

Miercuri, 20 ianuarie 2021

P9_TA(2021)0010

Revizuirea orientărilor privind rețeaua transeuropeană de transport (TEN – T)**Rezoluția Parlamentului European din 20 ianuarie 2021 referitoare la revizuirea orientărilor privind rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) (2019/2192(INI))**

(2021/C 456/05)

Parlamentul European,

- având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE ⁽¹⁾ („regulamentul TEN-T”),
- având în vedere rezoluția sa legislativă din 17 aprilie 2019 referitoare la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de instituire a Mecanismului pentru Interconectarea Europei (MIE) ⁽²⁾,
- având în vedere Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 noiembrie 2019 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor ⁽³⁾ („Regulamentul privind siguranța generală a vehiculelor”),
- având în vedere Directiva (UE) 2019/1936 a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2019 de modificare a Directivei 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere ⁽⁴⁾,
- având în vedere rezoluția sa din 19 iunie 2020 referitoare la transport și turism în 2020 și ulterior ⁽⁵⁾,
- având în vedere rezoluția sa din 25 octombrie 2016 referitoare la îmbunătățirea conectării și accesibilității infrastructurii de transport din Europa Centrală și de Est ⁽⁶⁾,
- având în vedere rezoluția sa din 11 decembrie 2018 referitoare la mobilitatea militară ⁽⁷⁾,
- având în vedere rezoluția sa din 15 ianuarie 2020 referitoare la Pactul ecologic european ⁽⁸⁾,
- având în vedere Raportul special nr. 10/2020 al Curții de Conturi Europene din 16 iunie 2020, intitulat „Infrastructurile de transport ale UE: pentru ca efectele de rețea să se materializeze la timp, este necesar ca implementarea megaproiectelor să prindă viteză” ⁽⁹⁾,
- având în vedere Documentul de analiză nr. 09/2018 al Curții de Conturi Europene din 6 decembrie 2018, intitulat „Către un sector performant al transporturilor în UE: provocările care trebuie abordate” ⁽¹⁰⁾,
- având în vedere Raportul special nr. 13/2017 al Curții de Conturi Europene din 3 octombrie 2017, intitulat „Un sistem unic european de management al traficului feroviar: va deveni această decizie politică o realitate?” ⁽¹¹⁾,
- având în vedere articolul 54 din Regulamentul său de procedură,
- având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism (A9-0251/2020),

⁽¹⁾ JO L 348, 20.12.2013, p. 1.⁽²⁾ Texte adoptate, P8_TA(2019)0420.⁽³⁾ JO L 325, 16.12.2019, p. 1.⁽⁴⁾ JO L 305, 26.11.2019, p. 1.⁽⁵⁾ Texte adoptate, P9_TA(2020)0169.⁽⁶⁾ JO C 215, 19.6.2018, p. 152.⁽⁷⁾ JO C 388, 13.11.2020, p. 22.⁽⁸⁾ Texte adoptate, P9_TA(2020)0005.⁽⁹⁾ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_10/SR_Transport_Flagship_Infrastructures_RO.pdf⁽¹⁰⁾ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/LR_TRANSPORT/LR_TRANSPORT_RO.pdf⁽¹¹⁾ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR17_13/SR_ERTMS_RAIL_RO.pdf

Miercuri, 20 ianuarie 2021

- A. întrucât o infrastructură de transport multimodală actualizată, durabilă și accesibilă și o logistică orientată spre viitor sunt fundamentale pentru buna funcționare a pieței interne și pentru conectarea și competitivitatea UE, precum și pentru o mobilitate sustenabilă, accesibilă ca preț, inteligentă, eficientă, interoperabilă și sigură;
- B. întrucât rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) ar trebui să asigure coeziunea economică, socială și teritorială și accesibilitatea în întreaga UE și în regiunile sale, inclusiv în regiunile rurale, îndepărtate, montane, slab populate, periferice, insulare și ultraperiferice, stimulând astfel creșterea economică, crearea de locuri de muncă și reducerea inegalităților, promovând digitalizarea și inovarea, combătând schimbările climatice și consolidând adaptabilitatea și reziliența;
- C. întrucât TEN-T aduce o contribuție vitală la realizarea obiectivelor politice ale UE în materie de politici de aderare și de vecinătate, în special prin proiecte transfrontaliere, și întrucât menținerea și consolidarea legăturilor strânse de transport cu țările terțe, în cadrul TEN-T, și integrarea în continuare a țărilor din Balcanii de Vest și din Parteneriatul estic prezintă o importanță considerabilă pentru UE;
- D. întrucât finalizarea TEN-T este esențială pentru înregistrarea de progrese în direcția unor moduri de transport mai sustenabile, cum ar fi căile ferate și căile navigabile interioare, pentru introducerea combustibililor alternativi în conformitate cu obiectivele Pactului verde european și pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră;
- E. întrucât, pentru a consolida în continuare coeziunea economică, teritorială și socială, este necesară o dezvoltare echilibrată a coridoarelor de transport în Europa, asigurând conectivitatea nord-sud și est-vest în întreaga Europă;
- F. întrucât negocierile în curs privind finanțarea Mecanismului pentru interconectarea Europei (MIE) în următorii ani ar trebui să țină seama în mod corespunzător de angajamentul statelor membre de a finaliza rețeaua centrală până în 2030 și rețeaua globală până în 2050;
- G. întrucât, în ritmul actual, finalizarea rețelei TEN-T la termen pare a fi compromisă, înregistrându-se în special întârzieri semnificative în cadrul proiectelor transfrontaliere și verigi și bucle locale lipsă, din cauza dificultăților financiare, operaționale și administrative întâmpinate de promotorii de proiecte; întrucât raportul Curții de Conturi Europene (CCE) indică faptul că deficiențele din cadrul de supraveghere al Comisiei și din procesele de luare a deciziilor politice la nivel național, precum și slăbii impuls și interes manifestat de unele state membre în cadrul TEN-T sunt factori determinanți ai întârzierilor;
- H. întrucât resursele alocate pentru finalizarea TEN-T în cadrul programului MIE sunt amenințate a fi puternic diminuate, în special după concluziile Consiliului European adoptate în iulie 2020, cu o sumă preconizată pentru pachetul general de transport care este în mod clar insuficientă;
- I. întrucât implementarea rețelei TEN-T ar trebui să fie ghidată de principiul egalității de tratament în cazul coridoarelor rețelei centrale, fără a favoriza unele coridoare în detrimentul altora;
- J. întrucât politica TEN-T ar trebui să promoveze implementarea la nivelul UE a unor soluții de transport inovatoare și accesibile, de transfer modal, de mobilitate cu emisii scăzute și cu emisii zero de dioxid de carbon, a unor sisteme de transport inteligent (de exemplu, STI, sistemul de informații fluviale (RIS)), a infrastructurilor de încărcare și de alimentare cu combustibil și a combustibililor alternativi; întrucât inovarea și digitalizarea rețelei TEN-T necesită investiții suplimentare;
- K. întrucât criza actuală provocată de pandemia de COVID-19 a evidențiat importanța vitală a sectoarelor de transport și logistică pentru lucrători și pentru economie, care se bazează pe rețele funcționale și neîntrerupte de transport de călători și de mărfuri, aceste rețele îndeplinind rolul de artere ale economiei și fiind esențiale pentru funcționarea lanțurilor de aprovizionare; întrucât dezvoltarea unei infrastructuri de transport eficiente și reziliente ar trebui să fie în centrul tuturor planurilor și eforturilor de redresare europene și naționale, cu un accent deosebit pe legăturile de transport multimodale dintre porturi, aeroporturi, căi ferate și drumuri;
- L. întrucât Anul european al căilor ferate, proclamat pentru 2021, reprezintă o oportunitate de a da startul unei schimbări care să facă din calea ferată coloana vertebrală a transportului de călători și de mărfuri la nivelul Uniunii și de a evidenția rolul decisiv al rețelelor TEN-T în promovarea coeziunii și dezvoltării socioeconomice, îmbunătățind în același timp piața internă și promovând moduri de transport mai sustenabile, mai competitive și mai eficiente, în vederea stimulării transferului modal către calea ferată și a finalizării spațiului feroviar unic european până în 2030,

