

Jurnalul Oficial al Uniunii Europene

C 262



Ediția în limba română

Comunicări și informări

Anul 61

25 iulie 2018

Cuprins

I Rezoluții, recomandări și avize

AVIZE

Comitetul Economic și Social European

A 534-a sesiune plenară a CESE – reînnoirea mandatului, 18.4.2018-19.4.2018

2018/C 262/01	Avizul Comitetului Economic și Social European privind Finanțarea Pilonului european al drepturilor sociale (aviz din proprie inițiativă)	1
2018/C 262/02	Avizul Comitetului Economic și Social European privind strategia LeaderSHIP 2020 ca viziune pentru industria tehnologiei maritime: către o industrie maritimă inovatoare, durabilă și competitivă în 2020 (aviz din proprie inițiativă)	8
2018/C 262/03	Avizul Comitetului Economic și Social European privind Coeziunea economică și socială și integrarea europeană a Balcanilor de Vest – provocări și priorități (aviz exploratoriu)	15
2018/C 262/04	Avizul Comitetului Economic și Social European privind Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – Finalizarea Agendei pentru o mai bună legiferare: Soluții mai bune pentru rezultate mai bune [COM(2017) 651 final] (aviz din proprie inițiativă)	22

RO

III Acte pregătitoare

COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN

A 534-a sesiune plenară a CESE – reînnoirea mandatului, 18.4.2018-19.4.2018

2018/C 262/05	Avizul Comitetului Economic și Social European privind Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu și Banca Centrală Europeană – Noi pași către finalizarea uniunii economice și monetare a Europei: foaie de parcurs [COM(2017) 821 final] – Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu și Banca Centrală Europeană – Noi instrumente bugetare pentru o zonă euro stabilă în cadrul Uniunii [COM(2017) 822 final] – Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu și Banca Centrală Europeană – Un ministru european al economiei și finanțelor [COM(2017) 823 final] – Propunerea de directivă a Consiliului de stabilire a unor dispoziții de consolidare a responsabilității fiscal-bugetare și a orientării bugetare pe termen mediu în statele membre [COM(2017) 824 final – 2017/0335 (CNS)] – Propunerea de regulament al Consiliului privind înființarea Fondului Monetar European [COM(2017) 827 final – 2017/0333 (APP)]	28
2018/C 262/06	Avizul Comitetului Economic și Social European privind Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele prudențiale ale firmelor de investiții și de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 575/2013, (UE) nr. 600/2014 și (UE) nr. 1093/2010 [COM(2017) 790 final – 2017/0359 (COD)] – Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind supravegherea prudențială a firmelor de investiții și de modificare a Directivelor 2013/36/UE și 2014/65/UE [COM(2017) 791 final – 2017/0358 (COD)]	35
2018/C 262/07	Avizul Comitetului Economic și Social European privind Propunerea de recomandare a Consiliului privind un Cadru european pentru programe de ucenicie de calitate și eficiente [COM(2017) 563 final – 2017/0244 (NLE)]	41
2018/C 262/08	Avizul Comitetului Economic și Social European privind Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1073/2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul [COM(2017) 647 final – 2017/0288 (COD)]	47
2018/C 262/09	Avizul Comitetului Economic și Social European privind Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre [COM(2017) 648 final/2 – 2017/0170/COD]	52
2018/C 262/10	Avizul Comitetului Economic și Social European privind Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2009/33/CE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic [COM(2017) 653 final – 2017/0291/(COD)]	58
2018/C 262/11	Avizul Comitetului Economic și Social European privind Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2009/73/CE privind normele comune pentru piața internă în sectorul gazelor naturale [COM(2017) 660 final – 2017/0294 (COD)]	64
2018/C 262/12	Avizul Comitetului Economic și Social European privind Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: Spre o utilizare cât mai largă a combustibililor alternativi – un plan de acțiune privind infrastructura pentru combustibili alternativi, conform articolului 10 alineatul (6) din Directiva 2014/94/UE, inclusiv evaluarea cadrelor naționale de politică conform articolului 10 alineatul (2) din Directiva 2014/94/UE [COM(2017) 652 final]	69

2018/C 262/13	Avizul Comitetului Economic și Social European privind Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: Realizarea obiectivelor privind mobilitatea cu emisii scăzute – O Uniune Europeană care protejează planeta, care își capacitează consumatorii și care își apără industria și lucrătorii [COM(2017) 675 final]	75
2018/C 262/14	Avizul Comitetului Economic și Social European privind Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – Comunicare privind consolidarea rețelelor energetice europene [COM(2017) 718 final]	80
2018/C 262/15	Avizul Comitetului Economic și Social European privind Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European, Comitetul Regiunilor și Banca Europeană de Investiții — Al treilea raport privind starea uniunii energetice [COM(2017) 688 final]	86
2018/C 262/16	Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unui cadru pentru examinarea investițiilor străine directe în Uniunea Europeană [COM(2017) 487 final – 2017/0224 (COD)]	94
2018/C 262/17	Avizul Comitetului Economic și Social European privind Planul de acțiune al UE 2017-2019 – Combaterea diferenței de remunerare între femei și bărbați [COM(2017) 678 final]	101

I

(Rezoluții, recomandări și avize)

AVIZE

COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN

A 534-A SESIUNE PLENARĂ A CESE – REÎNNOIREA MANDATULUI, 18.4.2018-19.4.2018

Avizul Comitetului Economic și Social European privind Finanțarea Pilonului european al drepturilor sociale

(aviz din proprie inițiativă)

(2018/C 262/01)

Raportor: **Anne DEMELENNE**

Decizia Adunării Plenare	15.2.2018
Temeiul juridic	articolul 29 alineatul (2) din Regulamentul de procedură Aviz din proprie inițiativă
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru uniunea economică și monetară și coeziune economică și socială
Data adoptării în secțiune	26.3.2018
Data adoptării în sesiunea plenară	19.4.2018
Sesiunea plenară nr.	534
Rezultatul votului	155/3/4
(voturi pentru/voturi împotriva/ abțineri)	

1. Concluzii și recomandări

1.1. Principiile Pilonului european al drepturilor sociale („Pilonul social”) și necesitatea punerii sale în aplicare, alături de punerea în aplicare a Agendei 2030 pentru dezvoltare durabilă, ar trebui să constituie una dintre liniile directoare ale negocierilor privind viitorul cadru financiar multianual al UE după 2020.

1.2. Transpunerea în practică a Pilonului social va necesita îmbunătățiri în statele membre. Tabloul de bord social, elaborat în paralel cu Pilonul, indică deficiențe și divergențe semnificative în întreaga UE. Soluționarea acestor deficiențe va necesita un angajament la toate nivelurile, inclusiv din partea statelor membre, a partenerilor sociali și a societății civile. În același timp este nevoie de o bază bugetară solidă, de investiții masive și de cheltuieli curente considerabile. Trebuie acordată o atenție deosebită modului în care acestea vor fi finanțate.

1.3. Deosebit de mari sunt necesitățile în materie de cheltuieli în țările cu venituri mai reduse și în țările care au suferit o scădere a veniturilor în ultimii ani. Toate se confruntă cu un anumit nivel de constrângeri impuse de normele UE privind bugetele și nivelurile datoriei. O anumită marjă de manevră pentru suplimentarea cheltuielilor poate fi creată în statele membre, inclusiv cu ajutorul diferitelor programe de la nivelul UE.

1.4. Investițiile din sectorul privat pot aduce o contribuție în acest sens, în anumite domenii – cum ar fi extinderea accesului digital – atunci când sunt create condiții de reglementare adecvate. Investițiile din sectorul privat nu vor fi însă suficiente și nu pot fi considerate o garanție împotriva excluziunii persoanelor celor mai vulnerabile din punct de vedere social, problemă considerată a fi un aspect important în cadrul Pilonului social.

Ceea ce ar putea facilita creșterea investițiilor publice în statele membre ar fi recurgerea la o „regulă de aur” privind investițiile publice cu obiectiv social, care să permită o mai mare flexibilitate în aplicarea normelor bugetare ⁽¹⁾, în vederea realizării obiectivelor Pilonului european al drepturilor sociale.

1.5. Creșterea investițiilor publice poate fi sprijinită și prin utilizarea instrumentelor UE existente, în special a fondurilor structurale și de investiții europene (fondurile ESI), care pot fi mai clar orientate către atingerea obiectivelor evidențiate în cadrul Pilonului social. În același timp, investițiile publice pot fi sprijinite de Banca Europeană de Investiții, cu ajutorul Fondului european pentru investiții strategice (FEIS), care, în ultimii ani, i-a permis să mențină creditele acordate la același nivel. Acest sprijin ar trebui să includă în mod explicit obiective legate de Pilonul social, fiind în concordanță cu mandatul Băncii.

1.6. Politicile fiscale adecvate, inclusiv lupta eficientă împotriva fraudei fiscale, a evaziunii fiscale și a planificării fiscale agresive, ar trebui să permită statelor membre și UE să mobilizeze mijloace suplimentare pentru a contribui la finanțarea Pilonului social. Garantarea unei utilizări eficiente a fondurilor suplimentare necesită punerea în aplicare a programelor de acțiune și a foilor de parcurs pentru implementarea Pilonului social, ca parte integrantă a semestrului european și, în special, în contextul dezvoltării de programe naționale de reformă și de programe de convergență. În acest sens, UE ar trebui să exploreze noi căi pentru a suplimenta resursele sale proprii.

1.7. Punerea în aplicare a Pilonului social necesită asumarea angajamentelor, responsabilitate și participarea activă a actorilor implicați, la toate nivelurile: instituțiile europene, statele membre și autoritățile regionale și locale, precum și partenerii sociali și alți actori ai societății civile.

2. Motivele elaborării avizului din proprie inițiativă

2.1. Pilonul european al drepturilor sociale, proclamat și semnat de către Consiliul UE, Parlamentul European și Comisia Europeană la 17 noiembrie 2017, este conceput ca un pas către consolidarea drepturilor sociale și generarea unui impact pozitiv asupra vieții oamenilor pe termen scurt și mediu. Îndeplinirea obiectivelor Pilonului social reprezintă un angajament și o răspundere comună a Uniunii, a statelor membre și a partenerilor sociali.

2.2. Pilonul social reflectă recunoașterea de către liderii a 27 de state membre a faptului că problema lipsei de securitate economică și socială trebuie abordată cu prioritate ⁽²⁾. Printre motivele care justifică urgența Pilonului social se numără: nivelul scăzut de performanță economică și socială în numeroase țări, începând din 2008; noi oportunități și noi provocări generate de globalizare, schimbările climatice, migrația pe scară largă, digitizare și de îmbătrânirea populației; creșterea diversității la nivel economic și social în Uniunea Europeană, în urma crizei financiare și economice; evoluții politice în numeroase țări care implică o amenințare pentru viitoarea unitate și coeziune europeană. Președintele ales al Comisiei Europene a declarat în octombrie 2014, în fața Parlamentului European, că atingerea de către UE a unui „rating AAA pe plan social” este „la fel de importantă ca ratingul AAA pe plan economic și financiar” ⁽³⁾. Realizarea unui astfel de obiectiv impune, în mod evident, o acceptare a responsabilității la toate nivelurile UE. Îndeplinirea acestui obiectiv ar trebui să îmbunătățească coeziunea, stabilitatea politică și socială și performanța economică, fără a neglija importanța acestor stabilizatori automați în caz de șocuri economice.

2.3. Astfel cum a arătat CESE ⁽⁴⁾, Pilonul social este mai degrabă o declarație politică de intenție, deoarece încă nu există o foaie de parcurs clară pentru punerea sa în aplicare. În acest sens, el rămâne incomplet; lipsește recunoașterea noilor drepturi și obligații. În contextul unei economii puternice și al unei impozitări echitabile, trebuie puse la dispoziție resurse financiare adecvate la nivelul statelor membre, cu sprijinul Uniunii Europene. Acesta va fi un aspect esențial pentru punerea în aplicare a Pilonului social.

⁽¹⁾ Argumente desprinse din experiența trecutului pentru evitarea unor politici de austeritate drastice în UE, punctul 1.6, încă nepublicat în JO; Politica economică a zonei euro (2018), punctele 1.8 și 3.6, încă nepublicat; JO C 327, 12.11.2013, p. 11; Analiza anuală a creșterii 2018, punctul 1.4, încă nepublicat; JO C 226, 16.7.2014, p. 21.

⁽²⁾ Pilonul european al drepturilor sociale, broșură, p. 6, (ISBN 978-92-79-74092-3).

⁽³⁾ http://europa.eu/rapid/press-release_SPEECH-14-1525_ro.htm

⁽⁴⁾ JO C 81, 2.3. 2018, p. 145.

2.4. Comisia Europeană urmează să-și prezinte propunerile pentru următorul cadru financiar multianual (CFM) în mai 2018. Este esențial ca Pilonul social, precum și obiectivele de dezvoltare durabilă ale ONU, să servească drept linii directoare pentru instituțiile europene și statele membre în pregătirea următorului buget pe termen lung al UE, care va intra în vigoare în 2020.

2.5. Punerea adecvată în aplicare a Pilonului social va depinde de reformele politice corespunzătoare în cadrul statelor membre, cum ar fi, de exemplu, elaborarea unor mecanisme adecvate pentru crearea de locuri de muncă de calitate, creșterea nivelului de competențe și garantarea unei utilizări eficiente a resurselor publice. În conformitate cu avizele sale anterioare, CESE susține reformele structurale orientate spre dezvoltarea socială și economică: locuri de muncă mai multe și de calitate mai bună, creștere durabilă, calitate administrativă și instituțională și durabilitate a mediului ⁽⁵⁾. Astfel de reforme ar trebui să fie specifice fiecărei țări, să fie conforme cu programele naționale de reformă pentru creșterea bunăstării, și sprijinite în mod democratic, evitându-se o abordare nediferențiată pentru toate statele membre ⁽⁶⁾.

2.6. Punerea adecvată în aplicare a Pilonului social necesită, de asemenea, o consolidare a resurselor financiare disponibile ⁽⁷⁾. În prezent, cheltuielile UE în domeniul social reprezintă, în medie, doar 0,3 % din totalul cheltuielilor sociale publice din UE, în bună parte finanțate din bugetele statelor membre ⁽⁸⁾. Plecarea Regatului Unit din UE va avea consecințe majore asupra bugetului UE. CESE subliniază că trebuie să se pună la dispoziție resurse suficiente pentru punerea în aplicare a politicilor sociale. Comitetul sprijină solicitarea Parlamentului European ca plafonul actual de 1 % pentru cheltuielile UE să crească la 1,3 % din VNB ⁽⁹⁾ și consideră că o creștere a resurselor proprii ale UE, de exemplu prin majorarea TVA-ului, ar fi o măsură extrem de injustă din punct de vedere social. CESE subliniază, de asemenea, nevoia de a aloca mai multe resurse pentru susținerea politicii de coeziune și acordarea de sprijin lucrătorilor și cetățenilor, în general. O atenție deosebită va fi acordată dobândirii de competențe de către lucrători, ca factor al consolidării economice. În același timp, CESE este de acord că majorarea finanțării nu ar trebui să se limiteze doar la securitate, apărare și controlul frontierelor externe. Fondul social european este o forță motrice pentru o mai mare convergență și CESE își reiterează solicitarea ca acesta să nu fie redus, dacă se dorește abordarea cu succes a provocărilor viitoare, în perspectiva următorului cadru financiar multianual al UE ⁽¹⁰⁾.

2.7. Tabloul de bord social care însoțește prezentarea de către Comisia Europeană a Pilonului social ⁽¹¹⁾ este conceput ca un instrument pentru monitorizarea progreselor în vederea atingerii obiectivului unei Europe mai echitabile și cu o dimensiune socială mai puternică. Tabloul de bord a fost criticat pentru alegerea anumitor indicatori, pentru perioadele de timp utilizate pentru comparare și, în unele cazuri, pentru interpretările însoțitoare ⁽¹²⁾. CESE a pledat deja în trecut pentru îmbunătățirea acestui instrument ⁽¹³⁾.

2.8. În unele cazuri s-a recurs la indicatori evident inadecvați. Această observație este valabilă, de exemplu, în cazul progreselor înregistrate în reducerea decalajelor în materie de remunerare și de muncă între femei și bărbați. Ambele sexe au avut de suferit ca urmare a scăderii numărului de ore de lucru, dar cu cifre mai mari pentru bărbați decât pentru femei, astfel încât reducerea decalajului (indicatorul utilizat în tabloul de bord) nu reflectă o îmbunătățire evidentă. În plus, perioadele de timp pentru evaluarea progreselor diferă, uneori în mod considerabil, de la un singur an la perioade mai lungi, cu includerea anilor de dinainte de declanșarea crizei, în 2008. Un orizont de timp mai amplu este mai adecvat pentru a indica tendințele pe termen mai lung. De asemenea, indicatorii trebuie interpretați în mod flexibil și adaptați de-a lungul

⁽⁵⁾ De exemplu, îmbunătățirea mediului de afaceri, finanțarea întreprinderilor și a cheltuielilor pentru cercetare și dezvoltare; creșterea productivității întreprinderilor, sectoarelor și economiilor; promovarea creării de locuri de muncă de bună calitate cu salarii mai mari și reducerea simultană a locurilor de muncă temporare și instabile cu salarii mici; consolidarea negocierilor colective și autonomia partenerilor sociali în cadrul acestora și dialogul social la nivel local, regional, național și european; reformarea administrațiilor publice în sensul eficientizării lor pentru dezvoltarea economică și socială și al creșterii transparenței pentru cetățeni; promovarea calității sistemelor de educație și a sistemelor de formare a lucrătorilor, pentru a asigura egalitatea de șanse și rezultate pentru toate grupurile sociale.

⁽⁶⁾ Sprijinirea reformelor structurale în statele membre, punctul 3.9, încă nepublicat.

⁽⁷⁾ JO C 81, 2.3. 2018, p. 145.

⁽⁸⁾ Document de reflecție privind dimensiunea socială a Europei, p. 24.

⁽⁹⁾ Rezoluția Parlamentului European din 14 martie 2018 cu privire la următorul CFM: Pregătirea poziției Parlamentului referitoare la CFM post-2020 – [2017/2052(INI)], coraportori: Jan Olbrycht, Isabelle Thomas; punctul 14.

⁽¹⁰⁾ JO C 81, 2.3.2018, p. 145; JO C 81, 2.3.2018, p. 131.

⁽¹¹⁾ <https://composite-indicators.jrc.ec.europa.eu/social-scoreboard/#>

⁽¹²⁾ Galgoczi, B. *et al.*, „The Social Scoreboard Revisited”, ETUI, 2017.

⁽¹³⁾ JO C 81, 2.3.2018, p. 145.

timpului, utilizându-se expertiza și datele oferite de surse precum Eurofound. Revizuirea și actualizarea indicatorilor ar trebui să fie rezultatul unei discuții deschise, cu implicarea partenerilor sociali și a altor actori ai societății civile.

2.9. În ciuda rezervelor menționate, tabloul de bord oferă un indiciu cu privire la amploarea efortului necesar pentru a atinge obiectivele stabilite. El scoate la iveală deficiențe în toate statele membre și diferențe substanțiale între nivelurile atinse de diferitele state membre, ceea ce poate duce la creșterea inegalităților sociale. În toate statele membre se constată în mod evident că nu s-a atins un nivel acceptabil în materie de venituri, de nivel de trai, de securitate și protecție socială, de educație și acces digital.

2.10. Cifrele privind șomajul și nivelurile de ocupare a forței de muncă demonstrează amploarea decalajelor. Rata de ocupare a forței de muncă în Grecia a fost de 56 %, în timp ce, în Suedia, ea se ridică la 81 %. Rata șomajului în Grecia a fost de 23 %, față de 4 % în Germania, cel mai scăzut nivel din UE. Aceste cifre din tabloul de bord indică decalaje semnificative în ceea ce privește condițiile sociale în întreaga UE, cu niveluri mult mai ridicate de potențial neexploatat în unele țări decât în altele.

2.11. Mulți alți indicatori sugerează același lucru. Astfel, de exemplu, proporția abandonului școlar timpuriu din sistemele de educație reprezintă 20 % din populația cu vârste cuprinse între 18-24 de ani în Spania, dar sub 3 % în Croația. Cifra privind Croația este înșelătoare dacă se ia în considerare situația generală a tinerilor: rata șomajului în rândul tinerilor din Croația este una dintre cele mai mari din UE. Proporția populației expuse riscului de sărăcie atinge 40 % în Bulgaria, în timp ce valoarea medie din UE este de 23 %.

2.12. Cota NEET⁽¹⁴⁾ (procentul tinerilor cu vârsta cuprinsă între 15 și 24 de ani care nu sunt încadrați profesional și nu urmează niciun program educațional sau de formare) variază de la 20 % în Italia până la 5 % în Țările de Jos. De un sprijin de activare profesională (inclusiv formare, stimulente pentru acceptarea unor locuri de muncă și măsuri similare) beneficiază 54 % dintre persoanele în căutarea unui loc de muncă în Danemarca, dar mai puțin de 3 % în Bulgaria.

2.13. Proporția copiilor între 0 și 3 ani aflați în îngrijire cu normă întreagă variază între 1,1 % în Slovacia și 77 % în Danemarca. Necesități nesatisfăcute în materie de asistență medicală, de obicei din cauza constrângerilor financiare, sunt raportate în cazul a 12 % dintre cetățenii din Estonia și Grecia, fiind însă minime în Austria.

2.14. În ansamblul UE, 44 % din populație prezintă un nivel insuficient al competențelor digitale, procentajul variind de la 74 % în Bulgaria până la 14 % în Luxemburg.

2.15. Transpunerea în practică a Pilonului social ar duce, astfel, la îmbunătățirea condițiilor sociale și a condițiilor de pe piața muncii pentru mulți cetățeni, consolidând, astfel, potențialul economic al UE. Ea implică o convergență ascendentă pentru țările care în momentul de față au rămas în urmă. Unii indicatori, dar nu toți, arată că au avut loc îmbunătățiri în ultimii ani, însă chiar și în aceste domenii continuă să existe decalaje majore.

2.16. Transpunerea în practică a Pilonului social va fi o provocare enormă, care necesită un angajament din partea statelor membre, cu sprijinul Uniunii Europene. Va fi nevoie, de asemenea, de implicarea deplină a partenerilor sociali, de încurajarea și promovarea acțiunilor lor comune, în special încheierea de acorduri colective, și îmbunătățirea gradului lor de acoperire, în special în ce privește securitatea locurilor de muncă, calitatea lor, condițiile salariale și sănătatea și securitatea la locul de muncă. Organizațiile societății civile, cu experiența și cunoștințele lor, pot contribui și ele în mod fundamental la acest demers. La fel de importantă poate fi și contribuția din partea sectorului privat, prin intermediul parteneriatelor public-privat și al investițiilor în dezvoltarea competențelor și calificărilor la nivel de întreprindere.

3. Domenii de politică

3.1. Măsurile de punere în aplicare suplimentare pot include noi măsuri legislative și nelegislative, inclusiv măsuri care să garanteze că politicile care au fost deja aprobate sunt efectiv puse în aplicare în statele membre, utilizarea semestrului european și a recomandărilor specifice fiecărei țări, elaborate în cadrul acestui proces⁽¹⁵⁾. Implicarea partenerilor sociali de la toate nivelurile este esențială pentru punerea în aplicare cu succes a acestor inițiative.

⁽¹⁴⁾ Persoane care nu sunt încadrate profesional și nu urmează niciun program educațional sau de formare (*Not in education, employment or training*).

⁽¹⁵⁾ JO C 81, 2.3.2018, p. 145.

3.2. Recomandările specifice fiecărei țări din 2015 și/sau 2016 au acoperit domeniile menționate în Pilonul social, în special în ceea ce privește pensiile, serviciile publice, asistența medicală, îngrijirea copiilor, locuințele, consolidarea competențelor, politicile active în domeniul pieței forței de muncă și sistemele de învățământ.

3.3. Cu toate acestea, pentru ca aceste recomandări să aibă sens, ele trebuie să se bazeze pe presupunerea că resursele financiare necesare vor fi disponibile. UE poate juca un rol pozitiv în acest sens prin intermediul diferitelor sale programe, precum și printr-o anumită flexibilitate a normelor privind bugetele statelor membre și nivelurile datoriei publice.

3.4. Aspectele legate de investiții și finanțare apar în diferite moduri în toate domeniile acoperite de Pilonul social. Tabloul de bord social ajută, de asemenea, pentru a demonstra necesitatea investițiilor în domenii specifice în toate statele membre și, în special, în cele cu venituri mai scăzute. Prin urmare, finanțarea Pilonului social este interconectată cu aspecte legate de politica macroeconomică, cu politicile de guvernare economică orientate către convergența pe plan social – și nu către favorizarea tendințelor divergente –, cu discuțiile privind gestionarea zonei euro și cu politicile de promovare a investițiilor, inclusiv a investițiilor sociale.

3.5. CESE a prezentat deja argumente care arată multiplele efecte pozitive ale unor investiții sociale bine planificate, eficiente și orientate către viitor, care, după cum s-a convenit în cadrul Pachetului privind investițiile sociale al Comisiei Europene, ar trebui privite ca fiind nu costuri, ci o investiție în potențialul Europei în materie de dezvoltare și ocupare a forței de muncă. CESE și-a exprimat deja regretul că nu s-a făcut mai mult pentru punerea efectivă în aplicare a acestor obiective. Investițiile sociale oferă, în timp, beneficii economice și sociale din perspectiva creșterii ocupării forței de muncă sau a veniturilor din muncă, a îmbunătățirii stării de sănătate, a reducerii șomajului, a îmbunătățirii educației, a reducerii sărăciei și excluziunii sociale etc. De asemenea, ele ridică nivelul de prosperitate și bunăstare, stimulând totodată economia prin asigurarea unei forțe de muncă mai calificate și garantarea creșterii productivității și ocupării forței de muncă. Astfel de investiții, în special atunci când favorizează dezvoltarea economică durabilă, ar contribui și la consolidarea competențelor și a calificărilor persoanelor și ar îmbunătăți oportunitățile de care acestea beneficiază în societate și pe piața forței de muncă, stimulând în același timp economia și ajutând UE să iasă din criză mai puternică. Mai mult, ele ar asigura cheltuieli publice mai eficiente și mai eficiente, generând economii în bugetele publice pe termen mediu și lung⁽¹⁶⁾. CESE a evidențiat în același timp și costurile pe termen lung ale lipsei de acțiune și ale lipsei investițiilor în domeniul social. În acest sens, CESE a subliniat, de asemenea, importanța investițiilor în sisteme de asigurări sociale robuste, având în vedere că acestea acționează ca un stabilizator automat⁽¹⁷⁾.

3.6. Temele enumerate în cadrul Pilonului social care nu pot fi soluționate fără creșterea investițiilor sau a cheltuielilor curente includ: dreptul la educație, formare profesională și învățare pe tot parcursul vieții care să fie favorabile incluziunii și de înaltă calitate; dreptul la sprijin pentru căutarea unui loc de muncă; îmbunătățirea egalității de gen și reducerea diferențelor de remunerare între femei și bărbați; prevenirea sărăciei în rândul persoanelor încadrate în muncă; accesul la serviciile de îngrijire; servicii de educație a copiilor preșcolari accesibile din punct de vedere financiar; o protecție socială adecvată; ajutoare de șomaj adecvate; pensii care asigură un venit adecvat; demnitatea persoanelor în vârstă; servicii de asistență medicală preventivă și curativă de bună calitate și accesibile din punct de vedere financiar; servicii de îngrijire pe termen lung de bună calitate și accesibile din punct de vedere financiar; locuințe sociale sau asistență pentru locuințe de bună calitate și accesul la apă, salubritate, energie, transporturi, servicii financiare și comunicații digitale.

3.7. Principalele fonduri UE pentru creșterea economică și socială sunt fondurile structurale și de investiții europene (fondurile ESI), Inițiativa privind ocuparea forței de muncă în rândul tinerilor (YEI), programele de competitivitate și Fondul european pentru investiții strategice (FEIS). Investițiile pot proveni, de asemenea, din bugetele proprii ale statelor membre și din surse private.

3.8. Fondurile structurale și de investiții europene sunt cea mai importantă sursă de finanțare, cu procese complexe de supraveghere și evaluare a investițiilor, care au fost identificate într-un aviz anterior al CESE ca un mijloc de a realiza mai multe investiții în economia reală. Ele au dus la creșterea investițiilor publice în țările cu venituri reduse, dar nu au fost suficiente pentru a compensa scăderea investițiilor din alte surse sau pentru a se asigura convergența rapidă pe plan economic și social. Este important să se garanteze că aceste fonduri sunt consolidate și suplimentate, pentru a sprijini eforturile de punere în aplicare a Pilonului social. CESE își reiterează sprijinul pentru o revizuire a normelor care reglementează fondurile ESI și pentru o mai bună evaluare a eficacității și eficienței contribuției lor⁽¹⁸⁾.

3.9. Este posibil să se ia măsuri pentru ca investițiile să fie direcționate în conformitate cu obiectivele din Pilonul social, atât în ceea ce privește activitățile întreprinse, cât și cadrul menit să garanteze condiții de muncă echitabile, precum și sprijinul pentru grupurile care, în caz contrar, ar fi excluse.

⁽¹⁶⁾ JO C 125, 21.4.2017, p. 10.

⁽¹⁷⁾ JO C 226, 16.7.2014, p. 21.

⁽¹⁸⁾ JO C 303, 19.8.2016, p. 94.

3.10. FEIS oferă o garanție Băncii Europene de Investiții, permițându-i acesteia să își mențină nivelurile de credite, care, în lipsa acestei garanții, ar fi trebuit reduse. Pe această cale, ca și în cazul proiectelor BEI, în general, se pot sprijini proiecte compatibile cu Pilonul social. În unele cazuri, chiar se face acest lucru (prin sprijinul acordat antreprenoriatului social și anumitor proiecte privind sănătatea și asistența socială). Tendința a fost de a sprijini îndeosebi proiecte comerciale convenționale, în cadrul cărora beneficiile sociale erau mai degrabă un produs colateral decât un obiectiv.

3.11. CESE a solicitat consolidarea dimensiunii sociale a intervențiilor FEIS, de exemplu a celor referitoare la educație, formare în general și formare profesională pentru competențe și învățare permanentă, dezvoltarea industriilor creative și culturale, abordarea inovatoare a problemelor sanitare și medicale, precum și a serviciilor sociale, a locuințelor sociale și a îngrijirii copiilor, realizarea infrastructurii turistice și de protecție a mediului. Planul de investiții pentru Europa ar trebui să sprijine în mod clar angajamentele COP 21 ⁽¹⁹⁾.

3.12. De asemenea, se pune un accent insuficient pe evaluarea și supravegherea proiectelor privind condițiile de încadrare în muncă, incluziunea grupurilor defavorizate și investițiile în infrastructura fizică pentru serviciile sociale.

3.13. A existat un angajament inițial în sensul evitării oricăror considerente geografice în alocarea resurselor FEIS; astfel, o serie de țări cu venituri reduse primesc foarte puține fonduri, în ciuda necesităților considerabile evidente. Modificarea corespunzătoare a normelor poate garanta că în cea de-a doua fază a acțiunii se va acorda prioritate țărilor mai puțin dezvoltate.

3.14. Finanțarea implementării Pilonului social va depinde într-o mare măsură de resursele disponibile la nivelul statelor membre. Această implementare va necesita finanțare de la bugetul de stat pentru investiții, precum și pentru costurile de funcționare ale activităților în anii următori. Astfel de finanțări pot fi constrânse de normele UE în materie de buget și de îndatorare ⁽²⁰⁾. Așa cum CESE a subliniat în mod repetat ⁽²¹⁾, trebuie să se aibă în vedere modalitățile de a crește flexibilitatea autorizată în cazul acestor finanțări, de exemplu prin intermediul unei „reguli de aur”, care ar permite realizarea de investiții publice cu obiective sociale pentru a îndeplini obiectivele Pilonului social – în special prin creșterea nivelurilor veniturilor, o mai mare coeziune socială și prevenirea excluziunii sociale a grupurilor dezavantajate care, în lipsa acestor intervenții, nu ar putea participa activ în societate – generându-se, totodată, o creștere economică durabilă.

3.15. Responsabilitatea întreprinderilor este, de asemenea, esențială pentru finanțarea obiectivelor sociale. Mobilizarea investițiilor private nu va fi suficientă pentru atingerea obiectivelor Pilonului social; ar trebui, însă, să existe o marjă pentru investițiile private, în plus față de responsabilitatea publică de a contribui în multe dintre domeniile vizate (inclusiv, de exemplu, în ce privește ocuparea forței de muncă, îmbunătățirea competențelor legate de digitizare și asistența socială), în special atunci când există cadre de reglementare adecvate și un sprijin financiar din surse publice, cum ar fi fondurile structurale și de investiții europene și/sau BEI.

3.16. Nevoia de resurse financiare pentru punerea în aplicare a Pilonului social ar trebui recunoscută și planificată ca atare. Cadrele instituționale adecvate există deja. Ar trebui clarificate criteriile de referință pentru fondurile structurale și de investiții europene (fondurile ESI) și pentru FEIS, care ar trebui să includă o trimitere explicită la Pilonul social; costurile punerii în practică a obiectivelor ar trebui să fie prevăzute în cadrul bugetului UE și în bugetele statelor membre.

3.17. Nu în ultimul rând, în contextul luptei împotriva fraudei fiscale, împotriva paradisurilor fiscale și a planificării fiscale agresive și pentru reducerea concurenței fiscale neloiale între statele membre ⁽²²⁾, măsurile referitoare la impozitarea echitabilă, luate de Comisia Europeană, ar trebui consolidate, la fel ca și măsurile de combatere a deturnării și fraudării resurselor bugetare ale UE ⁽²³⁾. În ceea ce privește căutarea de noi surse de venituri fiscale pentru a finanța Pilonul social, cu respectarea pe deplin a principiului subsidiarității, ar fi oportună promovarea formelor de impozitare care să țină seama de capacitatea fiecăruia de a genera contribuții, respectând stimulentele pentru o creștere economică sustenabilă.

⁽¹⁹⁾ JO C 75, 10.3.2017, p. 57.

⁽²⁰⁾ JO C 177, 18.5.2016, p. 35.

⁽²¹⁾ Argumente desprinse din experiența trecutului pentru evitarea unor politici de austeritate drastice în UE, punctul 1.6, încă nepublicat în JO; Politica economică a zonei euro (2018), punctele 1.8 și 3.6, încă nepublicat; JO C 327, 12.11.2013, p. 11; Analiza anuală a creșterii 2018, punctul 1.4, încă nepublicat; JO C 226, 16.7.2014, p. 21.

⁽²²⁾ JO C 81, 2.3.2018, p. 131.

