

Aviz al Comitetului Economic și Social European privind „Comunicarea Comisiei către Consiliu și Parlamentul European — «Pentru o Europă în mișcare. Mobilitate durabilă pentru continentul nostru — Examinarea intermediară a Cărții albe privind transporturile, publicate de Comisia Europeană în 2001»”

COM(2006) 314 final

(2007/C 161/23)

La 22 iunie 2006, Comisia, în conformitate cu articolul 262 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la comunicarea sus-menționată.

Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 21 februarie 2007. Raportor: dl BARBADILLO LOPEZ.

În cea de-a 434-a sesiune plenară, care a avut loc la 14 și 15 martie 2007 (ședința din 15 martie), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 144 de voturi pentru, 3 împotriva și 24 de abțineri.

1. Concluzii și recomandări

1.1 Contextul general în care s-a elaborat Cartea albă privind transporturile din 2001 a cunoscut o evoluție foarte diferită de cea prevăzută inițial. Creșterea economică inferioară previziunilor, creșterea considerabilă a prețului petrolului, dimensiunea continentală pe care extinderea a conferit-o UE și noile evoluții tehnologice transformă transporturile într-un sector de tehnologie de vârf. Aceste transformări, conjugate cu amenințarea constantă a terorismului și cu evoluția repartiției modale, fac necesară reorientarea politicii în domeniul transporturilor.

1.2 Cu toate acestea, obiectivele globale ale politicii privind transporturile sunt aceleași: o mobilitate competitivă și durabilă a persoanelor și a mărfurilor, care să ofere siguranță și protecție utilizatorilor, să respecte mediul înconjurător și să ofere locuri de muncă mai bune. Aceste obiective sunt în totalitate conforme cu Agenda Lisabona revizuită pentru creșterea economică și ocuparea forței de muncă, dar nu sunt armonizate complet cu obiectivele pe termen lung ale Strategiei revizuite pentru dezvoltare durabilă și cu provocarea reprezentată de schimbările climatice. În special, revizuirea nu stabilește încă o strategie coerentă pe termen lung pentru îndeplinirea primului obiectiv pentru transporturi durabile stabilit în Strategia revizuită pentru dezvoltare durabilă, și anume decuplarea creșterii economice de cererea de transport.

1.2(a) Comitetul sprijină toate măsurile propuse de Comisie în vederea sporirii eficienței energetice și reducerii emisiilor de carbon ale diferitelor moduri de transport, dar, în același timp, pune la îndoială faptul că aceste măsuri vor fi suficiente pentru reducerea emisiilor de carbon la care va trebui să ajungă Europa spre jumătatea secolului. De aceea, Comitetul invită Comisia să inițieze studii privind tipul de măsuri care ar putea fi necesare pentru a obține o reducere pe termen lung a cererii globale de transporturi. Aceasta ar trebui să includă stabilirea unor prețuri cu rol de semnal, reformarea politicii privind amenajarea teritoriului și urbanismul pentru a încuraja furnizarea locală și accesul mai ușor la bunuri și servicii de toate tipurile și reducerea

dependenței de transporturile pe distanțe tot mai lungi a călătorilor și a mărfurilor. Aceste studii ar trebui, de asemenea, să includă o modalitate de inițiere a unei dezbateri publice mai ample pe această temă și să exploreze modul în care persoanele și întreprinderile responsabile pot contribui cel mai bine la dezvoltarea durabilă pe termen lung prin propriul comportament și propriile decizii legate de transport și călătorii.

1.3 Teritoriul UE prezintă o mare diversitate în ceea ce privește caracteristicile orografice, teritoriale și demografice; țările centrale, cu niveluri ridicate de congestionare și cu tranzit intens, coexistând cu teritorii periferice foarte întinse, a căror infrastructură nu suportă această presiune constantă. Comitetul subliniază necesitatea unei abordări geografice diferențiate în politica în domeniul transporturilor.

1.4 CESE susține obiectivele Cărții albe revizuite, și anume optimizarea tuturor modurilor de transport, individual și în combinație; aceasta presupune adaptarea potențialului specific al fiecărui mod de transport pentru a se crea sisteme de transport mai puțin poluante și mai eficiente, capabile să asigure mobilitatea durabilă a persoanelor și a mărfurilor.

1.5 CESE consideră necesară îmbunătățirea interoperabilității dintre modurile de transport și sporirea nivelului de competitivitate al transportului feroviar, maritim și fluvial, în scopul creșterii eficacității și eficienței în aceste domenii și pentru a putea spori participarea acestora la repartitia modală, dar și pentru a le garanta viabilitatea pe termen lung. CESE consideră, de asemenea, că autoritățile publice au răspunderea coordonării diferitelor moduri de transport.

1.6 Comitetul recomandă să se aibă în vedere serviciul public de transport rutier interurban de călători pentru atingerea obiectivelor urmărite de Comisie, cum ar fi reducerea congestionării, a poluării, a consumului de combustibil și îmbunătățirea siguranței rutiere, dată fiind capacitatea mare de transport a acestui tip de serviciu și pentru a dezvolta în mod hotărât transportul în comun în raport cu folosirea autovehiculelor private.

1.7 Transportul aerian a cunoscut o dezvoltare semnificativă în cursul ultimilor zece ani, ca urmare a deschiderii pieței. Cu toate acestea, aplicarea inegală a celui de al treilea pachet de măsuri în diferitele state membre și restricțiile de pe piața internă cauzează în prezent denaturări ale concurenței. În consecință, funcționarea pieței interne trebuie îmbunătățită.