Miercuri, 20 ianuarie 2021

O rețea transeuropeană de transport pregătită pentru viitor

1. subliniază valoarea adăugată a coridoarelor multimodale ale rețelei centrale care acoperă fluxurile majore de transport de pasageri și de mărfuri între statele membre și în interiorul acestora; consideră că valoarea adăugată europeană a acestor proiecte este un factor-cheie care generează sprijin public; este de părere că finalizarea la timp a acestora până în 2030 este imperios necesară, eliminându-se blocajele și verigile lipsă, la fel ca și finalizarea tronsoanelor transfrontaliere, care este o prioritate, în paralel cu modernizarea și îmbunătățirea tronsoanelor existente ale rețelei la nivelul coridoarelor;
2. reamintește că politica TEN-T ar trebui să promoveze rețelele interoperabile; observă că regiunile de frontieră terestră interne din întreaga Uniune reprezintă 40 % din teritoriul Uniunii și o treime din populația sa; reiterează faptul că revizuirea și punerea în aplicare a regulamentului TEN-T ar trebui să acorde o atenție deosebită facilitării conexiunilor transfrontaliere, îmbunătățirii interoperabilității și facilitării integrării multimodale a infrastructurii de transport la nivelul Uniunii;
3. solicită statelor membre care nu și-au aliniat încă suficient planurile și programele naționale cu obiectivele TEN-T să abordeze această deficiență fără întârzieri nejustificate, în vederea aplicării la timp și a respectării termenelor și obiectivelor stabilite în legislația UE relevantă; reamintește, prin urmare, că, întrucât TEN-T este, prin natura sa, o rețea, lipsa de conformitate sau de operabilitate a unui mic segment din cadrul acesteia poate afecta eficiența și competitivitatea întregului sistem; de aceea, solicită identificarea, precum și finalizarea de urgență a acestor noduri și segmente strategice;
4. consideră că revizuirea Regulamentului TEN-T reprezintă o ocazie importantă pentru adaptarea rețelei la exigențele viitorului, cu scopul de a asigura buna funcționare a pieței interne a UE și consolidarea spațiului european unic al transporturilor, precum și competitivitatea globală a UE pentru deceniile viitoare, și de a sprijini tranziția sa către o mobilitate inteligentă, sustenabilă, eficientă și sigură; subliniază, în această privință, importanța modernizării rețelei pentru a ține seama de noile realități ale pieței, de schimbările climatice și de mediu, de transformările societale și de nevoile digitale legate de creșterea eficienței rețelei existente și accelerarea introducerii combustibililor alternativi în transport;
5. consideră că este important să se dezvolte în continuare TEN-T pentru a se concentra asupra interconectării dintre rețeaua centrală și cea globală, inclusiv în regiunile rurale, periferice, slab populate, insulare și ultraperiferice, precum și în tronsoanele cu cel mai mare potențial de a crea beneficii socio-economice; subliniază că nu ar trebui efectuate modificări majore ale hărților până la finalizarea rețelei centrale; subliniază totuși necesitatea unor ajustări limitate ale TEN-T pentru a reflecta dezvoltarea rețelelor de transport și cu scopul de a îmbunătăți conectivitatea între diferitele coridoare și regiunile periferice, inclusiv consolidarea conexiunilor feroviare transfrontaliere dincolo de axele centrale, în special a verigilor lipsă la scară mică și cu valoare adăugată europeană ridicată în regiunile transfrontaliere, și prin consolidarea complementarității dintre TEN-T și politicile regionale, precum și cu scopul de a satisface nevoile economice, societale și legate de mediu în plină evoluție; invită Comisia să preia toate ajustările menționate în revizuirea MIE ⁽¹²⁾, precum și cerințele care decurg din propunerea Comisiei de regulament privind măsurile de raționalizare în scopul înregistrării de progrese în direcția realizării rețelei transeuropene de transport (COM(2018)0277);
6. îndeamnă Comisia să acorde prioritate, în cadrul TEN-T, introducerii complete a combustibililor alternativi pentru toate modurile de transport, în special a combustibililor din surse regenerabile în vederea decarbonizării, inclusiv dezvoltării unor tehnologii relevante, infrastructurii de încărcare și de realimentare cu combustibil (adică instalații de încărcare electrică, instalații GNL și de alimentare cu hidrogen), standardelor de siguranță, securitate și interoperabilitate, precum și cadrului de reglementare pentru combustibilii alternativi, pentru a atinge neutralitatea climatică până în 2050, respectând în același timp principiul neutralității tehnologice și asigurând diversitatea tehnologică; solicită o foaie de parcurs a UE pentru infrastructura rutieră, care să fie aliniată la foaia de parcurs a industriei autovehiculelor, pentru a se asigura că investițiile în infrastructură sunt însoțite de o producție de autovehicule pe termen scurt și mediu;
7. subliniază că este necesar să se promoveze în continuare legăturile de transport în și cu noduri urbane, gări și noduri feroviare, porturi interioare și maritime, aeroporturi, noduri logistice și platforme multimodale, inclusiv prin finalizarea și modernizarea conexiunilor la acestea, atât în rețeaua centrală, cât și în rețeaua globală, pentru a asigura un sistem de mobilitate fluid, eficient, accesibil, integrat, inteligent, sigur, interconectat, bine echipat și sustenabil pentru transportul de călători și logistica transportului de mărfuri, precum și prin dezvoltarea unui sistem de emisie de bilete directe, promovând