⁽²³⁾ Analiza anuală a creșterii 2018, punctul 3.3.3, încă nepublicat.

3.18. În ceea ce privește finanțarea bugetului UE, CESE este de acord cu analiza prezentată în raportul privind viitoarea finanțare a UE de Grupul la nivel înalt privind resursele proprii, care solicită un buget al UE constând, în principal, din resurse proprii autonome, transparente și echitabile⁽²⁴⁾. În plus, CESE consideră că ar trebui să se obțină o majorare a bugetului.

Bruxelles, 19 aprilie 2018.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Luca JAHIER

⁽²⁴⁾ JO C 81, 2.3.2018, p. 131.

Avizul Comitetului Economic și Social European privind strategia LeaderSHIP 2020 ca viziune pentru industria tehnologiei maritime: către o industrie maritimă inovatoare, durabilă și competitivă în 2020

(aviz din proprie inițiativă)

(2018/C 262/02)

Raportor: **Marian KRZAKLEWSKI**

Coraportor: **Patrizio PESCI**

Decizia Adunării Plenare	1.6.2017
Temei juridic	Articolul 29 alineatul (2) din Regulamentul de procedură Aviz din proprie inițiativă
Secțiunea competentă	Comisia consultativă pentru mutații industriale (CCMI)
Data adoptării în CCMI	4.4.2018
Data adoptării în sesiunea plenară	19.4.2018
Sesiunea plenară nr.	534
Rezultatul votului (voturi pentru/voturi împotriva/ abțineri)	197/1/2

1. Concluzii și recomandări

1.1. CESE recomandă ca toate serviciile Comisiei să-și intensifice eforturile pentru a-și asuma responsabilitatea în ce privește finalizarea strategiei LeaderSHIP 2020 (LS2020), precum și pregătirea și implementarea viitoarei strategii pentru acest sector (LeaderSHIP 2030), în cooperare cu părțile interesate.

1.2. Întrucât inițiativa LeaderSHIP 2020 a fost adoptată în 2013, concluziile și recomandările sale au fost determinate de consecințele crizei economice din 2008. Cu toate acestea, în ultimii ani au avut loc numeroase schimbări, conturându-se provocări serioase și noi oportunități pentru industriile maritime din Europa. Prin urmare, CESE solicită Comisiei Europene să sprijine mai mult eforturile industriilor maritime de a face față acestor provocări și oportunități.

1.3. Odată cu publicarea strategiei LS2020, Comisia și părțile interesate au convenit cu privire la 19 recomandări care vizează punerea strategiei în practică. În cursul audierii, părțile interesate din cadrul sectorului au participat la un sondaj de evaluare a gradului în care aceste recomandări au fost puse în aplicare. Concluziile sondajului sunt discutate în secțiunea 3.

1.3.1. CESE observă că, la patru ani după publicarea strategiei, progresele înregistrate în implementarea recomandărilor au fost inegale, rata medie de implementare fiind de numai 25 %. Recomandările referitoare la pilonul privind cercetarea, dezvoltarea și inovarea au fost relativ bine puse în aplicare. Implementarea recomandărilor din cadrul pilonului „ocuparea forței de muncă și competențe” a înregistrat, comparativ, mai puține succese, deși a dat, totuși, rezultate, cu excepția aspectelor legate de învățarea informală. Urmează aplicarea măsurilor privind „îmbunătățirea accesului pe piață și concurența loială”. Progresele înregistrate cu privire la aceste măsuri sunt estimate la numai 20 %. Pilonul cu gradul cel mai scăzut de implementare (o medie de 15 %) este „accesul la finanțare”, cu excepția măsurilor de promovare a finanțării din partea BEL. CESE îndeamnă Comisia și părțile interesate să intensifice implementarea strategiei și să preia principalele recomandări încă nepuse în practică în textul noii strategii propuse de părțile interesate pentru acest sector (LeaderSHIP 2030).

1.4. Audierea a evidențiat faptul că sectorul european al tehnologiilor maritime este unul strategic pentru Europa și că este într-o formă relativ bună, în pofida numeroaselor dificultăți cu care s-a confruntat, mai ales după criza economică. În schimb, șantierele navale din Asia au foarte mult de suferit, printre altele, ca urmare a unor politici energice în materie de

ajutoare de stat. Cu toate acestea, din cauza problemelor actuale cu care se confruntă, concurenții asiatici și, în special, China vor exercita o presiune și mai mare asupra Europei. CESE recomandă Comisiei Europene să adopte un cadru care să permită asigurarea unor condiții de concurență cu adevărat echitabile la nivel mondial pentru sectorul european al tehnologiilor maritime.

1.5. Guvernul și băncile din China vor oferi tot sprijinul financiar întreprinderilor deținute de stat pentru a pune în aplicare strategia recent anunțată de a prelua poziția Europei ca lider în construirea de nave de înaltă performanță, cum ar fi navele de croazieră, și de echipamente maritime de înaltă tehnologie. În acest context, CESE recomandă Comisiei Europene să adopte o politică industrială și de producție solidă, bazată pe reciprocitate, care să permită industriei europene de tehnologie maritimă să facă față concurenței.

1.6. Industriile maritime se confruntă în prezent cu provocări reprezentate de presiuni societale și de reglementare. În ceea ce privește reglementarea, acest sector este supus unor presiuni de îmbunătățire a performanței sale în materie de mediu, siguranță și securitate. În ceea ce privește aspectele de ordin societal, digitizarea, automatizarea, securitatea informatică sau internetul obiectelor sunt tehnologii cu un efect potențial perturbator care pot schimba în mod fundamental viitorul sectorului maritim. În același timp, aceste provocări creează oportunități interesante pentru sectorul european al tehnologiilor maritime. Prin urmare, CESE recomandă Comisiei Europene să stimuleze investițiile sectorului european al tehnologiilor maritime în activitățile de cercetare, dezvoltare și inovare – de exemplu prin intermediul unui parteneriat public-privat (PPP) – pentru a răspunde nevoilor sectorului. Domeniul cercetării, dezvoltării și inovării este esențial pentru ca sectorul european al tehnologiilor maritime să continue să-și devanseze concurenții de la nivel global.

1.7. Sectorul european al tehnologiilor maritime este tot mai interesat de exploatarea sustenabilă a potențialului economic al mărilor și al oceanelor. Energia eoliană offshore, energiile oceanelor sau acvacultura sunt doar câteva exemple. Pentru a exploata pe deplin acest potențial și a deschide noi oportunități (de exemplu, stocarea energiei pe mare), CESE recomandă Comisiei Europene să sprijine sectorul european al tehnologiilor maritime printr-un PPP în domeniul maritim.

1.8. Spre deosebire de competitorii asiatici, șantierele navale europene și producătorii europeni de echipamente maritime se confruntă cu probleme semnificative în ce privește accesul la finanțare. Instrumentele financiare existente la nivel european sunt prea puțin cunoscute sau nu sunt deloc utile într-un astfel de sector, care utilizează intensiv capitalul. Prin urmare, CESE invită Comisia Europeană să lanseze un instrument financiar specific care să consolideze investițiile într-un sector cu grad sporit de risc de capital, cum este industria europeană a tehnologiilor maritime.

1.9. CESE consideră că subsectorul forțelor navale joacă un rol foarte important în menținerea „masei critice” a întregului sector european al construcțiilor navale, fiind, în plus, o forță motrice a cercetării și inovării în sectorul tehnologiilor maritime și dincolo de acesta. Prin urmare, CESE invită Comisia să se asigure că industria de apărare maritimă reprezintă unul dintre pilonii acțiunilor întreprinse ca urmare a strategiei LeaderSHIP.

1.10. Pentru a rămâne competitiv și inovator, sectorul european al tehnologiilor maritime trebuie să implementeze noi tehnologii și să dețină o forță de muncă calificată și instruită în mod corespunzător. CESE recomandă Comisiei să sprijine puternic participarea în continuare a partenerilor sociali din sectorul construcțiilor navale la lucrările din cadrul Consiliului european pentru competențele din sectorul tehnologiilor maritime. CESE atrage atenția CE asupra necesității de a promova expertiza și inițiativele industriei pentru a elimina neconcordanța dintre cererea și oferta de competențe din acest sector.

1.11. CESE a luat act de constatările raportului *New trends in the shipbuilding and marine supply industries* ⁽¹⁾ și invită Comisia Europeană să coopereze cu SEA Europe și IndustriALL și cu alte părți interesate, pentru a pune în aplicare recomandările formulate în acest raport.

2. Contextul avizului

Situația actuală a industriei europene a tehnologiilor maritime

2.1. Industria europeană a tehnologiilor maritime cuprinde toate întreprinderile implicate în proiectarea, construcția, întreținerea și repararea navelor și a altor structuri maritime, inclusiv întregul lanț de aprovizionare cu sisteme, echipamente și servicii, cu sprijinul instituțiilor de cercetare și educație. Întreprinderile europene sunt lideri în inovare și produc anual aproximativ jumătate din echipamentele maritime ale lumii.

⁽¹⁾ Noi tendințe în sectorul construcțiilor navale și în industria aprovizionării maritime.

2.2. Șantierele navale europene au succes în ceea ce privește construcția, repararea, întreținerea sau transformarea de nave civile și militare de tipuri foarte complexe și avansate din punct de vedere tehnologic, cum ar fi navele de croazieră, feriboturile, navele de pescuit în larg și instalațiile marine, fregatele, submarinele etc. De asemenea, acestea produc și oferă tehnologii asociate cu dezvoltarea „creșterii albastre” (energii offshore, acvacultură, minerit pe fundul mării etc.). Șantierele generează o cifră de afaceri anuală de aproximativ 31 de miliarde EUR, angajând în mod direct peste 200 000 de persoane, iar în prezent, în Europa, există aproximativ 300 de șantiere navale ⁽²⁾.

2.3. Producătorii și furnizorii de echipamente maritime din UE sunt lideri pe piața mondială. Este vorba de aproximativ 22 000 de întreprinderi mari, mici și mijlocii care furnizează diverse materiale, sisteme, tehnologii și echipamente sau care oferă servicii de inginerie și consultanță. Acestea generează o cifră de afaceri anuală de circa 60 de miliarde EUR și angajează în mod direct peste 350 000 de persoane. Cota acestora din piața mondială este de aproximativ 50 %.

2.4. Sectorul european al tehnologiilor maritime investește 9 % din profiturile sale din vânzări în cercetare, dezvoltare și inovare – cea mai mare rată a investițiilor în acest domeniu din Europa.

2.5. Industria mondială a construcțiilor de nave se confruntă cu una dintre cele mai grave crize din ultimii ani, 2016 fiind cel mai dificil an de până acum, dar se așteaptă ca situația să se înrăutățească în următorii doi-trei ani. Cererea scăzută de transporturi de mărfuri din Asia a determinat scăderea dramatică a numărului de comenzi. Europa este unică prin faptul că, din 2012, a reușit să mențină creșterea numărului de comenzi, fără a beneficia de sprijin financiar sau de subvenții. În același timp, producătorii europeni de echipamente maritime se confruntă cu consecințele negative ale reducerii considerabile a numărului de comenzi din Asia.

2.6. În 2016, comenzile noi ale șantiierelor navale europene au avut o valoare mai mare decât unitățile deja livrate. Contractele europene pentru navele noi au avut o valoare de 14,7 miliarde USD, reprezentând 55 % din valoarea comenzilor noi la nivel mondial.

2.7. Competitivitatea țărilor din Asia de Est se bazează în mare parte pe politici naționale protecționiste, inclusiv pe subvenții, pe alte forme de sprijin financiar, pe cerințe privind resursele locale etc. În plus, spre deosebire de Europa, aceste țări comandă sistematic vase noi șantiierelor navale locale. În schimb, armatorii europeni și-au transferat comenzile pentru construirea de nave pentru transportul de mărfuri, precum și de nave auxiliare de pescuit în larg din Europa în șantierele navale din Asia. Prin urmare, conținutul registrului european de comenzi s-a schimbat în ultimul deceniu, înregistrându-se o tendință către construirea unor nave sofisticate, cu o valoare adăugată mai mare. Este interesant că această evoluție a avut loc într-o perioadă în care industria navală europeană a beneficiat ea însăși de scheme de sprijin financiar sau fiscal.

Contextul strategiei LeaderSHIP 2020

2.8. Strategia LeaderSHIP 2020 ⁽³⁾ își are originea în inițiativa LeaderSHIP 2015, lansată în 2003, cu scopul de a asigura un răspuns coordonat la provocările cu care se confruntă industria construcțiilor de nave din Europa. Accentul principal s-a pus pe activitățile bazate pe cunoaștere și pe necesitatea unei rentabilități mai bune a investițiilor în șantierele navale în ceea ce privește cercetarea, dezvoltarea și inovarea.

2.9. În 2008, sectorul construcțiilor navale din Europa a fost afectat de criza economică mondială, care se face încă simțită în cadrul acestuia. Prin urmare, era nevoie de o reacție puternică, care s-a concretizat în noua strategie LeaderSHIP 2020 (LS2020).

2.10. Documentul din 2013 care prezintă strategia LS2020 a fost elaborat de un grup extins de părți interesate, condus de reprezentanți ai industriei, Comisia Europeană, Parlament și parteneri sociali (SEA Europa și IndustriALL).

⁽²⁾ SEA Europe – *The Voice of Maritime Civil & Naval Industries in Europe*, 2017 newsletter (SEA Europa – Vocea industriilor civile și navale maritime în Europa, buletin informativ 2017).

⁽³⁾ http://ec.europa.eu/growth/sectors/maritime/shipbuilding/ec-support_ro

2.11. Strategia identifică caracteristicile acestei industrii: inovatoare, „verde”, specializată în piețe de înaltă tehnologie, eficientă din punct de vedere energetic și capabilă să se extindă pe piețe noi.

2.12. Raportul care prezintă strategia LS2020 identifică următoarele priorități:

- Ocuparea forței de muncă și competențe
- Îmbunătățirea accesului pe piață și condiții de piață echitabile
- Accesul la finanțare
- Cercetare, dezvoltare și inovare (CDI).

3. Evaluarea progreselor înregistrate în implementarea recomandărilor din strategia LS2020

3.1. Evaluarea măsurii în care recomandările strategiei LS2020 au fost puse în aplicare a fost efectuată pe baza unui sondaj în rândul participanților la o audiere publică. Rezultatele sondajului sunt prezentate în cele ce urmează.

3.2. S-au înregistrat progrese moderate în ce privește măsurile din cadrul pilonului „ocuparea forței de muncă și competențe” al LS2020. Recomandările puse în aplicare în modul cel mai eficace au fost cele privind „crearea unui subgrup sectorial privind tehnologiile maritime în cadrul sistemului ESCO” și „promovarea sectorului tehnologiilor maritime”, scorul înregistrat fiind de 30 %. Planurile privind realizarea unui studiu pe tema învățării informale au fost considerate deficiente, cu un scor de 0. Celelalte recomandări din acest grup au primit un scor de 15-20 %.

3.3. Punerea în aplicare a recomandărilor formulate în cadrul celui de-al doilea pilon, privind „îmbunătățirea accesului pe piață și concurența loială”, a fost percepută ca fiind mai degrabă limitată. Trei măsuri sunt în curs de implementare: Grupul de lucru al OCDE privind construcțiile navale, o mai strânsă cooperare între industrie și CE pe teme legate de protecția proprietății intelectuale și a conformității cu reglementările OMI, precum și utilizarea diferitelor instrumente ale politicii comerciale și sprijinirea eforturilor care vizează încheierea de acorduri comerciale. Aproximativ 20 % dintre aceste măsuri sunt considerate ca fiind puse în aplicare. Implementarea celorlalte măsuri din acest grup s-a făcut într-o măsură neglijabilă.

3.4. În ceea ce privește pilonul privind accesul la finanțare, părțile interesate au observat progrese numai în ce privește un singur aspect: „examinarea și promovarea oportunităților de finanțare ale BEI și ale posibilităților de extindere a împrumuturilor pe care aceasta le oferă”, care a obținut un scor de 20-30 %. Punerea în aplicare a recomandării privind „examinarea posibilității unui PPP în domeniul maritim” este estimată la 15 %, iar recomandarea privind evaluarea „oportunităților de finanțare pe termen lung de către Comisie” nu a fost pusă în aplicare aproape deloc (5 %).

3.5. În cazul recomandărilor privind cercetarea, dezvoltarea și inovarea, există argumente care justifică un optimism moderat. Trei dintre recomandări sunt implementate în proporție de 50 % – sau chiar mai mult decât atât. Evaluarea acestui grup de recomandări se prezintă după cum urmează:

- examinarea fezabilității proiectelor de tip PPP în domeniul cercetării, dezvoltării și inovării pentru sectorul tehnologiei maritime: 50 %;
- includerea de către Comisie, în regulamentele UE, a unor dispoziții care reglementează cercetarea, dezvoltarea și inovarea, având în vedere expirarea cadrului privind ajutoarele de stat pentru construcțiile navale: 60 %;
- examinarea posibilității alocării de fonduri structurale pentru a diversifica sectorul tehnologiilor maritime, în special în contextul strategiilor regionale de specializare inteligentă: 45 %;
- dezvoltarea de către industria tehnologiilor maritime a unui PPP cuprinzător la nivelul UE, pentru a concentra, printre altele, cercetarea maritimă asupra unor nave eficiente din punct de vedere energetic și cu zero emisii de CO₂: 30 %.

4. Observații generale și specifice privind punerea în aplicare a priorităților strategiei LeaderSHIP 2020

Ocuparea forței de muncă și competențe

4.1. Este extrem de necesar să se remedieze penuria de competențe, să se actualizeze competențele lucrătorilor și să se asigure formare și recalificare relevante, în scopul menținerii unei mase critice de expertiză și know-how în industria europeană a tehnologiilor maritime. Prin urmare, este important să se sprijine și să se continue lucrările inițiate de partenerii sociali în contextul proiectului privind Consiliul pentru competențe⁽⁴⁾. În plus, este esențial ca partenerii sociali să fie implicați și consultați de instituțiile europene în procesul de elaborare a politicilor și în ce privește orice inițiativă a UE cu consecințe asupra acestui sector și ca organizațiile profesionale care reprezintă angajatorii și angajații să continue să se implice în dialog, inclusiv în contextul dialogului social.

4.2. Lucrătorii trebuie să aibă o formare adecvată pentru a putea face față provocărilor Industriei 4.0 și schimbărilor tehnologice viitoare (de exemplu, digitizarea). Va fi necesar ca viitorii lucrători din industria tehnologiilor maritime să dețină competențe care să le permită să gestioneze oportunitățile și provocările economiei albastre.

4.3. Trebuie intensificate eforturile în vederea creșterii atractivității sectorului. Trebuie identificate și reunite diversele parcursuri profesionale pentru lucrătorii din acest sector și trebuie intensificată mobilitatea studenților (adică Erasmus pentru sectorul tehnologiilor maritime). Comisia Europeană ar trebui să sprijine în continuare pe deplin activitățile SEA Europe și IndustriALL la nivel european în cadrul comitetului de dialog social.

Îmbunătățirea accesului pe piață și condițiile de concurență loială

4.4. Industria europeană se confruntă în continuare cu o concurență neloială din partea țărilor terțe, atât în cadrul industriei construcțiilor navale, cât și – din ce în ce mai mult – în sectorul echipamentelor maritime. Criza din Asia, generată de capacitatea de producție excedentară, în principal ca urmare a subvențiilor masive din partea statului, înseamnă că autoritățile publice din țările respective doresc să sprijine șantierele navale locale, precum și producătorii locali de echipamente maritime, ceea ce duce la creșterea exporturilor și la o presiune concurențială suplimentară asupra șantiierelor navale și a producătorilor de echipamente maritime din Europa.

4.5. Șantierele navale din Asia își concentrează în prezent atenția asupra piețelor europene de succes în materie de tipuri mai avansate de nave, cum ar fi navele de croazieră și navele de pasageri. Mai mult, în recentele sale documente oficiale *Made in China 2025* și *China Manufacturing 2025*, China a anunțat că își propune să devină principalul producător mondial de nave de înaltă performanță, inclusiv de nave de croazieră, și de echipamente maritime de înaltă tehnologie, ceea ce înseamnă că va concura în mod direct cu piețele de succes din Europa. Această politică beneficiază de sprijin guvernamental deplin prin acordarea de ajutoare de stat. De asemenea, ea reprezintă o amenințare pentru industria europeană a tehnologiilor maritime.

4.6. Piața SUA rămâne închisă din cauza Legii Jones. Dacă această lege ar fi mai flexibilă și dacă piața SUA ar fi deschisă, industria europeană a construcțiilor navale ar beneficia de câteva oportunități interesante. UE ar trebui să militeze pentru acest lucru, în pofida faptului că actualul climat politic din Statele Unite înclină în favoarea protecționismului.

4.7. La fel ca China, Statele Unite, Japonia și Coreea de Sud, factorii de decizie din Europa și din statele membre ar trebui să realizeze că industria europeană a construcțiilor navale și a echipamentelor marine reprezintă sectoare strategice ale economiei europene, care necesită o atenție deosebită și o abordare specială, atât în scopuri comerciale, cât și navale.

4.8. Comisia Europeană ar trebui să depună toate eforturile pentru a încheia un acord cuprinzător cu OCDE (incluzând China) care să stabilească norme privind subvențiile și, eventual, o disciplină în materie de stabilire a prețurilor și ar trebui să sprijine eforturile în acest sens.

4.9. Reciprocitatea între Europa și țările terțe este esențială și, prin urmare, ar trebui să fie un principiu director în negocierile comerciale, bilaterale și multilaterale, și în aspectele legate de accesul pe piață. Aceasta este piatra de temelie pentru a crește competitivitatea industriei europene, inclusiv a sectorului tehnologiilor maritime, în raport cu concurenții săi de pe plan mondial. Prin urmare, dacă întreprinderile europene se confruntă cu măsuri protecționiste într-o țară terță, UE ar trebui să ia aceleași măsuri cu privire la întreprinderile dintr-o astfel de țară care ar dori să facă comerț cu Europa. Numai în acest mod s-ar institui o concurență mai loială pentru șantierele navale europene și pentru industria europeană a echipamentelor maritime.

⁽⁴⁾ Consiliul sectorial pentru competențe.

Accesul la finanțare

4.10. Comisia prezintă adesea FEIS – un instrument financiar inclus în planul Juncker – ca pe un instrument (financiar) pentru industrie, însă domeniul său de aplicare și beneficiile sale nu sunt pe deplin cunoscute, el vizând mai ales IMM-urile. Acest instrument și avantajele pe care le oferă industriei tehnologiilor maritime ar trebui explicate și diseminate mai bine.

4.11. Industria construcțiilor navale necesită un volum important de capital, însă șantierele navale europene au întâmpinat recent dificultăți mai mari decât în anii precedenți în ceea ce privește accesul la finanțare. Între timp, șantierele navale străine beneficiază de stimulente financiare importante, inclusiv de ajutoare de stat. Prin urmare, Comisia ar trebui să ia în considerare instituirea unui sistem specific care să faciliteze accesul la finanțare al industriei europene a construcțiilor navale – acesta fiind un sector care utilizează intensiv capitalul.

4.12. Ar trebui să se utilizeze stimulente financiare (de exemplu, prin programe europene de finanțare, cum ar fi Mecanismul pentru interconectarea Europei, stimulente pentru armatori pentru a investi în nave, echipamente sau tehnologii ecologice) care să asigure dobândirea de profit de pe urma investițiilor în Europa.

4.13. Ar trebui analizată posibilitatea adoptării unui regim sectorial specific, care ar oferi stimulente ce ar spori competitivitatea la nivel mondial a sectorului european al tehnologiilor maritime, evitând în același timp situațiile generatoare de tensiune între statele membre ale UE. În acest sens, exemplele de bune practici din alte sectoare, în special din sectorul transportului maritim, pot servi într-o oarecare măsură drept sursă de inspirație.

4.14. UE, împreună cu Norvegia, ar trebui să aibă în vedere instituirea unui program specific de stimulare a transportului maritim ecologic, eficient din punct de vedere energetic și pe distanțe scurte, prin intermediul industriei europene a construcțiilor navale și al sectorului echipamentelor maritime. CESE solicită să se utilizeze avizul exploratoriu al Comitetului pe tema „Strategiile de diversificare a turismului nautic și maritim”, elaborat la solicitarea Președinției malteze ⁽⁵⁾.

4.15. De asemenea, ar trebui să se aibă în vedere instituirea unui program de finanțare care să permită instalațiilor de reciclare din Europa să dezmembreze tipurile de nave de mai mare tonaj.

4.16. Pentru sectorul tehnologiilor maritime de nivel înalt din UE, instrumentele financiare care sprijină achizițiile publice pentru forțele navale sunt un motor puternic și aduc o contribuție esențială la menținerea unei „mase critice” de producție pentru întregul sector al construcțiilor navale din UE, promovând totodată cercetarea și inovarea în ansamblul sectorului și în domeniile conexe. În acest context, CESE salută rolul pozitiv jucat de Planul de acțiune european în domeniul apărării, recent elaborat de către Comisie.

Cercetare, dezvoltare și inovare

4.17. Comisia Europeană ar trebui să stabilească un parteneriat public-privat contractual pentru industria maritimă pentru a permite sectorului să investească în continuare în abordarea provocărilor societale și de reglementare ale sectorului de transport maritim și în valorificarea potențialului economic al activităților de creștere albastră. Un program specific (european) de sprijin pentru inovare ar trebui să promoveze inovațiile europene.

4.18. Europa ar trebui să acorde sprijin financiar cercetării și dezvoltării europene. În mod similar, inovațiile europene ar trebui protejate în mod corespunzător în ceea ce privește drepturile de proprietate intelectuală. Oficiul European de Brevete ar trebui să monitorizeze în mod eficace brevetele europene, inclusiv în sectorul european al tehnologiilor maritime, și să impună sancțiuni în eventualitatea unor încălcări.

4.19. Viitorul program-cadru (al nouălea) ar trebui să ofere suficient sprijin (financiar) industriei maritime pentru a putea face față viitoarelor provocări majore (internaționale sau europene) de reglementare sau societale, precum ecologizarea transportului maritim ⁽⁶⁾, digitizarea, tehnologiile inovatoare și transportul maritim conectat sau automatizat.

⁽⁵⁾ Avizul CESE (JO C 209, 30.6.2017, p. 1).

⁽⁶⁾ Fiind industrii internaționale care concurează la nivel mondial, industria navală și industria tehnologiilor maritime preferă soluțiile internaționale – prin intermediul Organizației Maritime Internaționale de la Londra – în ceea ce privește ecologizarea transportului maritim.

4.20. CESE consideră că viitorul celui de-al nouălea program-cadru ar trebui să includă, de asemenea, un capitol privind sprijinul financiar acordat industriei europene, pentru a-i permite acestuia să utilizeze pe deplin potențialul economic al economiei albastre în Europa.

Bruxelles, 19 aprilie 2018.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Luca JAHIER

Avizul Comitetului Economic și Social European privind Coeziunea economică și socială și integrarea europeană a Balcanilor de Vest – provocări și priorități**(aviz exploratoriu)**

(2018/C 262/03)

Raportor: **Andrej ZORKO**Coraportor: **Dimitris DIMITRIADIS**

Sesizare	Președinția bulgară, 5.9.2017
Temei juridic	Articolul 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene Articolul 30 din Regulamentul de procedură al CESE
Secțiunea competentă	REX
Data adoptării în secțiune	28.3.2018
Data adoptării în sesiunea plenară	19.4.2018
Sesiunea plenară nr.	534
Rezultatul votului (voturi pentru/voturi împotrivă/ abțineri)	189/2/1

1. Concluzii și recomandări

1.1. Comitetul Economic și Social European (CESE) apreciază faptul că integrarea în UE a țărilor din Balcanii de Vest și coeziunea lor economică și socială reprezintă una dintre prioritățile Președinției bulgare.

1.2. CESE este convins că extinderea Uniunii Europene și, în special, propagarea valorilor sale democratice și a standardelor sale juridice în regiunea Balcanilor de Vest sunt în interesul atât al țărilor din Balcanii de Vest, cât și al UE. Politica de extindere este o componentă-cheie a strategiei globale a UE, precum și piatra de temelie a stabilității și a prosperității Europei. Prin urmare, CESE propune ca, în viitor, integrarea țărilor din Balcanii de Vest să constituie una dintre principalele priorități ale UE, cu condiția ca aceste țări să continue să avanseze pe calea îndeplinirii condițiilor necesare pentru aderarea la UE ⁽¹⁾.

1.3. CESE salută organizarea, la 17 mai, la Sofia, a unui summit european al șefilor de stat și de guvern ai țărilor din UE și din Balcanii de Vest. Înaintea acestui summit, CESE va organiza, în colaborare cu partenerii săi, o conferință a societății civile din Balcanii de Vest (la 15 mai, la Sofia). CESE își ia angajamentul de a organiza, înaintea fiecărui astfel de summit, un eveniment comun, împreună cu reprezentanții organizațiilor societății civile ⁽²⁾ din Balcanii de Vest și din UE. Comitetul invită instituțiile UE și statele membre ale UE să implice în mod periodic șefii de stat din țările din Balcanii de Vest în cadrul summiturilor UE, ca dovadă a faptului că UE consideră această regiune ca parte a viitorului său.

1.4. CESE speră că summitul din Sofia va confirma noul elan care marchează angajamentul UE față de această regiune și va încuraja și alte viitoare președinții să mențină integrarea țărilor din Balcanii de Vest printre prioritățile lor esențiale. Extinderea Uniunii Europene prin aderarea țărilor din Balcanii de Vest ar trebui să aibă loc în paralel cu consolidarea proiectului politic al UE și a instituțiilor sale.

⁽¹⁾ Principiile de bază ale strategiei UE privind Balcanii de Vest au fost stabilite de Comisia Europeană la 6 februarie 2018, în comunicarea sa intitulată „O perspectivă credibilă de aderare pentru Balcanii de Vest și un angajament sporit al UE în regiune”, COM(2018) 65 final.

⁽²⁾ În conformitate cu terminologia consacrată a CESE, conceptele de „societate civilă” și de „organizații ale societății civile” menționate în acest aviz includ partenerii sociali (adică angajatorii și sindicatele) și orice alți actori nestatali.

1.5. CESE invită șefii de stat care vor participa la summitul UE din Sofia să-și manifeste clar angajamentul în ceea ce privește oferirea unui sprijin mai constant și direct organizațiilor societății civile la toate nivelurile. Acest summit ar trebui, de asemenea, să promoveze acordarea unui mai mare sprijin public direct presei independente.

1.6. CESE încurajează șefii de stat care vor participa la summitul UE de la Sofia să joace un rol proactiv în ceea ce privește disputele bilaterale, promovând o cooperare specifică atât cu OSCE, cât și cu Consiliul Europei, și sprijinind rolul care revine societății civile în soluționarea acestor dispute.

1.7. Totodată, CESE este convins că extinderea efectivă a Uniunii Europene și promovarea valorilor sale în țările din Balcanii de Vest asigură securitatea și stabilitatea, sporesc dezvoltarea socială și economică, precum și prosperitatea, consolidează democrația și statul de drept, facilitează libera circulație a persoanelor și a bunurilor, stimulează politica de investiții și încurajează mobilitatea.

1.8. CESE consideră că respectarea statului de drept și a drepturilor minorităților are o importanță capitală pentru dezvoltarea democratică, economică și socială a țărilor din Balcanii de Vest.

1.9. De asemenea, CESE consideră că rolul educației și al presei libere și independente este foarte important în vederea depășirii disputelor trecutului și a consolidării valorilor democratice.

1.10. CESE constată că procesul de aderare la UE rămâne o motivație-cheie pentru implementarea unor reforme în țările din Balcanii de Vest. CESE subliniază lipsa de atenție acordată efectelor economice și sociale ale reformelor întreprinse, dat fiind faptul că există o mare diferență între statele membre ale UE și țările candidate la aderare în ceea ce privește nivelul securității economice și sociale a populației. Prin urmare, CESE recomandă evaluarea gradului de coeziune socială, economică și teritorială atunci când se analizează îndeplinirea criteriilor de aderare la UE.

1.11. CESE consideră că problemele de infrastructură, transporturi și energie trebuie să constituie o prioritate de prim rang în cadrul negocierilor cu țările din Balcanii de Vest. CESE consideră, de asemenea, că crearea unei societăți digitale și dezvoltarea competențelor digitale în toate țările din Balcanii de Vest ar trebui să fie benefică atât pentru sectorul public, cât și pentru cel privat. UE poate și ar trebui să contribuie la îmbunătățirea infrastructurii și la introducerea unei rețele de comunicații în bandă largă în aceste țări, care, în anumite cazuri, se situează mult sub media europeană în această privință.

1.12. CESE propune ca instituțiile UE să aibă în vedere includerea, printre criteriile de aderare la UE, a existenței unui dialog social și civil real.

1.13. Uniunea ar trebui să elaboreze o foaie de parcurs specifică pentru negocierile cu țările din Balcanii de Vest, care să cuprindă un calendar precis și angajamente concrete pentru fiecare țară. De asemenea, ar fi necesar să se elaboreze o strategie de comunicare pentru statele membre ale UE, care să scoată în evidență beneficiile politicii de extindere a UE privind țările din Balcanii de Vest, în special în ceea ce privește asigurarea păcii, a stabilității, a prosperității și a dezvoltării economice și sociale.

1.14. CESE încurajează Comisia să includă respectarea drepturilor minorităților și egalitatea de gen printre principalele priorități din cadrul negocierilor de aderare la UE desfășurate cu țările din Balcanii de Vest.

1.15. CESE salută noua strategie a Comisiei pentru Balcanii de Vest intitulată „O perspectivă credibilă de aderare pentru Balcanii de Vest și un angajament sporit al UE în regiune”⁽³⁾, publicată la 6 februarie 2018, și cele șase inițiative emblematice ale sale, care privesc diferite aspecte, de la consolidarea statului de drept și aprofundarea cooperării în materie de securitate și de migrație prin recurgerea la echipe comune de anchetă și la poliția de frontieră și garda de coastă la nivel european, și până la extinderea uniunii energetice a UE la Balcanii de Vest, reducerea tarifelor de roaming și introducerea unei rețele de comunicații în bandă largă în această regiune.

1.16. CESE își exprimă disponibilitatea de a colabora cu societatea civilă din Balcanii de Vest pentru a contribui la realizarea de acțiuni concrete în domeniile statului de drept, securității și migrației, dezvoltării socioeconomice, conectivității, agendei digitale, reconcilierii și bunelor relații de vecinătate, după cum se prevede în planul de acțiune în sprijinul transformării Balcanilor de Vest pentru perioada 2018-2020.

⁽³⁾ COM(2018) 65 final, 6.2.2018.

