

Avizul Comitetului Economic și Social European privind Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor — O strategie europeană pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon

[COM(2016) 501 final]

(2017/C 173/10)

Raportor: domnul **Stefan BACK**

Sesizare	Comisia Europeană, 20.7.2016
Temei juridic	Articolul 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională
Data adoptării în secțiune	10.2.2017
Data adoptării în sesiunea plenară	23.2.2017
Sesiunea plenară nr.	523
Rezultatul votului	128/0/2
(voturi pentru/voturi împotriva/abțineri)	

1. Concluzii și recomandări

1.1. CESE sprijină Strategia europeană pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon⁽¹⁾ (strategia), inclusiv obiectivele și metodele acesteia, care sunt conforme cu Cartea albă privind politica europeană în domeniul transporturilor din 2011 (Cartea albă)⁽²⁾ și cu contribuțiile preconizate stabilite la nivel național (CPSN) prezentate de UE și de statele membre la conferința COP 21, susținute și de CESE⁽³⁾ și sprijinite de Conferința COP 22 de la Marrakech.

1.2. CESE reiterează pozițiile exprimate în avizele sale pe tema Cărții albe și a punerii în aplicare a acesteia, precum și pe tema efectelor Acordului COP 21 asupra politicii UE în domeniul transporturilor, în sensul că obiectivele Cărții albe în ceea ce privește reducerea emisiilor de GES (gaze cu efect de seră) sunt încă valabile, dar metodele de a le duce la îndeplinire trebuie să fie actualizate și consolidate.

1.3. El salută măsurile prevăzute în strategie care depășesc Cartea albă, în special promovarea inovării, inclusiv Strategia europeană privind sistemele de transport inteligente cooperative⁽⁴⁾, dezvoltarea unor vehicule conectate, integrate și automatizate și integrarea vehiculelor electrice și a sistemului energetic prin rețelele inteligente, precum și elaborarea unor noi modele de afaceri și a unor noi modele de transport, ca rezultat al dezvoltării unei economii colaborative și al dezvoltării generale a economiei digitale.

1.4. CESE este de acord cu abordarea holistică a strategiei, care asigură coerența dintre domeniul transporturilor și alte domenii de politică, cum ar fi dezvoltarea pieței energiei electrice, încurajarea cercetării și inovării, dezvoltarea unor noi soluții de transport, a unor noi competențe, precum și o mai bună planificare a mobilității, inclusiv dezvoltarea transportului în comun. El ar fi dorit ca această abordare să fie dezvoltată în continuare în ce privește legăturile dintre strategie și comunicare în materie de îmbunătățire a pieței interne, inclusiv sinergiile dintre deschiderea piețelor și eficiență. Aceeași observație este valabilă, de asemenea, în ceea ce privește perspectivele economiei digitale, inclusiv mobilitatea digitală și dezvoltarea unei culturi a economiei colaborative și a unei economii circulare.

1.5. CESE subliniază efectele potențiale ale evoluțiilor descrise la punctul 1.4 asupra modelelor de transport și atrage atenția asupra implicațiilor lor sociale, inclusiv în ceea ce privește utilizatorii și condițiile de lucru ale angajaților și situația microîntreprinderilor utilizate ca subcontractanți. Toate aceste aspecte necesită o abordare promptă, pentru a soluționa eventualele probleme într-o etapă timpurie. De asemenea, ar trebui să fie luate în considerare efectele asupra comunităților izolate.

⁽¹⁾ COM(2016) 501 final.

⁽²⁾ COM(2011) 144 final.

⁽³⁾ JO C 24, 28.1.2012, p. 146; JO C 291, 4.9.2015, p. 14 și JO C 303, 19.8.2016, p. 10.

⁽⁴⁾ COM(2016) 766 final.

1.6. CESE subliniază importanța capitală a restabilirii încrederii în datele furnizate de producători referitoare la emisiile vehiculelor și sprijină măsurile prevăzute în acest sens. Comitetul subliniază, de asemenea, importanța sprijinului oferit de părțile interesate și de cetățeni și a dialogului cu aceștia, precum și importanța măsurilor luate pentru a stabili responsabilitatea pentru datele eronate din trecut și pentru a preveni repetarea acestei situații.