⁽¹²⁾ În special, modificările prevăzute în partea a III-a din anexă [anexa la Rezoluția legislativă a Parlamentului European referitoare la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de instituire a Mecanismului pentru Interconectarea Europei (MIE)].

Miercuri, 20 ianuarie 2021

astfel un transfer modal eficient, îndeosebi prin consolidarea sistemelor de transport public și îmbunătățirea conectivității nodurilor de transport și a zonelor rurale;

8. subliniază, așadar, că este necesar ca viitoarea revizuire a orientărilor privind TEN-T să fie însoțită de revizuirile anunțate ale Directivei privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi ⁽¹³⁾, ale Regulamentului TEN-T ⁽¹⁴⁾ și ale regulamentului privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv ⁽¹⁵⁾;

9. subliniază că cercetarea, inovarea și digitalizarea joacă un rol esențial în continuarea procesului de decarbonizare a transportului, având în vedere totodată abordarea volumelor de transport tot mai mari de călători și de mărfuri, îmbunătățirea interoperabilității multimodale pentru un transport mai sigur, mai eficient și mai rezilient, în conformitate cu obiectivele Pactului verde european; subliniază necesitatea ca TEN-T să stimuleze aplicațiile digitale inovatoare pentru toate modurile de transport, inclusiv sistemele de transport inteligente, Sistemul european de management al traficului feroviar (ERTMS), sistemele de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime, serviciile de informații fluviale, sistemele de management al traficului aerian (Programul de cercetare privind managementul traficului aerian în cerul unic european) și sistemele de monitorizare pentru sănătatea structurală a infrastructurilor; reiterează în acest context importanța finalizării proiectului Galileo; încurajează Comisia să promoveze, în rândul statelor membre, finanțarea acestor sisteme în cadrul Mecanismului de redresare și reziliență;

10. subliniază că soluțiile de mobilitate inteligente și autonome devin viabile din punct de vedere comercial și că modernizarea infrastructurii digitale și de transport relevante în cadrul TEN-T trebuie accelerată, asigurând, în același timp, interoperabilitatea transfrontalieră, protecția datelor și securitatea cibernetică, pentru a facilita funcționarea în siguranță a vehiculelor automate și conectate, conforme cu Regulamentul privind siguranța generală a vehiculelor, nou adoptat;

11. subliniază că sprijinul european pentru cercetarea și dezvoltarea modurilor de transport inovatoare, cum ar fi, de exemplu, dezvoltarea vehiculelor aeriene fără pilot și a tehnologiei Maglev, este extrem de important; subliniază că parteneriatele europene încheiate în domeniul diferitelor moduri de transport pot avea un impact foarte benefic asupra implementării sigure, eficiente și inteligente a TEN-T;

12. consideră că standardele de infrastructură armonizate și la nivelul întregii rețele favorizează crearea unui adevărat spațiu european unic al transporturilor; consideră că este important să se mențină și să se modernizeze infrastructura existentă, mai ales la nivelul tronsoanelor transfrontaliere, în lumina progreselor tehnologice, a standardelor de siguranță în continuă schimbare, a creșterii eficienței, a performanței de înaltă calitate, a creșterii capacității, a noilor funcții, a fiabilității și interoperabilității transfrontaliere îmbunătățite și a necesității de a adopta o abordare bazată pe ciclul de viață, precum și de a consolida rezistența infrastructurii la efectele crizelor, cum ar fi pandemiile și schimbările climatice; constată, totuși, că finanțarea MIE nu este suficientă pentru a îndeplini toate aceste obiective; subliniază că coordonarea între statele membre este esențială pentru a gestiona crize sistemice și pentru a asigura fluxul continuu de mărfuri și aprovizionarea populației Uniunii cu bunuri de primă necesitate; invită Comisia să propună un cadru de reglementare pentru a îmbunătăți gestionarea riscurilor, reziliența și adaptarea la schimbările climatice a infrastructurii de transport în rețeaua centrală, incluzând toate modurile de transport;