1.17. CESE este convins că Comisia ar putea să elaboreze programe specifice, care să permită țărilor din Balcanii de Vest să obțină mai repede convergența socială. Progresele inegale și lente înregistrate în soluționarea acestor aspecte constituie, în mod evident, un factor important care contribuie la avansul lent al integrării acestor țări în general. Este nevoie urgentă de un nou impuls pentru europenizare.

1.18. Partenerii sociali și alte organizații ale societății civile, atât la nivelul UE, cât și la nivel național, trebuie să fie implicați în mod semnificativ în întregul proces al integrării în UE a țărilor din Balcanii de Vest. Este necesar să se consolideze capacitățile organizațiilor societății civile prin sprijin tehnic și economic, prin facilitarea accesului lor la surse de finanțare europene (Comisia Europeană, Banca Europeană de Investiții, BERD etc.) și prin informarea lor în timp util și în detaliu cu privire la procesul de negociere a aderării.

1.19. CESE încurajează partenerii sociali și alte organizații ale societății civile din țările din Balcanii de Vest să colaboreze îndeaproape pe durata procesului de integrare în UE, atât la nivel național, cât și la nivel regional.

2. Situația politică

2.1. Balcanii de Vest reprezintă în continuare o regiune instabilă din punct de vedere politic, dar și o regiune de creștere cu un potențial considerabil.

2.2. CESE recomandă ca Comisia, Consiliul și Parlamentul European să își intensifice eforturile de comunicare pentru a explica cetățenilor europeni avantajele și provocările politicii de extindere și ca organizațiile societății civile să fie parteneri apropiați, implicați în transmiterea mesajelor în acest proces ⁽⁴⁾.

2.3. Este extrem de important ca integrarea Balcanilor de Vest să fie în continuare o prioritate pentru UE în viitor, nu numai în timpul Președinției bulgare, și ca UE să contribuie activ la stabilitatea și pacea din Balcanii de Vest și să ofere țărilor din această regiune perspectiva aderării la organizațiile euroatlantice. Aderarea la aceste organizații poate, totodată, contribui la stabilitatea din regiune, garantând securitatea și prosperitatea acesteia, și poate oferi perspective pentru reunificarea națiunilor în cadrul unei Europe fără frontiere.

2.4. CESE salută anunțul privind organizarea summitului UE de la Sofia, cu participarea liderilor statelor membre ale UE și ai țărilor din Balcanii de Vest, însă consideră că summitul ar trebui, de asemenea, să prevadă un rol mai activ pentru reprezentanții organizațiilor societății civile de la nivelul UE.

2.5. CESE salută agenda „Berlin Process Plus” ⁽⁵⁾, recent anunțată, care pune la dispoziție fonduri speciale pentru dezvoltarea de afaceri, formare profesională, infrastructură și tehnologie, precum și proiecte ce includ legături de transport între țările cel mai puțin conectate din regiune. Se așteaptă ca acest „Plan Marshall” să accelereze instituirea unei uniuni vamale și a unei piețe comune în Balcani. Cu toate acestea, o astfel de cooperare regională nu ar trebui să cauzeze întâzieri în procesul de extindere sau să fie considerată un substitut al acestuia.

2.6. CESE constată că în țările din Balcanii de Vest există o dorință și o disponibilitate pentru reforme care ar implica integrarea în Uniunea Europeană, însă subliniază faptul că succesul depinde în continuare de măsura în care instituțiile statului pot pune în aplicare aceste reforme și le pot asigura respectarea și de gradul de asumare a procesului de către organizațiile societății civile și populație, în general. Elaborarea unei foi de parcurs specifice pentru negocierile de aderare la UE, care să cuprindă un calendar precis și angajamente concrete pentru fiecare țară din Balcanii de Vest, ar putea motiva aceste țări să accelereze punerea în aplicare a reformelor necesare.

2.7. CESE subliniază că a dezvoltat legături foarte bune cu organizațiile societății civile din Balcanii de Vest și că este pe deplin conștient de situația din aceste țări. CESE își exprimă convingerea că comitetele consultative mixte (CCM) ar trebui să încerce să se plaseze în procesul de negociere pe pozițiile neocupate de alte organisme și să se concentreze pe un număr restrâns de domenii. În acest sens, CESE solicită îmbunătățirea schimbului de informații dintre CCM-uri și Comisie, Consiliul și Parlamentul European. CESE solicită, de asemenea, consolidarea rolului acestor CCM ⁽⁶⁾.

⁽⁴⁾ JO C 133, 14.4. 2016, p. 31.

⁽⁵⁾ <http://shtetiweb.org/berlin-process/>.

⁽⁶⁾ JO C 133, 14.4. 2016, p. 31.

2.8. Corupția, impactul criminalității organizate, slăbiciunea generală a instituțiilor statului și a statului de drept, disputele bilaterale, precum și discriminarea grupurilor minoritare reprezintă, de asemenea, probleme majore și persistente atât pentru participare, cât și pentru integrare.

2.9. Criteriile de la Copenhaga reprezintă regulile care stabilesc dacă o țară este eligibilă să adere la Uniunea Europeană⁽⁷⁾. Criteriile impun ca statul în cauză să aibă instituții care să garanteze guvernarea democratică și statul de drept, să respecte drepturile omului, să aibă o economie de piață funcțională și să accepte obligațiile și misiunea UE.

2.10. Aderarea la UE nu poate avea loc în același timp pentru toate țările din Balcanii de Vest. CESE salută faptul că, în prezent, Serbia și Muntenegru sunt în fruntea plutonului țărilor implicate în procesul de integrare. Totodată, Comitetul își exprimă așteptarea ca fosta Republică iugoslavă a Macedoniei și Albania să demareze negocierile cu UE în cel mai scurt timp. CESE salută faptul că Bosnia și Herțegovina a transmis răspunsurile la chestionarul Comisiei și că, în prezent, Comisia examinează posibilitatea de a-i acorda statutul de țară candidată.

2.11. Țările din Balcanii de Vest sunt în continuare afectate de traumatismele războaielor și ale conflictelor, de ura etnică, de planurile iredentiste și de conflictele înghețate care pot erupe din nou. Deși este necesar să se încurajeze ferm soluționarea celor mai presante chestiuni bilaterale înainte de aderarea acestor țări la UE, trebuie să se țină seama de faptul că a insista să se găsească soluții la toate chestiunile restante ar putea întârzia acest proces.

2.12. De asemenea, CESE consideră că societatea civilă poate juca un rol important, reunind generațiile mai tinere din diferite țări și deschizând un dialog public cu privire la o serie de teme esențiale pentru această regiune. Dezvoltarea economică, îmbunătățirea nivelului de trai, ocuparea forței de muncă și securitatea socială favorizează o coexistență pașnică la nivel regional.

2.13. Țările din Balcanii de Vest ar putea să instituie consilii naționale pentru integrare europeană care să reunească cu regularitate autoritățile politice la nivel înalt și principalele organizații ale societății civile, astfel încât procesul de integrare în UE să fie mai transparent și promovat pe scară mai largă⁽⁸⁾.

2.14. CESE a identificat deja rolul care îi revine societății civile în cursul procesului de aderare și a indicat foarte clar că participarea societății civile la acest proces constă în: (1) implicarea ei directă în negocierile efective (adică în evaluare, pregătirea pozițiilor naționale și supravegherea evoluțiilor); (2) dialogul social și civil în materie de formulare a politicilor și armonizare legislativă cu *acquis*-ul; (3) participarea la programarea fondurilor de preaderare; și (4) monitorizarea independentă a progreselor și efectelor sociale ale proceselor de reformă. Îndeplinirea acestor sarcini presupune un sprijin financiar adecvat, prin intermediul guvernului național și al fondurilor de preaderare ale UE⁽⁹⁾.

2.15. CESE observă diminuarea interesului Uniunii pentru integrarea rapidă și eficace a țărilor din Balcanii de Vest, din cauza altor priorități politice și a lipsei unei strategii europene de extindere, dar și din cauza diferitelor abordări de politică ale statelor membre. În ultimii ani, din cauza unor așteptări nesatisfăcute, euroscepticismul a crescut în statele din Balcanii de Vest. Din această cauză, impactul criteriilor de aderare a scăzut, iar ritmul reformelor a fost încetinit. Această situație este evidentă îndeosebi în ceea ce privește garantarea statului de drept, a libertății presei și prevenirea corupției.

2.16. Țările din Balcanii de Vest sunt în curs de reformare, dar evoluează în ritmuri foarte diferite. Trebuie întreprinse mult mai multe demersuri pentru a combate corupția tot mai răspândită, criminalitatea organizată și spălarea de bani. Independența judiciară este, de asemenea, esențială pentru o democrație sănătoasă.

2.17. CESE consideră că este necesar să se consolideze lupta împotriva terorismului în țările din Balcanii de Vest și susține ferm Inițiativa de combatere a terorismului în Balcanii de Vest (WBCTi)⁽¹⁰⁾.

⁽⁷⁾ https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/policy/glossary/terms/accession-criteria_en.

⁽⁸⁾ JO C 133, 14.4. 2016, p. 31

⁽⁹⁾ JO C 133, 14.4. 2016, p. 31

⁽¹⁰⁾ <http://wbcti.wb-iig.com/>, https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/ipa_ii_2016_039-858.13_mc_pcve.pdf.

2.18. CESE consideră că cooperarea dintre țările din Balcanii de Vest și Uniunea Europeană și agențiile relevante ale acesteia (precum Europol) ar trebui sporită în continuare în vederea accelerării procesului de extindere. Această măsură este deosebit de urgentă în domenii precum securitatea și migrația.

3. Stabilitatea economică și prosperitatea

3.1. Economiiile din Balcanii de Vest continuă să se dezvolte, estimându-se o creștere a PIB-ului real în regiune de 2,6 % în 2017. Se așteaptă ca această cifră să crească, ajungând la 3,0 % în 2018, ca urmare a consumului și a investițiilor, precum și a redresării treptate a activității de creditare, a transferurilor de fonduri efectuate de emigranți și a proiectelor majore de infrastructură. Comparativ cu situația din 1995, nivelul de trai a crescut considerabil în toate cele șase state din Balcanii de Vest. În pofida acestui fapt, cele șase țări sunt în continuare printre cele mai sărace din Europa. În plus, convergența economică a statelor din Balcanii de Vest a înregistrat o pierdere de ritm odată cu criza și prezintă un decalaj față de convergența noilor state membre ale UE din centrul, estul și sud-estul Europei.

3.2. Procesul de convergență economică în Balcanii de Vest este extrem de îndelungat. Este urgent, așadar, să se creeze un mediu care să stimuleze sau să accelereze investițiile străine, și să se adopte reforme economice adecvate, să se sporească competitivitatea acestor țări și să se creeze locuri de muncă de înaltă calitate.

3.3. CESE salută progresele înregistrate în Balcanii de Vest în materie de integrare economică, dat fiind că liderii din regiune s-au angajat să-și consolideze legăturile și să conlucreze în direcția aderării la Uniunea Europeană, și pledează pentru o implicare sporită a partenerilor sociali și a altor organizații ale societății civile în elaborarea programelor de reforme economice și a unor concluzii comune însoțite de recomandări specifice pentru fiecare țară din regiune ⁽¹⁾.

3.4. CESE este convins că țările candidate au nevoie de stimulente mai puternice pentru reformă. În special, este necesar să se încurajeze o cooperare regională mai strânsă, pentru a se înlesni satisfacerea criteriilor pentru aderarea la UE.

3.5. CESE consideră că este necesară mobilizarea de noi fluxuri de ISD în sectoarele de producție prin susținerea lanțurilor de aprovizionare locale și prin perfecționarea competențelor și a capacității tehnologice ale IMM-urilor.

3.6. Sectorul energetic și transporturile ar trebui să constituie factori de dezvoltare și interconectivitate a regiunii. Astfel s-ar garanta că cetățenilor din Balcanii de Vest li se prezintă o idee clară despre beneficiile sociale, economice și de mediu ale aderării la UE. De exemplu, eficiența energetică și economisirea energiei sunt factori care generează activitate pentru întreprinderi și creează locuri de muncă ecologice, dar și tradiționale.

3.7. CESE sprijină Tratatul de instituire a Comunității transporturilor, semnat de UE și țările din Balcanii de Vest la 12 iulie 2017, și încurajează părțile să continue dezvoltarea acestei comunități. În acest sens, Comisia Europeană, Banca Europeană de Investiții și statele din Balcanii de Vest ar trebui să își concentreze investițiile asupra conectării rețelei centrale TEN-T a UE la infrastructura din Balcanii de Vest. Prin urmare, devine necesar să se elaboreze un program comun, cu identificarea fondurilor disponibile și definirea unui calendar comun.

3.8. Îmbunătățirea infrastructurii va reduce costurile de transport și energie și va facilita realizarea de investiții majore în zonă. De asemenea, promovarea modernizării digitale a Balcanilor de Vest va contribui la dezvoltarea afacerilor, la creșterea productivității și la îmbunătățirea calității vieții.

3.9. Totodată, CESE consideră că investițiile în abordări complementare politicilor economice tradiționale [economia circulară, economia socială, integrarea obiectivelor de dezvoltare durabilă (ODD)] pot asigura creșterea globală și locuri de muncă.

3.10. CESE observă că, în toate țările din Balcanii de Vest, statul continuă să aibă un rol supradimensionat, iar sectorul privat este mai mic decât în cele șapte mici economii de tranziție din Europa (*seven small transition economies of Europe*) ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Declarația finală din cadrul celui de-al 6-lea Forum al Societății Civile din Balcanii de Vest.

⁽²⁾ Grupul Băncii Mondiale, „*The Western Balkans: Revving up the Engines of Growth and Prosperity*” (*Balcanii de Vest: pornirea motoarelor creșterii și prosperității*), 2017.

3.11. CESE consideră că statul trebuie să devină un furnizor mai eficient și mai fiabil de servicii publice și să asigure un mediu favorabil întreprinderilor private.

3.12. CESE consideră că întreprinderile mici și mijlocii, care reprezintă majoritatea întreprinderilor, ar putea deveni motoarele creșterii economice în toate cele șase țări din Balcanii de Vest. În acest scop, este nevoie de reducerea birocrăției, de o administrație publică mai transparentă, de combaterea corupției și de un sistem judiciar pe deplin independent.

3.13. CESE susține concluziile celui de-al 6-lea Forum al Societății Civile din Balcanii de Vest și își exprimă profunda îngrijorare cu privire la spațiul tot mai restrâns de acțiune al societății civile în tot mai multe țări din Balcanii de Vest. Comitetul observă că UE și statele sale membre s-au angajat să promoveze un spațiu consacrat societății civile și să își intensifice sprijinul pentru consolidarea capacității organizațiilor societății civile, în scopul de a le întări poziția în procesul de dezvoltare și de a promova dialogul politic, social și economic.

3.14. CESE subliniază că organizațiile societății civile trebuie implicate într-un mod semnificativ în procesul de reformă economică, socială, legislativă și a sectorului public din toate țările din Balcanii de Vest. Este necesar să se consolideze capacitățile acestor organizații prin sprijin tehnic și financiar, prin facilitarea accesului lor la surse de finanțare europene și prin informarea lor în timp util cu privire la procesul de aderare.

4. Stabilitate socială – șomaj – emigrație

4.1. De la declanșarea crizei economice și până în prezent, convergența la nivelul veniturilor și, în special, convergența socială dintre țările mai sărace și cele mai bogate din UE s-a atenuat și, în anumite cazuri, a regresat. Această evoluție subminează ambițiile proprii ale UE și pune sub semnul întrebării gradul ei de atractivitate pentru viitorii membri. Sărăcia, șomajul ridicat, economia informală, salariile mici, corupția, infracțiunile, emigrarea lucrătorilor calificați, discriminarea minorităților și exodul creierelor afectează toate țările din Balcanii de Vest.

4.2. Deși țările din Balcanii de Vest prezintă o convergență cu nivelurile UE-28, ritmul lor este mai degrabă lent și înregistrează decalaje în raport cu regiunea UE. Conform datelor existente, convergența deplină cu standardele de viață din UE ar putea necesita până la 40 de ani.

4.3. Nu există o convergență a salariilor între diferitele țări din Balcanii de Vest. În unele țări, diferența la nivel de salarii în raport cu UE chiar a crescut, ceea ce afectează securitatea economică și socială a populației din țările din Balcanii de Vest. Cele mai multe țări din Balcanii de Vest nu au experimentat nicio creștere a salariilor reale de la începutul crizei și până în prezent. Deși în toate statele din Balcanii de Vest există salarii minime statutare, în multe cazuri acestea nu acoperă nivelul minim de subsistență pentru familii.

4.4. De asemenea, CESE ia act de faptul că, din cauza șomajului ridicat, migrația forței de muncă din toate cele șase țări din Balcanii de Vest rămâne o problemă majoră. Se estimează că un sfert din populația din toate cele șase state din Balcanii de Vest s-a mutat în străinătate. Deși transferurile de fonduri de la lucrătorii migranți constituie o importantă sursă de venit și contribuie la economiile naționale pe termen scurt, migrația masivă și pierderea populației au consecințe grave pe termen lung pentru potențialul de dezvoltare economică al acestor țări⁽¹³⁾.

4.5. Cu excepția Muntenegrului, în regiunea Balcanilor de Vest categoriile cele mai afectate de scăderea nivelului ocupării forței de muncă au fost tinerii și femeile cu calificări reduse. Este, de asemenea, esențial faptul că, în 2015, peste 70 % dintre șomerii din toate cele șase țări din Balcanii de Vest se aflau în șomaj, în medie, de mai bine de un an⁽¹⁴⁾.

⁽¹³⁾ „Șomajul în regiunea Balcanilor de Vest este semnificativ mai mare decât media UE-28, înregistrând totuși unele îmbunătățiri în ultimii câțiva ani. În special, Bosnia și Herțegovina, fosta Republică iugoslavă a Macedoniei și Muntenegru suferă de un nivel ridicat constant al șomajului, însă chiar și rata actuală a șomajului din Serbia de 13,5 %, cea mai bună din regiune după ameliorările recente, este mult prea ridicată față de cea din statele membre ale UE. În pofida șomajului uluitor de ridicat, aproximativ 230 000 de locuri de muncă au fost create în regiune în ultimele 12 luni până în iunie 2017 (o creștere de 3,8 %), dintre care peste jumătate în sectorul privat. Prin urmare, ocuparea forței de muncă (exprimată în termeni de număr de locuri de muncă, nu de ore lucrate) a revenit la nivelurile înregistrate anterior anului 2008 în toate țările din Balcanii de Vest, cu excepția Bosniei și Herțegovinei.”, Grupul Băncii Mondiale, „Western Balkans Regular Economic Report” (Raportul economic periodic privind Balcanii de Vest), nr. 12, toamna anului 2017.

⁽¹⁴⁾ Grupul Băncii Mondiale, *Western Balkans Labor Market Trends 2017* (Tendențele pieței forței de muncă în Balcanii de Vest pentru 2017).

4.6. CESE este convins că Uniunea Europeană și țările din Balcanii de Vest ar trebui să acorde o atenție sporită calității vieții și securității sociale ale cetățenilor acestor țări. CESE sugerează că ar trebui luată în considerare posibilitatea aplicării principiilor Pilonului european al drepturilor sociale în procesul de evaluare a gradului de îndeplinire a condițiilor de aderare la UE. De asemenea, Comisia ar putea elabora programe specifice care să permită țărilor din Balcanii de Vest să obțină mai repede convergența socială.

4.7. Totodată, CESE se așteaptă să fie nevoie de o îmbunătățire în continuare a competitivității și de consolidarea reformelor structurale în toate cele șase țări din Balcanii de Vest, în scopul fortificării pieței forței de muncă și al reducerii emigrației. Organizațiile societății civile ar trebui să fie consultate în adevăratul sens al cuvântului în momentul elaborării reformelor structurale ⁽¹⁵⁾.

4.8. CESE subliniază că tendințele de pe piața forței de muncă în regiune ilustrează un grad ridicat de inactivitate în rândul femeilor și îndeamnă guvernele să acorde sprijin pentru a asigura atingerea unui nivel mai ridicat de ocupare a forței de muncă în rândul femeilor. De asemenea, CESE încurajează Comisia să includă egalitatea de gen printre principalele priorități din cadrul negocierilor de aderare la UE desfășurate cu țările din Balcanii de Vest.

4.9. CESE este convins că respectarea drepturilor și a culturilor minorităților este fundamentală pentru dezvoltarea unei societăți civile democratice în toate țările din Balcanii de Vest.

4.10. CESE consideră că rolul educației în toate țările din Balcanii de Vest, inclusiv al accesului egal la sistemele de învățământ, este esențial în ceea ce privește promovarea valorilor europene, cultivarea toleranței în relația cu minoritățile, combaterea prejudecăților și consolidarea coeziunii sociale.

4.11. Totodată, CESE consideră că o „agendă pentru coeziunea socială” trebuie să reducă decalajele și neconcordanțele în materie de competențe și să crească eficiența și eficacitatea sistemelor de învățământ. Intensificarea sprijinului financiar pentru programele de învățământ profesional ar putea contribui la abordarea neconcordanței de competențe de pe piața forței de muncă și la reducerea nivelurilor ridicate ale șomajului.

4.12. CESE salută inițiativele adoptate de instituțiile publice din domeniul educației și al culturii, de mediul universitar sau de organizațiile societății civile, care vizează reconcilierea, bunele relații de vecinătate și o abordare critică a trecutului.

Bruxelles, 19 aprilie 2018.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Luca JAHIER

⁽¹⁵⁾ Astfel cum se indică în Avizul CESE privind strategia de extindere a UE (JO C 133, 14.4.2016, p. 31) și în declarația finală din cadrul celui de al șaselea Forum al Societății Civile din Balcanii de Vest, organizat de CESE la Sarajevo, la 10 și 11 iulie 2017.

Avizul Comitetului Economic și Social European privind Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – Finalizarea Agendei pentru o mai bună legiferare: Soluții mai bune pentru rezultate mai bune

[COM(2017) 651 final]

(aviz din proprie inițiativă)

(2018/C 262/04)

Raportor: **Bernd DITTMANN**

Decizia Adunării Plenare	15.2.2018
Temei juridic	Articolul 29 alineatul (2) din Regulamentul de procedură
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru piața unică, producție și consum
Data adoptării în secțiune	9.3.2018
Data adoptării în sesiunea plenară	19.4.2018
Sesiunea plenară nr.	534
Rezultatul votului (voturi pentru/voturi împotriva/ abțineri)	185/0/0

1. Concluzii și recomandări

1.1. CESE este de părere că Agenda pentru o mai bună legiferare ar trebui să devină un program permanent în ceea ce privește elaborarea unor acte legislative de înaltă calitate în Uniune, fără să afecteze obiectivele de politică esențiale sau să creeze presiuni de dereglementare. Aceasta ar trebui să fie continuată, dezvoltată mai mult și îmbunătățită în noul mandat al Comisiei după 2019.

1.2. CESE invită Comisia să furnizeze o foaie de parcurs detaliată a viitoarei evaluări privind o mai bună legiferare și să clarifice care formă de implicare a CESE și a părților interesate este avută în vedere.

2. Comunicarea Comisiei privind o mai bună legiferare

2.1. La 24 octombrie 2017, Comisia a publicat Comunicarea intitulată „Finalizarea Agendei pentru o mai bună legiferare: Soluții mai bune pentru rezultate mai bune”⁽¹⁾ (denumită în continuare „comunicarea”).

2.2. În această comunicare, Comisia evaluează progresele înregistrate în ceea ce privește punerea în aplicare a Agendei pentru o mai bună legiferare (denumită în continuare „Agenda”) de la adoptarea acesteia în mai 2015.

2.3. În 2018, Comisia va evalua sistemul de îmbunătățire a reglementării *en bloc*. Prezentul aviz servește drept răspuns la comunicare și drept contribuție la pregătirile pentru această evaluare viitoare.

3. Observații generale

3.1. CESE salută continuarea angajamentului Comisiei în ceea ce privește o mai bună legiferare și eforturile sale continue de punere în aplicare a obiectivelor stabilite în Agendă în mai 2015, astfel cum se subliniază în comunicare. Mai buna legiferare este un proces supus unei îmbunătățiri permanente și necesită angajamentul și contribuția tuturor actorilor implicați.

⁽¹⁾ COM(2017) 651 final.

3.2. Mai buna legiferare ar trebui să contribuie la crearea unor procese de elaborare a politicilor responsabile, participative și transparente, care să ofere norme simple, clare, coerente, corespunzătoare obiectivului urmărit și ușor de aplicat. Aceasta este o condiție prealabilă esențială pentru a garanta încrederea publică în UE și în instituțiile sale. Ea ar trebui să contribuie la crearea unor cadre de reglementare eficiente și coerente, care să permită inovarea și creșterea durabilă și să sprijine finalizarea și buna funcționare a pieței unice.

3.3. Mai buna legiferare nu ar trebui să ducă la birocratizarea excesivă a procesului de elaborare a politicilor UE. Deciziile politice nu trebuie înlocuite cu proceduri tehnice.

3.4. Într-un aviz anterior ⁽²⁾, CESE a subliniat faptul că o mai bună legiferare „nu ar trebui să echivaleze cu «mai multă» sau «mai puțină» reglementare și nici cu dereglementarea anumitor domenii de politică sau tratarea secundară a acestora în raport cu alte priorități, fapt care ar pune în discuție valorile promovate de UE, și anume protecția socială, protecția mediului și drepturile fundamentale ⁽³⁾. Mai buna legiferare este în primul rând un instrument menit să asigure că obiectivele politice stabilite pe bază de date concrete pot fi puse în practică în mod efectiv, din punctul de vedere al valorilor menționate mai sus, fără a limita protecția mediului, drepturile consumatorilor sau standardele sociale și fără a se opera un transfer de competențe în structura instituțională prin instituirea de organisme. Mai buna legiferare nu poate și nu trebuie să se substituie deciziilor politice.”

3.5. CESE recunoaște progresele înregistrate în punerea în aplicare a Agendei până în prezent. Salută, în special, utilizarea mai metodică a evaluărilor impactului și a evaluărilor *ex post*, consultarea mai sistematică a părților interesate, orientările și instrumentele revizuite pentru o mai bună legiferare, programul REFIT și platforma REFIT, precum și numirea Comitetului de analiză a reglementării (RSB).

3.6. CESE este implicat în mod activ în procesul unei mai bune legiferări, în special prin participarea sa la platforma REFIT și prin redactarea de evaluări *ex post*. CESE face trimitere la numeroasele sale avize în acest context ⁽⁴⁾. Cu toate acestea, Comitetul nu este luat în considerare în Agendă sau în comunicare. Comitetul nu face parte nici din Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare. Acest lucru arată că Comisia și organele legislative continuă să nu ia suficient în considerare rolul și funcția Comitetului, astfel cum sunt consacrate în tratate, și nici cunoștințele și expertiza membrilor săi și a societății civile pe care o reprezintă.

3.7. Participarea la programul pentru o mai bună legiferare și instrumentele și procedurile sale necesită resurse financiare și umane pe care nu toate organizațiile societății civile le au la dispoziție (de exemplu, generarea de date, participarea la consultări publice etc.). Același lucru este valabil și în cazul întreprinderilor mici. CESE invită Comisia să se asigure că programul pentru o mai bună legiferare rămâne deschis și accesibil tuturor organizațiilor și intereselor, indiferent de dimensiunea acestora și de resursele lor financiare și umane.

4. Observații specifice

4.1. CESE este vocea societății civile europene organizate și servește drept intermediar între organele legislative ale UE, organizațiile societății civile și partenerii sociali. CESE a acumulat o experiență considerabilă și expertiză în toate aspectele legate de o mai bună legiferare. În acest sens, CESE dorește să reamintească Comisiei unele dintre recomandările sale specifice privind aspecte vizate de comunicare, precum și alte aspecte pe care consideră că este necesar să le sublinieze.

4.2. CESE consideră că comunicarea oferă o imagine generală bună a progreselor înregistrate în punerea în aplicare a Agendei în domeniile vizate pentru o legiferare mai bună. Cu toate acestea, rămâne prea vagă cu privire la măsurile exacte pe care Comisia le are în vedere pentru dezvoltarea în continuare a programului pentru o mai bună legiferare. În plus, comunicarea nu face referire la evaluarea programului pentru o mai bună legiferare, care urmează să fie efectuată în 2018, și nici nu oferă o prezentare a acesteia, a principalelor sale domenii de interes și a formei planificate pentru implicarea CESE și a părților interesate.

⁽²⁾ JO C 13, 15.1.2016, p. 192.

⁽³⁾ COM(2015) 215 final.

⁽⁴⁾ A se vedea, printre altele: Grupul ad-hoc „Controlul punerii în aplicare a legislației UE”; JO C 487, 28.12.2016, p. 51; JO C 303, 19.8.2016, p. 45; JO C 13, 15.1.2016, p. 192; JO C 345, 13.10.2017, p. 67; JO C 13, 15.1.2016, p. 145; JO C 434, 15.12.2017, p. 11; JO C 291, 4.9.2015, p. 29; JO C 230, 14.7.2015, p. 66; JO C 43, 15.2.2012, p. 14; JO C 248, 25.8.2011, p. 87; JO C 18, 19.1.2011, p. 95; JO C 128, 18.5.2010, p. 103; JO C 277, 17.11.2009, p. 6; JO C 100, 30.4.2009, p. 28; JO C 204, 9.8.2008, p. 9.

4.3. Proportionalitate și subsidiaritate

4.3.1. CESE salută concentrarea Comisiei asupra priorităților-cheie și principiul conform căruia aceasta are „un cuvânt hotărâtor în chestiunile importante”. CESE reiterează faptul că Uniunea ar trebui să acționeze numai în măsura în care principiile subsidiarității și proporționalității sunt respectate și în care acțiunea comună aduce valoare tuturor.

4.3.2. După cum precizează în avizul său⁽⁵⁾, CESE „pledează pentru clarificarea principiilor subsidiarității și proporționalității, care sunt uneori utilizate ca argumente de către adversarii inițiativelor legislative, pe o bază insuficient argumentată”.

4.3.3. CESE ia notă de numirea unui **Grup operativ privind subsidiaritatea și proporționalitatea**⁽⁶⁾. Comitetul solicită Grupului operativ să țină seama în mod corespunzător de avizele și recomandările sale pe această temă.

4.3.4. CESE solicită o mai bună monitorizare a subsidiarității și a proporționalității și o mai mare implicare a statelor membre și a parlamentelor acestora în evaluările *ex post*.

4.3.5. CESE invită Comisia să promoveze mai bine instrumentul nr. 5 din setul de instrumente pentru o mai bună legiferare („temei juridic, proporționalitate și subsidiaritate”) în cadrul serviciilor sale (orizontal și vertical), pentru a întări respectarea acestui instrument la elaborarea evaluărilor de impact.

4.4. Evaluări ale impactului (EI)

4.4.1. CESE face trimitere la sugestiile pe care le-a formulat în avizul său⁽⁷⁾ privind modul de îmbunătățire a ecosistemului european privind evaluarea impactului.

4.4.2. Evaluările impactului ar trebui să constituie procedura standard pentru orice propunere legislativă nouă, inclusiv pentru actele delegate și de punere în aplicare. În cazul în care propunerile sunt prezentate fără evaluări ale impactului, Comisia trebuie să explice în detaliu motivele și să furnizeze toate datele și dovezile care au condus la și/sau susțin propunerea sa.

4.4.3. Orientările privind o mai bună legiferare se referă în mod explicit la faptul că evaluările impactului pot și trebuie efectuate pentru inițiativele legislative, precum și pentru actele delegate și de punere în aplicare. Prin urmare, CESE încurajează Comisia să evalueze mai detaliat și cu o mai mare transparență față de părțile interesate și Comitet necesitatea de a efectua o evaluare a impactului cu privire la aceste acte. Faptul că a fost efectuată o evaluare a impactului privind textul legislativ din care provin actele delegate și de punere în aplicare nu poate fi suficient pentru a justifica neefectuarea unei evaluări a impactului privind actele derivate. Fiecare act individual trebuie evaluat pe baza meritelor proprii, în special deoarece actele delegate și cele de punere în aplicare pot avea repercusiuni cruciale asupra părților interesate și a societății civile în general.

4.4.4. **Orientările și instrumentele pentru o mai bună legiferare**⁽⁸⁾ sunt manualul central pentru serviciile Comisiei atunci când efectuează evaluări ale impactului. Totuși, CESE subliniază faptul că orientările și setul de instrumente sunt create în primul rând pentru a fi utilizate în mod specific de către serviciile UE, iar specificațiile acestora nu pot oferi părților interesate posibilitatea de a înțelege cum să utilizeze în mod corespunzător instrumentele necesare pentru analiza impactului. Prin urmare, CESE solicită Comisiei să pună aceste instrumente la dispoziția publicului larg, sub forma unei versiuni operaționale.

4.4.5. Cu toate acestea, CESE observă o nerespectare a acestor orientări, ceea ce duce la evaluări ale impactului deficitare. Acest lucru este confirmat și susținut de raportul anual pe 2016 al **Comitetului de analiză a reglementării** (RSB)⁽⁹⁾. Prin urmare, CESE încurajează Comisia să promoveze mai ferm principiile unei mai bune legiferări în cadrul serviciilor sale, de exemplu prin programe periodice obligatorii de formare a personalului.

⁽⁵⁾ JO C 487, 28.12.2016, p. 51.

⁽⁶⁾ C(2017) 7810.

⁽⁷⁾ JO C 434, 15.12. 2017, p. 11.

⁽⁸⁾ SWD (2017) 350 și https://ec.europa.eu/info/better-regulation-toolbox_ro.

⁽⁹⁾ Raportul anual pe 2016 al Comitetului de analiză a reglementării, https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/2016-rsb-report_en.pdf. A se vedea în special p. 13 și p. 15.

4.4.6. Raportul anual pe 2016 al RSB arată că serviciile Comisiei pun în aplicare doar parțial recomandările comitetului după primirea unui aviz inițial negativ. Prin urmare, CESE propune ca RSB să aibă un **drept de suspendare prin veto** în cazurile în care emite un aviz negativ dublu, prin care să oblige serviciul corespunzător al Comisiei să își revizuiască evaluarea impactului până la îndeplinirea cerințelor de calitate necesare. RSB nu ar trebui să aibă drept de veto asupra deciziilor politice.

4.4.7. CESE susține **principiul „a gândi mai întâi la scară mică”** și încurajează Comisia să pună mai mult accentul pe IMM-uri, inclusiv pe microîntreprinderi și pe întreprinderile foarte mici, în evaluările impactului pe care le efectuează.