1.7. CESE salută măsurile de sporire a eficienței, precum facilitarea implementării TEN-T, revizuirea rețelei feroviare pentru un transport de mărfuri competitiv și importanța acordată promovării multimodalității și încurajării trecerii la moduri de transport cu emisii reduse, inclusiv transportul feroviar și cel combinat. Comitetul ia notă de apelul Comisiei vizând accesul pe piață al autocarelor și autobuzelor, însă îi recomandă acesteia să aibă în vedere și alte instrumente de politică pentru extinderea rețelelor de transport public și încurajarea transferului modal dinspre autovehiculele private. De aceea, recomandă o analiză mai aprofundată a opțiunilor disponibile. Cu toate acestea, regretă faptul că nu este abordată îmbunătățirea normelor privind accesul la piața transportului rutier de mărfuri și îmbunătățirea eficienței energetice permisă de sistemul modular european pentru ansamblurile de vehicule. În acest context, CESE atrage atenția și asupra avizului său privind piața internă a transportului rutier internațional de mărfuri: dumpingul social și operațiunea de cabotaj (TEN/575) și subliniază încă o dată importanța unei legislații clare și care să poată fi aplicată și necesitatea combaterii tuturor formelor de dumping social, precum și a fraudei și abuzurilor privind detașarea lucrătorilor și accesul la prestațiile sociale.

1.8. CESE salută și planurile de revizuire a Directivei „Eurovigneta”, dar reiterează importanța flexibilității pentru evitarea efectelor nerezonabile asupra costurilor în zonele îndepărtate și slab populate, inclusiv pe insule și în zonele montane. Subliniază totodată importanța unor condiții de concurență echitabile între modurile de transport, cu respectarea taxelor pentru infrastructură și a costurilor externe, pentru a se asigura o concurență corectă între acestea.

1.9. CESE ia notă de relansarea serviciului european de taxare rutieră electronică (SETRE), însă reamintește faptul că decizia privind SETRE a fost luată în 2004, dar că serviciul nu a fost încă pus în aplicare, ceea ce subliniază necesitatea revizuirii întregului sistem pentru a depăși obstacolele în calea implementării.

1.10. CESE salută atenția acordată combustibililor alternativi, subliniind importanța încurajării inovării și necesitatea unui cadru adecvat care să permită utilizarea la nivel transfrontalier a energiei electrice, a gazelor naturale și a biocombustibililor care nu afectează producția de alimente, în conformitate cu opiniile exprimate anterior de CESE. Comitetul salută accentul pus pe interoperabilitate și standardizare în domeniul electromobilității.

1.11. În mod similar, el salută atenția acordată chestiunii vitale a soluțiilor de finanțare și atrage atenția asupra necesității găsirii unor soluții de cofinanțare pentru proiectele mai mici.

1.12. CESE apreciază importanța pe care strategia o acordă sprijinului din partea societății civile. El subliniază potențialul dialogului participativ de a mobiliza sprijin și a soluționa probleme, precum și posibilitățile de creare de coaliții la nivelul societății civile și al autorităților de la nivel subnațional⁽⁵⁾.

1.13. Din rațiuni de transparență, CESE sugerează Comisiei să publice un tablou de bord anual al emisiilor pentru sectorul transporturilor.

1.14. El sprijină acțiunile planificate de OACI și OMI și sugerează că ar putea fi utile și alte acțiuni, cum ar fi inițierea unui dialog extern structurat cu țările învecinate pe tema transporturilor cu emisii scăzute de dioxid de carbon, ca pregătire pentru anumite proiecte specifice.

1.15. CESE constată că propunerea de partajare a eforturilor lasă la alegerea fiecărui stat membru decizia cu privire la modul de a garanta reducerea emisiilor proprii de GES și recomandă ca cerințele referitoare la transporturi să fie păstrate în limitele prezentate în Cartea albă.

1.16. CESE regretă faptul că actualizarea Cărții albe nu mai figurează în agenda Comisiei, întrucât digitizarea, evoluția politicii energetice și perspectiva globală de elaborare și punere în aplicare a politicilor actualei Comisii ar impune o actualizare.

⁽⁵⁾ JO C 299, 4.10.2012, p. 170, JO C 389, 21.10.2016, p. 20.

2. Context

Angajamentele UE de reducere a emisiilor și Cartea albă privind politica în domeniul transporturilor din 2011

2.1. La 20 iulie 2016, Comisia Europeană a decis adoptarea unui pachet de măsuri pentru reducerea emisiilor în sectoarele care nu sunt incluse în schema UE de comercializare a certificatelor de emisii (ETS) (pachetul).