13. consideră că întreținerea defectuoasă a infrastructurii de transport poate afecta continuitatea, sustenabilitatea, performanța, siguranța și, prin urmare, reziliența TEN-T; subliniază importanța întreținerii periodice și standardizate a infrastructurii TEN-T, în special a podurilor și a tunelurilor, pentru a asigura o infrastructură de înaltă calitate și de lungă durată; invită Comisia să introducă un criteriu de referință clar aplicabil cerințelor de calitate pentru infrastructură, în special pentru poduri și tuneluri, și să dezvolte o abordare europeană comună pentru inspecții și evaluări ale calității în domeniul infrastructurii TEN-T; invită Comisia să stabilească un plan de monitorizare a rețelei centrale privind întreținerea la nivel european; solicită Comisiei și statelor membre să studieze, împreună cu Banca Europeană de Investiții (BEI) și cu băncile și instituțiile naționale de promovare, noi sisteme de finanțare care să faciliteze investițiile pentru întreținerea rețelei; de asemenea, solicită statelor membre să elaboreze planuri naționale specifice pentru finanțarea întreținerii obișnuite și extraordinare;

⁽¹³⁾ Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (JO L 307, 28.10.2014, p. 1).

⁽¹⁴⁾ Regulamentul (UE) nr. 347/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2013 privind liniile directe pentru infrastructurile energetice transeuropene, de abrogare a Deciziei nr. 1364/2006/CE și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 713/2009, (CE) nr. 714/2009 și (CE) nr. 715/2009 (JO L 115, 25.4.2013, p. 39).

⁽¹⁵⁾ Regulamentul (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 septembrie 2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv (JO L 276, 20.10.2010, p. 22).

Miercuri, 20 ianuarie 2021

Finanțarea, guvernarea și supravegherea

14. subliniază că, pentru a garanta o finanțare suficientă a infrastructurii TEN-T, este esențial ca toate fondurile UE relevante (MIE, InvestEU, fondurile structurale și de investiții europene, Orizont Europa, Mecanismul de redresare și reziliență, Orizont Europa etc.) și împrumuturile acordate de Banca Europeană de Investiții să fie adaptate la necesitățile specifice ale sectorului transporturilor, iar statele membre să se angajeze să asigure un nivel suficient de finanțare; regretă profund decizia Consiliului European de a propune reduceri bugetare pentru programe orientate spre viitor, cum ar fi MIE și InvestEU, având în vedere mai ales rolul determinant pe care îl joacă programul MIE în finalizarea rețelei TEN-T; constată că, pentru a avea succes, agenda de decarbonizare foarte ambițioasă trebuie să fie sprijinită prin fonduri și instrumente de finanțare corespunzătoare, menținând totodată competitivitatea sectoarelor implicate; invită Comisia să consolideze sinergiile și coerența politicilor între instrumentele UE relevante dincolo de MIE (de exemplu, Fondul european de dezvoltare regională) și, în plus, să optimizeze utilizarea instrumentelor de finanțare mixtă pentru a atrage investitori privați și pentru a mobiliza fonduri publice; subliniază că, pentru realizarea de investiții în rețeaua TEN-T, ar trebui să fie puse la dispoziție instrumentele financiare relevante orientate către climă și mediu în temeiul Pactului verde european, instrumente care pot contribui la reducerea în mod eficace a emisiilor din sectorul transporturilor;

15. regretă că, în noua propunere de cadru financiar multianual (CFM) și în planul de redresare, statele membre încă nu transmit un semn puternic în ceea ce privește investițiile în infrastructură și nici nu acordă prioritate finalizării TEN-T; subliniază, prin urmare, că fondurile din cadrul Next Generation EU oferă o oportunitate unică de a asigura dezvoltarea rețelei centrale TEN-T până în 2030; invită Comisia să informeze anual Parlamentul cu privire la progresul lucrărilor de construcție; invită Comisia ca, în cadrul negocierilor cu statele membre, să rezerve o sumă adecvată din ajutorul financiar pentru elaborarea de politici de transport ale UE și să prezinte Parlamentului un raport final în acest sens; invită Comisia să se asigure că programele naționale care pun în aplicare Mecanismul de redresare și reziliență atribuie un rol important investițiilor în infrastructuri de transport moderne, digitale, durabile și sigure;

16. reamintește că finalizarea implementării ERTMS, atât la nivelul căilor, cât și la bordul trenurilor, este o cerință prealabilă fundamentală pentru crearea unui spațiu feroviar european unic și pentru a permite funcționarea corespunzătoare a pieței feroviare în coridoarele TEN-T; subliniază, în acest sens, că sunt necesare aproximativ 15 miliarde EUR pentru finalizarea ERTMS în rețeaua centrală și că un rol important în coordonarea operațiunilor de finanțare și implementare ar trebui să îl joace Comisia;

17. subliniază că respectarea termenului stabilit în propunerea de directivă privind raționalizarea TEN-T⁽¹⁶⁾ ar trebui luată în considerare la evaluarea proiectelor în raport cu criteriile de selecție a proiectelor în funcție de maturitate stabilite de MIE; consideră, în plus, că orice întârziere care survine ar trebui să justifice investigarea stadiului de realizare a proiectului și o revizuire a asistenței financiare primite din partea Uniunii în cadrul MIE, astfel cum prevede articolul 17 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 1316/2013⁽¹⁷⁾, ceea ce ar putea conduce la reducerea sau retragerea grantului;

18. subliniază că, deși implementarea rețelei TEN-T se realizează în etape, iar finalizarea rețelei centrale reprezintă o prioritate pe termen scurt deoarece constituie coloana vertebrală a dezvoltării unei rețele de transport multimodal sustenabil și stimulează dezvoltarea întregii rețele globale, este important să se asigure o finanțare suficientă a părții din rețeaua globală care nu este acoperită de rețeaua centrală, pentru a se evita disparitățile tot mai mari; subliniază, în acest sens, că ambele niveluri ale TEN-T sunt cruciale pentru conectivitatea și integrarea logistică a UE;

