitalizarea și automatizarea sunt instrumente, nu un scop în sine.

5.2. În acest context, CESE salută obiectivele legate de digitalizare și de automatizare prevăzute în strategie, ca un mijloc de a atinge obiectivele de sustenabilitate. Abordarea impactului societal și asupra mediului al IA, principiul controlului uman asupra aparatelor, precum și colectarea datelor cu caracter personal și utilizarea acestor date sunt deosebit de importante și necesită un dialog amplu. Includerea factorului uman în sectorul cercetării, proiectării și implementării de tehnologii digitale și de automatizare este o măsură esențială pentru utilizarea cu succes a acestor inovații și trebuie să se bazeze pe un dialog social incluziv, pentru a asigura o tranziție justă. Este nevoie de o abordare centrată pe factorul uman, ținând seama și de aspectele sociale și de mediu, precum și de o garanție a faptului că tehnologiile nu vor fi utilizate în mod abuziv.

5.3. CESE constată că nu se face nicio referire la inițiativele orizontale privind siguranța, răspunderea, drepturile fundamentale și aspectele legate de date ale IA și ale pachetului legislativ privind datele, în ceea ce privește controlul și condițiile de partajare a datelor.

5.4. Pentru ca UE să devină lider mondial în dezvoltarea serviciilor și a sistemelor de mobilitate cooperativă, conectată și automatizată (*Cooperated, connected and automated mobility – CCAM*), ar trebui simplificată testarea serviciilor-pilot din sistemele de trafic urban, pe baza unei evaluări de impact în materie de siguranță, precum și a unui dialog cu societatea civilă și partenerii sociali. Proiectele-pilot actuale sunt testate în principal în sisteme de transport închise (campusuri, complexe industriale etc.).

5.5. CESE salută faptul că strategia abordează problema transformării digitale în mobilitatea urbană, inclusiv în ceea ce privește platformele de tipul MaaS, serviciile partajate, serviciile la cerere și apariția de platforme intermediare, precum și oportunitățile și riscurile privind conceptele sustenabile și eficiente de transport pe care le oferă acestea. De asemenea, salută faptul că punctul 38 abordează în mod corect preocupările sociale și de siguranță, întrucât mai multe servicii noi de mobilitate, precum și platformele de intermediere oferă forme precare de ocupare a forței de muncă și salarii scăzute, care pot ridica probleme în ceea ce privește concurența. Totuși, acțiunea 23 nu vizează „[e]valuarea necesității unor măsuri care să asigure condiții de concurență echitabile pentru platformele locale, la cerere, de transport de pasageri și de vehicule la comandă” până în 2022.

⁽²⁾ Acest apel a fost adresat de partenerii sociali europeni comisarilor Vălean și Schmit.

5.6. Platformele de tipul MaaS ar trebui să facă obiectul răspunderii publice, pentru a asigura punerea în aplicare a PMUD. La platformele de tipul MaaS ar trebui să aibă acces doar furnizorii de servicii de mobilitate care sunt responsabili din punct de vedere social, cu condiții de muncă echitabile și decente, ținându-se seama și de legislația planificată privind lucrătorii pe platforme.

5.7. CESE salută inițiativa Comisiei referitoare la documente legislative pentru abordarea condițiilor de muncă ale lucrătorilor pe platforme și speră că propunerea va asigura prezumția unui statut profesional și condiții de muncă echitabile pentru lucrătorii pe platforme din domeniul transporturilor, precum cei implicați în servicii de vehicule la comandă sau de livrare.

5.8. CESE este foarte atent la preocuparea legată de faptul că costurile soluțiilor de mobilitate inteligentă, dezvoltării IA și automatizării ar putea agrava decalajul dintre nord și sud, întrucât nivelul inițial de la care se pornește diferă în UE, de la un stat membru la altul. Așadar, CESE consideră că este esențial ca orice strategie de succes a UE să abordeze aceste decalaje în materie de investiții prin sprijinirea soluțiilor de mobilitate inteligentă în statele membre mai sărace, prin consolidarea, în egală măsură, a dialogului social, a condițiilor sociale și a unei abordări centrate pe factorul uman.