2.2. Pachetul face parte din punerea în aplicare a reducerii cu 40 % a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) până în 2030, în comparație cu nivelurile din 1990, decisă de Consiliul European la 23-24 octombrie 2014, și a angajamentului [contribuția preconizată stabilită la nivel național (CPSN)] asumat de Uniunea Europeană și de statele sale membre la Conferința de la Paris (COP 21) din decembrie 2015.

2.3. Conform concluziilor din octombrie 2014, sectoarele ETS ar trebui să reducă emisiile cu 43 %, iar sectoarele non-ETS, inclusiv alte mijloace de transport decât cel aerian, cu 30 %, pentru o repartizare între statele membre bazată pe corectitudine și solidaritate. Concluziile nu menționează transporturile în mod specific.

2.4. Cartea albă privind politica UE în domeniul transporturilor din 2011 [COM(2011) 144 final] susține că emisiile de GES în țările dezvoltate trebuie să fie reduse până în 2050 „cu 80-95 % față de nivelul din 1990”, pentru a menține încălzirea globală sub 2 °C. Pentru transporturi, ar fi suficient ca, până în 2050, să existe „o reducere [...] cu [...] 60 % față de [nivelurile] din 1990”, ceea ce înseamnă cu 20 % mai puțin față de nivelul înregistrat în 2008 (o depășire cu 8 % a nivelului înregistrat în 1990).

2.5. Comisia a confirmat faptul că aceste obiective sunt compatibile cu cadrul din 2014 pentru politica privind clima și energia în perioada 2020-2030, cu cadrul pentru o uniune energetică din 2015 și cu angajamentele CPSN asumate de UE ⁽⁶⁾.

2.6. De asemenea, s-a precizat că vor fi necesare eforturi suplimentare după 2020 pentru realizarea respectivelor obiective ⁽⁷⁾.

2.7. Evaluarea recentă a progreselor privind punerea în aplicare a Cărții albe constată că este prea devreme pentru a se trage concluzii și pune accentul pe punerea în aplicare ⁽⁸⁾.

Pachetul

2.8. Pachetul conține:

- o comunicare globală intitulată „Accelerarea tranziției Europei către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon” [COM(2016) 500 final] (comunicarea);
- o propunere legislativă privind reducerea anuală obligatorie a emisiilor de gaze cu efect de seră de către statele membre în perioada 2021-2030 [COM(2016) 482 final] (propunerea de partajare a eforturilor);
- o propunere legislativă privind includerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a absorbțiilor rezultate din exploatarea terenurilor, schimbarea destinației terenurilor și silvicultură în cadrul de politici privind clima și energia pentru 2030 [COM(2016) 479 final];
- Strategia europeană pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon [COM(2016) 501 final] (strategia).

2.9. Comunicarea instituie principiile fundamentale care guvernează punerea în aplicare, cum ar fi repartizarea sarcinilor corelată cu economiile statelor membre (corectitudine și solidaritate), asigurarea flexibilității prin utilizarea drepturilor privind emisiile în sectoarele non-ETS, menținerea nivelurilor ambițioase de reducere a GES prin abordarea separată a fiecărui sector (integritatea de mediu). Comunicarea subliniază importanța unui context care promovează tranziția.

2.10. **Propunerea de partajare a eforturilor** distribuie responsabilitatea între statele membre pentru CPSN în temeiul Acordului de la Paris. Fiecare stat membru decide cu privire la modul în care obține rezultatele.

⁽⁶⁾ COM(2014) 15 final, p. 14, punctul 4.1; COM(2015) 80 final; COM(2011) 112 final, p. 6.

⁽⁷⁾ COM(2014) 15 final, p. 14, punctul 4.1.

⁽⁸⁾ SWD(2016) 226.