19. consideră că fondurile UE, în special cele alocate în cadrul MIE, ar trebui să contribuie în mod flexibil și eficient la finalizarea proiectelor transfrontaliere și a verigilor lipsă într-o manieră corectivă, atunci când discrepanțele și dezechilibrele percepute între sarcina costurilor care urmează să fie finanțate la nivel național și beneficiile socio-economice așteptate de fiecare parte a frontierei și dintr-o perspectivă europeană mai largă pun în pericol progresele către finalizarea la timp a proiectului; solicită, în această privință, Comisiei să adopte o abordare mai bine direcționată, aplicând rate de cofinanțare mai mari pentru proiectele cu cea mai ridicată valoare adăugată europeană, pentru a debloca investițiile naționale;

⁽¹⁶⁾ Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind măsurile de raționalizare în scopul înregistrării de progrese în direcția realizării rețelei transeuropene de transport (COM(2018)0277), transformată într-o propunere de directivă conform notei Consiliului 8726/20 din 12 iunie 2020 (2018/0138(COD)).

⁽¹⁷⁾ Regulamentul (UE) nr. 1316/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 de instituire a Mecanismului pentru Interconectarea Europei, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 680/2007 și (CE) nr. 67/2010 (JO L 348, 20.12.2013, p. 129).

Miercuri, 20 ianuarie 2021

20. este profund îngrijorat de întârzierile în ceea ce privește finalizarea proiectelor, îndeosebi a celor transfrontaliere, care împiedică crearea în timp util a unor coridoare fluide ale rețelei centrale TEN-T și care generează costuri crescute ale proiectelor; invită statele membre să își îndeplinească obligațiile privind părțile lor din rețea și să asigure proceduri administrative și judiciare eficiente și prompte, cu respectarea deplină a dreptului național și european, și le îndeamnă să sporească digitalizarea proceselor administrative și judiciare; reamintește statelor membre să consolideze cooperarea cu autoritățile altor state membre în cadrul proiectelor transfrontaliere, de exemplu prin înființarea unei autorități comune prin acord reciproc, îndeosebi în vederea coordonării calendarelor și a termenelor, și îndeamnă statele membre să pună în aplicare o nouă directivă privind raționalizarea TEN-T, fără alte întârzieri; invită Comisia să asiste statele membre care doresc să introducă clauze de excludere substanțiale – în conformitate cu dreptul Uniunii – care ar putea accelera semnificativ procedurile judiciare naționale;

21. subliniază că punerea în aplicare de către statele membre a măsurilor de raționalizare ale UE în procedurile de acordare a autorizațiilor, în procedurile transfrontaliere de atribuire a contractelor de achiziții și în alte proceduri administrative, sunt esențiale pentru a reduce obstacolele de ordin tehnic și sarcina administrativă și, prin urmare, posibilele întârzieri și costurile crescute în cadrul proiectelor de infrastructură de transport TEN-T; remarcă faptul că acest lucru prezintă o importanță deosebită în demersul de a oferi siguranță promotorilor de proiecte și potențialilor investitori privați⁽¹⁸⁾; invită Comisia să includă, în raportul privind progresele înregistrate în realizarea TEN-T, un capitol referitor la reducerea sarcinilor administrative nejustificate;

22. îndeamnă Comisia să își consolideze procesul de supraveghere a punerii în aplicare a TEN-T utilizând competențele care îi sunt deja conferite de regulament, consolidând instrumentele relevante pentru a impune statelor membre să își îndeplinească obligațiile și întărind rolul coordonatorilor europeni în guvernarea coridoarelor, mai ales în ceea ce privește legăturile transfrontaliere, precum și rolul „ghișeuului unic” al autorității desemnate în procedura de acordare a autorizațiilor; invită Comisia să consolideze și să utilizeze dispozițiile articolului 56 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 în cadrul revizuirii orientărilor TEN-T menite să încurajeze statele membre să accelereze planificarea și finalizarea proiectelor; solicită Comisiei să clarifice modul în care trebuie interpretate normele și cerințele în scopul evaluării, raportării și stabilirii eligibilității; invită Comisia să promoveze schimbul de bune practici dintre statele membre cu privire la modul de implicare a organizațiilor societății civile și a părților interesate și să le promoveze la nivel european, național, regional și local;

23. invită statele membre să consolideze coerența dintre planurile de transport naționale și rețelele TEN-T, pentru a asigura punerea corespunzătoare în aplicare a Regulamentului TEN-T;

24. consideră că Agenției UE pentru Căile Ferate (ERA) ar trebui să i se acorde un rol mai important în implementarea TEN-T, îndeosebi în ceea ce privește interoperabilitatea transfrontalieră, îmbunătățirea siguranței, creșterea competitivității și implementarea ERTMS; solicită o majorare a bugetului ERA pentru 2021, pentru a-l dota cu mijloace financiare adecvate pentru îndeplinirea sarcinilor sale, mai ales având în vedere că 2021 a fost desemnat Anul european al căilor ferate;

Modurile de transport

25. subliniază importanța îmbunătățirii calității infrastructurii rutiere a TEN-T în întreaga Uniune;

26. invită, în această privință, Comisia să adopte măsuri suplimentare care să stimuleze introducerea combustibililor alternativi și instalarea de puncte de încărcare electrică și stații de alimentare cu hidrogen, ținând seama de posibilele soluții viitoare bazate pe combustibili alternativi și respectând pe deplin principiul neutralității tehnologice;