4.5. *Transparență, legitimitate și responsabilitate*

4.5.1. În ceea ce privește **registru de transparență**, CESE salută propunerea Comisiei din 2016 privind un acord interinstituțional referitor la un registru de transparență obligatoriu, care să fie obligatoriu din punct de vedere juridic și care, pe lângă Comisie și Parlament, ar viza și Consiliul.

4.5.2. CESE salută faptul că consultările publice pentru inițiative importante vor fi acum disponibile în toate limbile oficiale, toate celelalte desfășurându-se cel puțin în limbile franceză, germană și engleză. CESE reamintește Comisiei necesitatea de a furniza traduceri ale rezumatelor evaluărilor impactului în toate limbile oficiale⁽¹⁰⁾.

4.5.3. În ceea ce privește **implicarea părților interesate**, CESE face trimitere la avizul său⁽¹¹⁾ și la avizul privind platforma REFIT⁽¹²⁾, la a cărui redactare au contribuit reprezentanții CESE din cadrul platformei REFIT. CESE salută eforturile depuse de Comisie pentru îmbunătățirea mecanismelor sale de consultare a părților interesate, dar consideră că sunt necesare eforturi suplimentare pentru a spori participarea, deschiderea și răspunderea, precum și eficacitatea și coerența acestor consultări. În acest scop, CESE încurajează Comisia să ia în considerare și să pună în aplicare în totalitate recomandările prezentate în cele două avize menționate anterior.

4.5.4. Având în vedere funcția sa reprezentativă, CESE este în măsură să contribuie la identificarea părților interesate cele mai afectate de o măsură de politică propusă și la acumularea de experiență în ceea ce privește legislația aflată deja în vigoare. Comisia ar trebui să consulte mai îndeaproape CESE la elaborarea strategiilor de consultare și la identificarea grupurilor-țintă relevante, atât *ex ante* cât și *ex post*.

4.6. *Simplificarea legislației și eliminarea costurilor inutile*

4.6.1. În avizul său⁽¹³⁾, CESE afirmă că „legislația europeană este un factor esențial de integrare și nu reprezintă o sarcină sau un cost ce trebuie redus. Dimpotrivă, dacă are proporțiile cuvenite, ea devine o garanție importantă de protecție, de promovare și de securitate juridică pentru toți actorii și cetățenii europeni”.

4.6.2. În același timp, CESE afirmă în avizul său⁽¹⁴⁾ că „este necesar să se evite costurile inutile ale reglementării. Aceste costuri ar trebui să fie proporționale cu beneficiile pe care le generează”.

4.6.3. CESE sprijină cu fermitate **principiul de „a evalua înainte de a acționa”**. După cum a afirmat în avizul său⁽¹⁵⁾, CESE poate „joca un rol util de intermediar între legiuitorii și utilizatorii legislației UE. CESE [...] își adaptează în permanență metodele de lucru pentru a contribui la evaluarea calității aplicării legislației comunitare. Astfel, CESE a decis recent să ia parte în mod activ la evaluarea ciclului legislativ, efectuând propriile evaluări *ex post* ale *acquis*-ului comunitar”.

⁽¹⁰⁾ JO C 434, 15.12.2017, p. 11 (punctul 4.3.1).

⁽¹¹⁾ JO C 383, 17.11. 2015, p. 57.

⁽¹²⁾ Avizul platformei REFIT privind observațiile XXII.4.a transmise de către DIHK și XXII.4.b transmise de către un cetățean privind mecanismele de consultare a părților interesate. Data adoptării: 7.6.2017.

⁽¹³⁾ JO C 303, 19.8.2016, p. 45.

⁽¹⁴⁾ JO C 487, 28.12.2016, p. 51.

⁽¹⁵⁾ Grupul ad-hoc CCE, Examinarea punerii în aplicare a legislației UE. Grupul ad-hoc „Controlul punerii în aplicare a legislației UE”, JO C 81, 2.3.2018, p. 81.

4.6.4. După cum a afirmat în avizul său ⁽¹⁶⁾, Comitetul „pledează pentru o **abordare calitativă**, care să funcționeze în egală măsură cu analiza cantitativă și să ia în considerare obținerea beneficiilor așteptate din partea legislației”. Pe lângă costurile de reglementare, **beneficiile** de reglementare, inclusiv beneficiile nete, ar trebui, de asemenea, cuantificate acolo unde este cazul și ar trebui să fie luate în considerare mai sistematic în evaluările impactului realizate de Comisie.

4.6.5. CESE este de părere că anumite costuri sunt indispensabile pentru îndeplinirea obiectivelor de politică. Costurile ar trebui reduse numai atunci când se dovedește că nu sunt necesare în vederea îndeplinirii obiectivelor de politică. CESE împărtășește punctul de vedere al Comisiei potrivit căruia reducerea costurilor inutile ar trebui să se bazeze pe dovezi ale unei evaluări „de la caz la caz”, și nu pe simple obiective numerice, astfel încât obiectivele urmărite ale legislației să fie menținute în totalitate.

4.6.6. Cu privire la **REFIT**, CESE face trimitere la avizele sale relevante ⁽¹⁷⁾. CESE participă la REFIT prin calitatea sa de membru al **platformei REFIT** cu trei membri din cele trei grupuri ale sale care participă la reuniunile platformei prin rotație. Membrii colaborează îndeaproape pentru a identifica prioritățile politice ale CESE și pentru a pregăti poziții comune pentru reuniunile platformei, pe baza pozițiilor convenite exprimate în avizele anterioare.

4.6.7. CESE reiterează că obiectivul activității platformei REFIT este *ex post*. Platforma are sarcina de a examina recomandările făcute prin intermediul site-ului web *Lighten the Load* și de a elabora recomandări privind modul de simplificare a legislației UE deja existente. Platforma nu ar trebui să fie utilizată pentru a propune o nouă legislație.

4.6.8. CESE observă că interesele specifice ale IMM-urilor nu sunt reprezentate în mod explicit în platforma REFIT. Prin urmare, Comitetul solicită Comisiei să invite un reprezentant adecvat care să participe la Grupul părților interesate din cadrul platformei REFIT.

4.7. Evaluarea abordărilor alternative pentru simplificare și reducerea costurilor

4.7.1. În ceea ce privește stabilirea **obiectivelor de reducere a sarcinilor** de reglementare în domeniul unei mai bune legiferări, CESE consideră că obiectivele de reducere a sarcinilor de reglementare ar trebui stabilite *ex post* în cadrul programului REFIT și pe baza unei evaluări cuprinzătoare, care să includă societatea civilă și dialogul cu părțile interesate.

4.7.2. Având în vedere dificultatea obținerii datelor necesare pentru a stabili calculele de referință fundamentate științific pentru stabilirea obiectivelor de reducere a sarcinilor de reglementare *ex ante*, CESE **nu este în favoarea** stabilirii unor astfel de obiective, nici pentru sectoare individuale, nici pentru economia în ansamblul său. Același lucru este valabil și pentru obiectivele numerice stabilite cu privire la politici, cum ar fi principiul numărului constant (*one-in, one-out*).

4.8. Punerea în aplicare și respectarea dreptului Uniunii

4.8.1. Cu privire la punerea în aplicare și asigurarea respectării dreptului Uniunii, CESE face trimitere la numeroasele sale avize ⁽¹⁸⁾.

4.8.2. **Aplicabilitatea** legislației Uniunii trebuie luată în considerare la începutul procesului de elaborare a politicilor ca parte a evaluării impactului. CESE îndeamnă serviciile Comisiei să respecte cu strictețe orientările de evaluare a impactului prezentate în capitolul IV din setul de instrumente pentru o mai bună legiferare („punerea în aplicare, transpunerea și pregătirea propunerilor”). Ar trebui să se acorde o atenție specială caracteristicilor specifice diferitelor sisteme politice și juridice naționale și diferitelor resurse și capacități pe care statele membre le au la dispoziție pentru transpunerea și aplicarea dreptului Uniunii.

⁽¹⁶⁾ JO C 434, 15.12. 2017, p. 11.

⁽¹⁷⁾ JO C 230, 14.7.2015, p. 66; JO C 303, 19.8.2016, p. 45.

⁽¹⁸⁾ Grupul ad-hoc; JO C 303, 19.8.2016, p. 45; JO C 291, 4.9.2015, p. 29; JO C 18, 19.1.2011, p. 95; JO C 175, 28.7.2009, p. 26; JO C 204, 9.8.2008, p. 9; JO C 325, 30.12.2006, p. 3; JO C 24, 31.1.2006, p. 52; JO C 24, 31.1.2006, p. 39.

4.8.3. Sarcina de reglementare este generată mai ales la nivel național ca urmare a transpunerii și a aplicării dreptului Uniunii de către autoritățile statelor membre (reglementare excesivă). În avizele sale ⁽¹⁹⁾, CESE afirmă că cea mai mare parte a problemelor de punere în aplicare și executare necorespunzătoare a dreptului Uniunii rezultă din transpunerea defectuoasă a directivelor. Prin urmare, CESE recomandă recurgerea la regulamente, mai degrabă decât la directive, pentru a evita crearea unor cadre de reglementare incoerente în întreaga UE ⁽²⁰⁾. Totuși, nivelul actual de protecție a cetățenilor, a consumatorilor, a lucrătorilor și a mediului nu trebuie să fie redus în niciun stat membru.

4.8.4. CESE consideră că punerea în aplicare corespunzătoare a legislației Uniunii reprezintă un **efort comun și coordonat** al principalilor actori, și anume Comisia, Parlamentul European, Consiliul și statele membre, implicând cât mai mult posibil nivelul regional și local, precum și societatea civilă și părțile interesate. CESE consideră că Comisia este principalul actor în coordonarea acestui efort și, așa cum s-a afirmat în avizul său ⁽²¹⁾, în „promovarea încrederii între autoritățile însărcinate cu aplicarea legii care sprijină rețelele de autorități publice, evaluarea sistematică a performanțelor acestora și identificarea și răspândirea bunelor practici”.

4.8.5. În comunicarea sa, Comisia propune mai multe măsuri pentru îmbunătățirea punerii în aplicare a legislației Uniunii. Acestea includ stabilirea unei abordări mai sistematice a monitorizării și evaluării performanței legislației în contextul Acordului interinstituțional privind o mai bună legiferare, sprijinirea statelor membre prin planuri de punere în aplicare, precum și elaborarea de rapoarte de țară, care să identifice punctele forte și punctele slabe naționale în ceea ce privește punerea în aplicare. CESE salută atenția specială acordată de Comisie acestei chestiuni și măsurile propuse, însă regretă faptul că niciuna dintre acestea nu pare să aibă în vedere includerea CESE.

4.8.6. Așa cum a solicitat în avizul său ⁽²²⁾, „în cazul transpunerii anumitor directive, Comitetul dorește să contribuie în mod specific la raportul din proprie inițiativă al Parlamentului European referitor la raportul anual privind punerea în aplicare de către statele membre a legislației UE, examinând contribuțiile aduse de acestea în momentul transpunerii”.

4.8.7. În cele din urmă, CESE salută abordarea strategică pe care Comisia a prezentat-o cu privire la **politica sa privind neîndeplinirea obligațiilor** în comunicarea sa intitulată „Legislația UE: o mai bună aplicare pentru obținerea unor rezultate mai bune” ⁽²³⁾. Acesta încurajează Comisia să urmărească **mai rapid și mai riguros** cazurile în care statele membre transpun în mod incorect legislația UE sau nu reușesc deloc să facă acest lucru.

4.9. Colaborarea cu celelalte instituții

4.9.1. CESE reprezintă utilizatorii finali organizați ai dreptului Uniunii și, ca atare, ar trebui considerat de Consiliu, de Parlamentul European și de Comisie drept partener și resursă pentru evaluarea fezabilității proiectelor legislative dintr-o perspectivă practică și empirică.

4.9.2. Având în vedere rolul activ pe care îl joacă CESE în ceea ce privește o mai bună legiferare și în procesul legislativ astfel cum este subliniat mai sus, Comitetul îndeamnă cu fermitate Comisia, Parlamentul European și Consiliul să includă în mod oficial Comitetul în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare.

Bruxelles, 19 aprilie 2018.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Luca JAHIER

⁽¹⁹⁾ Grupul ad-hoc; JO C 13, 15.1.2016, p. 192.

⁽²⁰⁾ JO C 18, 19.1. 2011, p. 95.

⁽²¹⁾ JO C 24, 31.1. 2006, p. 52.

⁽²²⁾ JO C 303, 19.8.2016, p. 45.

⁽²³⁾ C(2016) 8600 (JO C 18, 19.1.2017, p. 10).

III

(Acte pregătitoare)

COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN

A 534-A SESIUNE PLENARĂ A CESE – REÎNNOIREA MANDATULUI, 18.4.2018-19.4.2018

Avizul Comitetului Economic și Social European privind

Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu și Banca Centrală Europeană – Noi pași către finalizarea uniunii economice și monetare a Europei: foaie de parcurs

[COM(2017) 821 final]

Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu și Banca Centrală Europeană – Noi instrumente bugetare pentru o zonă euro stabilă în cadrul Uniunii

[COM(2017) 822 final]

Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu și Banca Centrală Europeană – Un ministru european al economiei și finanțelor

[COM(2017) 823 final]

Propunerea de directivă a Consiliului de stabilire a unor dispoziții de consolidare a responsabilității fiscal-bugetare și a orientării bugetare pe termen mediu în statele membre

[COM(2017) 824 final – 2017/0335 (CNS)]

Propunerea de regulament al Consiliului privind înființarea Fondului Monetar European

[COM(2017) 827 final – 2017/0333 (APP)]

(2018/C 262/05)

Raportor: **Mihai IVAȘCU**

Coraportor: **Stefano PALMIERI**

Sesizare	Comisia Europeană, 12.2.2018 și 28.2.2018
Temei juridic	Articolul 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru uniunea economică și monetară și coeziune economică și socială
Data adoptării în secțiune	26.3.2018
Data adoptării în sesiunea plenară	19.4.2018
Sesiunea plenară nr.	534

Rezultatul votului 152/3/2
(voturi pentru/voturi împotrivă/
abțineri)

1. Concluzii și recomandări

1.1. CESE salută foaia de parcurs propusă pentru finalizarea uniunii economice și monetare europene (UEM), însă sprijinul său nu este deplin și entuziast, întrucât o serie de probleme sociale, politice și economice, subliniate în avizele sale anterioare, nu au fost luate în considerare. Finalizarea UEM necesită, în primul rând, un angajament politic puternic, o guvernare eficientă și o mai bună utilizare a finanțelor disponibile, pentru a face față în mod real atât reducerii riscurilor, cât și împărțirii riscurilor între statele membre. Din aceste motive, CESE subliniază că principiile responsabilității și solidarității la nivelul UE ar trebui să meargă mână în mână.

1.2. CESE este extrem de dezamăgit de faptul că cele două organe ale UE cu rol consultativ la nivel instituțional – CESE și CoR – sunt omise din comunicare și că rolul Parlamentului European rămâne destul de limitat. În plus, nu se menționează participarea sporită a partenerilor sociali și a societății civile organizate la evaluarea semestrului european.

1.3. CESE a afirmat în repetate rânduri că lipsește, în mod evident, o viziune strategică a viitorului, precum și o capacitate de reacție adecvată la alte crize economice și financiare. Pachetul privind UEM ar trebui evaluat și pus în aplicare, ținându-se seama de faptul că cetățenii europeni au nevoie de o Europă care să-și facă simțită prezența mai mult și mai bine în viața lor.

1.4. Uniunea socială, în forma recomandată de CESE, lipsește din lista uniunilor care alcătuiesc UEM, după cum lipsește și angajamentul de a integra Pilonul european al drepturilor sociale.

1.5. CESE are obligația să atragă atenția din nou asupra faptului că, dacă politica actuală orientată spre economii continuă ca atare, fără a fi însoțită de un plan de investiții eficient, prosperitatea Europei este în pericol.

1.6. Rezolvarea problemelor cât timp condițiile sunt favorabile este esențială și trebuie făcută rapid, în urma unei evaluări actualizate a motivelor pentru care „au apărut problemele” și a asumării responsabilității pentru acest lucru. CESE subliniază necesitatea dezvoltării de noi instrumente financiare pentru prevenirea crizelor și contracararea măsurilor prociclice.

1.7. Finalizarea uniunii bancare și a uniunii piețelor de capital ar trebui să rămână o prioritate esențială pe ordinea de zi. Propunerea actuală nu conține absolut nimic despre sistemul european de asigurare a depozitelor, deși CESE a emis deja un aviz cu privire la acest subiect⁽¹⁾. În plus, trebuie luate măsuri pentru a aborda imediat și în mod eficient problema creditelor neperformante.

1.8. Fondul Monetar European (FME)

1.8.1. Sarcina propusă a noului FME – de a oferi un mecanism de protecție comun pentru Fondul unic de rezoluție – este extrem de importantă și pe deplin susținută. Cu toate acestea, CESE subliniază necesitatea de a se garanta că această măsură nu va acționa ca un pachet de plăți compensatorii la plecare, încurajând băncile să își asume riscuri inutile și periculoase.

1.8.2. Este de o importanță capitală ca noul FME să aibă un rol mai activ în contextul UE, după modelul rolului jucat de Fondul Monetar Internațional pe plan internațional, și să sprijine dezvoltarea economică, absorbind șocurile, fără să se limiteze la prevenirea crizelor bancare.

⁽¹⁾ Avizul CESE privind un sistem european de asigurare a depozitelor (JO C 177, 18.5.2016, p. 21).

1.9. *Tratatul privind stabilitatea, coordonarea și guvernarea (TSCG)*

1.9.1. Tratatul privind stabilitatea, coordonarea și guvernarea ar trebui încorporat în legislația UE, alături de transformarea MES în FME, fără ca statele membre să aibă posibilitatea de a alege elementele convenabile.

1.9.2. Deși recunoaște interpretarea flexibilă a Pactului de stabilitate și de creștere (PSC), CESE consideră că aceasta nu este suficientă și recomandă deschiderea de discuții la nivelul UE privind excluderea investițiilor publice strategice cu valoare adăugată din domeniul de aplicare al PSC. Acest lucru ar trebui privit nu ca un cost, ci mai degrabă ca o sursă de venituri viitoare, care să permită un ciclu economic fără probleme și să asigure atât crearea de locuri de muncă de calitate, cât și reducerea inegalităților, în conformitate cu solicitările formulate în avizele anterioare ale CESE ⁽²⁾ și cu obiectivele de dezvoltare durabilă (ODD) ale Organizației Națiunilor Unite ⁽³⁾.

1.9.3. Investițiile publice, inclusiv investițiile sociale, ar duce într-adevăr la creșterea cererii pe termen scurt, dar și la consolidarea potențialului de creștere pe termen lung, abordând astfel chestiunea sustenabilității datoriei publice.

1.10. *Noile instrumente bugetare*

1.10.1. CESE sprijină pe deplin propunerea de a se introduce un mecanism de convergență specific pentru statele membre care se pregătesc să adere la zona euro. Asistența tehnică trebuie să vizeze obținerea unei convergențe reale.

1.10.2. Pentru a reduce actualele divergențe dintre economiile UE, funcția de stabilizare macroeconomică este deosebit de importantă, deoarece statele membre sunt din ce în ce mai puțin în măsură să acționeze independent, din cauza constrângerilor legate de UEM.

1.11. *Ministrul economiei și finanțelor (MEF)*

1.11.1. CESE sprijină instituirea funcției de ministru al economiei și finanțelor pentru UEM, ca un prim pas către creșterea coerenței politicilor care sunt, în prezent, fragmentate. O astfel de persoană ar trebui să reprezinte zona euro în cadrul organismelor internaționale, să gestioneze în condiții de transparență deplină linia bugetară dedicată zonei euro și să definească orientarea bugetară agregată a zonei euro și modul în care ar trebui pusă în practică.

1.11.2. Cu toate acestea, propunerea Comisiei riscă să ducă la o consolidare excesivă a puterii executive în mâinile unei singure persoane. Prin urmare, CESE solicită analize mai aprofundate și consolidarea responsabilității democratice asociate funcției propuse.

2. **Introducere și observații generale**

2.1. După ani de gestionare a crizelor, în care s-a preferat să se recurgă la metoda interguvernamentală pentru a se depăși deficiențele instituționale ale unei uniuni economice și monetare (UEM) incomplete, CESE salută această abordare reînnoită a utilizării metodei comunitare, singura capabilă să asigure legitimitatea democratică a procesului decizional la nivelul UE și să aprofundeze integrarea UE. În acest cadru, finalizarea UEM necesită un angajament politic puternic, o guvernare eficientă și o mai bună utilizare a resurselor financiare disponibile.

2.2. CESE consideră că foaia de parcurs propusă este ambițioasă în ceea ce privește domeniul de aplicare și durata și că se îndreaptă în direcția corectă, după cum reiese din avizele sale anterioare ⁽⁴⁾. Totuși, Comitetul nu își exprimă sprijinul deplin și entuziast, întrucât o serie de probleme sociale, politice și economice – subliniate și în avizele anterioare – nu au fost luate în considerare în acest pachet.

⁽²⁾ Avizele CESE „Politica economică a zonei euro (2016)” (JO C 177, 18.5.2016, p. 41); „Politica economică a zonei euro (2017)” (JO C 173, 31.5.2017, p. 33); „Politica economică a zonei euro pentru 2017 (aviz suplimentar)” (JO C 81, 2.3.2018, p. 216).

⁽³⁾ Obiectivele de dezvoltare durabilă.

⁽⁴⁾ A se vedea avizele CESE pe următoarele teme: „ICC/Reforme majore ale politicilor economice” (JO C 271, 19.9.2013, p. 45), „Finalizarea UEM – viitoarea legislatură europeană” (JO C 451, 16.12.2014, p. 10), „Finalizarea UEM: pilonul politic” (JO C 332, 8.10.2015, p. 8).

2.3. În primul rând, rolul Parlamentului European (PE) rămâne prea limitat, iar cele două organe ale UE cu rol consultativ la nivel instituțional – CESE și CoR – sunt omise. Nu există nicio mențiune referitoare la un dialog social și civil consolidat privind semestrul european, printr-o implicare mai activă a partenerilor sociali și a societății civile. CESE a sugerat într-un aviz anterior că „din motive de responsabilitate democratică și de asumare a răspunderii, procesul semestrului european ar trebui să includă Parlamentul European, parlamentele naționale, partenerii sociali și societatea civilă. Dimensiunea socială trebuie să fie inclusă la același nivel cu dimensiunea economică”⁽⁵⁾.

2.4. Finalizarea rapidă și eficientă a uniunii bancare este de o importanță capitală pentru asigurarea unui mediu de afaceri european competitiv și pentru crearea unei adevărate monede europene unice.

2.5. Mai mult, uniunea socială, așa cum a fost recomandată de CESE, lipsește din lista uniunilor care fac parte din UEM. Nu există niciun angajament de a integra în guvernarea zonei euro Pilonul european al drepturilor sociale, anunțat în noiembrie 2017 la Göteborg⁽⁶⁾. Drepturile sociale ar trebui să beneficieze de același nivel de importanță ca și libertățile economice, pentru a pune în aplicare conceptul de „economie socială de piață” consacrat în tratat.

2.6. În plus, Comisia pare să ezite sau să se teamă să utilizeze termenul de „uniune politică”, înlocuindu-l cu termeni mai slabi și mai puțin expliciți, cum ar fi „responsabilitate democratică” și „guvernare consolidată”. Acest lucru nu este justificat dacă se explică clar că „uniunea politică” nu înseamnă neapărat o singură entitate politică, ci mai degrabă o serie de pași mici care recunosc necesitatea unei guvernări politice comune la nivelul UE în anumite domenii. Acest concept a fost explicat foarte clar de către CESE în avizele sale⁽⁷⁾.

2.7. Pachetul privind uniunea economică și monetară ar trebui evaluat și pus în aplicare, ținându-se seama de faptul că cetățenii europeni au nevoie de o Europă care să-și facă simțită prezența mai mult și mai bine în viața lor. CESE a afirmat în repetate rânduri că lipsește o viziune a viitorului, precum și o capacitate de reacție adecvată la criza economică și financiară. Principiul de bază al guvernării economice a UE ar trebui să fie acela de a obține o valoare adăugată mai mare la nivelul UE decât prin acțiunea individuală a statelor membre⁽⁸⁾.

2.8. În ciuda procesului de redresare în curs, efectele crizei economice se resimt încă în viața noastră cotidiană și în politicile actuale ale statelor membre. CESE a avertizat că, dacă politica actuală orientată spre economii – axată în principal pe reducerea cheltuielilor – continuă ca atare, fără a fi însoțită de un plan de investiții eficient, care să genereze venituri prin creștere, coeziune socială și solidaritate, va deveni tot mai clar faptul că integrarea economică și prosperitatea Europei sunt expuse riscului de creștere a inegalităților sociale⁽⁹⁾.

2.9. În plus, piețele de capital sunt departe de a fi integrate și nu sunt încă capabile să absoarbă șocuri simetrice și asimetrice, ca și în cazul Statelor Unite. Având în vedere evoluția negocierilor privind Brexitul și apropiata retragere de pe piața unică europeană a uneia dintre cele mai mari piețe de capital din lume, se anticipează o fragmentare și mai accentuată. Trebuie luate măsuri pentru a contracara această situație.

3. Înființarea Fondului Monetar European (FME)

3.1. CESE salută transformarea Mecanismului european de stabilitate (MES) în FME, considerând că propunerea de ancorare instituțională va spori și mai mult încrederea în capacitatea UE de a răspunde crizelor financiare și economice viitoare.

3.2. CESE subliniază necesitatea dezvoltării de noi instrumente financiare pentru prevenirea crizelor și promovarea măsurilor anticiclice. Metoda „rezolvării problemelor cât timp condițiile sunt favorabile” se aplică în această situație, la fel ca și în cazul întregului pachet. Pe măsură ce FME se va substitui MES și actualelor sale structuri financiare și instituționale, este

⁽⁵⁾ Avizul CESE pe tema „Document de reflecție privind aprofundarea uniunii economice și monetare”, punctul 1.5 (JO C 81, 2.3.2018, p. 124).

⁽⁶⁾ Pilonul european al drepturilor sociale.

⁽⁷⁾ A se vedea avizele CESE pe următoarele teme: „Finalizarea UEM: pilonul politic” (JO C 332, 8.10.2015, p. 8) și „Document de reflecție privind aprofundarea uniunii economice și monetare” (JO C 81, 2.3.2018, p. 124).

⁽⁸⁾ Avizul CESE pe tema „Document de reflecție privind viitorul finanțelor UE”, punctele 1.2 și 1.3 (JO C 81, 2.3.2018, p. 131).

⁽⁹⁾ Avizul CESE privind metoda comunitară pentru o UEM democratică și socială, punctul 1.2 (JO C 13, 15.1.2016, p. 33).

foarte important ca el să își dezvolte competențele și capacitățile sub supravegherea directă a Comisiei, a Consiliului și a Parlamentului European și în strânsă cooperare cu Banca Centrală Europeană.

3.3. O caracteristică foarte importantă a propunerii Comisiei este capacitatea FME de a constitui un mecanism de protecție comun pentru Fondul unic de rezoluție, astfel cum a fost convenit de statele membre în 2013. Deși recunoaște că mecanismul de protecție va oferi o credibilitate sporită sectorului bancar, CESE subliniază că este necesar să se garanteze că măsura propusă nu va acționa ca un pachet de plăți compensatorii la plecare, încurajând băncile să își asume riscuri inutile și periculoase.

3.4. UE nu are nevoie să consolideze controlul financiar asupra statelor membre, ci mai degrabă să facă mai eficiente și mai durabile instrumentele financiare existente. Noul FME ar trebui să aibă un rol mai activ în contextul UE, după modelul rolului jucat de Fondul Monetar Internațional la nivel mondial, și să sprijine dezvoltarea economică în întreaga UE, absorbind șocurile simetrice și asimetrice, fără să se limiteze la prevenirea crizelor bancare.

3.5. În special, FME ar trebui să poată interveni rapid și să contracareze orice șocuri asimetrice care nu pot fi gestionate la nivelul statelor membre și care ar putea să afecteze și alte țări ale UE, punând astfel în pericol integritatea zonei euro și piața unică. Statele membre a căror monedă nu este euro, dar care fac parte din uniunea bancară ar trebui, de asemenea, să poată beneficia de existența FME, sub rezerva subscrierii și a contribuției lor la capitalul social autorizat.

3.6. Nivelurile ridicate ale creditelor neperformante continuă să afecteze bilanțurile băncilor și reprezintă o povară uriașă pentru finanțarea în continuare a economiei UE. Acestea contractează oferta de credit, distorsionează alocarea creditelor, diminuează încrederea pieței și încetinesc creșterea economică. Este necesară aplicarea imediată a unor măsuri de reducere a nivelului creditelor neperformante, iar acest lucru ar trebui să rămână o prioritate esențială pe agenda instituțiilor europene.

3.7. Necesitatea creșterii credibilității noului FME ar trebui să fie însoțită de măsuri de prevenire a crizelor și de protejare a contribuabililor împotriva răspunderii pentru datoriile băncilor insolabile.

3.8. FME ar trebui să acționeze în cooperare cu Banca Centrală Europeană (BCE), având în vedere că FME ar putea contribui la prevenirea atacurilor speculative asupra statelor membre, în timp ce BCE poate activa resurse financiare numai pentru a preveni atacurile asupra unor sisteme economice mari. În acest sens, CESE regretă că în pachet, Comisia nu a propus deschiderea unei dezbateri privind îmbunătățirea statutului BCE astfel încât să se introducă creșterea și ocuparea integrală a forței de muncă drept al doilea obiectiv al politicii monetare, pe lângă stabilitatea prețurilor.

3.9. CESE sprijină rolul consultativ acordat Parlamentului European în ceea ce privește procesul de numire al directorului executiv al FME și obligația anuală de raportare către Parlament, Consiliu și Comisie.

3.10. Propunerea actuală nu conține absolut nimic despre un sistem european de asigurare a depozitelor – Comisia a făcut, de fapt, o propunere în această privință în noiembrie 2015, însă organele legislative nu au reușit să ajungă la un acord până în prezent, deși CESE și-a publicat deja avizul⁽¹⁰⁾.

4. Integrarea Tratatului privind stabilitatea, coordonarea și guvernanța (TSCG) în cadrul juridic al UE

4.1. CESE este ferm convins că TSCG și MES au fost ambele înființate în punctul culminant al crizei ca soluții interguvernamentale care întrușează în sens larg principiile responsabilității și solidarității la nivelul UE. În opinia Comitetului, aceste principii sunt strâns corelate și nu se poate avansa într-o direcție fără a avansa și în cealaltă. Prin urmare, ele trebuie să fie încorporate laolaltă și să beneficieze de un statut egal în legislația UE, fără ca statele membre să aibă posibilitatea de a alege elementele convenabile. Responsabilitatea și solidaritatea ar trebui să fie indisolubile.

4.2. Deși directiva propusă de integrare a TSCG în legislația UE ține cont de interpretarea flexibilă a dispozițiilor Pactului de stabilitate și de creștere (PSC) adoptată de Comisia Europeană, CESE a subliniat deja că această flexibilitate nu este suficientă și că ar trebui deschise discuții la nivelul UE cu privire la o normă de sine stătătoare, care să excludă investițiile publice cu valoare adăugată din domeniul de aplicare al PSC – normă cunoscută de obicei sub numele de „regula de aur”.

⁽¹⁰⁾ Avizul CESE privind sistemul european de asigurare a depozitelor (JO C 177, 18.5.2016, p. 21).

4.3. Prin urmare, CESE consideră problematică propunerea ca TSCG și, în special, pactul bugetar să fie integrate în cadrul juridic al UE fără o flexibilitate suplimentară, în special în ceea ce privește investițiile publice sau considerentele sociale. Atunci când este necesar, acest tip de investiții ar trebui să vizeze îmbunătățirea productivității și a competitivității prin finanțarea proiectelor legate de cercetare și dezvoltare, infrastructura fizică și socială, digitalizarea economiei și dezvoltarea continuă a competențelor, pentru a face față schimbărilor tehnologice și deschiderii către piața mondială.

4.4. Bugetele echilibrate care nu permit investiții publice finanțate prin îndatorare vor afecta negativ dezvoltarea economică (prin creșterea taxelor și reducerea cheltuielilor publice). Investițiile publice – aflate la cel mai scăzut nivel din UE în ultimii 20 de ani – nu ar trebui privite ca un cost și deci ca parte a deficitelor publice, ci mai degrabă ca o sursă de venituri viitoare, care determină un ciclu economic fără probleme și asigură creșterea economică și crearea de locuri de muncă.

4.5. CESE sprijină raportul Grupului de acțiune la nivel înalt, prezidat de Romano Prodi și de Christian Sautter, privind stimularea investițiilor în infrastructura socială în Europa, pentru a accelera crearea de locuri de muncă și pentru a îmbunătăți bunăstarea, starea de sănătate, accesul la locuință și competențele persoanelor⁽¹¹⁾.

4.6. Dacă se ajunge la un acord în care investițiile publice productive orientate spre viitor vor beneficia de un tratament mai favorabil, integrarea TSCG alături de FME în cadrul juridic al UE are potențialul de a consolida setul de instrumente fiscale și de a promova o guvernare mai eficientă, legitimă și democratică a UEM.

5. Noile instrumente bugetare pentru o zonă euro stabilă

5.1. Funcția de stabilizare macroeconomică este deosebit de importantă, deoarece absența ei a fost una dintre cauzele crizei strategice din UE. Deși statele membre sunt mai puțin capabile să acționeze în mod independent și să aibă un efect asupra pieței forței de muncă și a sistemelor de protecție socială, încă nu au fost create la nivel european rețele de protecție socială care să le permită tuturor cetățenilor să beneficieze de creșterea economică și de competitivitatea la nivel mondial⁽¹²⁾.

5.2. CESE sprijină pe deplin propunerea de a introduce un mecanism de convergență specific pentru statele membre care se pregătesc să adere la zona euro. Acest lucru ar consolida rolul zonei euro pe plan internațional și ar crește utilizarea euro ca monedă. Asistența tehnică trebuie să vizeze obținerea unei convergențe reale, astfel încât să contracareze și să atenueze orice riscuri la adresa bunăstării generale a cetățenilor și a economiilor țărilor candidate la zona euro.

5.3. Politicile bugetare solide și cheltuielile orientate spre investiții trebuie să reprezinte calea de urmat, având în vedere faptul că raporturile ridicate dintre datoria publică și PIB sunt adesea rezultatul crizei economice și al recesiunii. Prin urmare, CESE solicită un mecanism eficient care să poată fi activat rapid în cazul încetirii creșterii economice și consideră că rata propusă de 1 % din PIB este adecvată.