1.8 Lipsa unei piețe interne în domeniul transportului maritim împiedică UE să optimizeze reglementarea traficului intern și să simplifice comerțul intern. Acest fapt are repercusiuni negative asupra integrării acestuia din urmă în lanțurile modale interne.

1.9 Sectorul transporturilor este unul dintre sectoarele care oferă cele mai multe locuri de muncă în UE. În ciuda acestui fapt, lipsa personalului calificat duce la creșterea angajării de lucrători din țări terțe, motiv pentru care este necesară sporirea eforturilor în vederea îmbunătățirii formării, imaginii și calității locurilor de muncă din domeniul transporturilor în rândul tinerilor. Partenerii sociali joacă, în acest sens, un rol important.

1.10 Politica europeană în domeniul transporturilor trebuie să continue să pună accentul pe armonizarea tehnică, fiscală și socială în cazul fiecărui mod de transport în parte și în ansamblu, în scopul încurajării instituirii unui cadru care să permită asigurarea unor condiții de concurență echitabilă.

1.11 Creșterea calității serviciilor este esențială pentru ca toate modurile de transport să fie atrăgătoare pentru utilizatori. Comitetul întâmpină cu satisfacție atenția acordată, în cadrul examinării intermediare a Cărții albe, drepturilor utilizatorilor în cadrul tuturor modurilor de transport, în special celor ale persoanelor cu mobilitate redusă, dar având întotdeauna în vedere particularitățile fiecăruia din aceste moduri.

1.12 Protecția modurilor de transport ar trebui să fie un obiectiv prioritar; de aceea, ar trebui ca măsurile de securitate să fie extinse la toate modurile de transport și infrastructurile acestora, evitându-se totuși controalele inutile și asigurându-se respectarea drepturilor omului și a intimității călătorilor.

1.13 Sectorul transporturilor este un mare consumator de energie obținută prin arderea combustibililor fosili. În consecință, reducerea dependenței de combustibilii fosili ar trebui să fie o prioritate, la fel ca și reducerea emisiilor de CO₂. În acest scop, este necesară elaborarea unui program specific de cercetare-dezvoltare-inovare în domeniul transporturilor, care să beneficieze de resurse financiare corespunzătoare și care să poată promova utilizarea energiilor alternative, în special în mediul urban, precum și aplicarea unei politici de diferențiere, în special în materie fiscală, care să încurajeze includerea și utilizarea noilor tehnologii menite să protejeze mediul înconjurător.

1.14 Infrastructurile reprezintă rețeaua fizică necesară pentru dezvoltarea pieței interne în domeniul transporturilor, iar optimizarea acestora trebuie să răspundă la două provocări: reducerea congestiei și creșterea accesibilității prin intermediul tuturor surselor de finanțare.

1.15 Este necesar ca infrastructurile de transport, în special în zonele urbanizate, să servească la dezvoltarea transportului în comun. Politica de investiții ar trebui să limiteze în mod progresiv rolul transportului cu autovehicule private.

2. Introducere. Propunerea Comisiei

2.1 Cartea albă privind transporturile a Comisiei, publicată în 1992 și intitulată „Dezvoltarea viitoare a politicii comune în domeniul transporturilor” ⁽¹⁾, avea ca principal obiectiv crearea pieței unice a transporturilor, facilitând mobilitatea în general prin deschiderea pieței. După zece ani, obiectivele au fost atinse în linii mari, cu excepția sectorului transportului feroviar.

2.2 În septembrie 2001, Comisia europeană a publicat o nouă Carte albă, cu titlul „Politica europeană în domeniul transporturilor în perspectiva anului 2010: moment de răscruce” (trad. prov.) ⁽²⁾, care propunea 60 de măsuri menite să restabilească echilibrul între modurile de transport, să elimine punctele de strângere, să plaseze utilizatorii în centrul politicii în domeniul transporturilor și să țină sub control efectele globalizării.

2.3 În scopul accelerării ritmului deciziilor și verificării rezultatelor obținute, Cartea albă din 2001 prevedea un mecanism de revizuire, conform căruia Comisia trebuia să prezinte un calendar cu obiective clare, să întocmească un bilanț general în anul 2005 cu privire la aplicarea măsurilor prevăzute de Cartea albă și să facă modificări, dacă este cazul. Urmarea acestor acțiuni este comunicarea Comisiei care face obiectul prezentului aviz.

2.4 Demersul examinării intermediare a Cărții albe se bazează, printre altele, pe reorientarea cererii de transporturi spre modurile de transport ecologice, în special în cazul transporturilor pe distanță lungă, în zonele urbane și pe coridoare de transport congestionate. Pe de altă parte, Comitetul consideră că toate mijloacele de transport trebuie să fie mai ecologice, mai sigure și mai eficiente din punct de vedere energetic.

2.5 Comunicarea Comisiei „Pentru o Europă în mișcare — Mobilitate durabilă pentru continentul nostru” a fost elaborată pe baza consultărilor realizate în anul 2005. Rolul esențial al transportului în creșterea economică, precum și necesitatea de a reajusta măsurile politice au fost concluziile acestor consultări.

2.6 Obiectivele globale ale politicii în domeniul transporturilor rămân aceleași: asigurarea mobilității persoanelor și mărfurilor în bune condiții de competitivitate, durabilitate, siguranță și securitate a utilizatorilor, în mai bune condiții în ceea ce privește ocuparea forței de muncă și protecția mediului; aceste obiective trebuie să fie în totalitate conforme cu Agenda Lisabona revizuită pentru creșterea economică și ocuparea forței de muncă și cu Strategia revizuită pentru dezvoltare durabilă.