27. solicită măsuri pentru consolidarea în continuare a siguranței rutiere și menținerea și îmbunătățirea siguranței operaționale de-a lungul ciclului de viață al infrastructurii critice, luând în considerare nevoile utilizatorilor de transport nemotorizat și cu scopul de a proteja utilizatorii vulnerabili ai drumurilor; reamintește importanța promovării de soluții inovatoare și inteligente de siguranță rutieră, pentru a îndeplini obiectivul strategic „viziunea zero” al UE; subliniază necesitatea îndeplinirii noilor cerințe de siguranță menționate în Directiva (UE) 2019/1936 și subliniază că, în acest scop, sunt necesare și ar trebui asigurate investiții suplimentare în adaptarea și întreținerea infrastructurii; subliniază că nicio simplificare a cerințelor de reglementare pentru procedurile aferente proiectelor în cadrul revizuirii orientărilor TEN-T nu ar trebui să aducă atingere celor mai înalte standarde în materie de siguranță;

28. reamintește Comisiei și statelor membre necesitatea de a asigura suficiente spații de parcare sigure și securizate pentru camioane de-a lungul TEN-T, pentru a spori atât siguranța rutieră, cât și bunăstarea utilizatorilor rețelei, în special a lucrătorilor din transport;

⁽¹⁸⁾ Astfel cum se menționează în acordul provizoriu din 17 iunie 2020 rezultat din negocierile interinstituționale cu privire la Regulamentul privind măsurile de raționalizare în scopul înregistrării de progrese în direcția realizării rețelei transeuropene de transport.

Miercuri, 20 ianuarie 2021

29. subliniază că anumite tronsoane certificate ale rețelei TEN-T, precum și ale rețelei de autostrăzi, ar trebui introduse și adaptate cu scopul de a îndeplini standardele minime de performanță pentru vehiculele automatizate și semiautomatizate și de a respecta standardele de performanță a infrastructurii în ceea ce privește vizibilitatea și starea semnelor de circulație, a indicatoarelor și a marcajelor rutiere;

30. atrage atenția asupra potențialului modurilor noi și active de mobilitate conectată în transportul urban și local al persoanelor și bunurilor; invită Comisia și statele membre să colaboreze îndeaproape cu regiunile și orașele, îndeosebi la nivel transfrontalier, pentru a consolida și finaliza infrastructura relevantă „pe ultimul kilometru” și conexiunile transfrontaliere intermodale în cadrul TEN-T, permițând astfel o utilizare mai fluidă și mai eficientă a infrastructurii și a serviciilor, care, la rândul său, previne congestiunea și reduce emisiile;

31. reafirmă rolul esențial al transportului feroviar în decarbonizarea sectorului transporturilor și reamintește importanța implementării complete a celui de al patrulea pachet feroviar pentru ca transportul feroviar să își utilizeze întregul potențial; solicită ca dezvoltarea infrastructurii feroviare să fie însoțită de măsuri de reducere a sarcinilor administrative nejustificate; solicită Comisiei să prezinte Parlamentului rapoarte anuale cu privire la progresele înregistrate în acest domeniu; consideră că promovarea transferului modal și a unui transport feroviar și combinat eficient, în special în situații transfrontaliere și unde există verigi lipsă pe tronsoane utilizate intens, trebuie să fie o prioritate pentru TEN-T și ar trebui să se realizeze prin implementarea completă a ERTMS, prin eliminarea barierelor de reglementare, operaționale și tehnice din rețea și prin asigurarea accesului egal pentru operatorii feroviari, prin accelerarea electrificării, asigurarea interconectării și interoperabilității, inclusiv prin optimizarea capacității infrastructurii și modernizarea echipamentelor de material rulant, prin sprijinirea cercetării și inovării, inclusiv a întreprinderii comune Shift2Rail, și prin optimizarea coridoarelor de transport feroviar de marfă în conformitate cu cererea, îndeosebi în noduri logistice precum porturi și aeroporturi; subliniază, în plus, necesitatea definirii nodurilor de tranzit și a nodurilor terminale în cadrul rețelei, dotând în același timp nodurile rețelei centrale cu platforme de tranzit pentru a fluidiza fluxul de pasageri și de mărfuri; subliniază importanța proiectelor de îmbunătățire a accesibilității, în special pentru persoanele cu handicap și persoanele în vârstă;

32. invită Comisia să adopte în mod regulat obiective periodice obligatorii pentru implementarea ERTMS, pentru a finaliza introducerea acestuia în rețeaua TEN-T centrală care urmează să fie realizată până în 2030; consideră că ERA ar trebui să acționeze ca o autoritate de sistem eficientă și eficace și să își îndeplinească rolul și responsabilitățile sporite în ceea ce privește ERTMS în cadrul celui de al patrulea pachet feroviar; solicită finanțarea unei foi de parcurs pentru implementarea ERTMS pe coridoarele de transport feroviar de mărfuri, printr-un proiect de interes european comun în cadrul Mecanismului de redresare și reziliență; subliniază importanța stabilității în materie de reglementare în ceea ce privește specificațiile tehnice de interoperabilitate, ca mijloc de deblocare a investițiilor în ERTMS, și solicită Comisiei să analizeze cu atenție modificările ulterioare atunci când realizează actualizarea STI pentru 2030 și să asigure compatibilitatea;

33. subliniază că infrastructura feroviară europeană trebuie să garanteze o capacitate suficientă atât pentru trenurile de marfă, cât și pentru cele de călători, asigurând o utilizare mai pronunțată a infrastructurii și generând o rentabilitate mai ridicată a investițiilor; îndeamnă Comisia să acorde prioritate conectivității feroviare transfrontaliere pentru a consolida transferul modal la nivelul transportului internațional de călători; subliniază, în acest sens, potențialul trenurilor de noapte pentru călătorii competitive și favorabile climei; consideră că asigurarea bunei funcționări a transportului feroviar transfrontalier în cadrul TEN-T și pe coridoarele de transport feroviar de marfă europene impune obligația cooperării transfrontaliere între administratorii de infrastructuri; invită Comisia să propună, în cadrul revizuirii TEN-T, măsuri obligatorii pentru administratorii de infrastructuri;