5.4. CESE se pronunță în favoarea creării unei linii bugetare pentru zona euro ca parte din bugetul UE. Astfel s-ar putea evita crearea de noi instituții, care riscă să genereze disensiuni la nivel politic între țările din zona euro și cele din afara zonei euro. În orice caz, este necesară o reformă serioasă a bugetului UE.

5.5. Un buget autonom și substanțial al zonei euro, cu propriile venituri fiscale, ar asigura un transfer temporar, dar semnificativ de resurse în cazul șocurilor regionale, ar contracara recesiunile severe din întreaga zonă euro și ar asigura stabilitatea financiară necesară, îndeplinind funcția de stabilizare macroeconomică pentru protejarea investițiilor și prevenirea șomajului și a situațiilor precare, după cum a fost deja susținut de către CESE⁽¹³⁾.

⁽¹¹⁾ L. Fransen, G. del Bufalo și E. Reviglio, *Boosting Investment in Social Infrastructure in Europe. Report of the High-Level Task Force on Investing in Social Infrastructure in Europe*, European Economy Discussion Paper, nr. 74, ianuarie 2018.

⁽¹²⁾ Avizul CESE pe tema „Document de reflecție privind viitorul finanțelor UE”, punctul 3.3.1 (JO C 81, 2.3.2018, p. 131).

⁽¹³⁾ Avizul CESE pe tema „Document de reflecție privind viitorul finanțelor UE”, punctul 3.3 (JO C 81, 2.3.2018, p. 131).

6. Un ministru european al economiei și finanțelor

6.1. CESE a susținut în mod repetat ⁽¹⁴⁾ necesitatea înființării funcției de ministru al economiei și finanțelor pentru UEM, ca un prim pas către o mai mare coerență a politicilor care sunt fragmentate la ora actuală, ca urmare a numărului mare de instituții diferite implicate. O astfel de persoană ar trebui să reprezinte UEM în forurile internaționale. Ea ar trebui să gestioneze propriul buget specific, pe baza principiilor simplității, transparenței, echității și responsabilității democratice. Ministrul ar trebui, de asemenea, să fie responsabil pentru definirea orientării bugetare agregate a zonei euro și a modului în care ar trebui pusă în practică.

6.2. Funcțiile și atribuțiile descrise în comunicarea Comisiei sunt mai apropiate de cele ale unui ministru al finanțelor pentru zona euro decât de cele ale unui ministru pentru întreaga UE. Cu toate acestea, în propunerea Comisiei, această funcție nu este cea a unui ministru al finanțelor real și efectiv, iar denumirea improprie ar putea crea false așteptări și confuzie.

6.3. CESE consideră că fuziunea unei funcții de reprezentare a zonei euro la nivelul UE cu cea a președintelui Eurogrupului, a președintelui Consiliului guvernatorilor noului FME și a vicepreședintelui Comisiei Europene ar fi o consolidare excesivă a puterii executive în mâinile unei singure persoane. În plus, CESE consideră că este nedemocratic să se propună ca președintele Eurogrupului să primească în mod automat două mandate astfel încât să-și sincronizeze mandatul pentru Eurogrup cu mandatul pentru Comisia Europeană.

6.4. CESE se teme că, în forma sa actuală, structura propusă ar putea crea confuzii între rolul Comisiei și cel al Consiliului, subminând echilibrul delicat dintre interesele comunitare și interesele naționale pe care se bazează UE. Prin urmare, CESE solicită analize mai aprofundate și consolidarea responsabilității democratice asociate funcției propuse.

6.5. De asemenea, nu reiese clar din comunicare dacă vor fi create mai multe posturi ministeriale sau dacă acesta va fi singurul astfel de caz. Această funcție va avea sens numai atunci când UE va avea propriul buget și propriile sale venituri din impozitare, însoțite de instrumente și politici de gestionare a bugetului și, prin urmare, de capacitatea de a favoriza creșterea economică și egalitatea socială.

Bruxelles, 19 aprilie 2018.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Luca JAHIER

⁽¹⁴⁾ A se vedea avizele CESE pe următoarele teme: „Creșterea economică în UE”, punctul 3.2 (JO C 143, 22.5.2012, p. 10); „Finalizarea UEM: pilonul politic”, punctele 4.3.1 și 4.3.4 (JO C 332, 8.10.2015, p. 8); „Politica economică a zonei euro (2016)”, punctul 3.5 (JO C 177, 18.5.2016, p. 41); „Politica economică a zonei euro (2017)”, punctul 1.13 (JO C 173, 31.5.2017, p. 33) și „Document de reflecție privind aprofundarea uniunii economice și monetare”, punctul 1.11 (JO C 81, 2.3.2018, p. 124).

Avizul Comitetului Economic și Social European privind**Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele prudențiale ale firmelor de investiții și de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 575/2013, (UE) nr. 600/2014 și (UE) nr. 1093/2010***[COM(2017) 790 final – 2017/0359 (COD)]***Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind supravegherea prudențială a firmelor de investiții și de modificare a Directivelor 2013/36/UE și 2014/65/UE***[COM(2017) 791 final – 2017/0358 (COD)]*

(2018/C 262/06)

Raportor: **Jarosław MULEWICZ**

Sesizare	Parlamentul European: COM(2017) 790 final: 18.1.2018 și COM(2017) 791 final: 18.1.2018 Consiliul Uniunii Europene: COM(2017) 790 final: 14.2.2018 și COM(2017) 791 final: 14.2.2018
Temei juridic	Articolele 114 și 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru uniunea economică și monetară și coeziune economică și socială
Data adoptării în secțiune	26.3.2018
Data adoptării în sesiunea plenară	19.4.2018
Sesiunea plenară nr.	534
Rezultatul votului (voturi pentru/voturi împotrivă/ abțineri)	193/2/3

1. Concluzii și recomandări

1.1. CESE salută propunerile Comisiei și își exprimă speranța că acestea vor contribui efectiv la realizarea obiectivelor stabilite de către Comisie.

1.1.1. UE are nevoie de piețe de capital mai puternice pentru a promova investițiile, a debloca sursele de finanțare existente și a mobiliza noi surse de finanțare pentru întreprinderi, pentru a le oferi gospodăriilor oportunități financiare mai bune, precum și pentru a consolida uniunea economică și monetară. Comisia și-a asumat angajamentul de a institui toate elementele necesare pentru a finaliza până în 2019 uniunea piețelor de capital (UPC).

1.1.2. Al doilea obiectiv al Comisiei este legat de Brexit și de nevoia de a atrage firme de investiții în UE. Odată cu decizia Regatului Unit de a se retrage din Uniunea Europeană, a apărut nevoia de a actualiza cadrul de reglementare al Uniunii pentru a atrage firmele de investiții în UE. Regatul Unit este un important centru nodal pentru piețele de capital și activitățile de investiții și are cel mai mare număr – aproximativ jumătate din numărul total – de firme de investiții din Spațiul Economic European (SEE). El este urmat de: Germania, Franța, Țările de Jos și Spania. Majoritatea firmelor de investiții din SEE sunt mici sau mijlocii. Autoritatea Bancară Europeană (ABE) estimează că circa opt firme de investiții, concentrate, în mare parte, în Regatul Unit, controlează aproximativ 80 % din activele tuturor firmelor de investiții din SEE.

1.1.3. Al treilea obiectiv constă în stabilirea unui cadru de reglementare special pentru firmele de investiții. Cadrul prudențial existent se concentrează asupra instituțiilor de credit și a riscurilor legate de acestea. Firmele de investiții nu atrag depozite și nu acordă împrumuturi. În consecință, ele sunt mult mai puțin expuse la riscul de credit și la riscul ca deponenții să își retragă banii într-un termen scurt. Serviciile lor pun accentul pe instrumentele financiare – spre deosebire de depozite,

acestea nu se plătesc la valoarea nominală, ci fluctuează în funcție de evoluția pieței. Cu toate acestea, aceste entități se află în concurență cu instituțiile de credit pentru furnizarea de servicii de investiții, pe care instituțiile de credit le pot oferi clienților lor în temeiul licenței bancare. Prin urmare, instituțiile de credit și firmele de investiții sunt tipuri diferite de instituții. Cu toate acestea, firmele de investiții de importanță sistemică sunt supuse cerințelor CRR/CRD IV⁽¹⁾, deoarece sunt tratate drept instituții financiare. Respectivul firme, în temeiul noului lor statut de instituții de credit, ar trebui, prin urmare, să continue să aplice Regulamentul (UE) nr. 575/2013 și Directiva 2013/36/UE și să facă obiectul supravegherii de către autoritățile competente, inclusiv de către BCE în cadrul mecanismului unic de supraveghere, responsabil pentru instituțiile de credit.

1.1.4. Al patrulea obiectiv constă în crearea unui cadru de reglementare unitar și integrat pentru firmele de investiții la nivelul UE. Având în vedere diferitele profiluri de activitate economică ale firmelor de investiții, acestea beneficiază de numeroase derogări de la dispozițiile legislative de la nivel național, ceea ce creează o situație complexă în materie de reglementare pentru numeroase firme, în special pentru acelea care operează pe teritoriul mai multor țări. Această situație reprezintă un pericol în plus. Punerea în aplicare la nivelul statelor membre duce la fragmentarea peisajului general de reglementare pentru firmele de investiții, existând posibilitatea unui arbitraj de reglementare cu efecte nocive. Ar putea fi amenințate astfel integritatea și funcționarea pieței unice. Cerințele prudențiale pentru firmele de investiții propuse de către Comisie se aplică majorității firmelor mici și mijlocii de investiții de pe teritoriul tuturor statelor membre ale UE.

1.2. CESE observă că, deși acesta nu ar fi un efect preconizat, activitatea firmelor de investiții cu sediul în Regatul Unit s-ar transfera în statele membre participante în uniunea bancară sau în cele ce aparțin zonei euro, în special în centrele financiare din zona euro precum Germania, Franța, Luxemburg, Țările de Jos și Irlanda. Au fost omise statele membre ale Uniunii care nu se află în zona euro.

1.3. CESE salută ideea ca printre principalii beneficiari ai Directivei și ai Regulamentului să se numere și firme de investiții din categoria IMM-urilor. Un cadru prudențial mai proporțional și adecvat pentru aceste firme ar trebui să contribuie la îmbunătățirea condițiilor pentru desfășurarea activității, iar barierele la intrarea pe piață ar trebui să fie diminuate. Acesta se aplică în special în ceea ce privește aspectele legate de cerințele de capital și de sarcinile administrative. CESE observă că aceste norme pot încuraja firmele inovatoare să se dezvolte cu ajutorul mijloacelor digitale. Propunerile relevante includ, printre altele, facilitarea accesului la finanțare pentru IMM-urile care nu sunt nici bănci, nici firme de investiții. Cadru prudențial mai adecvat ar trebui să contribuie la eliminarea procedurilor de reglementare neproductive în ceea ce privește capitalul și să permită firmelor mici de investiții să ofere clienților, inclusiv altor IMM-uri, servicii de o calitate mai bună. În acest fel, s-ar putea susține rolul firmelor de investiții ca intermediari ce îi încurajează pe titularii unui cont de economii să investească pe teritoriul UE și, prin urmare, să asigure surse de finanțare nebankare pentru întreprinderile europene.

1.4. Propunerile de directivă și de regulament privind cerințele prudențiale și supravegherea firmelor de investiții stabilesc normele și cerințele necesare în ceea ce privește capitalul inițial și capitalul existent, competențele de supraveghere, publicarea informațiilor și salariile. Prin urmare, pot fi limitate riscurile inerente operațiunilor financiare ale întreprinderilor de investiții. Rămâne în continuare valabilă întrebarea privind măsura în care riscul suportat de întreprinderile de investiții va fi transferat către clienți, altfel spus către investitori și firme. Dacă activitatea firmelor se va limita doar la intermedierea în beneficiul clienților, iar serviciile acestora la acordarea de consultanță în domeniul investițiilor sau gestionarea portofoliilor, riscul integrat în instrumentul financiar va fi suportat în principiu de către clienți.

1.5. Încă nu se știe cu siguranță în ce măsură introducerea unilaterală de către UE a unui cadru juridic special pentru firmele de investiții în Uniunea Europeană, fără a include piețe precum SUA, Japonia, China, India și având în vedere globalizarea și existența piețelor electronice, va provoca plecarea investitorilor din Europa. Cadru juridic complicat al MiFID II și necesitatea de a înregistra produsele financiare a cauzat retragerea din ofertă a unui procent cuprins între 20 % și 50 % din produse. De aceea, în cazul cadrului juridic special pentru firmele de investiții, reglementările noi ar trebui să fie monitorizate și modificate, dacă reacția piețelor financiare ar fi negativă. CESE împărtășește părerea că tranzacțiile financiare, care au ajuns la nivel de 54 % din PIB-ul mondial, reprezintă un risc enorm. Ele reprezintă, însă, totodată o

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) nr. 575/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 26 iunie 2013 privind cerințele prudențiale pentru instituțiile de credit și firmele de investiții și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 648/2012 (JO L 176, 27.6.2013, p. 1). Împreună cu Directiva 2013/36/UE (Directiva privind cerințele de capital) (JO L 176, 27.6.2013, p. 338), Regulamentul asigură cadrul prudențial existent pentru firmele de investiții.

oportunitate foarte mare pentru finanțarea dezvoltării. În cazul în care cadrul juridic nu va fi modificat corespunzător, în ciuda intențiilor laudabile, firmele de investiții din Regatul Unit se vor muta în Statele Unite ale Americii, nu în UE.

2. Context

2.1. Pe teritoriul UE există mai multe tipuri de firme de investiții care oferă diferite servicii și au diverși clienți. Din datele ABE reiese faptul că la finalul anului 2015 pe teritoriul Spațiului Economic European (SEE) operau 6 051 de firme de investiții. Majoritatea firmelor de investiții aparțin categoriei IMM-urilor. ABE estimează că aproximativ opt firme de investiții controlează circa 80 % din activele tuturor firmelor de investiții din SEE. Aceste firme au sediul în Marea Britanie. Conform datelor ABE, aproximativ 40 % din firmele de investiții de pe teritoriul SEE sunt autorizate doar să asigure consultanță în domeniul investițiilor. 80 % din firmele de investiții de pe teritoriul SEE își limitează activitatea la consultanță în domeniul investițiilor, primirea și transmiterea ordinelor, gestionarea portofoliilor și executarea ordinelor. Aproximativ 20 % sunt autorizate să tranzacționeze pe cont propriu și să garanteze instrumentele financiare; acestea sunt serviciile care, în prezent, sunt supuse celor mai stricte cerințe prudențiale.

2.2. Regatul Unit este un important centru nodal pentru piețele de capital și activitățile de investiții și are cel mai mare număr – aproximativ jumătate din numărul total – de firme de investiții din SEE, aproximativ jumătate dintre acestea având sediul în acest stat. În această privință, el este urmat de Germania, Franța, Țările de Jos și Spania. Majoritatea firmelor de investiții din SEE sunt mici sau mijlocii. În prezent, firmele de investiții clasificate drept firme cu importanță sistemică reprezintă, de obicei, filiale ale unor grupuri bancare sau ale unor brokeri-dealeri din Statele Unite, Elveția sau Japonia.

2.3. Până în prezent, conform clasificării ABE, firmele de investiții au fost divizate în 11 categorii, în special în funcție de serviciile de investiții pe care acestea sunt autorizate să le furnizeze în temeiul Directivei privind piețele instrumentelor financiare ⁽²⁾ și în funcție de deținerea resurselor financiare sau a titlurilor de valoare ale clienților. Firmele de investiții care furnizează multiple servicii, în legătură cu cerințele de capital pentru acoperirea riscului de credit, de piață și operațional precum și, eventual, în ceea ce privește regulile de lichiditate, salariile și gestionarea, sunt supuse aceluiași cerințe ca și instituțiile de credit, în timp ce firmele ce dețin un număr limitat de autorizări (de obicei cele considerate mai puțin riscante, și anume cele care asigură consultanță în domeniul investițiilor, primirea și transmiterea ordinelor) sunt exceptate de la majoritatea cerințelor. ABE prezintă o nouă clasificare a firmelor de investiții, în cadrul căreia propune introducerea a trei categorii principale în locul celor unsprezece existente până acum. Conform orientărilor preliminare, firmele de investiții de importanță sistemică sunt incluse în clasa 1 și, în continuare, ar fi luate în considerare în cerințele prevăzute în CRR/CRD IV. Clasa a doua include firme ce tranzacționează pe cont propriu și sunt expuse riscului de piață și riscului de credit al contrapărții, protejează și administrează activele clienților, dețin fonduri ale clienților sau depășesc pragurile cantitative (administrează active mai mari de 1,2 miliarde EUR, atât prin administrare discreționară a portofoliului, cât și prin mecanisme nediscreționare – de consultare, procesează ordine zilnice ale clienților în valoare de cel puțin 100 de milioane EUR pentru tranzacțiile în numerar sau de cel puțin de 1 miliard EUR pentru instrumentele financiare derivate, au un bilanț mai mare de 100 de milioane EUR și venituri totale brute din activități de investiții care sunt mai mari de 30 de milioane EUR). Aceste firme sunt obligate să își calculeze cerințele de capital pe baza unor noi factori de risc (factorii K). Clasa 3 include firmele care nu desfășoară niciuna dintre activitățile susmenționate și nu depășesc pragurile enumerate. Firmele din clasa a treia nu sunt obligate să îndeplinească cerința de capital bazată pe factorii K.

2.4. Cadrul de reglementare al UE pentru firmele de investiții include două părți: în primul rând directiva privind piețele instrumentelor financiare (MiFID) și începând cu ianuarie 2018, MiFID II/Regulamentul privind piețele instrumentelor financiare (MiFIR) ⁽³⁾, care stabilesc condițiile pentru cerințele de autorizare, organizaționale și de conduită profesională. În al doilea rând, în mod similar instituțiilor de credit, aceste firme sunt supuse cadrului prudențial în temeiul Regulamentului privind cerințele de capital și al Directivei privind cerințele de capital CRD IV/CRR. Aceasta se datorează faptului că aceste entități se pot afla în concurență cu instituțiile de credit pentru furnizarea de servicii de investiții, pe care instituțiile de

⁽²⁾ Piețele în Directiva privind piețele instrumentelor financiare: Directiva 2004/39/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 aprilie 2004 privind piețele instrumentelor financiare, de modificare a Directivelor 85/611/CEE și 93/6/CEE ale Consiliului și a Directivei 2000/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Directivei 93/22/CEE a Consiliului (JO L 145, 30.4.2004, p. 1).

⁽³⁾ Directiva 2014/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 mai 2014 privind piețele instrumentelor financiare și de modificare a Directivei 2002/92/CE și a Directivei 2011/61/UE (JO L 173, 12.6.2014, p. 349), precum și Regulamentul (UE) nr. 600/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 mai 2014 privind piețele instrumentelor financiare și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 648/2012 (JO L 173, 12.6.2014, p. 84).

credit le pot oferi clienților lor în temeiul licenței bancare. La rândul lor, instituțiile de credit sunt supuse unor cerințe cheie prevăzute în MiFID care adaptează condițiile de furnizare a serviciilor de investiții de către firmele de investiții și instituțiile de credit atât în ceea ce privește protecția investitorului și desfășurarea activității pe baza dispozițiilor prevăzute în MiFID, cât și în legătură cu principalele cerințe prudențiale prevăzute în CRD IV/CRR.

2.5. Astfel cum prevăd normele CRR, revizuirea cadrului prudențial pentru firmele de investiții a fost realizată în consultare cu ABE, cu Autoritatea Europeană pentru Valori Mobiliare și Piețe (AEVMP) și cu autoritățile competente ale statelor membre. În urma propunerii Comisiei din decembrie 2014 privind emiterea unui aviz, ABE a publicat în decembrie 2015 un raport privind cadrul prudențial existent pentru firmele de investiții și a cerut modificarea abordării existente. În urma celei de a doua propuneri a Comisiei din iunie 2016 privind emiterea unui aviz, ABE a publicat în noiembrie 2016 un document de reflecție privind un eventual nou regim prudențial pentru marea majoritate a firmelor de investiții. Documentul a fost deschis pentru observații timp de 3 luni. Luând în considerare feedbackul și datele suplimentare colectate de la firmele de investiții și de la autoritățile naționale competente, ABE și-a publicat recomandările finale în septembrie 2017 și a invitat părțile interesate să prezinte observații. Calibrarea exactă a recomandărilor privind noile cerințe de capital a fost sprijinită de un exercițiu de colectare de date detaliate care a implicat firmele de investiții. Acest exercițiu a fost realizat de autoritățile naționale competente, în numele ABE, în două etape, în 2016 și 2017.

2.6. Raportul ABE realizează o analiză cuprinzătoare a situației actuale, care este accesibilă publicului și conține date privind numărul și tipurile de firme de investiții din statele membre. De asemenea, propunerea instituie un nou regim pentru majoritatea firmelor de investiții, excluzându-le în totalitate din cadrul CRR/CRD IV și menținând doar firmele de investiții de importanță sistemică în domeniul de aplicare al acestuia din urmă, în conformitate cu abordarea revizuită pentru identificarea acestora în prezenta propunere. De asemenea, propunerea este în conformitate cu MiFID și MiFID II/MiFIR. Prin stabilirea unor cerințe prudențiale adaptate activității și riscurilor aferente firmelor de investiții, se clarifică situațiile în care se aplică aceste cerințe și motivele aplicării lor. Ca atare, propunerea permite evitarea anumitor cazuri de aplicare arbitrară a cerințelor prudențiale din actualul cadru, care decurg din faptul că cerințele sunt stabilite în raport cu serviciile de investiții enumerate în MiFID, și nu în raport cu tipul de activitate exercitată de firmele de investiții.

2.7. Revizuirea propusă de ABE⁽⁴⁾ a fost discutată cu statele membre în cadrul Comitetului pentru servicii financiare în martie și octombrie 2017 și în cadrul Grupului de experți în materie de servicii bancare, asigurări și plăți, în iunie și septembrie 2017. De asemenea, au fost luate în considerare contribuțiile transmise de părțile interesate cu privire la evaluarea inițială a impactului efectuată de Comisie și publicată în martie 2017. În fine, Comisia a ținut totodată seama de contribuțiile primite anterior în cadrul cererii ample de contribuții privind eficiența, consecvența și coerența globală a cadrului UE de reglementare a serviciilor financiare. Având în vedere consultarea publică detaliată și colectarea datelor întreprinse de ABE, Comisia a considerat că nu este necesar să efectueze o consultare publică generală în paralel. În schimb, serviciile Comisiei au consultat părțile interesate în mod punctual. Consultarea a inclus:

- o masă rotundă cu părțile interesate din sectorul de profil (firme de investiții, investitori, cabinete de avocatură, consultanți) care a avut loc la 27 ianuarie 2017 și a vizat proiectele de propuneri formulate de ABE pentru un viitor regim;
- un atelier privind costurile legate de regimul actual care a avut loc la 30 mai 2017;
- un atelier privind proiectul final de recomandări al ABE, care a avut loc la 17 iulie 2017.

2.8. ABE estimează că în urma noilor reglementări, cerințele de capital vor spori, în medie, pentru toate firmele de investiții din UE care nu sunt de importanță sistemică cu 10 % comparativ cu cerințele actuale și vor scădea cu 16 % față de totalul cerințelor aplicate ca urmare a majorărilor din cadrul pilonului 1. Modul în care aceste efecte ar fi distribuite în rândul firmelor de investiții ar depinde de dimensiunea acestora, de serviciile de investiții pe care le furnizează și de modul în care li se vor aplica noile cerințe de capital. În privința fondurilor proprii disponibile, ABE constată că numai câteva firme nu ar reuși să dețină un capital suficient pentru a îndeplini noile cerințe – este cazul unui număr mic de furnizori de consultanță de investiții, firme de tranzacționare și firme de servicii multiple. Totuși, pentru firmele din această categorie

⁽⁴⁾ Raportul ABE privind firmele de investiții, ca răspuns la solicitarea de aviz din partea Comisiei din decembrie 2014 (EBA/Op/2015/20). Astfel cum se prevede în articolele corespunzătoare din CRR, revizuirea a fost realizată în consultare cu ABE, cu Autoritatea Europeană pentru Valori Mobiliare și Piețe (AEVMP) și cu autoritățile competente ale statelor membre reprezentate în cadrul acestor autorități europene de supraveghere.

pentru care cerințele ar fi de peste două ori mai mari decât cerințele actuale care li se aplică, ar putea fi stabilit un plafon pentru un anumit număr de ani.

2.9. Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene conferă UE dreptul de a stabili dispoziții corespunzătoare în ceea ce privește instituirea și funcționarea pieței interne (articolul 114 TFUE). Pentru a facilita accesul la activitate și desfășurarea activității pe cont propriu pe teritoriul UE se adoptă directive (art. 53 din TFUE). Acest lucru este valabil și pentru legislația referitoare la supravegherea prudențială a prestatorilor de servicii financiare, în acest caz a firmelor de investiții. Dispozițiile din propunerea de directivă le înlocuiesc pe cele prevăzute în CRD IV care, și ele, sunt bazate pe articolul 53 din TFUE, referitor la firmele de investiții. Dispozițiile din propunerea de directivă care fac obiectul prezentelor propuneri înlocuiesc dispozițiile din Regulamentul (UE) nr. 575/2013, bazate tot pe articolul 114 din TFUE referitor la firmele de investiții.

2.10. Reglementările noi nu vor avea implicații asupra bugetului UE.

3. Observații și comentarii

3.1. CESE salută faptul că propunerea prezintă dispoziții privind numirea autorităților de supraveghere prudențială, capitalul inițial și capitalul existent al firmelor de investiții, lichiditatea, riscul de concentrare, competențele de supraveghere și instrumentele pentru exercitarea supravegherii prudențiale a firmelor de investiții de către autoritățile competente, cerințele privind raportarea și publicarea informațiilor, supravegherea și evaluarea, guvernanta și remunerarea. Prin urmare, directiva în cauză stabilește regulile de supraveghere și control al firmelor de investiții și, totodată, limitează riscul de orice fel legat de activitatea economică desfășurată de către aceste firme. Directiva se aplică tuturor firmelor de investiții care fac obiectul MiFID II începând cu ianuarie 2018.

3.2. CESE atrage atenția asupra faptului că, în conformitate cu cerințele propunerii, statele membre sunt obligate să stabilească organul care exercită competențe referitoare la supravegherea prudențială bazate pe directivă. În temeiul CRD IV, statele membre pot conferi aceste drepturi unui organ existent sau pot numi un nou organ pentru exercitarea acestora. Autoritățile competente ar trebui să fie împuternicite să revizuiască și să evalueze situația prudențială a firmelor de investiții și, dacă este cazul, să solicite modificări în domenii precum guvernanta internă și controalele, procesele și procedurile de gestionare a riscurilor și, acolo unde este necesar, ar trebui să aibă competențe corespunzătoare pentru a stabili cerințe suplimentare, inclusiv, în special, în ceea ce privește capitalul și lichiditatea.

3.3. În opinia CESE, este important faptul ca autoritățile competente să coopereze îndeaproape cu autoritățile naționale sau cu autoritățile publice competente în respectivul stat membru în domeniul supravegherii instituțiilor de credit și financiare. Statele membre trebuie să se asigure că autoritățile competente, ca parte Sistemului european de supraveghere financiară (SESF), cooperează între ele și cu alte componente ale SESF în ceea ce privește fluxul informațiilor potrivite și credibile. În special, aceste autorități ar trebui să asigure schimbul de informații privind: structura de administrare și de proprietate, conformitatea cu cerințele de capital, concentrarea riscului și lichiditatea firmelor de investiții, procedurile administrative și contabile, precum și mecanismele de supraveghere internă în cadrul firmei de investiții, dar și orice alți factori relevanți care ar putea influența riscul prezentat de firma de investiții. Prin urmare, în opinia CESE, piața europeană de investiții va deveni mai transparentă.

3.4. Autoritățile competente pot furniza informații confidențiale ABE, AEVMP, Comitetului european pentru risc sistemic (CERS), băncilor centrale ale statelor membre, Sistemului European al Băncilor Centrale (SEBC) și BCE, în calitatea lor de autorități monetare, și, dacă este cazul, autorităților publice responsabile pentru supravegherea sistemelor de plată și de decontare, dacă informațiile respective sunt necesare pentru îndeplinirea sarcinilor acestora. Prin urmare, în opinia CESE, se va constitui un sistem european de informații privind firmele de investiții, care, în teorie, va împiedica firmele care nu prezintă încredere să realizeze operații financiare.

3.5. Cerințele privind capitalul inițial, mai ales cele referitoare la firmele de investiții din categoria IMM-urilor, precum și la cele care nu dețin resurse financiare sau titluri de valoare ale clienților, înregistrează o ușoară creștere, de la 50 000 la 75 000 EUR. Cerințele privind capitalul inițial al firmelor de investiții de importanță sistemică sunt prevăzute în directivele CRR/CRD IV. CESE subliniază încă o dată că propunerea de directivă privind supravegherea prudențială a firmelor de investiții facilitează activitatea IMM-urilor, mai ales a celor care se dezvoltă cu ajutorul mijloacelor digitale.

3.6. Datele obținute de la peste 1 200 de firme arată că 80 % din firme îndeplinesc cerințele propuse privind lichiditatea. Aproximativ 70 % dintre firme au active lichide disponibile de peste trei ori mai mari. Prin urmare, în opinia CESE, noile reglementări nu vor elimina de pe piață marea majoritate a firmelor de investiții existente în prezent.

3.7. Politicile de remunerare ale firmelor de investiții trebuie să fie transparente și legate de riscul suportat precum și de profitul generat. Sistemele de remunerare trebuie să fie supuse unei supravegheri și să fie aprobate de un organ de control. Statele membre ar obliga firmele de investiții să publice datele privind politica de remunerare și ar garanta că aceste firme furnizează autorităților competente informații privind numărul de persoane fizice care primesc o remunerație de cel puțin 1 milion de EUR în cursul unui an fiscal. În astfel de cazuri, autoritățile competente trebuie să primească informații referitoare la obligațiile de serviciu, principalele elemente ale salariului, primele, indemnizațiile pe termen lung și contribuția la pensie. Aceste informații ar fi transmise către ABE și publicate. În opinia CESE, un astfel de demers ar fi corect, ducând la crearea unui raport între salariile și rezultatele economice ale firmelor de investiții.

3.8. CESE salută faptul că sucursalele firmelor de investiții străine sunt supuse unei supravegheri și sunt obligate să transmită anual informații privind denumirea, natura activităților și localizarea oricărei filiale și sucursale, cifra de afaceri, numărul de angajați în echivalent timp complet, profitul sau pierderea înainte de impozitare, impozitul pe profit sau pierdere, precum și subvențiile publice primite.

3.9. De asemenea, CESE salută faptul că, în temeiul articolului 33 din propunerea de directivă, autoritățile competente sunt obligate să ia măsuri adecvate în cazul în care revizuirea și evaluarea menționate la alineatul (1) litera (e) din articolul în cauză arată că valoarea economică a capitalului propriu al firmei de investiții a scăzut cu peste 15 % din capitalul acesteia. În general, acestea ar consta în mărirea capitalului propriu al firmei de investiții.

4. Observații specifice

4.1. CESE consideră că, după ce piețele tuturor instrumentelor derivate au fost supuse prevederilor MiFID, în 2007 unele firme specializate care tranzacționau instrumente financiare derivate pe mărfuri au fost excluse total din aplicarea cadrului MiFID și a cerințelor prudențiale. Activitatea desfășurată de multe firme de acest gen în ceea ce privește instrumentele financiare se concentrează de obicei pe protejarea societății-mamă față de riscul în ceea ce privește producția fizică, transportul, deținerea sau achiziția mărfii-suport. În funcție de sector (de exemplu, energie electrică, agricultură) volumul activității de acoperire împotriva riscurilor poate fi semnificativ, ceea ce creează o serie de consecințe importante referitoare la cerințele de capital bazate pe cadrul aplicabil. Aceste firme își vor desfășura de acum activitatea în temeiul directivei propuse privind supravegherea prudențială a firmelor de investiții.

4.2. În opinia CESE, este semnificativ faptul că în urma revizuirii directivei și a regulamentului se vor introduce noi factori de risc (factorii K), precum și posibilitatea de a introduce treptat și de a limita cerințele susmenționate. Factorii K reflectă riscurile pentru client (Risk-to-Customer – RtC), precum și pentru firmele care tranzacționează pe cont propriu și execută ordinele clienților în nume propriu, riscurile pentru piață (Risk-to-Market – RtM) și riscurile pentru firmă (Risk to-Firm – RtF).

4.3. CESE observă că în avizele sale referitoare la reforma sistemului bancar și modificările în ceea ce privește cerințele de capital și cadrul de rezoluție (ECO/424)⁽⁵⁾ și la MiFID și MiFIR (INT/790)⁽⁶⁾, dar și în avizele anterioare privind pachetul CRR/CRD IV, a sprijinit mereu cerințele prudențiale pentru piețele de capital din UE.

Bruxelles, 19 aprilie 2018.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Luca JAHIER

⁽⁵⁾ JO C 209, 30.6.2017, p. 36.

⁽⁶⁾ JO C 303, 19.8.2016, p. 91.

Avizul Comitetului Economic și Social European privind Propunerea de recomandare a Consiliului privind un Cadru european pentru programe de ucenicie de calitate și eficiente

[COM(2017) 563 final – 2017/0244 (NLE)]

(2018/C 262/07)

Raportoare: **Imse SPRAGG NILSSON**

Coraportoare: **Vladimíra DRBALOVÁ**

Sesizare	Comisia Europeană, 17.11.2017
Temei juridic	Articolul 29 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene
Decizia Adunării Plenare	17.10.2017
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru ocuparea forței de muncă, afaceri sociale și cetățenie
Data adoptării în secțiune	27.3.2018
Data adoptării în sesiunea plenară	19.4.2018
Sesiunea plenară nr.	534
Rezultatul votului	194/0/4
(voturi pentru/voturi împotriva/abțineri)	

1. Concluzii și recomandări

1.1. CESE apreciază actualitatea acestei recomandări, dat fiind că în majoritatea statelor membre au loc reforme semnificative în domeniul uceniciei, și salută dorința Comisiei Europene de a consacra o înțelegere comună în rândul statelor europene a ceea ce constituie o ucenicie eficientă și de calitate.

1.2. Comitetul este de acord că instrumentul juridic ales de Comisia Europeană încurajează coordonarea unui efort comun de îmbunătățire a calității și eficienței programelor de ucenicie. În același timp, instrumentul permite flexibilitate la nivel național.

1.3. CESE observă că definiția și criteriile stabilite de Comisia Europeană în propunerea de recomandare a Consiliului respectă diversitatea programelor naționale în domeniul uceniciei.