2.11. **Strategia** pune în aplicare obiectivele de reducere a emisiilor stabilite în Cartea albă. Ea se concentrează asupra transportului rutier și include următoarele puncte principale:

(a) **eficiența, comportamentul, taxarea rutieră**

- optimizarea sistemelor de transport;
- influențarea comportamentului prin taxele rutiere;
- favorizarea multimodalității;

(b) **combustibili alternativi**

- promovarea utilizării energiei alternative cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru transporturi;
- dezvoltarea biocombustibililor de a doua generație;
- Directiva privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (2014/94/UE);

(c) **vehicule cu emisii scăzute de dioxid de carbon**

- standarde comune pentru facilitarea deplasării transfrontaliere;
- promovarea vehiculelor cu emisii zero, inclusiv prin achizițiile publice;
- certificarea emisiilor de CO₂ și a consumului de combustibil pentru autobuze și HVG;
- restabilirea încrederii în măsurarea nivelurilor de emisii generate în condiții reale de conducere;

(d) **crearea unui context: sinergiile și noile modele de afaceri, inovarea, economia digitală, dezvoltarea competențelor, investițiile și sprijinul**

- Crearea unui context favorabil pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon prin sinergiile cu alte domenii de politică, cercetarea, inovarea și dezvoltarea competențelor;

(e) **transportul aerian și maritim – acțiune internațională**

- O măsură globală de piață pentru traficul aerian a fost propusă recent de către OACI, iar în cadrul OMI sunt în curs de elaborare criteriile de eficiență energetică în materie de proiectare pentru transportul maritim, începând cu monitorizarea emisiilor.

3. Observații generale

3.1. În acord cu poziția sa față de Cartea albă și de CPSN ale UE ⁽⁹⁾, CESE sprijină obiectivele prevăzute în strategie.

3.2. CESE își reiterează sprijinul față de obiectivele stabilite în Cartea albă și își manifestă din nou regretul exprimat în avizul din 2015 privind punerea în aplicare a Cărții albe față de faptul că piața internă a transporturilor este departe de a fi finalizată și afirmă că adoptarea unor măsuri în acest sens ar fi bine-venită ⁽¹⁰⁾. Punerea deplină în aplicare a pieței interne ar îmbunătăți eficiența utilizării resurselor și reducerea emisiilor. Acest lucru trebuie realizat prin norme clare și care să poată fi aplicate, însoțite de măsuri pentru combaterea tuturor formelor de dumping social, precum și a fraudei și abuzurilor privind detașarea lucrătorilor și accesul la prestațiile sociale.

3.3. CESE sprijină, de asemenea, noile elemente inovatoare ale strategiei, precum ITS-C, printre care introducerea mijloacelor de transport cooperative, conectate și automatizate și integrarea vehiculelor electrice în sistemul energetic prin rețelele inteligente, elaborarea unor noi modele de afaceri și a unor noi modele de transport, ca rezultat atât al dezvoltării unei economii colaborative prin platformele TI, cât și a dezvoltării generale a economiei digitale. Sistemele digitale vor avea, de asemenea, efecte atât asupra transportului de călători, cât și a celui de mărfuri și vor optimiza, de exemplu, fluxurile de trafic, oferind posibilitatea de a face alegeri eficiente din punctul de vedere al resurselor, care vor reduce emisiile ⁽¹¹⁾.

⁽⁹⁾ JO C 24, 28.1.2012, p. 146; JO C 291, 4.9.2015, p. 14 și JO C 303, 19.8.2016, p. 10.

⁽¹⁰⁾ JO C 291, 4.9.2015, p. 14, punctele 1.5 și 1.6.

⁽¹¹⁾ COM(2016) 766 final.

3.4. Subliniază importanța capitală a restabilirii încrederii în datele furnizate de producători referitoare la emisiile vehiculelor și susține măsurile prevăzute în acest sens. Subliniază importanța sprijinului acordat de părțile interesate și de cetățeni și a dialogului cu aceștia, precum și importanța măsurilor luate pentru a stabili responsabilitatea pentru datele eronate din trecut și pentru a preveni repetarea acestei situații.

3.5. Subliniază din nou faptul că multe dintre măsurile propuse necesită flexibilitate și ajustarea la condițiile locale, inclusiv la taxarea rutieră⁽¹²⁾.

3.6. Își reînnoiește sprijinul față de obiectivele prevăzute în Acordul de la Paris COP 21 și față de CPSN ale UE și consideră în continuare că angajamentele respective nu se adaugă la obiectivele stabilite în Cartea albă⁽¹³⁾. În act de sprijinul părților, exprimat în proclamația de acțiune de la Marrakech, față de punerea în aplicare a Acordului de la Paris, precum și de constituirea Parteneriatului pentru o acțiune globală de la Marrakech, care implică părțile interesate de la nivel statal și nestatal.