34. subliniază că dezvoltarea unor servicii de transport feroviar de călători de mare viteză și de înaltă calitate în cadrul rețelei TEN-T centrale trebuie să reprezinte o prioritate ridicată în următorii ani, cu scopul de a crea o rețea amplă de conexiuni feroviare de mare viteză între marile orașe europene care în prezent nu au acces la aceste servicii și de a crește substanțial competitivitatea modurilor sustenabile de transport terestru;

35. subliniază importanța transportului pe căi navigabile interioare ca mod de transport durabil și evidențiază necesitatea de a asigura infrastructuri de mare capacitate adaptate exigențelor viitorului, precum și fiabilitatea, calitatea și navigabilitatea bună a căilor navigabile, mai ales în contextul schimbărilor climatice; recunoaște rolul important al porturilor ca noduri strategice atât în rețeaua centrală, cât și în cadrul rețelei globale; solicită Comisiei să asigure legături fluide între porturile maritime și interioare centrale și cele globale, pe de o parte, și rețelele feroviare și rutiere, pe de altă parte, pentru a facilita multimodalitatea; solicită să se ia măsuri pentru a asigura implementarea transfrontalieră armonizată a RIS și pentru a facilita adoptarea unor soluții inovatoare și sustenabile în acest sector;

36. solicită elaborarea unei foi de parcurs pentru dezvoltarea căilor navigabile interioare, care să fie finanțată printr-un proiect de interes comun în cadrul Mecanismului de redresare și reziliență;

Miercuri, 20 ianuarie 2021

37. subliniază rolul pe care îl joacă legăturile maritime de înaltă calitate nu doar pentru comerțul internațional al UE, ci și pentru comerțul intra-UE; subliniază, în acest context, rolul important al pilonului privind autostrăzile maritime al TEN-T și al transportului maritim pe distanțe scurte, ca moduri de transport durabil; consideră că scopul pilonului privind autostrăzile maritime este de a facilita legăturile și serviciile pe distanțe scurte bazate pe nevoi, conectate fără întreruperi și complementare cu transportul terestru, de a facilita cooperarea între porturile maritime și a stimula conectarea acestora la hinterland, precum și de a promova dezvoltarea și introducerea unor combustibili ecologici și alternativi, sub rezerva unei evaluări a impactului, și a unor soluții de eficiență energetică pentru transportul maritim; invită, prin urmare, Comisia să evalueze care sunt punctele finale ale coridoarelor rețelei centrale care ar trebui puse la dispoziție drept conexiuni maritime către alte coridoare centrale și dacă ar trebui actualizate hărțile TEN-T în conformitate cu concluziile acestei evaluări;

38. subliniază rolul vital al porturilor maritime și interioare ca noduri strategice ale rețelei de transport, care conectează transportul maritim pe distanțe scurte și lungi cu transportul feroviar, rutier, pe căi navigabile interioare și conducte și care se află la intersecția lanțurilor de aprovizionare logistice; subliniază importanța asigurării accesibilității porturilor TEN-T pentru cele mai mari nave, prin măsuri de garantare a capacității; subliniază dimensiunea transfrontalieră a porturilor maritime și subliniază că porturile nu sunt doar o componentă a transportului maritim, ci devin tot mai rapid clustere care reunesc toate modurile de transport, precum și parte a economiei energetice, industriale și albastre; constată importanța și dezvoltarea sporită a cooperării și a creării de clustere portuare; consideră că TEN-T ar trebui, prin urmare, să faciliteze proiectele menite să sporească sinergiile la nivelul porturilor între infrastructurile de transport, energetice și digitale și să prevadă acțiuni de modernizare a conexiunilor feroviare și rutiere către porturile maritime și de căi navigabile interioare, acolo unde este necesar, pentru a facilita transferul modal și a dezvolta o logistică durabilă;

39. subliniază importanța legăturilor maritime pe distanțe scurte pentru conectivitatea regională, în special pentru regiunile periferice și pentru insule; consideră că cerințele privind autostrăzile maritime exclud legăturile naționale maritime pe distanțe scurte; îndeamnă, prin urmare, Comisia să simplifice aceste cerințe în regulamentul TEN-T, pentru a pune legăturile maritime pe picior de egalitate cu legăturile terestre, ținând seama, în special, de legăturile cu porturile din rețeaua globală;

40. subliniază posibilitatea ca emisiile industriei transportului maritim să fie reduse semnificativ prin intermediul investițiilor în infrastructura portuară care să sprijine utilizarea combustibililor alternativi și tranziția către încărcarea bateriilor și alimentarea cu energie cât timp navele se află la dană; subliniază că astfel de investiții ar trebui să aibă o prioritate deosebită, fiind o modalitate de promovare a transportului multimodal bazat pe porturi; solicită Comisiei să dezvolte în continuare instrumentele financiare disponibile pentru a spori investițiile în acest scop și să sprijine mai departe dezvoltarea continuă a diferitelor tehnologii curate prin stimularea cercetării;

41. îndeamnă Comisia să recunoască, în cadrul eforturilor de decarbonizare, rolul mai amplu al porturilor, dincolo de funcțiile pur de transport ale acestora, în special potențialul lor de a contribui la exploatarea oportunităților de producție de energie eoliană pe uscat și în larg;