⁽¹⁾ COM(92) 494 final din 2 decembrie 1992: „Dezvoltarea viitoare a politicii comune în domeniul transporturilor”.

⁽²⁾ COM(2001) 370 final din 12 septembrie 2001: „Politica europeană în domeniul transporturilor în perspectiva anului 2010: moment de răscruce” (trad. prov.).

2.7 În vederea atingerii acestor obiective, inovarea este unul din instrumentele cele mai importante: punerea în funcțiune a unor sisteme de transport inteligente, bazate pe comunicare, a unor motoare mai avansate din punct de vedere tehnic, care să permită îmbunătățirea randamentului energetic, și promovarea și utilizarea de carburanți alternativi.

2.8 Însă cheia examinării intermediare a Cărții albe este „comodalitatea” sau, altfel spus, utilizarea eficientă a diferitelor moduri de transport, individual și combinat, ceea ce va duce la o utilizare optimă și durabilă a resurselor. Această abordare este cea mai bună garanție pentru a atinge concomitent un nivel ridicat atât de mobilitate, cât și de protecție a mediului.

3. Observații generale

3.1 Prin pozițiile exprimate în avizul privind Cartea albă din 19 iunie 2002 și prin cele din prezentul aviz privind examinarea intermediară, CESE arată clar că evoluția sectorului transporturilor și a contextului economic, politic și social din Uniunea Europeană fac necesară o adaptare eficientă și imediată a politicii comune la schimbările care au avut loc în această perioadă și la evoluția viitoare previzibilă.

3.2 CESE susține, de asemenea, politicile menite să pună în valoare potențialul tehnologic în vederea găsirii de soluții inovatoare, care să contribuie în mod direct la prioritățile europene în domeniul competitivității, siguranței, protecției mediului și politicii sociale.

3.3 Contextul general este foarte diferit de cel care se prevedea la elaborarea Cărții albe privind transporturile din 2001: o creștere economică inferioară prognozelor, tensiuni geopolitice, creșterea prețului petrolului, efectele extinderii UE, globalizarea, noi evoluții tehnologice, amenințarea constantă a terorismului și evoluția repartiției modale. Comunicarea Comisiei are drept scop adaptarea politicii UE în domeniul transporturilor la contextul în care se vor înscrie evoluțiile și politicile viitoare.

3.4 Examinarea intermediară a Cărții Albe din 2001 nu se datorează numai noului context descris; ea răspunde, în egală măsură, reînnoirii necesare a politicii UE în domeniul transporturilor prevăzută în aceasta. Trebuie să se insiste cu aceeași vehemență, în cadrul acestei examinări a Cărții albe, pe punerea în aplicare a unei politici în domeniul transporturilor care să optimizeze toate modurile de transport, prin acele procese care le pot face mai competitive, mai durabile, mai rentabile din punct de vedere social, mai ecologice și mai sigure, punând la baza durabilității lor strânsa legătură cu progresul și cu creșterea economică și coordonarea necesară între diferitele moduri de transport, pe care numai autoritățile publice o pot pune în practică.

3.5 În afară de aceasta, se exprimă și dorința condiționării transportului de cerințele de mediu, conform conceptului de „transporturi durabile”, în egală măsură pentru toate modurile de transport. Or datele oferite de Comisie, în partea a treia a anexei II a comunicării privind transporturile și mediul, nu fac

diferența între diferitele moduri de transport rutier, și anume între transportul public și transportul privat. Un asemenea model ar fi permis totuși demonstrarea consecințelor negative ale utilizării intensive și nelimitate a autoturismului, mai ales asupra congestiei, siguranței, poluării și consumului de energie.

3.6 CESE consideră că este necesar să se adopte o poziție mai realistă față de continuitatea acestei politici a transporturilor, prin care să se urmărească:

- a) simplificarea proceselor normative de punere în aplicare a sistemelor de navigație maritimă și de transport feroviar, bazate pe concurența reglementată ca mijloc de creștere a eficacității și a eficienței;
- b) efectele transportului rutier, rezultate ale congestiei traficului și ale poluării, provocate în special de autovehiculele private, conjugate cu creșterea continuă prognozată de Comisie pentru perioada 2000-2020, trebuie să facă obiectul unor măsuri specifice care să rezolve aceste probleme, pentru reducerea impactului negativ al acestei creșteri (noi infrastructuri, tehnologii etc.);
- c) transportul în comun de călători trebuie să fie considerat un instrument esențial pentru obținerea rezultatelor urmărite de aceste politici;
- d) identificarea precisă a efectelor vehiculelor comerciale sub 3,5 tone asupra siguranței, mediului, condițiilor de lucru și economiei.

3.7 Așadar, este necesar să se crească eficacitatea și eficiența transportului maritim, fluvial și feroviar, îmbunătățind condițiile care să permită competitivitatea acestor sectoare; în acest sens, trebuie consolidate coordonarea și intermodalitatea și este necesar să se ia toate măsurile corespunzătoare pentru ca transportul rutier să poată oferi în continuare servicii la niveluri corespunzătoare de flexibilitate și de preț.