6. Mobilitatea rezilientă

6.1. Secțiunea 4 referitoare la mobilitatea rezilientă conține trei inițiative emblematică – consolidarea pieței unice, o mobilitate echitabilă și justă pentru toți și îmbunătățirea siguranței și a securității transporturilor, însoțite de etapele principale 13 și 14.

Relevanța pieței unice

6.2. CESE este de acord cu prioritățile stabilite în ceea ce privește necesitatea de a finaliza SETA și de a consolida piața unică, inclusiv ținând cont de experiența legată de pandemia de COVID-19, precum și în ceea ce privește necesitatea de a pregăti un plan de urgență pentru situații de criză. Cu toate acestea, CESE consideră că stabilirea unui astfel de plan de urgență pentru situații de criză trebuie să se bazeze pe o societate civilă organizată și un dialog social serios și să fie aprobată de partenerii sociali.

6.3. CESE regretă însă că, de exemplu, finalizarea SETA și consolidarea pieței unice, importanța punerii în aplicare la timp a TEN-T și a dezvoltării unor lanțuri valorice strategice referitoare, de exemplu, la baterii și la hidrogen și nevoile de finanțare aferente pentru realizarea obiectivelor Pactului verde și ale tranziției digitale în domeniul transporturilor sunt grupate împreună cu alte aspecte importante precum drepturile călătorilor, obligațiile de serviciu public (OSP), condițiile sociale ale lucrătorilor din domeniul transporturilor și siguranța și securitatea transporturilor. Faptul că problemele de mare amploare ale pieței unice și chestiunile sociale și de siguranță aferente ocupă ultimul loc în strategie creează o impresie bizară.

6.4. În opinia CESE, obiectivele de etapă legate de acest capitol – dezvoltarea în timp util a rețelei TEN-T și reducerea numărului de accidente rutiere mortale – sunt extrem de inadecvate, din moment ce este vorba despre consolidarea pieței interne și finalizarea spațiului european unic al transporturilor, inclusiv creșterea eficienței prin utilizarea optimă a capacității, finanțarea reînnoirilor flotei, aspecte legate de ajutoarele de stat, îmbunătățirea conectivității și protecția pasagerilor și a drepturilor acestora.

6.5. CESE ia act de faptul că, potrivit viziunii prezentate în strategie, o piață unică funcțională și rezilientă la crize „trebuie să devină și un obiectiv-cheie al politicii UE în domeniul transporturilor”, în timp ce „[c]rearea unei mobilități verzi trebuie să fie noua condiție pentru creșterea sectorului transporturilor”. De exemplu, la etapele principale s-ar fi putut adăuga finalizarea pieței unice în domeniul transporturilor, prin noi modele de afaceri sustenabile și digitalizate.

6.6. De asemenea, este regretabil că în strategie nu se descriu obstacolele care încă există în ceea ce privește punerea pe deplin în aplicare a pieței unice în domeniul transporturilor. În special punctul 4.3.3 din documentul de lucru al serviciilor Comisiei ridică o serie de probleme în ceea ce privește funcționarea pieței unice, care nu sunt abordate în secțiunea 4. Același lucru este valabil și pentru punctul 4.3.4, unde sunt descrise o serie de carențe din punct de vedere social care nu sunt abordate în strategie.

6.7. Procesele privind o mai bună reglementare trebuie îmbunătățite. CESE insistă că pentru fiecare dintre acțiuni, indiferent dacă sunt menționate în planul de acțiune sau în alte documente, trebuie efectuată o evaluare completă a impactului (social, de mediu, economic, cu integrarea perspectivei de gen), cu o consultare privilegiată a partenerilor sociali recunoscuți, precum organizațiile reprezentative aprobate de Comisie.

6.8. În mod similar, o serie de acțiuni planificate în secțiunile precedente ale strategiei au implicații clare asupra pieței unice, de exemplu amendamente la directiva de stabilire a dimensiunilor și a greutateii vehiculelor de mărfuri, amendamente la legislația în domeniul aviației și referitoare la platformele digitale.