42. subliniază că transportul aerian și infrastructurile sale conexe, cum ar fi aeroporturile, sunt esențiale pentru conectarea UE la nivel mondial și intern, inclusiv a regiunilor sale rurale, slab populate, periferice, insulare și ultraperiferice, și pentru asigurarea multimodalității, de exemplu prin intermediul interoperabilității, în special cu transportul feroviar, precum și pentru crearea de sinergii între agențiile responsabile ale UE; consideră că TEN-T este un instrument important pentru accelerarea utilizării combustibililor alternativi în sector, precum și a infrastructurii de încărcare și realimentare a acestora, asigurând capacitatea necesară aeroporturilor din rețeaua centrală și cea globală; consideră că dezvoltarea în continuare a inițiativei Cerului unic european II+ este urgentă și crucială pentru a asigura o conectivitate mai eficientă și mai durabilă a infrastructurii; reamintește că criza provocată de pandemia de COVID-19 a pus în evidență valoarea transportului aerian pentru economie, precum și pentru conectivitatea pasagerilor și a produselor, și, prin urmare, necesitatea de a asigura reziliența acestui sector în fața unor noi riscuri și situații de criză;

43. consideră că ar trebui promovate sinergiile și complementaritățile TEN-T și TEN-E, asigurând în același timp pe deplin oportunitățile de finanțare existente și viitoare și nivelurile de finanțare pentru dezvoltarea TEN-T; subliniază, în acest sens, că conductele sunt considerate ca fiind nu doar o parte a infrastructurii energetice, ci un element care facilitează tranziția către un transport mai sustenabil; recunoaște rolul conductelor, și anume, de legătură între clustere industriale și noduri de transport și de mijloc de transport pentru mărfuri, și subliniază importanța acestora pentru implementarea anumitor tehnologii de decarbonizare;

44. subliniază că este necesar ca toate statele membre să dispună de o rețea transeuropeană de transport bine dezvoltată, inteligentă, sigură și sustenabilă care să faciliteze mobilitatea, conectivitatea și accesibilitatea teritorială în UE, în special în regiunile periferice, în insule și în regiunile ultraperiferice, cu scopul de a promova și a stimula turismul european și internațional; invită Comisia să exploreze posibilele sinergii cu EuroVélo și cu cele 16 coridoare ale sale, în special prin majorarea sprijinului financiar, pentru a promova cicloturismul local și ecologic în Europa;

Miercuri, 20 ianuarie 2021

Orientarea strategică

45. subliniază valoarea strategică a acțiunii UE de a menține în cadrul TEN-T legături strânse de transport cu țările terțe și de a integra în continuare țările europene partenere ale zonei de liber schimb (AELS), Balcanii de Vest și Comunitatea de transport din Europa de Sud-Est, precum și țările Parteneriatului estic, pentru a promova o mai bună conectivitate cu zonele periferice ale UE; de asemenea, consideră că este oportun, având în vedere investițiile strategice realizate de țările terțe și creșterea influenței acestora în regiunea respectivă, să se extindă conexiunile sale de transport TEN-T la țările candidate, la țările din sudul Mediteranei și din Parteneriatul estic, precum și la Asia, pe baza standardelor UE și a unor garanții în materie de reciprocitate; subliniază, în plus, importanța strategică a Mării Mediterane pentru Uniune și necesitatea consolidării infrastructurii țărilor din sudul Mediteranei și a regiunilor insulare ale UE;

46. subliniază importanța menținerii legăturilor TEN-T cu Regatul Unit, începând cu recunoașterea acestuia ca „țară învecinată”, astfel cum este definită la articolul 3 litera (b) din regulamentul TEN-T, protejând în același timp implementarea și finalizarea proiectelor de infrastructură TEN-T convenite în comun și asigurând participarea Regatului Unit la finanțarea acestei conexiuni; invită Comisia să acorde o atenție deosebită frontierelor externe ale UE și să monitorizeze impactul retragerii Regatului Unit asupra regiunilor de frontieră; reamintește rolul major al Regatului Unit și al așa-numitului „pod terestru” ca parte a rețelei TEN-T și recunoaște impactul negativ al Brexitului asupra conectivității, accesibilității și coeziunii economice dintre Irlanda și Europa continentală, precum și în interiorul insulei Irlanda; invită Comisia să asigure legătura efectivă a Irlandei cu Europa continentală, acordând o atenție deosebită rutelor maritime, prin rețeaua centrală și cea globală, indiferent de forma pe care o vor lua viitoarele relații dintre UE și Regatul Unit;

47. subliniază că TEN-T, cu principalele sale noduri, îndeplinește o funcție strategică pentru Uniune; îndeamnă Comisia să elaboreze planuri de protecție a infrastructurii strategice și a întregii TEN-T; invită Comisia să se asigure că interesul strategic al UE, interzicerea prețurilor de dumping, respectarea deplină a standardelor europene ridicate în domeniul muncii și principiul reciprocității în ceea ce privește accesul la achiziții publice sunt mai bine luate în considerare în cadrul procedurilor de achiziții pentru proiectele TEN-T;

48. subliniază importanța creșterii sinergiilor între rețelele transeuropene în domeniul transporturilor, energiei și telecomunicațiilor și între coridoarele lor respective, pentru a asigura accesul pe piață și distribuția fără sincope a combustibililor alternativi pentru transport și pentru a ține seama de evoluția nevoilor digitale ale sectorul transporturilor și ale utilizatorilor acestuia;

49. subliniază că politica privind infrastructura de transport oferă o oportunitate clară de a crește sinergiile între nevoile de apărare și TEN-T, cu scopul general de îmbunătățire a mobilității militare pe teritoriul Uniunii, ținând seama de echilibrul geografic și luând în considerare potențialele beneficii pentru protecția civilă; insistă asupra faptului că infrastructura de transport din tronsoanele de rețea transeuropene identificate ca fiind adecvate pentru dubla utilizare a infrastructurii de transport ar trebui adaptată în strictă conformitate cu principiul dublei utilizări, pentru a răspunde atât nevoilor civile, cât și celor de apărare; invită Comisia să mențină propunerea sa inițială de finanțare a mobilității militare în cadrul CFM 2021-2027;

o

o o

50. încredințează Președintelui sarcina de a transmite prezenta rezoluție Consiliului și Comisiei, precum și guvernelor și parlamentelor statelor membre.