3.7(a) În opinia Comitetului, studiile întreprinse până la ora actuală prezintă inconvenientul de a nu aborda direct obiectivul fundamental adoptat prin Strategia revizuită de dezvoltare durabilă, care constă în decuplarea creșterii economice de cererea de transport. De asemenea, acestea nu iau în considerare nici implicațiile schimbărilor climatice, nici nivelul reducerii emisiilor de CO₂ necesar în următorii 50 de ani. Dată fiind creșterea rapidă a mobilității în ultimii 50 de ani și cererea aparent continuă de tot mai multă mobilitate (nu doar în Europa, ci și în țările în curs de dezvoltare), Comitetul are îndoieli serioase cu privire la posibilitatea de a realiza reducerea emisiilor de carbon, necesară în sectorul transportului pentru evitarea unei catastrofe climatice, prin simpla promovare a unei îmbunătățiri a eficienței energetice a diferitelor moduri de transport și prin optimizarea echilibrului dintre acestea, indiferent cât de mult ar fi de dorit îndeplinirea acestor obiective. În opinia Comitetului, Comisia trebuie să inițieze cât mai curând studii privind tipul de măsuri necesare pe termen scurt pentru a descuraja creșterea cererii de tot mai multă mobilitate. Acest lucru s-ar putea realiza prin politici de

preț cu rol de semnal și politici adecvate de urbanism și amenajare a teritoriului menite să încurajeze furnizarea de bunuri și a prestării de servicii de toate tipurile la nivel local, pentru a răspunde așteptărilor cetățenilor fără ca aceștia să fie nevoiți să parcurgă distanțe mari pentru a le obține. Aceste studii ar trebui, de asemenea, să includă o modalitate de inițiere a unei dezbateri publice mai ample pe această temă și explorarea modului în care persoanele și întreprinderile responsabile pot contribui cel mai bine la durabilitate pe termen lung prin propriul comportament și prin propriile decizii legate de transport și călătorii.

3.8 Politica în domeniul transporturilor trebuie să se concentreze pe calitate, siguranță, protecția mediului și eficiență și să asigure utilizatorului posibilitatea de a opta pentru modul de transport cel mai bine adaptat nevoilor sale. Transportul trebuie să beneficieze de niveluri de acoperire durabile din punct de vedere economic și social, fără a omite, dacă este cazul, obligațiile serviciului public și dreptul la mobilitate consacrat în tratate.

3.9 Distribuția populației în cadrul UE este inegală: dacă media se situează la 116 locuitori pe km², limitele variază între 374 locuitori pe km² în Țările de Jos și 15-21 locuitori pe km² în țările nordice. Procentul populației urbane comparativ cu populația rurală diferă de la o țară la alta: media europeană se situează la 80 %, procentul locuitorilor în aglomerațiile urbane atingând 97,2 % în Belgia și 59,9 % în Grecia. Trebuie reliefate problemele pe care le pune, în zonele rurale, existența unor utilizatori care depind de transport.

3.10 CESE dorește să sublinieze necesitatea introducerii unei abordări diferențiate pe plan geografic a politicii în domeniul transporturilor. Într-adevăr, UE este un teritoriu care prezintă o mare diversitate în ceea ce privește caracteristicile orografice, teritoriale, demografice etc. Țările centrale, care cunosc niveluri ridicate de congestiare și de trafic rutier, coexistă cu mari teritorii periferice sau rurale, ale căror infrastructuri nu sunt supuse acestei presiuni constante. Aceste două modele necesită un tratament distinct și specific în cadrul politicii comune în domeniul transporturilor.

3.11 La această problemă se adaugă cea a țărilor periferice, depărtate de marile aglomerații urbane și de centre importante de populație și de producție. Prețurile mai mari plătite pentru transportul din și înspre aceste zone duc la o scumpire a producției și a comercializării produselor, efect negativ al caracterului periferic. În consecință, CESE consideră că îmbunătățirea accesibilității ar trebui să fie un instrument prioritar de consolidare a caracterului concurențial al unei zone sau al unei regiuni și de îmbunătățire a coeziunii teritoriale.

3.12 Atât comunicarea Comisiei, cât și Cartea albă privind transporturile din 2001 sunt documente care necesită o mai mare detaliere, întrucât: a) raportul dintre analizele de natură economico-financiară și bugetară și problemele a căror rezolvare Comisia o consideră importantă nu este clar; b) politica UE în domeniul transporturilor nu acordă concurenței reglementate importanța prioritară pe care i-o atribuie Comisia și c) trebuie aprofundată, în cadrul studiilor privind protecția mediului, printre altele, diferența între moduri și tipuri de transport, în vederea analizării efectelor și posibilelor măsuri de remediere.

CESE consideră că este necesar să se inițieze acțiuni concertate care să definească inițiative care, odată examinată problematica, să urmărească dotarea pe viitor a UE cu un sistem de transport de coeziune și durabil.

3.13 Comunicarea Comisiei pune în evidență faptul că majoritatea măsurilor descrise în Cartea albă au fost adoptate sau propuse, o descriere a acestor măsuri și evaluarea repercusiunilor lor fiind prezentate în anexa 3, care nu figurează în comunicare. CESE solicită includerea în anexă a unei liste detaliate, în ordine cronologică, a măsurilor adoptate și a impactului acestora sau menționarea explicită a adresei de Internet unde sunt publicate aceste măsuri.

4. Observații specifice

4.1 Din dorința de a face o analiză sistematică a comunicării privind examinarea intermediară a Cărții albe din 2001, vom expune în cele ce urmează aspectele generale în privința cărora CESE consideră că este nevoie să facă unele comentarii constructive, urmărind însăși structura comunicării.