3.7. CESE își reiterează opinia conform căreia punerea în aplicare a Cărții albe și a strategiei-cadru pentru o uniune energetică rezilientă [COM(2015) 80 final] trebuie revizuită și, dacă este cazul, trebuie să se ia noi măsuri pentru realizarea obiectivelor acestora⁽¹⁴⁾.

3.8. CESE subliniază necesitatea creării unui mediu care să favorizeze punerea în aplicare a strategiei sau a unui cadru favorabil și, în acest sens, face referire la Comunicarea Comisiei intitulată „Calea de urmat după Acordul de la Paris”⁽¹⁵⁾, cu privire la necesitatea de a renunța „la actualul sistem fragmentat, caracterizat de politici naționale neordonate, de bariere la intrarea pe piață și de zone izolate din punct de vedere energetic”. Uniunea energetică este un cadru pentru un mediu favorabil tranziției energetice, iar viitoarea strategie privind cercetarea, inovarea și competitivitatea va explora sinergiile dintre energie, transport, economia circulară și inovarea industrială și digitală, pentru a spori competitivitatea tehnologiilor europene din prezent și din viitor pentru emisii scăzute de dioxid de carbon și pentru eficiență energetică. După cum s-a menționat deja la punctul 3.3 de mai sus, aceasta include, de asemenea, măsuri de îmbunătățire a competențelor și promovarea cercetării și a dezvoltării.

Este necesară acțiunea mai multor părți interesate din societatea civilă – cetățenii, consumatorii, partenerii sociali, IMM-urile, întreprinderile inovatoare nou-înființate și industriile competitive la nivel global. Orașele inteligente și comunitățile urbane, precum și rolul acestora în dezvoltarea transportului public și a planificării transportului sunt menționate ca fiind contextele în care va avea loc o mare parte din viitoarea transformare⁽¹⁶⁾.

3.9. Strategia adoptă o abordare transsectorială, de exemplu atunci când abordează necesitatea unui mediu favorabil și atunci când se face referire la soluții de mobilitate digitale și la legăturile cu politica energetică. Această abordare este în concordanță cu documentul de lucru al serviciilor Comisiei privind punerea în aplicare a Cărții albe și cu Comunicarea Comisiei privind modernizarea pieței unice, ambele încercând să îmbunătățească vizibilitatea și înțelegerea politicilor sectoriale, prin plasarea lor în contextul strategiilor globale ale UE⁽¹⁷⁾.

3.10. CESE sprijină abordarea cuprinzătoare a strategiei asupra politicii în domeniul transporturilor, dar ar fi dorit să se ia în considerare și alte aspecte, de exemplu, coerența dintre strategie și comunicarea privind îmbunătățirea pieței unice, inclusiv sinergiile dintre deschiderea pieței și eficiență, perspectivele oferite de piața internă digitală, economia colaborativă și economia circulară, inclusiv efectele asupra modelelor de transport, precum și aspectele sociale⁽¹⁸⁾.

3.11. Documentul de lucru al Comisiei care însoțește strategia prevede o serie de noi evoluții „sociale”, precum economia colaborativă în domeniul transporturilor, vehiculele automatizate și conectate, digitizarea și mobilitatea ca serviciu. Aceste evoluții, inclusiv utilizarea tot mai frecventă a platformelor de internet, ar fi trebuit menționate în strategie.

⁽¹²⁾ JO C 24, 28.1.2012, p. 146.

⁽¹³⁾ JO C 303, 19.8.2016, p. 10, punctele 1.3, 3.1, 4.6, 5.1 și 5.2.

⁽¹⁴⁾ JO C 303, 19.8.2016, p. 10, punctele 1.4, 5.2 și 5.3.

⁽¹⁵⁾ COM(2016) 110 final, secțiunea 3.1, pagina 5.

⁽¹⁶⁾ COM(2016) 110 final, secțiunea 3.1, pagina 7.

⁽¹⁷⁾ SWD(2016) 226, secțiunea 4.1, p. 27.

⁽¹⁸⁾ COM(2016) 288 final și COM(2016) 356 final

3.12. CESE regretă faptul că strategia nu menționează aspectele sociale, inclusiv cele legate de drepturile consumatorilor, relațiile de pe piața forței de muncă și statutul microîntreprinderilor ale unor inițiative planificate, cum ar fi planul ITS-C, economia digitală, noile modele de transport sau viitoarea deschidere a pieței în diferite sectoare ale transporturilor. CESE consideră că este importantă abordarea respectivelor probleme într-un stadiu incipient pentru a se evita tensiunile inutile.