1.4. CESE salută faptul că propunerea de recomandare invită statele membre să promoveze implicarea activă a partenerilor sociali în proiectarea, guvernarea și punerea în aplicare a programelor de ucenicie, în concordanță cu sistemele de relații de muncă și cu practicile din domeniul educației și formării profesionale existente pe plan național.

1.5. Comitetul consideră că proiectarea, guvernarea și punerea în aplicare a programelor de ucenicie ar trebui să includă și implicarea activă a celor care nu sunt considerați, în mod obișnuit, părți interesate în acest domeniu, dar care sunt la fel de relevanți pentru proces, cum ar fi organizațiile de tineret și organizațiile părinților, asociațiile de elevi și ucenicii înșiși.

1.6. CESE recunoaște rolul pozitiv pe care ucenicia îl poate juca în dezvoltarea competențelor și a capacității de inserție profesională, în special în rândul tinerilor, dar subliniază faptul că șomajul reprezintă un fenomen complex și că, pentru a-l aborda cauzele profunde, dincolo de problema necorelării dintre cererea și oferta de competențe, este nevoie de o abordare holistică.

1.7. CESE consideră că propunerea de recomandare ar trebui să pună un accent mai puternic pe modalitățile prin care ucenicii pot atinge un nivel mai ridicat de asumare a proiectării și guvernantei propriilor parcursuri de ucenicie. Oferindu-le ucenicilor posibilitatea de a-și modela experiența de învățare, aceasta ar deveni mai productivă, ceea ce ar fi benefic și pentru furnizorul de stagii.

1.8. Comitetul solicită legături clare, o coordonare mai eficientă și stabilirea de sinergii cu inițiativele deja lansate de rețeaua EQAVET ⁽¹⁾ și legate de EURES ⁽²⁾.

1.9. CESE solicită inițiative care să exploreze potențialul de mobilitate transnațională a ucenicilor în UE. Acestea ar trebui să țină seama de progresele înregistrate în statele membre, în special în ceea ce privește provocările pe care le presupune crearea condițiilor necesare pentru sprijinirea mobilității ucenicilor.

1.10. CESE salută intenția de a monitoriza punerea în aplicare a recomandării cu sprijinul Comitetului consultativ pentru formare profesională (ACVT), precum și prin intermediul semestrului european, și propune elaborarea de indicatori pentru evaluarea impactului la nivel național. Comitetul este pregătit să evalueze punerea în aplicare a recomandării în statele membre, din perspectiva societății civile organizate.

2. Contextul propunerii de recomandare a Consiliului

2.1. Propunerea privind un Cadru european pentru programe de ucenicie de calitate și eficiente vine în continuarea Noii agende pentru competențe în Europa din 2016 ⁽³⁾ și contribuie la punerea în aplicare a priorității UE în materie de locuri de muncă, creștere economică și investiții. Propunerea completează principiile consacrate în Pilonul european al drepturilor sociale și sprijină punerea sa în aplicare la nivel național. Uceniciile eficiente și de calitate sunt, de asemenea, esențiale pentru punerea în aplicare cu succes a Garanției pentru tineret, iar propunerea este un răspuns la apelul din ce în ce mai presant de a asigura stagii de calitate mai ridicată în cadrul inițiativei „Garanția pentru tineret”.

2.2. În cadrul programului de dialog social al UE privind proiectele integrate în perioada 2014-2016, partenerii sociali europeni au derulat proiecte separate privind ucenicii: CES s-a axat pe calitatea programelor de ucenicie, în timp ce BusinessEurope, UEAPME și CEEP s-au axat pe rentabilitate. Munca depusă s-a concretizat într-o declarație comună intitulată „Spre o viziune comună privind ucenicii” ⁽⁴⁾, exprimând importanța atât a calității, cât și a rentabilității ucenicilor.

2.3. În iulie 2013, a fost instituită Alianța europeană pentru ucenicii (EAfA), ca platformă unică care reunește guverne și părțile interesate (întreprinderi, parteneri sociali, furnizori de învățământ profesional și tehnic, regiuni, reprezentanți ai tineretului și grupuri de reflecție), cu scopul de a îmbunătăți calitatea, oferta și atractivitatea programelor de ucenicie din Europa ⁽⁵⁾.

2.4. Instrumentul propus, o recomandare a Consiliului, respectă principiile subsidiarității și proporționalității. Instrumentul juridic ilustrează angajamentul statelor membre față de măsurile prevăzute în recomandare și oferă o bază politică solidă pentru cooperarea la nivel european în acest domeniu. Întrucât programele de ucenicie au, de obicei, la bază un contract de muncă sau alte relații contractuale, ucenicii sunt considerați atât elevi care învață la locul de muncă, cât și lucrători. Prin urmare, temeiul juridic al acestei inițiative este reprezentat de articolele 153, 166 și 292 din TFUE.

2.5. Obiectivul general al recomandării este *„de a spori capacitatea de inserție profesională și dezvoltarea personală a ucenicilor și de a contribui la dezvoltarea unei forțe de muncă cu un nivel ridicat de competențe și calificări, adaptate la nevoile pieței muncii”* ⁽⁶⁾. Obiectivul specific este *„de a furniza un cadru coerent pentru programele de ucenicie, bazat pe o înțelegere comună a elementelor definitorii pentru calitate și eficacitate, ținând seama de diversitatea sistemelor de învățământ profesional și tehnic (IPT) din statele membre”*.

⁽¹⁾ EQAVET – Cadru european de referință pentru asigurarea calității în educație și formare profesională.

⁽²⁾ EURES – portalul mobilității europene pentru ocuparea forței de muncă.

⁽³⁾ COM(2016) 381 final.

⁽⁴⁾ Partenerii sociali europeni, Declarație comună „Spre o viziune comună privind ucenicii”, 30 mai 2016.

⁽⁵⁾ Alianța europeană pentru ucenicii.

⁽⁶⁾ COM(2017) 563 final.

2.6. În sensul acestei recomandări, programele de ucenicie înseamnă „programe formale de învățământ profesional și tehnic care combină activități substanțiale de învățare la locul de muncă în întreprinderi și în alte unități economice cu învățarea în cadrul instituțiilor de învățământ sau de formare profesională, la finalul cărora se obțin calificări recunoscute la nivel național. Aceste programe sunt caracterizate de existența unei relații contractuale între ucenic, angajator și/sau instituția de învățământ profesional și tehnic, ucenicul fiind plătit sau compensat pentru munca sa”.

2.7. Pentru a se garanta că programele de ucenicie sunt adaptate la nevoile pieței forței de muncă și oferă beneficii atât ucenicilor, cât și angajatorilor, propunerea stabilește și recomandă criteriile pentru programe de ucenicie de calitate și eficiente în două domenii complementare. În primul domeniu, „condițiile de învățare și de muncă”, criteriile specifice sunt: contractul scris, rezultatele învățării, sprijinul pedagogic, practica la locul de muncă, remunerarea și/sau compensarea, protecția socială, condițiile de muncă, de sănătate și de siguranță. În al doilea domeniu, „condițiile-cadru”, criteriile specifice sunt: cadrul de reglementare, implicarea partenerilor sociali, sprijinul pentru întreprinderi, parcursul profesional flexibil și mobilitatea, orientarea profesională și sensibilizarea, transparența, asigurarea calității și monitorizarea parcursului profesional al absolvenților.

3. Observații generale

3.1. CESE salută și sprijină propunerea de recomandare, care completează și vine în continuarea inițiativelor recente de la toate nivelurile, axate pe relansarea programelor de ucenicie de calitate și eficiente în Uniunea Europeană.

3.2. Prin Declarația de la Roma din 2017, șefii de stat și de guvern europeni s-au angajat să depună eforturi pentru „o Uniune în care tinerii să primească cea mai bună educație și formare și în care să poată studia și găsi locuri de muncă pe întregul continent”. O parte esențială a angajamentului a fost aceea de a oferi tinerilor competențe care să le faciliteze accesul la piața forței de muncă. Participarea la programe de ucenicie este una dintre modalitățile eficiente de a realiza acest lucru.

3.3. Este evident că programele de ucenicie nu pot constitui o soluție la problema șomajului. Programele de ucenicie pot fi utile pentru perfecționarea competențelor sau recalificarea șomerilor de toate vârstele, cu scopul de a-i reintegra pe piața forței de muncă. Ar trebui ca posibilitatea de a participa la programe de ucenicie să fie acordată și persoanelor care provin din familii de migranți, ca măsură politică eficientă de promovare a incluziunii sociale și a unei forțe de muncă bine integrate. Totodată, ar trebui să se evite ca programele de ucenicie să vizeze locuri de muncă cu calificare scăzută și să ofere o pregătire insuficientă, ceea ce ar putea fi în detrimentul reputației lor.

3.4. Ca formă de învățare la locul de muncă, ucenicia permite persoanelor să dobândească calificări formale, precum și competențe și abilități specifice meseriei, care corespund nevoilor pieței forței de muncă, sporind astfel șansele de inserție profesională și perspectivele de ocupare a forței de muncă⁽⁷⁾. Experiența de învățare ar trebui să aibă drept rezultat dobândirea unor abilități și competențe solide, care să poată fi utilizate și în afara contextului specific al ucenicii. Ea reprezintă o modalitate de a sprijini dezvoltarea personală a indivizilor și de a-i ajuta să dobândească competențe tehnice, digitale, non-tehnice și sociale într-o manieră integrată.

3.5. Acestea pot reprezenta instrumente deosebit de eficiente, înlesnind tranziția de la educație și formare la viața profesională⁽⁸⁾. Această perioadă de tranziție este din ce în ce mai lungă pentru mulți tineri și, de aceea, ar trebui acordată o atenție sporită reducerii ei. Prin urmare, oportunitățile de formare, cum ar fi ucenicia, ar trebui să devină și mai relevante, prin stabilirea unor standarde de calitate și prin introducerea unor programe eficiente.

3.6. Deși de cele mai multe ori ucenicii sunt tineri, Comitetul ar dori să sublinieze faptul că programele de ucenicie ar trebui să fie concepute în așa fel încât să fie atractive și pentru adulți. Programele de ucenicie pentru adulți oferă posibilitatea de a obține calificări care sporesc capacitatea de inserție profesională și creează noi oportunități de dezvoltare a carierei.

⁽⁷⁾ Avizul CESE pe tema „Îmbunătățirea performanței sistemelor naționale de formare duală” (JO C 13, 15.1.2016, p. 57).

⁽⁸⁾ Se constată că 60-70 % dintre ucenici se încadrează în muncă imediat după efectuarea ucenicii, iar în unele cazuri procentul crește la 90 %. (Pagina CE cu privire la ucenicii).

3.7. Angajatorii se confruntă cu un deficit tot mai mare de forță de muncă înzestrată cu competențele relevante pentru a le satisface necesitățile și pentru a le permite să rămână competitivi. Programele de ucenicie pot oferi ucenicilor competențele care le sporesc capacitatea de inserție profesională și care sunt, în același timp, necesare pe piața forței de muncă. Dacă există o corelare între competențele necesare atât ucenicilor, cât și angajatorilor, programele de ucenicie pot fi atractive pentru ambele părți. De asemenea, ucenicile permit angajatorilor să formeze oameni, să investească în ei, și să-i mențină în cadrul întreprinderii pe angajații calificați și motivați ⁽⁹⁾.

3.8. CESE recunoaște că întreprinderile analizează la ora actuală modalitățile prin care s-ar putea implica în programe de ucenicie, pentru a le face mai atractive și mai avantajoase pentru ele însele. În plus, CESE subliniază faptul că eficacitatea programelor de ucenicie este un concept multidimensional, care nu poate fi redus la o analiză cost-beneficiu. Pe de o parte, eficacitatea vizează recunoașterea faptului că furnizorii programelor de ucenicie investesc în crearea unei experiențe de învățare și „se așteaptă la o rentabilitate a investițiilor în timp în ceea ce privește o mai bună adaptare a competențelor, ceea ce încurajează și promovează oferta de locuri de ucenicie” ⁽¹⁰⁾. Pe de altă parte, este vorba despre a insera efectiv persoane pe piața forței de muncă, dintr-o perspectivă calitativă.

4. Proiectarea și punerea în aplicare a programelor de ucenicie – o abordare bazată pe parteneriat

4.1. În multe țări, programele de ucenicie existente și atractivitatea lor trebuie îmbunătățite. Provocările includ percepția publică negativă cu privire la ucenicie, valoarea educațională, lipsa de atractivitate pentru angajatori și parteneriatul limitat sau inexistent cu societatea civilă organizată în ceea ce privește proiectarea, punerea în aplicare și evaluarea programelor.

4.2. Ucenicia este, în primul rând, o oportunitate educațională și, prin urmare, trebuie să se bazeze pe o abordare axată pe ucenic și să fie modelată în funcție de interesele, capacitățile și posibilitățile ucenicilor, ținând cont, de asemenea, de nevoile pieței forței de muncă. Acest lucru ar asigura valorificarea deplină a potențialului ucenicilor, dar și atingerea obiectivelor de învățare, ceea ce ar aduce beneficii inclusiv angajatorilor.

4.3. Perspectiva ucenicilor ar trebui luată în considerare în deciziile care pot afecta în mod direct ucenicii și drepturile acestora înainte, în timpul și după stagiile de formare profesională. Ei ar trebui să aibă un cuvânt de spus cu privire la obiectivele educaționale ale stagiului lor și să aibă posibilitatea de a oferi *feedback* cu privire la calitatea și eficacitatea uceniciei efectuate. Lipsa structurilor reprezentative împiedică ucenicii să își facă vocea auzită.

4.4. Programele de ucenicie au potențialul de a permite tinerilor și adulților să dobândească competențe și capacități depline în exercitarea profesiei și să-și consolideze capacitatea de inserție profesională. Cu toate acestea, în multe cazuri, acest potențial nu este exploatat, deoarece calitatea programelor de ucenicie este deficitară, nu se acordă suficientă prioritate valorii lor educaționale, iar drepturile ucenicilor nu sunt respectate așa cum ar trebui.

4.5. În plus, CESE consideră că o piață a forței de muncă dinamică necesită mai mult competențe decât aptitudini. Prin urmare, rezultatele învățării ar trebui să se concentreze mai degrabă pe dobândirea unor competențe solide decât pe competențe pe termen scurt.

4.6. Programele de ucenicie ar trebui să includă o dimensiune puternic bazată pe locul de muncă, în care cel puțin jumătate din timpul alocat formării profesionale să fie petrecut pentru însușirea efectivă a specificului meseriei și, ori de câte ori este posibil, acest lucru ar trebui să fie cuplat cu o experiență internațională.

4.7. Formatorii, mentorii sau supraveghetorii pe durata stagiului ar trebui să fie certificați în mod corespunzător și să dispună de competențele necesare – atât pedagogice, cât și specifice meseriei – pentru a pregăti ucenici. În plus, ar trebui să li se asigure accesul la formare continuă, în conformitate cu principiul învățării pe tot parcursul vieții.

4.8. Sinergia dintre calitatea, eficacitatea și atractivitatea programelor de ucenicie poate fi asigurată numai printr-o cooperare strânsă între toate părțile interesate relevante – furnizorii programelor de ucenicie, partenerii sociali și alte organizații ale societății civile, ucenici – la nivel național, regional și local.

4.9. Ar trebui create structuri la toate nivelurile de guvernare, cu implicarea tuturor părților socioeconomice interesate relevante (de exemplu, furnizori de programe de ucenicie, organizații ale angajatorilor, sindicate, camere de comerț, organizații de tineret, asociații ale elevilor, ucenici), cu procese și roluri clare, care să vizeze influențarea deciziilor referitoare la proiectarea, punerea în aplicare și monitorizarea programelor de ucenicie și participarea la aceste decizii.

⁽⁹⁾ Cedefop, 2015, Nota de informare intitulată *Making apprenticeships work for small and medium enterprises* (Ucenicii eficace pentru întreprinderile mici și mijlocii).

⁽¹⁰⁾ Avizul CCFP pe tema *A shared vision for quality and effective apprenticeships and work-based learning* (O viziune comună pentru o învățare la locul de muncă și stagii de ucenicie de calitate și eficace), adoptat la 2 decembrie 2016.

5. Promovarea programelor de ucenicie

5.1. Pentru a contracara faptul că ucenicia este percepută ca o filieră educațională mai puțin atractivă sau mai puțin prestigioasă, în special de către tineri, este necesară promovarea ei ca alegere valoroasă și ca oportunitate de învățare de o calitate egală cu celelalte oportunități și nu ca un instrument activ de ocupare a forței de muncă.

5.2. Promovarea uceniciei ar trebui să fie dublată de eforturi de abordare a stereotipurilor de gen bazate pe rolurile sociale tradiționale, care afectează în continuare negativ stagiile de formare profesională, participarea la ele, precum și activitățile de promovare și publicitate referitoare la acest tip de programe.

5.3. Toate părțile interesate relevante, de la factorii de decizie politică la partenerii sociali, organizațiile societății civile și instituțiile de învățământ, joacă un rol esențial în sporirea atractivității uceniciei și trebuie să colaboreze în acest sens. Promovarea unei mai bune descrieri a programelor de ucenicie trebuie să fie însoțită și condiționată de o îmbunătățire a calității și eficacității acestor programe.

5.4. Autoritățile publice ar trebui să investească mai multe resurse în punerea în aplicare a măsurilor de promovare a uceniciei la nivel local în rândul potențialilor ucenici și să încurajeze angajatorii să ofere oportunități de ucenicie.

5.5. CESE consideră că există posibilitatea de a se recurge la Fondul social european (FSE) pentru a ajuta la instituirea sau dezvoltarea în continuare a unor programe de ucenicie de calitate și eficiente în acele state membre care necesită mai multă asistență tehnică și financiară în vederea atingerii obiectivelor din cadrul de referință.

5.6. Este esențial să se acorde angajatorilor, în special IMM-urilor și microîntreprinderilor, sprijinul financiar și nefinanciar de care au nevoie pentru a organiza stagii și programe de ucenicie de calitate și eficiente.

5.7. Procesul de construire a unei noi imagini a uceniciei ar trebui să se bazeze pe o abordare echitabilă, favorabilă incluziunii, nediscriminatorie și inovatoare. Persoanele cele mai dezavantajate din societatea noastră ar trebui să aibă acces la cel mai bun sprijin și la cea mai bună îndrumare pentru o educație de calitate și o învățare la locul de muncă care să corespundă intereselor și aspirațiilor lor. Trebuie luate măsuri la toate nivelurile pentru a combate discriminarea bazată pe statutul de imigrant, contextul socio-economic, etnie, religie, vârstă, sex sau alt statut, care împiedică accesul egal la oportunitățile de ucenicie.

6. Condițiile de învățare și de muncă

6.1. CESE consideră că ucenicia ar trebui să aibă la bază un document scris și obligatoriu din punct de vedere juridic, fie că este vorba despre un acord de instruire sau de un contract scris, între angajator, ucenic și instituția de învățământ sau de formare profesională. Acest document ar trebui să precizeze în mod clar drepturile și obligațiile tuturor părților și să includă o descriere a obiectivelor de învățare, a sarcinilor, precum și alte informații relevante cu privire la stagiul de formare profesională (inclusiv durata, programul de lucru, remunerarea etc., dar fără a se limita la aceste aspecte).

6.2. CESE își exprimă convingerea că ucenicii au dreptul la o remunerație și/sau la o formă de compensare decentă, care trebuie negociate prin contracte colective sau în conformitate cu cerințele naționale sau sectoriale. Salariile sau formele de compensare adecvate pot permite implicarea mai multor persoane în programele de ucenicie, în special a persoanelor ale căror familii au venituri reduse, și pot contribui la evitarea utilizării abuzive a uceniciei ca formă de angajare neremunerată, excesiv de flexibilă.

6.3. CESE reafirmă importanța asigurării faptului că ucenicii sunt informați în mod adecvat și prompt cu privire la orice posibil risc de sănătate și siguranță la locul de muncă pe parcursul desfășurării activității de ucenicie și că sunt acoperiți pe deplin de reglementările privind sănătatea și siguranța la locul de muncă.

7. Monitorizarea și evaluarea programelor de ucenicie

7.1. Toți furnizorii de programe de ucenicie ar trebui să se angajeze să respecte standardele de calitate. Ucenicii ar trebui să aibă întotdeauna ca mentor un supervisor competent înainte, în timpul și după ucenicie, pentru a asigura atingerea obiectivelor de învățare, respectarea drepturilor ucenicilor și calitatea programului.

7.2. Ar trebui instituit un sistem de monitorizare pentru a evalua progresul ucenicilor în atingerea obiectivelor lor de învățare, precum și calitatea și eficacitatea experienței de învățare. Rezultatele unui astfel de proces de evaluare ar trebui împărtășite ucenicilor și furnizorilor de programe de ucenicie pentru a le permite să se perfecționeze, dacă este necesar. În măsura posibilului, acest sistem de monitorizare ar putea fi utilizat ca o metodă de măsurare a numărului de programe de ucenicie care, ulterior, permit cursanților să se încadreze în muncă.

8. Recunoașterea calificărilor

8.1. La finalul programelor de ucenicie ar trebui să se obțină calificări oficiale, recunoscute la nivel național, european și internațional, în conformitate cu Cadrul european al calificărilor. Calificările recunoscute ar spori șansele de inserție profesională și mobilitatea ucenicilor la nivel național și la nivelul UE. Ele ar trebui să ofere noi șanse și să permită accesul ucenicilor la învățământul superior după încheierea uceniciei.

Bruxelles, 19 aprilie 2018.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Luca JAHIER

Avizul Comitetului Economic și Social European privind Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1073/2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul

[COM(2017) 647 final – 2017/0288 (COD)]

(2018/C 262/08)

Raportor: **domnul Raymond HENCKS**

Sesizare	Parlamentul European, 29.11.2017 Consiliul, 22.11.2017
Temei juridic	Articolul 91 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene
Decizia Biroului Comitetului	17.10.2017
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională
Data adoptării în secțiune	5.4.2018
Data adoptării în sesiunea plenară	19.4.2018
Sesiunea plenară nr.	534
Rezultatul votului (voturi pentru/voturi împotrivă/ abțineri)	200/0/4

1. Concluzii și recomandări

1.1. CESE sprijină obiectivul Comisiei de a îmbunătăți mobilitatea cetățenilor pe distanțe lungi cu autocarul sau cu autobuzul, încurajând utilizarea modurilor de transport durabile și facilitând furnizarea de servicii mai receptivă la nevoile cetățenilor, în special pentru persoanele cu cele mai mici venituri.

1.2. Cu toate acestea, propunerea de extindere a domeniului de aplicare a normelor comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul pentru a include toate serviciile regulate de transport contra cost în numele unui terț, inclusiv serviciile naționale, prestate de un transportator nerezident, este considerată problematică de către unele state membre.

1.3. Aplicarea, în cazul serviciilor de transport urban și suburban, a noilor norme privind accesul pe piață al unor servicii regulate de transport național și internațional cu autobuzul și cu autocarul pe distanțe mai mici de 100 sau de 120 de kilometri, în linie dreaptă, ar putea, potrivit acestor țări, aduce atingere gravă îndeplinirii misiunii și a obligației de serviciu public aferente unui serviciu de interes economic general (SIEG).

1.4. Regulamentul propus nu ține seama de diferențele substanțiale existente între statele membre în ceea ce privește organizarea serviciilor lor de transport cu autocarul și autobuzul, precum și în ceea ce privește tarifarea, în special a serviciilor urbane sau suburbane, care adesea sunt oferite gratuit sau beneficiază de reduceri tarifare generale ori rezervate anumitor categorii de călători, în conformitate cu necesitățile și constrângerile sociale și de mediu, care presupun norme specifice și diferențiate. Cu toate acestea, există și state membre care au un acces mai dereglementat la piețele transportului public.

1.5. Dispoziția propusă, care prevede că, pentru serviciile de transport internațional și național (inclusiv transportul urban și suburban) pe distanțe mai mici de 100 de kilometri, în linie dreaptă, accesul la piață nu poate fi refuzat decât în cazul în care serviciul propus ar afecta echilibrul economic al unui contract de servicii public, ar putea fi, în unele cazuri, greu de conciliat cu dispoziția ca un serviciu de interes general să fie accesibil din punct de vedere financiar și de o calitate adecvată pentru toți. Piața nu poate decât să propună, respectând legislația privind concurența loială, un preț stabilit pe baza costurilor. Cu toate acestea, unele state membre dispun de o piață dereglementată în întregime sau parțial, cu rezultate destul de bune. În astfel de cazuri, propunerea riscă să însemne un pas înapoi.

1.6. CESE se întreabă dacă propunerea de regulament este conformă cu articolul 5 alineatul (3) din Tratatul privind Uniunea Europeană (TUE), referitor la principiul subsidiarității, având în vedere că Protocolul 26 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) acordă competențe discreționare ample autorităților naționale, regionale și locale în ceea ce privește furnizarea, punerea în funcțiune și organizarea serviciilor de interes economic general, pentru a asigura un nivel ridicat al calității, siguranței și accesibilității, egalitatea de tratament și promovarea accesului universal și a drepturilor utilizatorilor. Cu toate acestea, dat fiind că, în unele state membre, serviciile naționale de transport cu autobuzul și autocarul pe distanțe lungi de peste 100 km sunt deja dereglementate, accesul liber la piață pentru servicii de transport cu autobuzul nu poate fi pus sub semnul întrebării.

1.7. CESE subliniază că, ținând seama de aplicarea în această situație a principiului subsidiarității, statele membre dispun, în temeiul Tratatului, de competențe discreționare ample în ceea ce privește modul în care își organizează serviciile de interes general în concordanță cu nevoile populației, fapt care înseamnă, bineînțeles, că statele membre cu piețe dereglementate pentru serviciile de transport cu autobuzul și autocarul pot continua pe această cale, și că obiectivul Comisiei de creare a unei piețe unice pentru astfel de servicii nu va fi atins.

1.8. În sfârșit, CESE subliniază că deschiderea unor noi linii de transport cu autocarul și autobuzul ar putea risca să aducă atingere serviciilor publice furnizate cu ajutorul unor moduri de transport mai durabile. Prin urmare, CESE consideră că este rezonabil ca autoritățile să poată garanta că serviciile utilizează vehicule eficiente, cu emisii scăzute de carbon și care nu determină creșterea acestora, așa cum se întâmplă mai ales în cazul serviciilor feroviare. Astfel, CESE îndeamnă Comisia Europeană să condiționeze liberalizarea pieței transportului rutier de o aplicare mai clară a principiului „poluatorul plătește” la toate modurile de transport.

2. Introducere

2.1. În conformitate cu articolul 4 alineatul (2) litera (g) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Uniunea deține competențe partajate cu statele membre în domeniul transporturilor și stabilește, printre altele, în conformitate cu articolul 91 din TFUE:

(a) *norme comune aplicabile transporturilor internaționale, efectuate dinspre sau către teritoriul unui stat membru ori prin traversarea teritoriului unuia sau mai multor state membre;*

(b) *condițiile de admitere a transportatorilor nerezidenți pentru a efectua transporturi naționale într-un stat membru; [...]*

(2) *În cazul în care se adoptă măsurile prevăzute la alineatul (1), trebuie avute în vedere cazurile în care aplicarea lor ar putea afecta grav nivelul de trai și de ocupare a forței de muncă în anumite regiuni, precum și exploatarea echipamentelor de transport.*

2.2. Prin modificarea Regulamentului (CE) nr. 1073/2009 privind accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul, Comisia urmărește, potrivit afirmațiilor sale, îmbunătățirea mobilității cetățenilor pe distanțe mai lungi și încurajarea utilizării modurilor de transport durabile, aceasta urmând să faciliteze furnizarea de servicii mai receptivă la nevoile cetățenilor, în special pentru persoanele cu cele mai mici venituri.

2.3. În anumite limbi europene, nu există distincția între „autocar” și „autobuz”. Distanța este adesea unul dintre principalele criterii în reglementarea serviciilor de transport cu autocarul pe distanțe lungi. De exemplu, aceasta trebuie să fie mai mare de 50 de mile în Regatul Unit, respectiv mai mare de 100 de kilometri în Franța și în Suedia.

2.4. În anumite state membre, piața serviciilor de transport cu autocarul pe distanțe lungi este deja liberalizată, cel puțin parțial. Astfel, cu titlu de exemplu, liberalizarea pieței germane a fost făcută având în vedere două condiții: liniile de transport trebuie să opereze pe o distanță de cel puțin 50 de kilometri și nu trebuie să facă concurență căilor ferate. În Franța, legea Macron permite oricărui operator să ofere servicii regulate pentru trasee de peste 100 de kilometri.

3. Reglementarea actuală în UE

3.1. Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 din 21 octombrie 2009 se aplică pentru transportul a mai mult de nouă persoane cu autocare și autobuze, sub forma unor servicii regulate de transport internațional de persoane și, în anumite condiții și cu titlu provizoriu, pentru admiterea transportatorilor nerezidenți în cadrul transportului rutier național de persoane într-un stat membru.

3.2. Transporturile efectuate din statele membre către țări terțe sunt în mare parte acoperite de acorduri bilaterale încheiate între statele membre și țările terțe respective. Cu toate acestea, normele comunitare se aplică pe teritoriul statelor membre traversate în tranzit.

3.3. Normele comune nu se aplică serviciilor de transport cu autobuzul și autocarul urbane și suburbane. Sunt autorizate operațiunile de cabotaj efectuate de un transportator nerezident într-un stat membru gazdă, cu excepția serviciilor de transport care satisfac necesitățile unui centru urban sau ale unei zone urbane sau necesitățile de transport între aceasta și zonele limitrofe. Operațiunile de cabotaj nu se efectuează independent de un serviciu internațional.

3.4. În schimb, dispozițiile privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii se aplică întreprinderilor de transport cu autobuzul sau autocarul care efectuează o operațiune de cabotaj.

3.5. Anual, statele membre sunt obligate să informeze Comisia Europeană cu privire la numărul de operatori de transport care dețin o licență comunitară la data de 31 decembrie a anului precedent și cu privire la numărul de copii conforme corespunzătoare numărului vehiculelor în circulație la acea dată. La 31 decembrie 2016, existau în total 34 390 de licențe pentru transportul rutier de călători și 300 155 de licențe pentru autocare și autobuze, dintre care aproximativ 46 000 erau utilizate în principal pentru transportul de persoane pe distanțe lungi.

4. Noi măsuri propuse de Comisie

4.1. Domeniul de aplicare este extins în mare măsură și se aplică tuturor operațiunilor regulate (internaționale și naționale) de transport cu autocarul și autobuzul pe întreg teritoriul Uniunii, efectuate ca servicii regulate de către un transportator nerezident.

4.2. Reglementarea actuală care definește operațiunile de cabotaj ca fiind „servicii naționale de transport rutier de persoane efectuate contra cost în numele unui terț, temporar, de un operator de transport într-un stat membru gazdă” se modifică prin eliminarea termenului „temporar”. Ca urmare, activitățile de cabotaj sunt considerate servicii regulate.

4.3. În prezent, operațiunile de cabotaj regulate sunt condiționate de deținerea unei licențe comunitare. Operațiunile de transport de cabotaj temporar sunt permise numai în cazul în care sunt acoperite de un contract încheiat între organizator și operatorul de transport și dacă sunt servicii ocazionale.

4.4. În ceea ce privește serviciile regulate, noul regulament face distincție între transportul internațional și național de persoane pe o distanță mai mică de 100 de kilometri, în linie dreaptă, pe de o parte, și transportul respectiv pe o distanță de 100 de kilometri sau mai mult, în linie dreaptă, pe de altă parte.

4.5. Pentru serviciile regulate din cadrul transportului internațional de persoane și al serviciilor naționale regulate, pe o distanță de 100 de kilometri sau mai mult, în linie dreaptă, accesul la piață este pe deplin liberalizat.

4.6. Pentru serviciile regulate naționale și internaționale de transport (inclusiv transporturile urbane și suburbane) pe o distanță mai mică de 100 de kilometri, în linie dreaptă, accesul la piață poate fi refuzat în cazul în care serviciul propus ar compromite echilibrul economic al unui contract de servicii publice. Distanța de până la 100 de kilometri, la care se face referire mai sus, poate fi mărită la 120 de kilometri dacă serviciul regulat respectiv care urmează să fie introdus va constitui un punct de plecare și o destinație care sunt deja deservite de mai mult de un contract de servicii publice.

4.7. Serviciile expres – adică servicii care transportă călători la anumite intervale și pe anumite rute, fără puncte de oprire intermediară – sunt considerate de acum înainte „servicii regulate”, la fel ca și serviciile de transport care îmbarcă și debarcă pasageri la puncte de oprire prestabilite.

4.8. Pentru sectorul transportului de persoane cu autocarul și autobuzul se desemnează un organism de reglementare independent care îndeplinește următoarele sarcini:

- realizează analize economice care să identifice dacă un nou serviciu propus ar compromite echilibrul economic al unui contract de servicii publice. Concluziile organismului de reglementare au caracter obligatoriu pentru autoritățile de autorizare din domeniul drepturilor de acces la piața internațională și națională. Hotărârile luate de organismul de reglementare fac obiectul controlului jurisdicțional;
- colectează și pune la dispoziție informații privind accesul la terminale;
- decide cu privire la contestațiile împotriva deciziilor luate de operatorii de terminale.

4.9. Adaptările tehnice privind licențele comunitare, autorizațiile de acces pe piață și alte certificate se efectuează prin acte delegate ale Comisiei.

4.10. Transportatorii beneficiază de dreptul de acces la locurile de parcare utilizate de autocare și autobuze (terminale) în condiții echitabile, transparente și nediscriminatorii.

5. Observații generale

5.1. Extinderea domeniului de aplicare a regulamentului care face obiectul avizului la toate serviciile regulate de transport contra cost în numele unui terț, prestate de un transportator nerezident, înseamnă că cei din urmă pot opera serviciile naționale regulate în aceleași condiții ca și transportatorii rezidenți și că, atunci când acestea sunt continue și permanente, o operațiune de cabotaj este considerată serviciu regulat. În consecință, regulamentul care face obiectul avizului se aplică tuturor serviciilor internaționale și naționale de transport cu autocarul și autobuzul.

5.2. Pentru contractele de prestare de servicii de transport internațional și național, pe o distanță egală sau mai mare de 100 de kilometri, în linie dreaptă, piața este complet liberalizată, iar eventualele contracte de prestare de servicii publice nu mai pot fi luate în considerare pentru a refuza accesul la piață.

5.3. Accesul pe piață al unor servicii regulate de transport național și internațional cu autobuzul și cu autocarul pe distanțe mai mici de 100 sau de 120 de kilometri, în linie dreaptă, poate fi refuzat în cazul în care echilibrul economic al unui contract de servicii publice ar fi compromis și în cazul în care organismul de reglementare responsabil cu efectuarea analizei economice aferente își exprimă acordul.