4.2 Mobilitate durabilă pe piața internă: legătura între europeni

4.2.1 Comisia afirmă că „piața internă a UE reprezintă principalul instrument disponibil pentru a crea un sector al transporturilor înfloritor, sursă de creștere economică și de ocupare a forței de muncă. Așa cum o dovedesc sectorul aviației și alte sectoare, cum ar fi cel al telecomunicațiilor, procesul de liberalizare a pieței interne stimulează inovația și investițiile, pentru furnizarea unui serviciu mai bun la un preț mai mic. Întregul sector al transporturilor poate avea același succes”. În sectorul transportului aerian, aceasta s-a tradus printr-un număr mai mare de opțiuni pentru utilizatori și prin tarife mai convenabile.

4.2.2 Transportul rutier: pentru a analiza obiectiv problema transportului rutier, este necesar să se disocieze modurile și ramurile transportului rutier, întrucât acesta constituie baza transportului european; astfel, acesta reprezintă 44 % din totalul transportului de mărfuri și 85 % din totalul transportului de călători. Motorizarea ⁽³⁾ în cadrul UE-25 este repartizată după cum urmează: 212 000 000 de autovehicule personale, 30 702 000 de camioane, 25 025 000 de vehicule cu două roți, 719 400 de autobuze și autocare. Aceste cifre arată clar care este cauza problemelor mari de congestiare și de mediu.

4.2.2.1 Comunicarea nu menționează transportul rutier interurban de călători, aducând astfel un însemnat prejudiciu soluției constând în direcționarea utilizatorilor de autovehicule private spre acest mod de transport, care ar aduce beneficii și economii de toate tipurile, în ceea ce privește siguranța, mediul, utilizarea solului, flexibilitatea etc. CESE consideră că ar trebui să se țină seama de acest mijloc de transport în scopul atingerii obiectivelor propuse. Or, acest lucru necesită elaborarea unei legislații care să facă posibilă dezvoltarea „concurenței reglementate”, astfel încât să se poată pune în funcțiune servicii regulate de transport rutier interurban de călători, servicii a căror creare va trebui să se supună normelor de publicitate și de concurență ale statelor membre și ale Uniunii Europene.

⁽³⁾ Energy and transport in figures 2005 (Energia și transporturile în cifre 2005). Direcția Generală pentru Energie și Transport a Comisiei Europene. Comisia Europeană.

4.2.2.2 Comisia examinează posibilitățile de reducere a diferențelor excesive dintre nivelurile de impozitare a carburanților folosiți în transportul rutier în loc să abordeze această problemă dintr-o perspectivă globală, punând în aplicare o politică fiscală comună pentru toate modurile de transport, care să nu-l defavorizeze pe nici unul în raport cu celelalte, pentru garantarea egalității de tratament.

4.2.3 Transportul feroviar: din 1970, transportul feroviar a scăzut de la 10 % la 6 % pentru transportul de călători și de la 21 % la 8 % pentru transportul de mărfuri. Trenurile internaționale de transport de mărfuri traversează UE cu o viteză medie de 18 km/oră. Principalele probleme cu care se confruntă transportul feroviar sunt următoarele: lipsa sa de competitivitate în comparație cu celelalte moduri de transport, interoperabilitatea diverselor sisteme și specializarea sa în anumite tipuri specifice de transport.

4.2.3.1 Conform CESE, creșterea competitivității transportului feroviar constituie singurul mijloc prin care se poate atinge nivelul de eficiență și de eficacitate dorit și, prin urmare, prin care se poate mări cererea pentru acest mod de transport, restabilind astfel viabilitatea acestuia pe termen lung, ceea ce implică o reexaminare în profunzime a acquis-ului privind acest mod de transport și a aplicării acestuia în diversele state membre.

4.2.3.2 Cu toate acestea, așa cum a afirmat deja în avizul cu privire la Cartea albă privind transporturile din 2001 ⁽⁴⁾, CESE este în favoarea aplicării principiului „concurenței reglementate” în domeniul serviciilor de interes economic general, cum este cazul transportului în comun de călători, feroviar sau rutier; aceste moduri de transport sunt, conform articolului 16 din Tratatul privind Uniunea Europeană, esențiale pentru promovarea coeziunii sociale și teritoriale.

4.2.4 Transportul aerian: cadrul unei liberalizări create prin Regulamentele (CEE) nr. 2407/92, 2408/92 și 2409/92, „cel de-al treilea pachet” de măsuri al pieței interne a aviației, a favorizat transformarea serviciilor de transport aerian, făcându-le mai eficiente și mai accesibile. Totuși, aplicarea eterogenă a celui de-al treilea pachet în diferitele state membre și restricțiile care încă mai există în cadrul serviciilor aeriene intracomunitare duc la denaturări ale concurenței (cerințe diferite pentru acordarea licențelor de exploatare, tratament discriminatoriu în ceea ce privește legăturile cu țările terțe, discriminarea companiilor aeriene în funcție de naționalitate etc.). În consecință, este necesar să se reanalizeze funcționarea pieței interne și să se procedeze la ajustările corespunzătoare, în scopul eliminării denaturărilor potențiale ale concurenței și pentru a completa cadrul de reglementare a „cerului unic european”, care va permite creșterea eficienței transportului aerian în cadrul UE.

4.2.5 Transportul maritim: peste 90 % din transportul dintre Europa și restul lumii trece prin porturile maritime; 40 % din transportul intraeuropean se desfășoară pe cale maritimă. Transportul maritim, în special cel pe distanță scurtă (cabotajul maritim) a cunoscut o creștere similară celei a transportului rutier de mărfuri și oferă mari posibilități de dezvoltare, dacă ținem seama de lungimea litoralului european după extindere. În opinia CESE, Comisia trebuie să realizeze o monitorizare a

transportului maritim și să ia măsurile necesare adaptării la această evoluție ⁽⁵⁾.