Dimensiunea socială și condițiile de muncă

6.9. Criza fără precedent provocată de pandemia de COVID-19 a arătat că transportul este un serviciu esențial. De asemenea, aceasta a evidențiat importanța lucrătorilor din domeniul transporturilor ca lucrători-cheie și importanța lor pentru reziliența sistemului de transport. CESE salută faptul că strategia recunoaște rolul lucrătorilor din domeniul transporturilor într-o măsură mai mare decât documentele de politică anterioare din domeniul transporturilor, recunoscându-i drept „[c]el mai valoros activ al sectorului”, deși unii se confruntă cu condiții de muncă dificile și precare. Totuși, având în vedere importanța acordată pilonului social în punerea în aplicare a politicilor actuale ale UE, este surprinzător că dimensiunea socială a transporturilor nu este abordată într-o secțiune dedicată.

6.10. Strategia recunoaște totodată problemele demografice ale sectorului și dificultățile în atragerea lucrătorilor de care are acesta nevoie. Aceasta concluzionează că „[p]revederea unor standarde sociale mai ridicate ar contribui în mod direct la inversarea actualei lipse generale de atractivitate a sectorului”. Din păcate, nici strategia, nici documentul de lucru al serviciilor Comisiei nu analizează în mod adecvat cauzele dificultăților în a atrage lucrătorii cu care se confruntă sectorul transporturilor. Ele nu țin cont de faptul că politicile din domeniul transporturilor din ultimele decenii, care au pus accentul pe piața unică, nu au reușit să prevină agravarea condițiilor de muncă la nivelul tuturor modurilor de transport.

6.11. Declarațiile Comisiei, că „va lua în considerare măsuri la nivelul diferitelor moduri de transport pentru a consolida cadrul legislativ privind condițiile de muncă ale lucrătorilor” și va lansa „inițiative în vederea creșterii atractivității sectorului transporturilor în 2021-2023”, sunt prea vagi. Într-adevăr, este greu de înțeles de ce nu s-a considerat că merită stabilite etape principale și pentru elemente precum condițiile de muncă echitabile și îmbunătățirea atractivității profesiei, inclusiv pentru tineri și pentru femei.

6.12. Este nevoie de inițiative legislative concrete pentru a eradică dumpingul social la nivelul tuturor modurilor de transport. Principiul remunerației egale pentru muncă egală în același loc trebuie să se aplice în cazul tuturor modurilor de transport (detașarea lucrătorilor foarte mobili), la fel ca protecția ocupării forței de muncă și a drepturilor dobândite în cazul personalului supus schimbării de operatori ca urmare a licitațiilor pentru contractele pentru diferite moduri de transport. Așadar, CESE consideră că trebuie stabilit de urgență un grup de lucru social pentru sectorul transporturilor, care să includă toate direcțiile generale relevante, precum MOVE, EMPL și Concurență.

Costurile sociale și sustenabilitatea

6.13. Dumpingul social și practicile neloiale dintr-un sector creează distorsiuni în alte sectoare. Condițiile de muncă precare și nepunerea în aplicare a legislației sociale distorsionează semnalele în ceea ce privește stabilirea prețurilor și alegerea unui mod de transport. CESE consideră că este nevoie de o inițiativă pentru includerea costurilor cu forța de muncă ca parte a unei politici echitabile de stabilire a prețurilor pentru serviciile de transport sustenabil, pe lângă internalizarea tuturor costurilor externe. Stabilirea unor prețuri echitabile pe piața liberă pentru un serviciu de transport trebuie să includă un venit de subzistență, remunerație egală pentru muncă egală în același loc, asistență medicală și asigurări sociale, precum și investiții într-un loc de muncă sănătos, calificări și formare profesională. Adăugarea unei „amprente a forței de muncă” la recomandările referitoare la amprenta de carbon de la acțiunile 28 și 34, astfel cum este definită la punctul 4.6, ar putea fi o acțiune, însă nu ar fi nici pe departe suficientă. Pentru stabilirea prețurilor la transportul public, există o compensație pentru obligația de serviciu.

6.14. CESE subliniază importanța negocierii colective și a rolului acesteia în stabilirea nivelului salariilor și, prin urmare, insistă asupra importanței consolidării negocierii colective, în special în sectorul extrem de fragmentat al transporturilor și în toate statele membre.