5.4. Spre deosebire de regulamentul aflat în vigoare în prezent, noua propunere a Comisiei nu mai exclude în mod explicit serviciile urbane și suburbane de transport cu autocarul și autobuzul, cărora li se va aplica, prin urmare, noua reglementare.

5.5. În plus, autoritățile competente să decidă asupra accesului pe piață nu pot respinge o cerere numai pentru motivul că transportatorul oferă prețuri mai mici decât cele oferite de alți transportatori. Or, este cunoscut faptul că unii transportatori din sectorul privat, care nu fac obiectul obligațiilor de serviciu public, oferă prețuri (de exemplu: 1 EUR pentru o călătorie pe distanțe lungi) care, în mod evident, țin de domeniul dumpingului. Formularea generală a dispoziției în cauză, fără nicio restricție, riscă să fie considerată un cec în alb pentru concurența neloială.

5.6. Regulamentul propus nu ține seama de diferențele substanțiale existente între statele membre în ceea ce privește organizarea serviciilor lor de transport cu autocarul și autobuzul, precum și în ceea ce privește tarifarea, în special a serviciilor urbane sau suburbane, care adesea sunt oferite gratuit sau beneficiază de reduceri tarifare generale ori rezervate anumitor categorii de călători, în conformitate cu necesitățile și constrângerile sociale și de mediu, care presupun norme specifice și diferențiate. Cu toate acestea, există și state membre care au un acces mai dereglementat la piețele transportului public.

5.7. CESE se întreabă dacă propunerea de regulament este conformă cu articolul 5 alineatul (3) din Tratatul privind Uniunea Europeană (Tratatul UE), referitor la principiul subsidiarității, și consideră că argumentele prezentate în fișa justificativă (prevăzută la articolul 5 din Protocolul nr. 2 privind aplicarea principiilor subsidiarității și proporționalității) nu reușesc să convingă în totalitate. Cu toate acestea, dat fiind că, în unele state membre, serviciile naționale de transport cu autobuzul și autocarul pe distanțe lungi de peste 100 km sunt deja dereglementate, accesul liber la piață pentru servicii de transport cu autobuzul nu poate fi pus sub semnul întrebării.

5.8. Cu toate acestea, transportul de persoane este un serviciu de interes economic general prevăzut de tratat și, ca atare, intră sub incidența articolului 106 alineatul (2) din TFUE, care prevede că „întreprinderile care au sarcina de a gestiona serviciile de interes economic general sau care prezintă caracter de monopol fiscal se supun normelor tratatelor și, în special, regulilor de concurență, în măsura în care aplicarea acestor norme nu împiedică, în drept sau în fapt, îndeplinirea misiunii speciale care le-a fost încredințată”.

5.9. Acest articol trimite la faptul că îndeplinirea corespunzătoare a unei misiuni are întâietate și nu depinde de o abordare bazată pe echilibrul economic.

5.10. Valorile comune aplicabile misiunilor serviciilor de interes economic general, incluse în Protocolul nr. 26 privind serviciile de interes general (SIG, în sensul articolului 14 din TFUE) sunt, printre altele: rolul esențial și competențele discreționare ample ale autorităților naționale, regionale și locale în ceea ce privește furnizarea, punerea în funcțiune și organizarea serviciilor de interes economic general, un nivel ridicat al calității, siguranței și accesibilității, egalitatea de tratament și promovarea accesului universal și a drepturilor utilizatorilor.

5.11. Rezultă de aici că echilibrul economic nu face parte dintre valorile pe care SIEG trebuie să le respecte în mod obligatoriu. Pe de altă parte, echilibrul economic ar putea fi, în unele cazuri, dificil de conciliat cu un serviciu care trebuie să fie accesibil din punct de vedere financiar pentru toți. Piața nu poate decât să propună un preț stabilit pe baza costurilor, fapt care nu poate garanta accesul tuturor la un serviciu la un preț accesibil. Cu toate acestea, trebuie constatat și că unele state membre dispun de o piață dereglementată în întregime sau parțial, cu rezultate destul de bune. În astfel de cazuri, propunerea riscă să însemne un pas înapoi.

5.12. Organismul de reglementare, instituit prin regulamentul care face obiectul avizului, ar putea evalua numai dacă sunt sau nu îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 106 alineatul (2) din TFUE și condițiile prevăzute în Protocolul nr. 26. Această competență (constatarea unei erori evidente), a aparținut, până în prezent, exclusiv Comisiei, sub rezerva introducerii unei acțiuni în fața Curții Europene de Justiție.

5.13. Spre deosebire de noua propunere a Comisiei, dispoziția din actualul Regulament (CE) nr. 1073/2009, și anume articolul 8 alineatul (4) litera (d) (a cărui eliminare este propusă de Comisie), este conformă cu tratatul întrucât prevede că: „un stat membru decide pe baza unei analize detaliate că serviciul în cauză ar afecta serios viabilitatea unui serviciu comparabil reglementat de unul sau mai multe contracte de servicii publice în conformitate cu legislația comunitară pe secțiunile direct implicate”.

5.14. Prin urmare, CESE consideră că nu este necesar să se modifice dispoziția menționată, prevăzută la articolul 8, ci să fie păstrate, în conformitate cu principiul subsidiarității, competențele discreționare ample conferite de tratat statelor membre în ceea ce privește organizarea serviciilor de interes general în concordanță cu nevoile populației, cu excepția cazului în care Comisia constată o eroare vădită.

5.15. CESE subliniază că deschiderea unor noi linii de transport cu autocarul și autobuzul ar putea risca să aducă atingere serviciilor publice furnizate cu ajutorul unor moduri de transport mai durabile, în special serviciilor feroviare. Astfel, nu se poate ridica problema renunțării, din motive pur economice, pe aceeași secțiune, la un serviciu feroviar.

5.16. În acest context, CESE reamintește că obiectivul reglementării spațiului feroviar unic european este de a crea un spațiu feroviar european capabil să concureze, în mod durabil, cu alte moduri de transport.

5.17. Or, este limpede că concurența dintre transportul feroviar și cel rutier rămâne în mare măsură neloială, întrucât tarifele feroviare, care trebuie plătite de operatorii feroviari, precum și costurile de exploatare sunt de aproximativ trei ori mai mari decât costurile suportate de operatorii de servicii de transport cu autocarul. Cu toate acestea, până în prezent, anunțul Comisiei legat de adoptarea unor „măsuri de internalizare a costurilor externe de transport în mod coordonat și echilibrat la nivelul tuturor modurilor de transport, astfel încât taxele să reflecte nivelul costului extern pe care trebuie să-l suporte societatea în general” a rămas fără consecințe notabile.

5.18. Astfel, CESE îndeamnă Comisia Europeană să condiționeze liberalizarea pieței transportului rutier de o aplicare mai clară a principiului „poluatorul plătește” la toate modurile de transport.

Bruxelles, 19 aprilie 2018.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Luca JAHIER

Avizul Comitetului Economic și Social European privind Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre

[COM(2017) 648 final/2 – 2017/0170/COD]

(2018/C 262/09)

Raportor: **Stefan BACK**

Sesizare	Parlamentul European, 29.11.2017 Consiliul European, 4.12.2017
Temei juridic	Articolul 91 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională
Data adoptării în secțiune	5.4.2018
Data adoptării în sesiunea plenară	19.4.2018
Sesiunea plenară nr.	534
Rezultatul votului (voturi pentru/voturi împotriva/ abțineri)	159/1/3

1. Concluzii și recomandări

1.1. CESE sprijină inițiativa de actualizare a Directivei 92/106 (denumită în continuare „directiva”), astfel încât transportul combinat să devină mai eficient și mai atractiv, iar durabilitatea transporturilor să crească, în conformitate cu obiectivele stabilite în Cartea albă din 2011 privind politica în domeniul transporturilor și cu angajamentele asumate în cadrul Acordului de la Paris.

1.2. CESE se declară în favoarea extinderii domeniului de aplicare a directivei la operațiunile interne, astfel încât să se reducă în continuare transportul rutier.

1.3. De asemenea, CESE ia notă cu satisfacție de eforturile de a îmbunătăți directiva, astfel încât conceptul să devină mai atractiv, iar securitatea juridică să fie îmbunătățită.

1.4. CESE consideră deosebit de utilă simplificarea delimitării segmentelor rutiere, inclusiv posibilitatea oferită statelor membre de a opta pentru flexibilitate, ceea ce permite adaptarea la condițiile locale. Cu toate acestea, CESE atrage atenția că limita de 20 % a distanței dintre punctul de încărcare inițial și punctul de descărcare final ar putea duce la distanțe de transport rutier care depășesc cu mult pragul de 300 km, dincolo de care Cartea albă din 2011 privind transporturile privilegiază un transfer modal, care să permită trecerea treptată de la transportul rutier la alte moduri de transport.

1.5. Pentru facilitarea accesului la informațiile privind implementarea directivei în fiecare stat membru și a planificării operațiunilor de transport combinat, CESE propune ca fiecare stat membru să aibă obligația de a pune la dispoziție toate informațiile pertinente privind implementarea directivei pe un site internet specific.

1.6. CESE aprobă clarificarea și simplificarea care decurg din enumerarea exhaustivă a documentelor ce trebuie puse la dispoziție pentru controlul conformității și din dispoziția care prevede că aceste documente pot fi prezentate și în format electronic. CESE sugerează ca, ori de câte ori este cazul, deciziile naționale prin care se autorizează un segment rutier mai lung să facă parte dintre documentele care urmează să fie prezentate.

1.7. CESE salută propunerea prin care statele membre sunt obligate să investească în terminale de transbordare și, în special, să-și coordoneze aceste investiții cu statele membre învecinate. Cu toate acestea, CESE se întreabă dacă obiectivul privind o distanță maximă de 150 de kilometri între orice punct din UE și cel mai apropiat terminal este unul realist, ținând cont de situația din zonele cu o densitate scăzută a populației și cu rețele feroviare și portuare mai puțin dense și sugerează, prin urmare, o anumită flexibilitate în acest sens.

1.8. În opinia CESE, pentru o mai mare certitudine și pentru ca stimulentele pentru acest tip de transport să aibă efecte cât mai rapid, măsurile de sprijinire a transportului combinat trebuie să fie considerate compatibile cu piața internă și să fie exceptate de la obligația de notificare prevăzută de normele privind ajutoarele de stat, cu condiția ca ajutorul respectiv să fie mai mic decât un anumit plafon, stabilit în prealabil.

1.9. CESE se îndoiește de utilitatea dispoziției propuse la articolul 1 alineatul (2) al doilea paragraf, prin care se dorește ca anumite segmente de transport pe căi navigabile interioare sau transportul maritim să fie excluse din operațiunile de transport combinat. CESE consideră că această propunere nu este clară și riscă să facă obiectul unor interpretări divergente, punând totodată sub semnul întrebării utilitatea ei, întrucât, în ceea ce privește transportul feroviar, nu au fost considerate necesare criterii similare de selecție, bazate în mod clar pe ideea excluderii opțiunilor care nu au nevoie de încurajare.

1.10. De asemenea, CESE consideră dificil de înțeles de ce așa-numita „exceptare de la normele privind cabotajul” de la articolul 4 din directivă rămâne neschimbată. Întrucât această chestiune ține de politica în domeniul transporturilor, CESE face referire, în primul rând, la propunerile în curs de adoptare privind accesul pe piață în transportul rutier internațional de mărfuri în ceea ce privește cabotajul și la dezbaterile actuală privind accesul pe piață și concurența, inclusiv aspectele sociale. De asemenea, CESE atrage atenția asupra principiului general conform căruia furnizarea de servicii într-o altă țară decât cea în care este stabilit furnizorul de servicii ar trebui să se efectueze cu titlu temporar. În opinia CESE, nimic nu împiedică adoptarea unei dispoziții care să stipuleze că segmentele rutiere de transport de mărfuri în cadrul unei operațiuni de transport combinat sunt operațiuni de transport separate, cu excepția cazului în care întreaga operațiune de transport este efectuată cu un singur camion sau cu o singură combinație de vehicule, inclusiv cu tractorul, și că Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 se aplică tuturor operațiunilor de transport rutier. Articolul 4 din directivă ar trebui modificat în consecință.

1.11. CESE constată cu surprindere că dispoziția prevăzută la articolul 2 din directivă, care obligă statele membre să liberalizeze, până la 1 iulie 1993, operațiunile de transport combinat menționate în articolul 1 de orice sisteme de cote și de autorizare, nu este inclusă în propunerile de modificare a directivei. În forma actuală și având în vedere extinderea domeniului de aplicare a directivei, acest articol ar putea fi interpretat ca având un efect mai amplu decât, probabil, s-a dorit, în special în ceea ce privește accesul pe piață. Prin urmare, CESE propune ca acest articol să fie reformulat sau eliminat.

1.12. CESE constată că propunerea de modificare a directivei nu face nicio mențiune cu privire la aplicabilitatea Directivei 96/71 privind detașarea lucrătorilor în cazul operațiunilor de transport combinat. CESE presupune că această directivă se va aplica și operațiunilor de transport combinat și că aceeași observație este valabilă și în ce privește propunerea de *lex specialis* privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier prezentată de Comisie [COM (2017) 278].

1.13. CESE subliniază, de asemenea, potențialul semnificativ al digitizării pentru facilitarea și promovarea transportului combinat. Câteva exemple de posibile căi de urmat au fost menționate mai sus. Potențialul de dezvoltare în acest domeniu este considerabil pentru sectorul transporturilor în ansamblul său, inclusiv pentru transportul combinat.

1.14. CESE recomandă Comisiei să examineze și posibilitatea unei soluții referitoare la costurile de transport în Cipru și Malta, după modelul Regulamentului (CE) nr. 1405/2006 al Consiliului.

2. Context

2.1. La 8 noiembrie 2017, Comisia Europeană a prezentat cea de-a doua parte a pachetului său privind mobilitatea, inițiat prin comunicarea programatică „Realizarea obiectivelor privind mobilitatea cu emisii scăzute” [COM(2017) 675].

2.2. A doua parte a pachetului include următoarele propuneri:

— o propunere de noi standarde privind emisiile de CO₂ pentru perioada de după 2020 pentru autovehicule și camionete, cu o propunere de revizuire a Regulamentului (CE) 715/2007, cu introducerea unor standarde de emisie îmbunătățite;

- o propunere de revizuire a Directivei 2009/33/CE privind vehiculele nepoluante pentru consolidarea dispozițiilor care promovează achizițiile publice de astfel de vehicule;
- o propunere de modificare a Directivei 92/106/CEE privind transportul combinat, pentru promovarea în continuare a acestui tip de transport în vederea încurajării modalităților de transport care reduc componenta rutieră;
- o propunere de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1073/2009 privind accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul, pentru a deschide și mai mult această piață și pentru a promova reducerea costurilor la transportul public cu autobuzul, cu scopul de a reduce utilizarea călătoriilor cu autoturismele;
- pachetul conține, de asemenea, un plan de acțiune privind infrastructura pentru combustibili alternativi care vizează stimularea investițiilor destinate construcției acestor infrastructuri și facilitarea pe această cale a mobilității transfrontaliere în UE, prin utilizarea unor astfel de combustibili.

2.3. Pachetul include o combinație de măsuri favorabile cererii și ofertei, menite să orienteze Europa către o mobilitate cu emisii scăzute și să consolideze competitivitatea ecosistemului european al autovehiculelor și mobilității. Scopul său este de a oferi o mai mare securitate în materie de politici și de reglementare și de a crea condiții echitabile de concurență.

2.4. Propunerea care face obiectul prezentului aviz modifică Directiva 92/106/CEE privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre (directiva) [COM(2017) 648] (propunerea). Ea conține următoarele elemente principale:

- transportul combinat nu mai trebuie să aibă o natură transfrontalieră. Comisia estimează că există un potențial considerabil pentru transportul combinat intern în statele membre;
- cerința privind distanța minimă pentru transportul nerutier este eliminată. Pe de altă parte, o nouă dispoziție prevede că este posibil ca transportul maritim sau pe căi navigabile interioare să nu fie luat în considerare dacă nu există nicio alternativă;
- fiecare unitate de încărcare care îndeplinește criteriile stabilite în ISO 6346 sau ENI 13044 sau un vehicul rutier care este transportat pe calea ferată, pe căi navigabile interioare sau pe mare poate fi utilizat în transportul combinat;
- norma actuală privind limitarea transportului rutier este modificată, pentru a se garanta că distanța maximă a segmentului rutier inițial și/sau final de pe teritoriul UE nu poate depăși 150 km în linie dreaptă sau 20 % din distanța în linie dreaptă dintre primul punct de încărcare și ultimul punct de descărcare. Această limitare nu se aplică transportului unei unități de încărcare goale și nici transportului către sau de la punctul de colectare sau de livrare;
- statele membre pot autoriza distanțe mai mari decât cele indicate la punctul precedent, pentru a permite să se ajungă la cel mai apropiat terminal dotat cu echipamente și capacități adecvate;
- pentru ca transportul rutier să fie acceptat ca parte a unei operațiuni de transport combinat, operatorul trebuie să demonstreze că transportul face parte dintr-o operațiune de transport combinat. Propunerea indică ce informații ar trebui furnizate cu privire la operația de transport în ansamblu și la diferitele părți ale acesteia. Nu pot fi solicitate informații suplimentare. Informațiile pot fi furnizate prin diferite documente de transport, inclusiv în format electronic. Informațiile trebuie să poată fi generate în timpul unui control în trafic;
- se acceptă abateri justificate în mod corespunzător de la ruta planificată;
- statele membre sunt obligate să întreprindă măsurile necesare pentru a sprijini investițiile necesare în terminale de transbordare, în coordonare cu statele membre învecinate;
- fiecare stat membru trebuie să numească una sau mai multe autorități responsabile pentru punerea în aplicare a directivei, care să servească drept punct de contact pentru aspectele legate de punerea în aplicare;
- propunerea impune, de asemenea, statelor membre să respecte obligația de raportare în ceea ce privește dezvoltarea transportului combinat;

- exceptarea actualmente în vigoare de la normele privind cabotajul rămâne valabilă pentru operațiunile de transport rutier (segmentele rutiere) care fac parte dintr-o operațiune de transport transfrontalieră între state membre și care se desfășoară în întregime pe teritoriul unui stat membru. Comisia justifică această exceptare afirmând că consultările întreprinse au demonstrat că această dispoziție contribuie la sporirea atractivității soluțiilor de transport combinat. De asemenea, Comisia face trimitere la Hotărârea Curții de Justiție în cauza 2/84 (Comisia/Italia), conform căreia transportul combinat trebuie considerat ca o singură operațiune de transport internațional interconectată;
- în justificarea propunerii, Comisia subliniază, de asemenea, că normele privind detașarea lucrătorilor se vor aplica transportului combinat național, așa cum se aplică în cazul operațiunilor de cabotaj. Cu toate acestea, nu se face nicio declarație clară cu privire la normele privind detașarea lucrătorilor și operațiunile internaționale de transport combinat.

3. Observații generale

3.1. CESE sprijină inițiativa de actualizare a Directivei privind transportul combinat, ca modalitate de a face mai eficient și mai atractiv conceptul de transport combinat. O astfel de abordare va îmbunătăți caracterul durabil al transporturilor, va reduce transportul rutier și emisiile de gaze cu efect de seră și va contribui atât la obiectivele stabilite în Cartea albă din 2011 privind politica în domeniul transporturilor, cât și la respectarea angajamentelor UE și ale statelor sale membre în temeiul Acordului de la Paris.

3.2. CESE aprobă inițiativa de extindere a domeniului de aplicare a directivei, prin includerea unor operațiuni de la nivel național care prezintă, la ora actuală, un potențial neexploatat de a dezvolta transportul combinat și, prin urmare, de a reduce transportul rutier.

3.3. De asemenea, CESE ia notă cu satisfacție de simplificarea cadrului de reglementare pentru transportul combinat, menită să facă conceptul mai accesibil și să îmbunătățească securitatea juridică; ambele rezultate ar trebui să ducă la creșterea atractivității transportului combinat.

3.4. În acest context, este deosebit de utilă clarificarea criteriilor care descriu delimitarea segmentelor rutiere de transport: criteriile sunt simple, clare și par să nu lase loc pentru interpretări divergente. Cu toate acestea, CESE conchide că limita de 20 % a distanței în linie dreaptă dintre punctul de încărcare inițial și punctul de descărcare final ar putea duce la distanțe de transport rutier care depășesc pragul de 300 km dincolo de care Cartea albă din 2011 privind transporturile privilegiază un transfer modal care permite trecerea de la transportul rutier la alte moduri de transport, în special în regiunile cu rețele dispersate sau cu distanțe mari între terminale. Pe de altă parte, CESE consideră că au prioritate interesul general de a face astfel încât conceptul de transport combinat să devină interesant pentru utilizatori și valoarea adăugată a unei definiții clare și simple și, prin urmare, aprobă soluția propusă.

3.5. CESE apreciază, de asemenea, gradul de flexibilitate acordat statelor membre, și anume posibilitatea de a extinde segmentele rutiere, astfel încât să se poată ajunge la terminalul de transport cel mai apropiat din punct de vedere geografic, care are capacitatea operațională necesară pentru încărcare sau descărcare în termeni de echipamente de transbordare, capacitate a terminalului și servicii de transport feroviar de marfă adecvate.

3.5.1. CESE observă că, din câte se pare, decizia de a stabili dacă această autorizație ar trebui acordată printr-o dispoziție general aplicabilă sau de la caz la caz este lăsată la latitudinea statelor membre. CESE subliniază importanța transparenței și, prin urmare, consideră că dispozițiile naționale referitoare la această chestiune, precum și, dacă este cazul, deciziile în cazuri specifice, ar trebui să fie puse la dispoziție pe un site web specific, în conformitate cu articolul 9a al doilea paragraf, menționat la articolul 1 alineatul (7) din propunere.

3.6. Pentru a facilita planificarea operațiunilor de transport combinat și pentru a crește atractivitatea acestui concept, CESE sugerează ca toate informațiile pertinente privind punerea în aplicare a directivei în fiecare stat membru să fie puse la dispoziție în fiecare stat membru pe un site web specific, recomandând să se introducă o dispoziție în acest sens la articolul 9a al doilea paragraf din propunere.

3.7. CESE aprobă clarificarea de la articolul 3 din propunere cu privire la documentele care trebuie furnizate în scopul verificării conformității, la interdicția de a solicita documentație suplimentară și la opțiunea de a furniza documentele solicitate în format electronic. Această dispoziție facilitează operațiunile și sporește securitatea juridică. Cu toate acestea, CESE se întreabă dacă nu ar trebui să fie disponibilă și o copie a deciziei adoptate, în cazurile în care un segment rutier mai lung a fost autorizat de un stat membru în temeiul articolului 1 alineatul (3) al treilea paragraf și în care această autorizație ia forma unei decizii specifice.

3.8. CESE observă cu satisfacție accentul pus pe investițiile în terminale de transbordare și pe obligația de a coordona astfel de investiții cu statele membre învecinate și cu Comisia, pentru a asigura o distribuție geografică echilibrată și suficientă, în special în rețeaua TEN-T, și a garanta cu prioritate că niciun punct din UE nu se află la mai mult de 150 km de un astfel de terminal. CESE se îndoiește, totuși, că acest obiectiv este realist în zonele cu o densitate scăzută a populației și cu o rețea feroviară și portuară mai puțin densă.

3.9. Înainte de a fi acordat, sprijinul pentru transportul combinat trebuie să fie notificat Comisiei Europene și autorizat în conformitate cu normele în materie de ajutoare de stat. Din cauza procedurilor de lungă durată, de cele mai multe ori beneficiarul ajutorului primește ajutorul la trei ani după decizia autorității naționale de a-l acorda, iar uneori, atunci când sistemele trebuie modificate, beneficiarul riscă să piardă toate avantajele. Pentru a reduce incertitudinea și a accelera procesul, CESE consideră că un ajutor mai mic decât un anumit plafon, de exemplu 35 % din costurile totale, ar trebui să fie în mod automat considerat ca fiind conform Tratatului și să fie exceptat de la obligația de notificare.

3.10. De asemenea, CESE atrage atenția asupra posibilităților de a dezvolta și mai mult transportul combinat, prin intermediul digitizării. Propunerea face un pas înainte în acest sens, permițând utilizarea documentelor în format electronic și crearea de site-uri internet în acest scop în toate statele membre.

4. Observații specifice

4.1. CESE observă că articolul 1 al doilea paragraf din propunere exclude din conceptul de transport combinat orice transport maritim sau pe căi navigabile interioare pentru care nu există alternativă echivalentă de transport rutier sau care nu poate fi evitat într-o operațiune de transport viabilă din punct de vedere comercial. Această dispoziție pare a fi legată de eliminarea unei cerințe privind distanța minimă pentru transportul pe căile navigabile interioare și cel maritim și se conformează afirmației de la considerentul (9) al preambulului, potrivit căreia „prin urmare, ar fi util să se elimine această distanță minimă, menținând, în același timp, excluderea anumitor operațiuni, precum cele care includ transporturile maritime la adâncime sau traversările cu feribotul pe distanțe scurte”. CESE are îndoieli atât în ce privește conținutul acestei dispoziții, cât și modul în care este formulată.

4.1.1. Se pare că unul dintre efectele cerinței cu privire la cei 100 km, așa cum se prezintă în directivă, asupra transportului pe căi navigabile interioare și a celui maritim, este excluderea transportului cu feribotul pe distanță scurtă și a transportului maritim de adâncime, spre deosebire de transportul maritim pe distanțe scurte. Excluderea rezultă din faptul că cerința privind cei 100 km se aplică transporturilor efectuate în interiorul UE. Propunerea formulată la articolul 2 al doilea paragraf este în mod clar gândită pentru a avea același efect.

4.1.2. Cu toate acestea, se pare că dispoziția propusă în prezent este susceptibilă de a crea o incertitudine cu privire la momentul aplicării sale, ea putând chiar genera un obstacol în materie de reglementare în calea punerii în aplicare a proiectelor de transport combinat.

Astfel, criteriul „nu există alternativă de transport echivalentă” lasă deschisă posibilitatea evaluării echivalenței sub aspectul timpului necesar, al lungimii în kilometri sau al costului. De asemenea, criteriul „inevitabile în cadrul unei operațiuni de transport viabile din punct de vedere comercial” lasă o mare libertate de interpretare.

4.1.3. Prin urmare, CESE pune la îndoială utilitatea dispoziției propuse, mai ales pentru că, în ceea ce privește transportul feroviar, nu au fost considerate necesare criteriile similare de selecție, bazate în mod clar pe ideea excluderii alegerilor care nu au nevoie de încurajare.

4.2. De asemenea, CESE consideră dificil de înțeles de ce așa-numita „exceptare de la normele privind cabotajul” de la articolul 4 din directivă rămâne neschimbată. Întrucât această chestiune ține de politica în domeniul transporturilor, CESE ar dori să facă referire, în primul rând, la propunerile în curs de adoptare privind accesul pe piață în transportul rutier internațional de mărfuri în ceea ce privește cabotajul și, în al doilea rând, la atenția de care se bucură în prezent chestiunea accesului pe piață și a concurenței, inclusiv aspectele ei sociale. De asemenea, CESE are în vedere principiul general conform căruia furnizarea de servicii într-o altă țară decât cea în care este stabilit furnizorul de servicii ar trebui să se efectueze cu titlu temporar.

4.2.1. CESE ia notă de cele două argumente invocate de Comisie în favoarea soluției alese. Unul este acela că răspunsurile date de întreprinderi în timpul consultărilor dovedesc că soluția actuală este percepută ca o modalitate eficace de a face transportul combinat atractiv. Celălalt este că o operațiune de transport combinat, în conformitate cu definiția prevăzută de directivă în formularea actuală, trebuie privită ca o singură operațiune de transport internațional. În susținerea acestui argument, Comisia invocă jurisprudența Curții de Justiție, în special cauza 2/84 (Comisia/Italia).

4.2.2. În opinia CESE, argumentul bazat pe jurisprudența Curții de Justiție se bazează pur și simplu pe faptul că Curtea era obligată de opțiunea legiuitorului să definească transportul combinat într-un mod care să permită ca acesta să fie perceput ca o operațiune sau deplasare unică. Prin urmare, este vorba numai de măsura în care legiuitorul decide să vadă operațiunea de transport combinat ca pe un întreg sau ca o serie de operațiuni diferite întreprinse în cadrul unui concept de transport. În orice caz, CESE subliniază că atunci când a fost adoptată directiva, legiuitorul a considerat necesar să asigure accesul liber pe piață al transportatorilor rutieri „în ceea ce privește segmentele rutiere inițiale și finale care fac parte integrantă din operațiunea de transport combinat și care pot include sau exclude traversarea unei frontiere”.

4.2.3. În opinia CESE, nimic nu împiedică adoptarea unei dispoziții care să stipuleze că segmentele rutiere de transport de mărfuri în cadrul unei operațiuni de transport combinat sunt operațiuni de transport separate și că Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 se aplică tuturor operațiunilor de transport rutier. Articolul 4 din directivă ar trebui modificat în consecință.

4.3. În acest context, se constată de asemenea, cu surprindere, că dispoziția prevăzută la articolul 2 din directivă, care obligă statele membre să liberalizeze până la 1 iulie 1993 operațiunile de transport combinat menționate în articolul 1 de orice sisteme de cote și de autorizare, nu este inclusă în propunere, cu atât mai mult cu cât domeniul de aplicare a directivei urmează să fie extins pentru a acoperi operațiunile naționale de transport combinat.

4.3.1. Odată cu extinderea domeniului de aplicare a directivei, pentru a acoperi operațiunile naționale de transport combinat, această dispoziție se va aplica și unor astfel de operațiuni. Formularea acestei dispoziții este destul de largă, ea putând fi interpretată ca o exceptare a transportului combinat de la aplicarea normelor privind accesul la profesie prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 și ca scutirea transportului combinat de orice restricții la accesul pe piață.

4.3.2. CESE presupune că astfel de efecte nu sunt intenționate și, prin urmare, sugerează fie eliminarea acestui articol, fie reformularea lui, pentru a preciza că exceptarea de la sistemele de cote și de autorizații se aplică fără a aduce atingere normelor privind accesul la profesie sau accesul pe piață, pentru fiecare mod de transport implicat.

4.4. CESE observă în continuare că propunerea nu face nicio referire la aplicabilitatea directivei privind detașarea lucrătorilor la operațiunile de transport combinat, cu excepția unei trimiteri din expunerea de motive la aplicabilitatea propunerii de *lex specialis* privind detașarea lucrătorilor din transportul rutier. Acest lucru ar însemna că normele privind detașarea lucrătorilor în temeiul Directivei 96/71/CE s-ar aplica transportului rutier în contextul transportului național combinat.

4.4.1. CESE presupune că normele privind detașarea lucrătorilor se aplică și oricărei detașări în cadrul unei operațiuni de transport combinat care îndeplinește criteriile prevăzute la articolul 1 din Directiva 96/71/CE și în propunerea de *lex specialis*, atunci când și dacă va fi aprobată.

4.5. CESE ia notă de preocupările privind costul legăturilor maritime pe distanță lungă pentru insulele periferice, precum Cipru și Malta, și de relevanța, în această privință, a regimului de sprijin instituit prin Regulamentul (CE) nr. 1405/2006 al Consiliului pentru a compensa costurile de transport legate de agricultură pe unele insule mici din Marea Egee, astfel cum au fost evocate de CESE. CESE sugerează Comisiei să examineze și posibilitatea unei soluții similare pentru Cipru și Malta.

Bruxelles, 19 aprilie 2018.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Luca JAHIER

Avizul Comitetului Economic și Social European privind Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2009/33/CE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic

[COM(2017) 653 final – 2017/0291/(COD)]

(2018/C 262/10)

Raportor: **domnul Ulrich SAMM**

Consultare	Parlamentul European, 30.11.2017 Consiliul Uniunii Europene, 4.12.2017
Temei juridic	Articolul 192 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională
Data adoptării în secțiune	5.4.2018
Data adoptării în sesiunea plenară	19.4.2018
Sesiunea plenară nr.	534
Rezultatul votului (voturi pentru/voturi împotrivă/ abțineri)	206/0/2

1. Concluzii și recomandări

1.1. CESE susține motivația care stă la baza Directivei privind vehiculele nepoluante – ca parte a Pachetului privind mobilitatea curată –, deși aceasta va avea doar un impact redus, în comparație cu eforturile generale necesare pentru atingerea obiectivelor climatice ale UE și, în special, pentru decarbonizarea transporturilor, deoarece această directivă se limitează doar la **achizițiile publice**. Directiva are ca scop promovarea anumitor categorii de vehicule (emisii zero la țeava de evacuare), care conțin cele mai nepoluante (și nu doar nepoluante) tehnologii, prin impunerea unor obiective minime pentru achizițiile publice de astfel de vehicule.

1.2. CESE a criticat lipsa de claritate din această directivă, în special **dispersarea informațiilor**, cu diferite definiții, precum și metodele complicate de numărare a „vehiculelor nepoluante” în două perioade distincte, pe parcursul cărora este foarte probabil ca definițiile pragurilor de emisie să se modifice din nou. Această complexitate va genera **incertitudini** serioase în rândul părților interesate.

1.3. Având în vedere incertitudinile legate de pragurile de emisie, CESE se îndoiește de faptul că **perioada de tranziție** care se va încheia în 2025 va contribui într-adevăr la depășirea decalajelor tehnologice până când emisiile zero la țeava de evacuare vor fi disponibile pe scară largă și consideră că acest lucru va tinde mai degrabă să incomodeze factorii de decizie din domeniul achizițiilor publice. În consecință, achizițiile ar putea fie să prezinte întârzieri semnificative fie chiar să se accelereze, dar cu tehnologii vechi, ceea ce ar bloca eventualele investiții viitoare în noi tehnologii cu emisii zero.

1.4. În ceea ce privește **vehiculele grele**, incertitudinile sunt maxime. Nu există standarde de emisii disponibile pentru a fi utilizate în perioada de tranziție, iar tehnologia vehiculelor grele cu emisii zero la țeava de evacuare este mai puțin dezvoltată decât cea pentru vehiculele mai ușoare. Pentru prima etapă a perioadei de tranziție, sunt acceptate gazele naturale cu adaosuri din biometan, dar cu un factor de ponderare redus, în timp ce pentru etapa ulterioară nu există niciun fel de prag sau definiție și nu sunt furnizate informații cu privire la modul în care se pot obține noile praguri de emisie. CESE concluzionează din toate acestea că directiva este **prematură** în ceea ce privește vehiculele grele și recomandă separarea acestei părți de prezenta propunere și abordarea chestiunii într-o etapă ulterioară.