3.13. CESE apreciază faptul că finanțarea este menționată în cadrul strategiei, deoarece este deosebit de importantă pentru punerea în aplicare a strategiei. CESE atrage atenția asupra nevoilor de finanțare ale zonelor cu resurse financiare limitate și ale proiectelor care nu sunt suficient de mari pentru a atinge pragurile instituite pentru cofinanțarea UE. Ar trebui să fie disponibile opțiuni de finanțare a proiectelor mici în sectorul transporturilor, cum este cazul în sectorul energetic.

3.14. CESE consideră că este importantă revizuirea Cărții albe, pe care Comisia a planificat-o deja pentru 2016⁽¹⁹⁾. nu este de acord că este prea devreme pentru a se evalua nivelul de implementare⁽²⁰⁾, întrucât evoluțiile societale, cum ar fi digitizarea, evoluția politicii energetice și elaborarea și punerea în aplicare în mod global ale politicii actuale a Comisiei justifică o actualizare a Cărții albe.

3.15. CESE sprijină propunerile prevăzute în strategie referitoare la acțiunile externe, în special acțiunile suplimentare în cadrul OACI și OMI în ceea ce privește aviația și transportul maritim. Regretă faptul că strategia nu menționează și alte forme de acțiuni externe, cum ar fi dialogul structurat și evaluarea comparativă cu țările învecinate din Europa de Est și Africa de Nord.

4. Observații specifice

4.1. CESE sprijină planul de acțiune anexat la strategie, care face obiectul următoarelor observații:

— CESE regretă că, deși planul de acțiune menționează facilitarea implementării TEN-T, o revizuire a rețelei feroviare europene pentru un transport de mărfuri competitiv și normele privind accesul pe piață al serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul, nu sunt menționate propunerile planificate în ceea ce privește îmbunătățirea normelor referitoare la accesul pe piață pentru transportul rutier de mărfuri. În acest mod se exclude un element al reglementării pieței transporturilor care prezintă un potențial considerabil de îmbunătățire a funcționării pieței, astfel încât sistemul de transport să devină mai eficient din punctul de vedere al energiei și al utilizării resurselor. CESE atrage atenția asupra avizului său privind piața internă a transportului rutier internațional de mărfuri: dumpingul social și operațiunea de cabotaj (TEN/575) și subliniază încă o dată importanța unei legislații clare și care să poată fi aplicată și necesitatea combaterii tuturor formelor de dumping social, precum și a fraudei și abuzurilor privind detașarea lucrătorilor și accesul la prestațiile sociale.

— CESE salută planurile de revizuire a Directivei „Eurovigneta” (1999/62/CE), a Directivei privind serviciul european de taxare rutieră electronică (SETRE) (2004/52/CE) și a Deciziei Comisiei din 2009 privind elementele tehnice ale SETRE.

— CESE reiterează opinia sa potrivit căreia flexibilitatea și evitarea efectelor nerezonabile asupra costurilor în zonele îndepărtate și slab populate, inclusiv pe insule și în regiunile montane, ar trebui să reprezinte elemente importante în orice propunere viitoare⁽²¹⁾.

— Directiva SETRE a fost adoptată în 2004, dar încă nu a fost pusă în aplicare, în ciuda mai multor încercări. CESE consideră că acest concept ar trebui revizuit în prezent pentru a-l face mai atractiv pentru operatori și utilizatori.

4.2. CESE este de acord că strategia europeană pentru sistemele de transport inteligente cooperative are un potențial considerabil de a crea valoare adăugată prin sporirea eficienței și atrage atenția asupra schimbărilor importante pe care ITS-C le va urmări în ceea ce privește modelele de transport, structura pieței, dreptul contractual și aspectele sociale, de exemplu, printr-un număr mai mare de microîntreprinderi gestionate prin platformele de internet. Aceste aspecte ar trebui luate în considerare în mod corespunzător⁽²²⁾.

⁽¹⁹⁾ JO C 303, 19.8.2016, p. 10, punctele 1.4 și 5.2.

⁽²⁰⁾ SWD(2016) 226, secțiunea 5, p. 34 și secțiunea 2, p. 4.

⁽²¹⁾ JO C 303, 19.8.2016, p. 10, punctul 1.6.

⁽²²⁾ COM(2015) 192 final.