Tranziția digitală justă

6.15. CESE salută faptul că strategia abordează în mod corespunzător riscurile și oportunitățile transformării digitale pentru ocuparea forței de muncă și necesitatea unei tranziții juste pentru lucrătorii din domeniul transporturilor. Cu toate acestea, acțiunea 69 nu prevede emiterea de „recomandări pentru tranziția către automatizare și digitalizare și impactul acestora asupra forței de muncă din sectorul transporturilor” înainte de 2023. Astfel, nu se ia în considerare faptul că digitalizarea și automatizarea sunt deja o realitate și că este nevoie urgent de măsuri. De exemplu, etapa principală 13 stabilește obiectivul implementării la scară largă a mobilității automatizate până în 2030.

6.16. Pentru investiții de succes în tehnologii digitale, este nevoie de un dialog social participativ încă de la bun început. Există exemple de bună practică, precum acordul de negociere colectivă CBA Future – *Shaping automation socially and in a co-determined way* („Viitorul acordurilor de negociere colectivă – modelarea automatizării într-o manieră socială și co-determinată”) al operatorului de terminale de containere EUROGATE din Germania, inclusiv pentru cele trei terminale ale acestuia din Hamburg, Bremerhaven și Wilhelmshaven⁽³⁾. Acest dialog trebuie să includă, de asemenea, o discuție privind scopul digitalizării și automatizării (de exemplu, creșterea eficienței comparativ cu supracapacitatea), obiectivul unor măsuri corespunzătoare pentru locuri de muncă mai sănătoase și mai sigure, salvarea locurilor de muncă și un procent echitabil din câștigurile de productivitate pentru lucrători.

6.17. La nivel european, partenerii sociali europeni din domeniul transportului public urban au semnat recent recomandări comune privind transformarea digitală în transportul public urban⁽⁴⁾. Ei promovează o abordare incluzivă și participativă a transformării digitale, asigurând securitatea locului de muncă și competențele în cadrul transformării digitale, utilizând transformarea digitală pentru a îmbunătăți condițiile de muncă și echilibrul dintre viața profesională și cea privată și asigurând protecția datelor, a vieții private și a demnității. Strategiile ar trebui să asigure faptul că atât întreprinderea, cât și lucrătorii au de câștigat din introducerea tehnologiilor digitale, printre altele devenind co-beneficiari ai câștigurilor generate de creșterea productivității.

6.18. Comisia, în colaborare cu partenerii sociali, ar trebui să ia măsuri imediate pentru a asigura o tranziție justă la automatizare și la digitalizare, fără a lăsa pe nimeni în urmă.

Siguranța și securitatea transporturilor

6.19. În ceea ce privește siguranța transporturilor, etapa principală 14 vizează obținerea unui număr de decese aproape egal cu zero până în 2050 pentru toate modurile de transport, principalul motiv de îngrijorare fiind reprezentat de decesele din transportul rutier. Totuși, strategia UE din 2018 privind siguranța rutieră nu prevede că transportul rutier profesionist și, în special, problema oboselii conducătorilor ar putea constitui o „boală cronică” și un factor important în producerea de accidente.

6.20. În acest context, CESE își exprimă profunda îngrijorare față de noua inițiativă a Comisiei privind normele aplicabile conducătorilor de autobuze și de autocare în ceea ce privește timpul de condus și timpul de repaus și atrage atenția asupra raportului care urmează să fie prezentat Consiliului și Parlamentului de către Comisie. Orice prelungire a programului de lucru și de condus în acest sector ar contraveni obiectivelor de politică ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006⁽⁵⁾ și ar conduce la o deteriorare suplimentară a siguranței rutiere pentru călători și pentru alți utilizatori rutieri, precum și a condițiilor de muncă pentru conducătorii de autobuze și autocare.

6.21. CESE sprijină măsurile propuse pentru îmbunătățirea securității și în special faptul că sunt prevăzute măsuri pentru gestionarea amenințărilor cibernetice.

7. Importanța unor servicii publice puternice

7.1. CESE reiterează că asigurarea unui sistem de transport urban sustenabil, care să impună respectarea obiectivelor climatice, dar și a sănătății publice, a siguranței și securității rutiere, precum și a unei cote echitabile de spațiu urban, este o sarcină de politică publică.