4.2.5.1 Inexistența unei piețe interne a transportului maritim, cauzată de faptul că, pe mare, călătoriile între două state membre sunt considerate externe, din cauza legislațiilor internaționale în vigoare, împiedică UE să optimizeze reglementarea traficului intern și să simplifice comerțul intern. Acest fapt are repercusiuni negative asupra integrării acestuia din urmă în lanțurile modale interne.

4.2.5.2 CESE consideră că o mai bună integrare a serviciilor portuare este indispensabilă pentru elaborarea și punerea în aplicare a unei politici comune în domeniul transportului maritim, care va contribui la dezvoltarea „autostrăzilor mării” și va crea condițiile favorabile cabotajului maritim, făcând transportul maritim mai eficient și mai competitiv în lanțul logistic; acest fapt va contribui la creșterea mobilității durabile.

4.3 *Mobilitatea durabilă a cetățenilor: fiabilitatea, siguranța și protecția transporturilor*

4.3.1 Condițiile de ocupare a forței de muncă: transportul este unul dintre principalii angajatori ai UE, furnizând 5 % din totalul locurilor de muncă, dar nivelurile de ocupare a forței de muncă sunt pe cale de a se stabiliza. În unele sectoare, cum ar fi transportul feroviar sau cel rutier, s-a înregistrat un deficit de personal calificat, ceea ce duce la o creștere a ponderii mâinii de lucru din țările terțe. CESE împărtășește ideea Comisiei conform căreia este necesar să se sporească eforturile în vederea îmbunătățirii formării profesionale și a calității locurilor de muncă oferite lucrătorilor din acest sector, pentru a face mai atrăgătoare în rândul tinerilor profesiile legate de acest domeniu.

4.3.1.1 Pentru a atinge aceste obiective, va trebui să se elaboreze programe de formare, conduse de partenerii sociali, care să fie adaptate caracteristicilor și nevoilor fiecăruia dintre modurile de transport (calificare inițială și continuă) și cărora să le fie acordată finanțarea corespunzătoare.

4.3.1.2 În ceea ce privește normele sociale ale transportului rutier, trebuie respectată egalitatea de tratament între lucrători, fie ei salariați sau independenți, motiv pentru care Directiva 15/2002 din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier trebuie să se aplice imediat lucrătorilor care desfășoară activități independente, fără să se aștepte perioada de tranziție prevăzută, dat fiind că scopul urmărit de această directivă este asigurarea siguranței rutiere, evitarea denaturărilor concurenței și promovarea celor mai bune condiții de lucru.

Din motivele menționate anterior, ar trebui să se includă în diferitele reglementări privind transportul rutier de mărfuri vehiculele comerciale sub 3,5 tone care efectuează transporturi profesionale.

⁽⁵⁾ A se vedea avizul din proprie inițiativă CESE privind „Acces maritim la Europa în viitor: evoluții preconizate și căi de influențare a acestora”. JO C 151, 28.6.2005.

⁽⁴⁾ JO C 241, 7.10.2002.

4.3.2 Drepturile călătorilor: este esențial să se consolideze drepturile utilizatorilor, pentru ca modurile de transport să se amelioreze din punctul de vedere al calității serviciilor (inclusiv, printre altele, frecvența, punctualitatea, confortul tuturor categoriilor de utilizatori, siguranța, sistemul de rezervări pentru evitarea supraz rezervării, politica tarifară și indemnizațiile etc.). Comitetul recomandă ca această consolidare să aibă loc cât mai curând cu putință, dar având în continuare în vedere particularitățile fiecăruia dintre ele, în special cele ale modurilor de transport care trebuie să partajeze aceleași infrastructuri.

4.3.2.1 Comitetul întâmpină cu satisfacție atenția deosebită acordată, în cadrul revizuirii Cărții albe, persoanelor cu mobilitate redusă în ceea ce privește accesul la transport și condițiile de transport. Totuși, CESE dorește să semnaleze că aceste condiții de acces nu privesc doar mijloacele de transport, ci și infrastructurile, indiferent dacă este vorba despre transportul aerian, maritim, fluvial, feroviar sau rutier, și problemele deosebite pe care transbordările le pun acestor persoane.

4.3.3 Siguranța: introducerea unui corpus larg de norme a avut ca rezultat o îmbunătățire a siguranței tuturor modurilor de transport, în special a transportului aerian și maritim, lucru dovedit de întocmirea unei liste negre a companiilor aeriene care nu prezintă siguranță și de crearea de agenții europene pentru toate modurile de transport (Agenția Europeană pentru Siguranța Maritimă, AESMA, Agenția Europeană pentru Siguranța Aeriană, AESA, și Agenția Europeană pentru Siguranța Feroviară, AFE), transportul rutier făcând excepție de la regulă. De aceea, pentru a atinge obiectivul propus, de reducere la jumătate a numărului de accidente rutiere, trebuie elaborată o politică comună de siguranță rutieră, în cadrul căreia s-ar institui un sistem comun de clasificare a infracțiunilor și sancțiunilor, în paralel cu introducerea unui „permis european cu puncte”, urmărindu-se penalizarea efectivă cu puncte a oricărei infracțiuni, săvârșite în oricare stat membru.

4.3.3.1 Nu trebuie să uităm însă că progresul tehnologic, noile concepte de vehicule, cooperarea vehicul-infrastructură („eSafety”) și îmbunătățirea infrastructurilor prin eliminarea punctelor negre (puncte în care se concentrează accidente grave de circulație) sunt, de asemenea, elemente care pot contribui la îmbunătățirea siguranței rutiere.