4.3. CESE sprijină obiectivul strategiei de favorizare a multimodalității și subliniază că ar trebui să fie preferate soluțiile de transport cele mai eficiente din punctul de vedere al utilizării resurselor în fiecare caz în parte. CESE speră, de asemenea, că evaluarea Directivei privind transportul combinat va duce la o actualizare utilă suficient de flexibilă pentru asigurarea unui nivel maxim de eficiență, fără a crea totuși un acces paralel pe piață în domeniul transportului rutier. El subliniază importanța stimulării unei tranziții către modurile de transport cu emisii scăzute, inclusiv transportul feroviar și combinat, și importanța abordării, în acest sens, a taxelor pentru infrastructură și a costurilor externe în așa fel încât să fie asigurată concurența echitabilă între moduri.

4.4. CESE atrage atenția asupra sporirii eficienței din punctul de vedere al utilizării resurselor care se datorează ansamblurilor de vehicule de 25,25 metri [sistemul modular european (SME)]. Două ansambluri de vehicule SME pot transporta cât trei ansambluri convenționale, ceea ce înseamnă o eficiență energetică sporită și emisii reduse per unitate. În funcție de aprecierea fiecărui stat membru, ansamblurile SME ar trebui, prin urmare, să fie permise când condițiile sunt favorabile, inclusiv în traficul transfrontalier.

4.5. CESE sprijină abordarea strategiei privind combustibilii alternativi, inclusiv necesitatea sprijinirii pieței și a dezvoltării infrastructurii în conformitate cu diversele necesități curente ale modurilor diferite de transport, acestea fiind în principal: (a) energia electrică, mai ales pentru autovehicule; (b) gazele naturale în diverse forme, utilizate în special de camioane, autobuze și nave; și (c) biocombustibilii. CESE subliniază că sectorul combustibililor alternativi se dezvoltă constant și că atât cererea, cât și oferta se pot schimba.

4.6. CESE sprijină planurile de dezvoltare a biocombustibililor care nu provin din produsele agricole sau din utilizarea terenului care afectează producția de alimente, ci din alte surse, precum produsele reziduale, produsele secundare și deșeurile, inclusiv din silvicultură, în conformitate cu opiniile exprimate anterior de CESE ⁽²³⁾.

4.7. CESE subliniază importanța implicării societății civile și a autorităților subnaționale în punerea în aplicare a strategiei. Esențială în acest sens ar fi o mai mare utilizare a dialogului participativ cu societatea civilă, așa cum se sugerează în avizul explicativ al CESE din 11 iulie 2012 pe tema „Cartea albă privind transporturile: către adeziunea și angajamentul societății civile” ⁽²⁴⁾, care a inspirat organizarea a două conferințe, la Malmö, în 2015 și la Milano, în 2016, privind viitorul coridoarelor rețelei centrale europene, care au abordat chestiuni legate de punerea în aplicare, guvernanta și finanțare.

4.8. Pentru a îmbunătăți transparența, CESE sugerează Comisiei să publice un tablou de bord anual privind reducerea emisiilor.

4.9. CESE subliniază, de asemenea, importanța construirii unei coaliții pentru sprijinirea punerii în aplicare și pentru rezolvarea problemelor, astfel cum a fost propus în avizul CESE în această privință ⁽²⁵⁾.

4.10. CESE regretă faptul că propunerea de partajare a eforturilor nu prevede obiective de reducere a emisiilor specifice fiecărui sector. Strategia susține că Cartea albă este destinată transporturilor, pe baza unei evaluări temeinice a ceea ce este fezabil, fără a avea efecte negative asupra funcțiilor transporturilor. Măsurile complementare prevăzute în documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește strategia sunt modeste și ar duce la o reducere a emisiilor generate de transporturi cu 18 %-22 % până în 2030, în loc de 18 %-19 %, după cum este planificat în prezent ⁽²⁶⁾.

Bruxelles, 23 februarie 2017.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Georges DASSIS

⁽²³⁾ JO C 303, 19.8.2016, p. 10, punctul 1.8.

⁽²⁴⁾ JO C 299, 4.10.2012, p. 170, punctul 1.11 și JO C 389, 21.10.2016, p. 20.

⁽²⁵⁾ JO C 389, 21.10.2016, p. 20.

⁽²⁶⁾ SWD(2016) 501, secțiunea 5, p. 82.