7.2. Viziunea Comisiei evidențiază pe bună dreptate că „este esențial ca mobilitatea să fie disponibilă și la prețuri abordabile pentru toți, ca regiunile rurale și cele îndepărtate să fie mai bine conectate”. CESE insistă asupra disponibilității serviciilor publice, astfel cum sunt sprijinite prin cadrul juridic, ca element esențial al unei mobilități sustenabile și la prețuri accesibile. Aceasta impune o compensație mai bună, din punct de vedere social și de mediu, pentru obligațiile de serviciu public prin oferirea de sprijin financiar și prin introducerea de instrumente financiare la nivelul guvernelor naționale, al regiunilor și al municipiilor.

⁽³⁾ Acordul de negociere colectivă încheiat în 2019 între EUROGATE și Sindicatul serviciilor din Germania (ver.di) se aplică tuturor sucursalelor germane din cadrul grupului, inclusiv terminalelor de containere, companiei de întreținere și celei feroviare, precum și altor unități de afaceri din Germania. O comisie de automatizare stabilită în prealabil este informată cu privire la orice proiecte de hardware sau software din cadrul întreprinderii, chiar dacă nu există un impact direct asupra locurilor de muncă. Acordul de negociere colectivă cu EUROGATE prevede că până în 2025 nu se vor realiza restructurări în ceea ce privește forța de muncă.

⁽⁴⁾ *Transformarea digitală și dialogul social în transportul public urban (UPT) în Europa, Recomandări comune ale partenerilor sociali europeni în cadrul UPT (ETF și UITP)*, semnate în martie 2021.

⁽⁵⁾ JO L 102, 11.4.2006, p. 1.

7.3. Pentru a evita sărăcia din perspectiva transporturilor, accesul la un transport public de calitate și la un preț accesibil este esențial, ca o alternativă sustenabilă la modurile individuale de transport. Acest lucru este deosebit de important pentru zonele rurale, iar serviciile partajate și la cerere pot completa, de asemenea, oferta de transport public în special în aceste zone, cu condiția asigurării unor condiții de muncă echitabile și de calitate. În plus, transportul activ nemotorizat, mersul pe jos și mersul cu bicicleta au nevoie de o atenție sporită și de investiții într-o infrastructură sigură și de calitate.

7.4. Transportul public este important pentru incluziunea socială și pentru crearea de locuri de muncă de calitate la nivel local. Strategia pune prea mult accentul pe aspectele tehnologice ale digitalizării, ale micromobilității și ale noilor servicii de mobilitate. Noua viziune nu trebuie să piardă din vedere faptul că mobilitatea inteligentă ar trebui să fie un instrument, mai degrabă decât un scop.

Bruxelles, 27 aprilie 2021.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Christa SCHWENG

ANEXĂ

Amendamentele următoare, care au întrunit cel puțin o pătrime din voturile exprimate, au fost respinse în cursul dezbaterilor:

Punctul 4.14 (corelat cu eliminarea punctului 1.15)

Se elimină punctul:

~~Ajutorul de stat este relevant pentru urmărirea unor obiective de politică precum asigurarea unui caracter ecologic și social al transporturilor. CESE consideră că este urgent nevoie să se revizuiască orientările privind ajutorul de stat. Un element este aspectul teritorial, de exemplu în ceea ce privește zonele îndepărtate. În plus, atrage atenția că de mult timp este lăsată în așteptare o solicitare privind adaptarea orientărilor privind ajutorul de stat în sectorul maritim pentru a asigura condiții sociale și economice echitabile în sectorul portuar și în domeniul ocupării forței de muncă în rândul marinarilor europeni, astfel încât sectorul maritim să fie sustenabil din punct de vedere social, și tot de mult timp așteaptă răspuns și apelul pentru a se lua măsuri înainte de 2023.~~

Rezultatul votului asupra amendamentului:

Voturi pentru: 77

Voturi împotriva: 123

Abțineri: 27

Punctul 1.15 (corelat cu eliminarea punctului 4.14)

Se elimină punctul:

~~Ajutorul de stat este relevant pentru urmărirea unor obiective de politică precum asigurarea unui caracter ecologic și social al transporturilor. CESE consideră că trebuie revizuite de urgență orientările privind ajutorul de stat, în special orientările privind ajutorul de stat în sectorul maritim, pentru a asigura condiții sociale și economice echitabile în sectorul portuar și în domeniul ocupării forței de muncă în rândul marinarilor europeni.~~

Rezultatul votului asupra amendamentului:

Amendament respins în urma votului privind punctul 4.14, corelat.