4.3.3.2 CESE semnalează necesitatea de a diferenția statisticile privind accidentele rutiere pe moduri de transport, în special pe cele care includ autovehiculele private, în măsura în care acestea din urmă prezintă cea mai ridicată rată a accidentelor.

4.3.4 Protecția: după evenimentele din 11 septembrie 2001, siguranța transportului aerian a fost întărită. Comitetul consideră că, după atentatele de la Madrid și Londra și ținând seama de amenințarea permanentă a terorismului, protecția tuturor mijloacelor și infrastructurilor de transport trebuie să fie un obiectiv prioritar al Uniunii Europene. De asemenea, trebuie ca măsurile de siguranță să fie extinse asupra tuturor modurilor de transport, în special căi ferate și metrou, și asupra lanțurilor de transport intermodal. Cu toate acestea, va trebui ca, în cazul organizării oricărui control sau al aplicării măsurilor de siguranță, să se evite operațiunile inutile și costisitoare și să se respecte drepturile omului și intimitatea călătorilor.

4.3.5 Transportul urban: Comisia propune publicarea unei Cărți verzi privind transportul urban, care să aibă ca strategie prioritară promovarea transportului în comun, pe lângă includerea unui catalog de bune practici. În plus, așa cum Comitetul a afirmat în avizul cu privire la Cartea albă privind transporturile din 2001, va fi necesar să se facă investiții noi și să se elaboreze planuri noi de transport, în scopul îmbunătățirii calității transportului public în marile aglomerații congestionate, în conformitate cu inițiativa CIVITAS sau proiectul TranSURban ⁽⁶⁾ și în acord cu strategia tematică pentru mediul urban ⁽⁷⁾. Pentru aceasta, va trebui să se aloce resurse financiare însemnate din fondurile europene, totodată avându-se în vedere respectarea deplină a principiului subsidiarității, transportul urban fiind de competența autorităților locale și regionale. Totuși, aceste măsuri vor fi incomplete dacă nu va fi pusă în aplicare o politică în domeniul transportului urban care să facă posibilă și să înlesnească includerea inițiativei private în prestarea de servicii urbane de transport în comun de călători, care va contribui la liberalizarea și la optimizarea mijloacelor publice.

4.4 Transporturile și energia

4.4.1 Transportul este unul dintre principalii consumatori de energie, reprezentând aproape 70 % din totalul consumului de petrol în UE. Transportul rutier este cel mai mare consumator de petrol (60 %), în principal din cauza parcului de autovehicule private (mai mult de 465 de autoturisme la 1 000 de locuitori). Transportul aerian reprezintă aproximativ 9 % din consumul global de petrol, iar căile ferate aproximativ 1 %. Concurența loială între diferite moduri de transport necesită un nivel egal de impozitare a consumului de carburanți. În consecință, trebuie analizată eliminarea scutirii de impozit în cazul carburanților folosiți în aviație.

4.4.2 În consecință, reducerea dependenței de combustibili fosili trebuie să fie o prioritate, la fel ca și reducerea emisiilor de CO₂. În vederea atingerii acestor obiective (Comisia estimează o posibilă economie de energie de 26 % pentru anul 2020 pentru transporturi ⁽⁸⁾), este necesară elaborarea unui program de cercetare-dezvoltare-inovare, care să beneficieze de finanțare corespunzătoare și care să contribuie la promovarea energiei alternative ⁽⁹⁾, în special în domeniul transportului urban de suprafață.

4.4.3 Pentru a consolida introducerea noilor inovații tehnologice care vor face posibilă reducerea emisiilor de CO₂ și a dependenței de petrol, este necesară elaborarea unei politici diferențiate în domeniul transporturilor, mai ales în materie fiscală, de natură să favorizeze achiziționarea și utilizarea acestor noi tehnologii capabile să reducă poluarea și consumul de energie; de asemenea, trebuie avută în vedere crearea unei motorine speciale pentru transportul public, pe baza unei fiscalități reduse pentru această categorie de autovehicule mai puțin poluante (Euro IV și, în viitor, Euro V), așa cum s-a făcut și pentru alte moduri de transport. Rezolvarea problemelor legate de mediu nu va trebui să se bazeze pe sancțiuni de ordin fiscal, ci, dimpotrivă, ar trebui să primeze transporturile care utilizează noile tehnologii de reducere a poluării și a consumului de energie.

⁽⁶⁾ TranSURban (Dezvoltarea sistemelor de transport pentru regiunile urbane), proiect sprijinit de UE în cadrul INTERREG III (program de cooperare interregional).

⁽⁷⁾ A se vedea Comunicarea Comisiei privind o strategie tematică pentru mediul urban — COM (2005) 718 din 11 ianuarie 2006.

⁽⁸⁾ Comunicarea Comisiei „Plan de acțiune pentru eficiența energetică: realizarea potențialului” — COM (2006) 545.

⁽⁹⁾ A se vedea Avizul din proprie inițiativă al CESE privind „Dezvoltarea și promovarea combustibililor de înlocuire pentru transportul rutier în Uniunea Europeană” — JO C 195, 18.8.2006, p. 75.

4.5 Optimizarea infrastructurilor

4.5.1 Rețelele transeuropene de transport (TEN) oferă infrastructurile fizice necesare dezvoltării pieței interne a transporturilor; totuși, dezvoltarea acestora nu este uniformă în ansamblul UE și nu toate infrastructurile au de suferit din cauza problemelor de saturație.

4.5.2 Comitetul subscrie la conceptul de lanțuri logistice comode, ca soluție mai eficientă la problema coridoarelor de transport saturate, care ar face posibilă optimizarea utilizării infrastructurii de transport în cadrul diferitelor moduri de transport sau între acestea, cum ar fi utilizarea tunelelor transalpine, a coridoarelor feroviare și a nodurilor intermodale de transport.

4.5.3 Se cuvine să subliniem din nou problema caracterului periferic sau ultraperiferic al anumitor regiuni și țări. Pentru ca aceste zone depărtate de centrul UE să poată beneficia din plin de piața internă, este absolut necesar ca rețelele transeuropene de transport să fie finalizate la termenul prevăzut. În acest sens, este nevoie de o majorare a fondurilor alocate de UE destinate construirii de rețele legate la conexiunile transfrontaliere, în special la cele mai congestionate (ca exemplu, Comisia menționează strângerea din Pirinei, legăturile Spania — Franța și Alpii). În concluzie, îmbunătățirea accesibilității duce la o îmbunătățire a competitivității și la perspective mai promițătoare de dezvoltare regională.

4.5.4 Pe lângă creșterile bugetare menționate anterior, Uniunea Europeană trebuie să promoveze cu fermitate sistemul de finanțări mixte pentru crearea de infrastructuri, oferind stabilitate și garanții juridice participării de capitaluri private la construcția și exploatarea infrastructurilor de transport.

4.6 Mobilitate inteligentă

4.6.1 Așa cum s-a menționat anterior, sistemele inteligente de transport contribuie la utilizarea mai eficientă și mai rațională a infrastructurilor și, prin urmare, la scăderea numărului de accidente, la reducerea congestionărilor și la protecția mediului.

4.6.2 Sistemul european de navigație prin satelit, Galileo, care va intra în funcțiune începând cu anul 2010, va oferi aplicații viitoare pentru toate modurile de transport, cum ar fi „vehiculul inteligent” ⁽¹⁰⁾, pentru promovarea noilor tehnologii cu care vor fi echipate vehiculele, ca programul SESAR, care va contribui la

îmbunătățirea managementului traficului aerian pe cerul unic european, sau sistemul ERMTS, care va crește interoperabilitatea între rețelele feroviare naționale.

4.6.3 CESE subscrie în totalitate la ideea de „comodalitate”, ca răspuns al transportului la fenomenul globalizării și la deschiderea piețelor mondiale. Dezvoltarea acestui concept va necesita o adaptare a infrastructurilor, în așa fel încât să se poată realiza interconexiunile care vor permite asigurarea continuității transportului și evitarea întârzierilor și rupturilor în lanțul logistic. Promovarea „comodalității” va permite consolidarea tuturor modurilor de transport, în special a celor care ar putea fi subutilizate în prezent.

4.7 Dimensiunea mondială

4.7.1 CESE reamintește ceea ce a afirmat deja în avizul privind Cartea albă din 2001 ⁽¹¹⁾, și anume că politica în domeniul transporturilor la nivel internațional nu este decât un element al politicii comerciale, ba chiar, pentru anumite aspecte, un element al politicii externe și de securitate comună (PESC); în consecință, CESE consideră că, în ceea ce privește acest domeniu, Comisia Europeană trebuie să aibă competențele pe care i le-au atribuit tratatele de a negocia acorduri comerciale internaționale pentru ca, acționând în baza mandatului conferit de Consiliul European, să poată reprezenta întreaga Uniune în sectorul transporturilor, în cadrul tuturor organismelor internaționale competente în materie de politică a transporturilor. În plus, ar trebui ca această competență să cuprindă și negocierea, în numele statelor membre, de acorduri de transport cu țările terțe.

4.7.2 În afară de acestea, Comitetul consideră că este primordial să se treacă la simplificarea formalităților vamale, în așa fel încât, fără a aduce atingere calității serviciilor ⁽¹²⁾, formalitățile vamale să nu aibă un efect negativ asupra costului acestora, garantându-se totodată principiile care au stat la baza instituirii granițelor interne ale UE, prin intermediul acordurilor prevăzute în acest scop (acordul Schengen sau acorduri succesive).

Bruxelles, 15 martie 2007.

Președintele

Comitetului Economic și Social European

Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁰⁾ Comunicarea privind inițiativa de promovare a vehiculului inteligent — „Sensibilizarea la ITC pentru servicii oferite de vehicule mai inteligente, mai sigure și mai nepoluante” (trad. prov.) — COM (2006) 59.

⁽¹¹⁾ JO C 241, 7.10.2002.

⁽¹²⁾ A se vedea avizul CESE privind Propunerea de decizie a Parlamentului European și a Consiliului de elaborare a unui plan de acțiune privind controlul vamal în Comunitate (Vama 2013), JO C 324, 30.12.2006, p. 78.

ANEXĂ

la avizul Comitetului Economic și Social European

Următorul text al proiectului de aviz revizuit a fost respins în favoarea unui amendament adoptat de adunarea plenară, deși a obținut cel puțin un sfert din numărul de voturi exprimate:

Punctul 4.6.4

În ceea ce privește logistica transportului de mărfuri, CESE propune înlocuirea restricțiilor temporare de circulație impuse de autoritățile naționale cu restricții prevăzute de Uniunea Europeană. Prin urmare, este necesară aprobarea actului comunitar aflat în curs de elaborare în acest domeniu, măsură care trebuie să se realizeze concomitent cu instituirea unei rețele rutiere transeuropene minime, care, nefiind supusă unor astfel de restricții, ar face posibilă asigurarea transportului rutier fără întreruperi.

Rezultatul votării:

82 de voturi pentru modificarea punctului, 72 împotrivă și 9 abțineri.