1.5. CESE salută abordarea generală **neutră din punct de vedere tehnologic**, deschisă spre noi evoluții tehnologice, la care ar trebui să ne așteptăm, date fiind eforturile mari de cercetare și dezvoltare susținute de UE. CESE dorește, totuși, să menționeze că directiva nu urmărește pe deplin această abordare. Tehnologiile de propulsie, altele decât vehiculele electrice cu baterie, oferă, de asemenea, un mare potențial pentru o mobilitate curată. CESE regretă faptul că aceste tehnologii nu sunt recunoscute suficient de mult de această directivă, exemple fiind combustibilii complet nefosili sau, eventual, în viitor, combustibilii sintetici din deșeuri sau CO₂ produși cu ajutorul surplusului de energie electrică.

1.6. Având în vedere evoluțiile actuale ale tehnologiei transportului modern, CESE recomandă, pentru anii următori, mai degrabă o **abordare mai flexibilă**, decât praguri de emisie fixe și obiective în materie de achiziții publice. De exemplu, pentru a permite o adaptare a valorilor într-o etapă ulterioară, ar trebui să se efectueze măcar o evaluare la jumătatea perioadei a obiectivelor minime.

1.7. O mare parte din achizițiile publice au legătură cu organismele **locale de transport public**, care țin de responsabilitatea orașelor și a municipalităților și a căror competență financiară este destul de limitată. CESE dorește să își exprime îngrijorarea profundă cu privire la **proporționalitatea** acestei abordări, deoarece ea nu analizează deloc sarcina financiară suplimentară pentru aceste organisme publice și nu compară propunerea cu alte opțiuni de politică industrială. Prin urmare, nu este absolut sigur că o sarcină în plus în domeniul achizițiilor publice, în principal pentru orașe și municipalități, este cea mai eficientă cale de a stimula activitățile din sectorul industrial și evoluțiile de pe piață.

1.8. CESE subliniază că orice cost suplimentar poate genera o **sarcină** semnificativă **pentru cetățeni**, prin creșterea prețurilor la bilete și a impozitelor locale sau chiar prin reducerea ofertei de transport public. În plus, eforturile considerabile pentru un aer curat depuse deja de orașe și municipalități, inclusiv prin extinderea utilizării transportului public, ar trebui recunoscute și nu împiedicate de norme noi în materie de achiziții publice, care impun obiective minime pentru toate statele membre, dar care sunt greu de îndeplinit și de controlat la nivelul municipalităților, ce reunesc o mare varietate de organisme de transport public de dimensiuni mici și mari.

1.9. Întrucât subcontractarea intră și ea sub incidența propunerii Comisiei, CESE este preocupat de consecințele pe care propunerea le poate avea asupra **întreprinderilor mici și mijlocii**; de fapt, multe întreprinderi mici de transport cu autobuzul la nivel local contribuie la furnizarea de servicii de transport în zonele urbane mai mari în calitate de subcontractanți pentru operatorii de transport public local; este posibil ca aceste întreprinderi să nu dispună de vehiculele impuse de această directivă și să nu mai fie eligibili ca subcontractanți.

1.10. CESE concluzionează că principalul obstacol în calea modernizării transportului public și a achizițiilor publice de vehicule nepoluante este **lipsa unui sprijin financiar** și îndeamnă Comisia să analizeze din nou prezenta propunere, punând accentul pe finanțare, în special luând în considerare instrumentele existente. Sprijinul financiar specific trebuie să țină seama de diversitatea țărilor, a orașelor și a regiunilor în ceea ce privește puterea economică și proporția populației care trăiește în zonele urbane, având ca obiectiv general armonizarea achizițiilor de vehicule nepoluante în toate statele membre.

1.11. CESE constată că, pe lângă necesitatea de a dispune de mai multe vehicule ecologice în transportul public, este esențial ca tot mai mulți cetățeni să fie convinși să utilizeze acest mod de transport, sporind mai degrabă atractivitatea sa (în termeni de conexiuni sau de confort), și nu punând accentul pe oferta de bilete la prețuri scăzute.

2. Introducere

2.1. UE și-a asumat angajamentul față de un **sistem energetic decarbonizat**, așa cum este descris în **pachetul „Energie curată”**, care are ca scop accelerarea, transformarea și consolidarea tranziției economiei UE către o energie curată, în conformitate cu angajamentele COP21 ale UE și concomitent cu păstrarea obiectivelor importante referitoare la creșterea economică și la crearea de locuri de muncă.

2.2. UE a întreprins deja multe eforturi în acest sens. **Emisiile de gaze cu efect de seră** în UE au scăzut cu 23 % între 1990 și 2016, în timp ce economia a crescut cu 53 % în aceeași perioadă. Acest succes a fost obținut în multe sectoare, cu excepția **transporturilor** – un sector care reprezintă aproximativ 24 % din emisiile de gaze cu efect de seră din Europa (în 2015) și care chiar a înregistrat o creștere a emisiilor, pe măsură ce procesul de redresare economică din Europa a continuat. În plus, urgența privind limitarea poluării aerului în orașe face și mai stringentă necesitatea unui transport nepoluant.

2.3. În consecință, CESE a sprijinit **Strategia europeană pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon** ⁽¹⁾ ⁽²⁾, inclusiv obiectivele și metodele acesteia, care sunt conforme cu **Cartea albă privind politica europeană în domeniul transporturilor** din 2011 ⁽³⁾. În plus, pachetul **„Energie curată pentru toți europenii”**, din noiembrie 2016, și **Strategia „Europa în mișcare”** (2017) au inclus acțiuni de accelerare a utilizării vehiculelor nepoluante, care au fost salutate de către CESE ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ COM(2016) 501 final.

⁽²⁾ JO C 173, 31.5.2017, p. 55.

⁽³⁾ COM(2011) 144 final.

⁽⁴⁾ JO C 246, 28.7.2017, p. 64.

⁽⁵⁾ JO C 81, 2.3.2018, p. 195.

2.4. Recentul **Pachet privind mobilitatea curată**⁽⁶⁾ include, în prezent, inițiative legislative specifice, cum ar fi **Directiva privind vehiculele nepoluante** (care face obiectul prezentului aviz), standarde noi privind emisiile de CO₂ pentru vehicule, un plan de acțiune pentru implementarea transeuropeană a infrastructurii pentru combustibili alternativi, revizuirea Directivei privind transportul combinat, Regulamentul privind serviciile de transport a călătorilor cu autocarul și o inițiativă privind bateriile, ca strategie importantă pentru politica industrială integrată a UE.

2.5. Printre numeroasele instrumente de decarbonizare a transporturilor, **achizițiile publice** de vehicule nepoluante, ca stimulente al cererii, pot juca un rol important. Achizițiile publice ar putea reprezenta un stimul pentru dezvoltarea pieței, cum ar fi, de exemplu, segmentul de piață al autobuzelor urbane. Achiziționarea de vehicule nepoluante pentru parcurile auto destinate transportului public ar putea influența și achizițiile private de vehicule nepoluante.

3. Deficiențe ale prezentei (vechii) directive

3.1. Pentru a promova achizițiile publice de vehicule nepoluante, Comisia a introdus, în 2009, **Directiva 2009/33/CE** privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, care a fost salutată de către CESE⁽⁷⁾,⁽⁸⁾.

3.2. Totuși, organismele publice din Europa au achiziționat un număr destul de mic de vehicule cu emisii scăzute și cu emisii zero și de alte vehicule alimentate cu combustibili alternativi care intră în domeniul de aplicare al Directivei privind vehiculele nepoluante. De exemplu, pentru perioada 2009-2015, în medie aproximativ numai 1,7% din totalitatea autobuzelor noi au fost vehicule cu baterii electrice, vehicule electrice cu pilă de combustibil, vehicule electrice hibride reîncărcabile sau vehicule alimentate cu gaze naturale.

3.3. Unele state membre sau regiuni ori orașe individuale au instituit deja cadre ambițioase privind achizițiile publice, care stabilesc cerințe minime pentru achiziția de vehicule nepoluante, și anume vehicule cu emisii scăzute și cu emisii zero sau alte vehicule pe bază de combustibili alternativi. Totuși, acest lucru nu este de ajuns pentru a oferi suficiente motivații pe piață și stimulente în întreaga Uniune.

3.4. O evaluare ex-post efectuată în 2015 a identificat deficiențe semnificative în directivă. Directiva a avut un efect redus asupra introducerii pe piață a vehiculelor nepoluante în întreaga UE, deoarece până acum nu a stimulat achizițiile publice de vehicule nepoluante. Principalele deficiențe identificate sunt:

- directiva nu definește în mod clar „vehiculele nepoluante”;
- directiva nu acoperă alte practici în afară de cumpărarea directă de către organismele publice și nu abordează închirierea, leasingul sau cumpărarea cu plata în rate a vehiculelor și nici contractele de servicii de transport, altele decât pentru transportul public de călători;
- metodologia de monetizare descrisă în directivă a fost rar utilizată de organismele publice, deoarece este prea complexă.

3.5. În cadrul evaluării impactului, părțile interesate au fost consultate în 2016 și 2017 cu privire la diferitele opțiuni propuse pentru îmbunătățirea directivei. În consecință, s-a propus un set de amendamente pentru a oferi o definiție a vehiculelor nepoluante și obiective minime de achiziții pentru vehiculele ușoare, precum și pentru vehiculele grele. Astfel de criterii armonizate, aplicate la nivel european, nu sunt încă implementate.

4. Propuneri pentru o directivă revizuită

4.1. Revizuirea garantează că noua directivă prevede o definiție a vehiculelor nepoluante și acoperă în prezent toate practicile relevante de achiziții publice prin proceduri mai simplificate și mai eficiente. Noile elemente importante sunt:

- definirea vehiculelor nepoluante pe baza unei abordări cu emisii zero la țeava de evacuare pentru vehiculele ușoare și pe bază de combustibili alternativi pentru vehiculele grele;

⁽⁶⁾ COM(2017) 675 final.

⁽⁷⁾ JO C 51, 17.2.2011, p. 37.

⁽⁸⁾ JO C 424, 26.11.2014, p. 58.

- o perioadă de tranziție până în 2025, în care vehiculele cu emisii scăzute să fie, de asemenea, considerate vehicule nepoluante, însă numărătoarea acestora să se efectueze numai cu factorul de ponderare 0,5;
- prevederea adoptării unui act delegat în temeiul prezentei directive, pentru a adapta aceeași abordare la vehiculele grele ca și la vehiculele ușoare, după introducerea în UE, pe viitor, a normelor de emisie pentru vehiculele respective;
- extinderea la forme de achiziții publice altele decât achiziționarea, și anume concesionarea, contractele de servicii publice pentru serviciile de transport rutier public, serviciile de transport neregulat de pasageri și serviciile de închiriere de autobuze și autocare cu șofer;
- definirea obiectivelor minime privind achizițiile la nivelul statelor membre, diferențiate pentru fiecare stat membru și pentru fiecare categorie de segment de vehicule;
- renunțarea la metodologia pentru monetizarea efectelor externe;
- introducerea unei scheme de raportare din partea statelor membre privind punerea în aplicare a directivei, o dată la trei ani, începând cu un raport intermediar în 2023 și cu o raportare completă în 2026 privind îndeplinirea obiectivului comun pentru 2025.

5. Observații specifice

5.1. CESE susține motivația care stă la baza Directivei privind vehiculele nepoluante, deși aceasta va avea doar un impact redus, în comparație cu eforturile generale necesare pentru atingerea obiectivelor climatice ale UE, deoarece această directivă vizează doar achizițiile publice și nu achiziționarea privată sau comercială de vehicule. Cu toate acestea, directiva poate juca un rol important, deoarece investițiile publice pot servi drept model demn de urmat și pot contribui la dezvoltarea infrastructurii, care ar putea fi, de asemenea, utilizată de sectorul privat și, prin urmare, ar putea genera investiții private. De asemenea, investițiile publice în vehicule nepoluante au un impact imediat asupra aerului curat pentru cetățeni, în special în centrele orașelor (de exemplu în apropierea terminalelor de autobuz).

5.2. CESE a criticat **lipsa de claritate** din această directivă⁽⁹⁾, în special dispersarea informațiilor, cu diferite definiții, precum și metodele complicate de numărare a „vehiculelor nepoluante” în două perioade distincte (până în 2025 și 2025-2030), pe parcursul cărora este foarte probabil ca definițiile pragurilor de emisie să se modifice din nou. Această complexitate va genera mari **incertitudini** în rândul părților interesate.

5.3. Singura regulă simplă din directivă este definirea și numărarea vehiculelor cu **emisii zero la țeava de evacuare**. Aceasta se referă în principal la vehiculele în întregime electrice; cu toate acestea, permite, de asemenea, o abatere de la acest principiu prin acceptarea ca „nepoluante” a vehiculelor grele alimentate cu gaz, cu condiția ca acest gaz să fie în întregime biometan. Toate celelalte reguli sunt mai complexe, cum ar fi numărarea anumitor vehicule doar ca jumătate de vehicul și varietatea tipurilor de combustibil în funcție de categoria de vehicule și standardele de emisii care vor fi supuse unor modificări în viitorul apropiat.

5.4. Pentru o **perioadă de tranziție** (până în 2025), **vehiculele ușoare** sub un anumit prag de emisii la țeava de evacuare sunt considerate, de asemenea, vehicule nepoluante; însă numărătoarea acestora se efectuează numai cu factorul de ponderare 0,5. Pragurile sunt de 40 CO₂ g/km pentru camionete și de 25 CO₂ g/km pentru microbuzele pentru călători, care în prezent pot fi atinse numai de vehiculele hibride reincărcabile. Aceste praguri vor fi modificate de îndată ce va fi implementată noua procedură de testare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial (WLTP), lucru care se va întâmpla cu mult înainte de 2025. Astfel, perioada de tranziție este împărțită în două părți. Consecințele unei astfel de modificări sunt imprevizibile pentru părțile interesate pe baza informațiilor furnizate în directivă. Având în vedere aceste incertitudini, CESE se îndoiește de faptul că perioada de tranziție care se va încheia în 2025 va contribui într-adevăr la depășirea decalajelor tehnologice până când emisiile zero la țeava de evacuare vor fi disponibile pe scară largă și consideră că acest lucru va tinde mai mult să incomodeze factorii de decizie din domeniul achizițiilor publice. În consecință, achizițiile ar putea fie să prezinte întârzieri semnificative fie să se accelereze, dar cu tehnologii vechi, ceea ce ar bloca eventualele investiții viitoare în noi tehnologii cu emisii zero.

⁽⁹⁾ COM(2017) 653 final, anexa 1.

5.5. Incertitudinile sunt chiar mai mari în ceea ce privește **vehiculele grele**. Nu există standarde de emisii disponibile pentru a fi utilizate în perioada de tranziție, iar tehnologia vehiculelor grele cu emisii zero la țeava de evacuare este mai puțin dezvoltată decât cea pentru vehiculele mai ușoare. Pentru prima etapă a perioadei de tranziție, sunt acceptate gazele naturale cu adaosuri din biometan, dar cu un factor de ponderare redus, în timp ce pentru etapa ulterioară nu se furnizează niciun fel de prag sau definiție. Comisia dorește să pună în aplicare aceste praguri printr-un act delegat după definirea acestora, dar nu există informații cu privire la criteriile de obținere a acestor noi praguri de emisie. CESE concluzionează din toate acestea că directiva este **prematură** în ceea ce privește vehiculele grele și recomandă separarea acestei părți de actuala propunere și abordarea chestiunii într-o etapă ulterioară.

5.6. CESE salută abordarea generală **neutră din punct de vedere tehnologic**, deschisă spre noi evoluții tehnologice, la care ar trebui să ne așteptăm, date fiind eforturile mari de cercetare și dezvoltare susținute de UE. CESE dorește totuși să menționeze că directiva nu urmărește pe deplin această abordare, deoarece, de exemplu, combustibilii nefosili lichizi sunt excluși.

5.7. Promovarea **vehiculelor electrice** cu baterie este în prezent puternic impulsionată în multe țări din întreaga lume, împreună cu un număr din ce în ce mai mare de producători de autovehicule. Totuși, creșterea pieței pentru vehicule electrice depinde de mulți factori pe care industria autovehiculelor îi poate influența doar într-o măsură limitată, cum ar fi costurile bateriilor, infrastructura de încărcare, prețurile combustibililor și achizițiile din sectorul public, așa cum preconizează prezenta directivă.

5.8. Tehnologiile de propulsie, altele decât vehiculele electrice cu baterie, oferă de asemenea un mare potențial pentru o mobilitate curată. CESE regretă că aceste tehnologii nu sunt recunoscute suficient de mult în textul directivei. Ca exemple, **combustibilii complet nefosili** (cum ar fi biodieselul HVO100 utilizat pe scară largă în Suedia și în alte țări) sau, probabil, în viitor, **combustibilii sintetici** din deșeuri sau CO₂ produși cu ajutorul surplusului de energie electrică, disponibil în cantități tot mai mari, odată cu extinderea continuă a surselor de energie regenerabilă fluctuante.

5.9. Având în vedere evoluțiile actuale ale tehnologiei transportului modern, CESE recomandă, pentru anii următori, mai degrabă o **abordare mai flexibilă**, decât praguri de emisie fixe și obiective în materie de achiziții publice. De exemplu, pentru a permite o adaptare a valorilor într-o etapă ulterioară, ar trebui să se efectueze măcar o evaluare la jumătatea perioadei a obiectivelor minime.

6. Protecția climei sau politica industrială

6.1. Este evident că această directivă – în pofida titlului său – nu vizează în primul rând vehiculele nepoluante, protecția climei și aerul curat, ci, mai degrabă, achizițiile publice și politica industrială, cu scopul de a promova anumite categorii de vehicule care utilizează cele mai nepoluante (și nu doar nepoluante) tehnologii care trebuie achiziționate. O privire mai atentă la diferitele tipuri de „vehicule nepoluante” și combustibili alternativi, astfel cum sunt definiți în această directivă, scoate la suprafață această discrepanță. Anumite tipuri de combustibili pot contribui la îmbunătățirea calității aerului în orașe, dar nu sunt benefice pentru climă, de exemplu, în cazul în care energia electrică sau hidrogenul pentru vehiculele electrice provine de la centralele pe cărbune. Pe de altă parte, vehiculele cu emisii scăzute care utilizează gaz natural provenit din biometan, deși sunt favorabile climei, pot totuși contribui la poluarea aerului la nivel local. În perspectiva anului 2030, cadru prevăzut în directivă, biocombustibilii complet nefosili, deși nu sunt acceptați în această directivă, vor juca un rol esențial în atingerea obiectivelor climatice ale UE. În plus, abordarea cu emisii zero la țeava de evacuare nu reflectă deloc amprenta de carbon a unui vehicul pe întreaga durată de viață a acestuia.

6.2. Directiva se concentrează în principal pe **politica industrială, utilizând achizițiile publice** de vehicule nepoluante pentru a stimula cererea, cu scopul de a impulsiona dezvoltarea pieței, cum ar fi, de exemplu, în segmentul de piață al autobuzelor urbane. Comisia presupune că achiziționarea de vehicule nepoluante pentru parcurile auto destinate transportului public poate avea un efect și asupra achizițiilor private de vehicule ușoare nepoluante, deoarece consumatorii vor fi influențați pozitiv de creșterea generală a încrederii în maturitatea și fiabilitatea tehnologiilor și, mai ales, de îmbunătățirea infrastructurii publice de reîncărcare și de realimentare cu combustibil (alimentare inteligentă) care va fi disponibilă pentru utilizatorii privați, în special pentru persoanele care nu au un garaj.

6.3. Cu toate acestea, CESE dorește să își exprime îngrijorarea profundă cu privire la **proporționalitatea acestei abordări**. Propunerea pretinde că respectă principiul proporționalității. Totuși, aceasta nu analizează deloc **sarcina financiară suplimentară** pentru organismele publice și nu compară propunerea cu alte opțiuni de politică industrială. Prin urmare, nu este absolut sigur că o sarcină în plus în domeniul achizițiilor publice, în principal pentru orașe și municipalități, este cea mai eficientă cale de a stimula activitățile din sectorul industrial și evoluțiile de pe piață. Organizațiile locale de

transport public, precum și reprezentanții orașelor și ai municipalităților și-au exprimat preocupările profunde. Iată principalele aspecte subliniate de aceste părți interesate:

- sunt necesare fonduri suplimentare semnificative pentru investiții, care depășesc cu mult capacitățile lor;
- multe orașe au depus deja eforturi considerabile pentru un transport nepoluant, însă directiva ignoră toate aceste eforturi;
- autobuzele moderne pe motorină Euro VI sunt ignorate, deși au fost stabilite ca un nou standard în 2011⁽¹⁰⁾ și pot genera reduceri ale emisiilor eficiente din punctul de vedere al costurilor în transportul public;
- vehiculele hibride reîncărcabile nu vor fi acceptate după 2025;
- infrastructura pentru alimentarea electrică a autobuzelor și a camioanelor este destul de diferită de alimentarea vehiculelor ușoare precum autoturismele particulare; prin urmare, sinergia este destul de limitată;
- trebuie acordate derogări pentru brigăzile de pompieri, poliție, vehiculele de ambulanță;
- în unele municipalități, achizițiile publice implică un număr destul de mic de vehicule (mai puțin de 10), cu care este puțin probabil să fie îndeplinite obiectivele minime;
- raportarea propusă poate fi realizată cu eforturi administrative acceptabile numai atunci când în registrele oficiale ale autoturismelor va fi introdusă o categorie de „vehicule nepoluante”.

6.4. O mare parte din achizițiile publice au legătură cu organismele **locale de transport public**, care țin de responsabilitatea orașelor și a municipalităților și a căror competență financiară este destul de limitată. Orice investiție suplimentară în cea mai avansată tehnologie, la costuri (și riscuri) mai ridicate, poate genera o sarcină semnificativă pentru cetățeni, prin creșterea prețurilor la bilete și a impozitelor locale sau chiar prin reducerea ofertei de transport în comun. În plus, eforturile considerabile pentru un aer curat depuse deja de orașe și municipalități, inclusiv prin extinderea utilizării transportului public, ar trebui recunoscute și nu împiedicate de norme noi în materie de achiziții publice, care impun obiective minime pentru toate statele membre, dar care sunt greu de îndeplinit și de controlat la nivelul municipalităților, ce reunesc o mare varietate de organisme de transport public de dimensiuni mici și mari.

6.5. Întrucât subcontractarea intră și ea sub incidența propunerii Comisiei, CESE este preocupat de consecințele pe care propunerea le poate avea asupra **întreprinderilor mici și mijlocii**; de fapt, multe întreprinderi mici de transport cu autobuzul la nivel local contribuie la furnizarea de servicii de transport în zonele urbane mai mari în calitate de subcontractanți pentru operatorii de transport public local; este posibil ca aceste întreprinderi să nu dispună de vehiculele impuse de această directivă și să nu mai fie eligibili ca subcontractanți.

6.6. CESE concluzionează că principalul obstacol în calea modernizării transportului public și a achizițiilor publice de vehicule nepoluante este **lipsa unui sprijin financiar** și îndeamnă Comisia să analizeze din nou prezenta propunere, punând accentul pe finanțare – în special luând în considerare instrumentele existente, cum ar fi fondurile strategice și structurale (FEIS, fondurile ESI) și Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE) –, și, mai întâi de toate, să definească prioritățile adecvate pentru următorul CFM. Acest sprijin financiar specific trebuie să țină seama de diversitatea țărilor, a orașelor și a regiunilor în ceea ce privește puterea economică și proporția populației care trăiește în zonele urbane, având ca obiectiv general armonizarea achizițiilor de vehicule nepoluante în toate statele membre. CESE constată că, pe lângă necesitatea de a dispune de mai multe vehicule ecologice în transportul public, este esențial ca tot mai mulți cetățeni să fie convinși să utilizeze acest mod de transport, sporind mai degrabă atractivitatea sa (în termeni de conexiuni sau de confort), și nu punând accentul pe oferta de bilete la prețuri scăzute.

Bruxelles, 19 aprilie 2018.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Luca JAHIER

⁽¹⁰⁾ Regulamentul (UE) nr. 582/2011 al Comisiei.

Avizul Comitetului Economic și Social European privind Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2009/73/CE privind normele comune pentru piața internă în sectorul gazelor naturale

[COM(2017) 660 final – 2017/0294 (COD)]

(2018/C 262/11)

Raportor: **Baiba MILTOVIČA**

Sesizări	Parlamentul European, 29.11.2017 Consiliul Uniunii Europene, 22.11.2017
Temei juridic	Articolul 194 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională
Data adoptării în secțiune	5.4.2018
Data adoptării în sesiunea plenară	19.4.2018
Sesiunea plenară nr.	534
Rezultatul votului (voturi pentru/voturi împotrivă/ abțineri)	149/1/3

1. Concluzii și recomandări

1.1. Societatea civilă în ansamblu se poate dezvolta doar prin respectarea consecventă a statului de drept. Prin urmare, deși constată unele dezacorduri cu Comisia și își exprimă regretul cu privire la omisiunea inițială care a creat vidul legislativ pe care această directivă urmărește să-l elimine, Comitetul Economic și Social European sprijină modificările propuse la Directiva din 2009 privind gazele naturale, despre care se crede că vor duce la o mai bună integrare a pieței și o mai mare securitate a aprovizionării.

1.2. Aceste modificări propuse la Directiva privind gazele naturale ⁽¹⁾ au dus la dezbateri ample și dezacorduri la nivelul statelor membre. Comitetul consideră că sunt implicate probleme importante de principiu și de solidaritate, care trebuie să fie abordate fără echivoc.

1.3. Sensibilitățile politice și economice trebuie să fie pe deplin recunoscute – ceea ce nu este cazul în prezent – dar, în egală măsură, UE va trebui să decidă dacă obiectivul unei piețe a energiei coerente, durabile și echitabile pentru toate statele membre este realizabil în climatul politic actual. Pe termen scurt, în joc se află provocarea ca unele state membre să renunțe la ceea ce percep a fi în interesul lor național pentru a sprijini principii de reglementare clare și consecvente aplicate pieței unice în contextul aprovizionării cu energie și securității acesteia. Pe termen lung, provocarea este diferită, existând un risc de blocare într-o infrastructură costisitoare și bazată pe combustibili fosili, care – facilitând creșterea dependenței – poate reduce capacitatea UE de a-și îndeplini angajamentele în materie de schimbări climatice.

1.4. Comitetul observă că eliminarea dependenței externe este un program pe termen lung care necesită continuarea dezvoltării interconectivității aprovizionării cu gaze între statele membre, îmbunătățirea capacității de înmagazinare și creșterea capacității pentru opțiuni alternative de aprovizionare, cum ar fi gazul natural lichefiat (GNL), și recunoașterea rolului tot mai mare al energiei din surse regenerabile.

1.5. Comitetul consideră că un aspect al incertitudinii în materie de reglementare (privind viitoarele programe de construcție, din cauza lipsei de claritate în ceea ce privește posibilitatea de derogare propusă) ar putea prezenta un risc pentru securitatea investițiilor și ar putea bloca concurența pe piața liberă între autoritățile naționale și regionale în atragerea de investiții. Acest lucru trebuie analizat în paralel cu îmbunătățirile semnificative înregistrate pe piața gazelor naturale, datorită proceselor de reglementare instituite în ultimele două decenii.

⁽¹⁾ JO L 211, 14.8.2009, p. 94.

1.6. Opiniile anterioare exprimate în ultimii ani de Comitet în numeroase avize privind politica în domeniul energiei și climei ⁽²⁾ au subliniat că doar printr-o guvernare clară și eficientă – și un nivel semnificativ de pragmatism și bunăvoință politică – pot fi rezolvate aceste probleme sensibile referitoare la aprovizionarea cu energie. Prezenta propunere a Comisiei este în acord cu aceste opinii și ar trebui implementată rapid.

1.7. Constată, cu toate acestea, că pot apărea o serie de probleme juridice în legătură cu modificările și că vor exista cu siguranță dezacorduri politice semnificative, dar și îngrijorări de natură comercială din partea unor părți interesate din industrie. În aceste condiții, este așadar regretabil că lipsește o evaluare a impactului.

1.8. Comitetul sprijină propunerea de modificare a Directivei privind gazele naturale, prin care se urmărește să se asigure că, în cadrul jurisdicției UE, principiile fundamentale ale legislației UE din domeniul energiei, cum ar fi accesul terților, reglementarea tarifelor, separarea proprietății și transparența vor fi aplicate conductelor de interconexiune ale UE cu țări terțe. În acest sens, Comitetul consideră că modificările necesare la Directiva privind gazele naturale ar trebui adoptate fără întârziere și fără a lăsa loc vreunei incertitudini juridice în ceea ce privește aplicarea integrală a legislației UE la conductele de interconexiune existente și planificate.

1.9. Comitetul este de părere că orice derogare eventuală de la aplicarea principalelor dispoziții ale directivei ar trebui să fie strict circumscrisă și limitată în timp (de exemplu, maximum 10 ani) și acordată numai în cazuri excepționale, după o evaluare aprofundată a Comisiei, pentru a garanta că nu contravine obiectivelor uniunii energetice și nu afectează negativ concurența și buna funcționare a pieței interne de gaze a Uniunii sau siguranța furnizării de gaze în Uniune.

2. Introducere

2.1. Gazele rămân una dintre principalele surse de energie primară pentru UE, iar funcționarea eficientă a pieței interne a gazelor joacă un rol important atât pentru economia, cât și pentru securitatea energetică a multor state membre ale UE. Este adevărat, de asemenea, că dependența UE față de importurile de energie de orice tip a crescut în mod constant în ultimii 25 de ani, de la 44 % în 1990 la 53 % în 2015. Este necesar să se importe aproape 70 % din gazele naturale folosite în UE, dintre care 90 % ajung prin conducte din țări terțe. Cel mai mare furnizor este Rusia, care furnizează aproximativ 40 % din totalul gazelor naturale, deși în unele țări din estul Europei proporția este mult mai ridicată.

2.2. Recunoscând că această dependență poate duce și la vulnerabilitate, unul dintre scopurile principale ale Directivei privind gazele naturale a fost de a spori interconectivitatea aprovizionării cu gaze între statele membre, de a îmbunătăți capacitatea de înmagazinare și de a crește capacitatea pentru opțiuni alternative de aprovizionare, cum ar fi GNL. Obiectivul permanent al uniunii energetice a fost acela de a crește reziliența internă și de a recunoaște în același timp că eliminarea dependenței externe este un program pe termen lung.

2.3. Directiva privind gazele naturale a stabilit norme comune pentru transportul, distribuția, furnizarea și înmagazinarea gazelor naturale între statele membre ale UE, dar nu se aplică și conductelor care leagă statele membre de țări terțe. Propunând o serie de modificări, această directivă urmărește extinderea principiilor Directivei privind gazele naturale la conductele existente și viitoare până la frontierele UE. Unele dintre aceste conducte, de exemplu cele care intră de pe teritoriul Comunității Energetice, se află deja sub incidența Directivei privind gazele naturale, dar există conducte de gaze care vor fi afectate de această propunere și care intră în UE din Norvegia, Algeria, Libia, Tunisia, Maroc și Rusia, iar propunerea ar putea, de asemenea, să aibă un impact – după Brexit – asupra conductelor care leagă Regatul Unit de statele membre ale UE.

2.4. În mod evident, legislația UE se aplică numai în jurisdicțiile UE, și nu în țările terțe, dar aceste modificări vor asigura aplicarea sa în cazul tuturor acordurilor juridice și contractuale încheiate între un stat membru și o țară terță la punctul de intrare a unei conducte pe teritoriul în care se aplică jurisdicția UE. Cu toate acestea, fiecare stat membru care încheie astfel de acorduri cu furnizori din țări terțe ar putea să acorde derogări de la multe dintre principiile-cheie ale Directivei privind gazele naturale pentru conductele existente. Noile conducte, planificate sau în construcție în momentul în care această directivă intră în vigoare, vor fi supuse tuturor cerințelor de pe piața internă a gazelor naturale. În cazul în care autoritățile naționale și Comisia consideră că o cerere de derogare este justificată, ar putea fi prevăzut, totuși, un cadru de reglementare specific proiectului. De fapt, acest lucru ar conferi Comisiei Europene un rol semnificativ, dacă nu determinant, în ceea ce

⁽²⁾ JO C 487, 28.12.2016, p. 70; JO C 487, 28.12.2016, p. 81; JO C 246, 28.7.2017, p. 34.

privește condițiile de reglementare și de acces pe piață din orice acord privind o nouă conductă. Aceste competențe pot fi văzute ca un mecanism fundamental de asigurare a conformității în modelarea pieței globale de aprovizionare cu energie și în menținerea echilibrului dintre accesibilitatea din punctul de vedere al prețurilor, securitate și durabilitate. Această abordare este recunoscută de Comitet ca fiind în concordanță cu cadrul de guvernare al uniunii energetice și cu obiectivele sale globale.

3. Sinteza propunerii Comisiei

3.1. Extinderea principiilor Directivei privind gazele naturale este considerată importantă deoarece procesul de creare a unei piețe interne a gazelor naturale pentru UE trebuie să abordeze realitatea potrivit căreia sistemele de transport al gazului sunt similare cu un monopol natural. Investițiile imense necesare pentru înființarea unor astfel de întreprinderi care exploatează infrastructuri de mari dimensiuni creează o barieră la intrare extrem de mare pentru alți operatori de pe piață. Prin urmare, este necesar să se prevadă măsuri care să asigure obligația de acces al părților terțe, separarea activităților de producție și de furnizare a gazelor naturale de activitățile de transport al gazului, prin separarea operatorilor de sisteme de transport, și obligația autorităților naționale de reglementare de a stabili sau de a aproba tarife nediscriminatorii și care să reflecte costurile pentru utilizarea sistemelor de transport.

3.2. Propunerea prezintă o serie de modificări la Directiva privind gazele naturale, care se încadrează în patru rubrici ample:

- **extinderea sferei de aplicare:** definiția sintagmei „conductă de interconexiune” este extinsă la conductele dinspre/înspre țările terțe;
- **normele privind separarea:** sunt facilitate modelele de separare alternative;
- **cerințele de consultare:** autoritățile de reglementare ale UE se consultă cu autoritățile competente din țările terțe cu privire la aplicarea Directivei privind gazele naturale până la frontierele UE;
- **derogare:** un stat membru poate acorda o derogare de la dispozițiile anumitor articole din Directiva privind gazele naturale pentru conductele de gaze existente înspre și dinspre țările terțe.

4. Observații generale

4.1. Este important de observat că, deși obiectivul principal al propunerii este de a îmbunătăți eficacitatea pe termen mediu și lung a pieței interne a energiei, se poate afirma că, în practică, aceste modificări pot duce la apariția, pe termen scurt, a unui nivel de incertitudine în materie de reglementare, din cauză că statele membre pot alege să solicite o serie de derogări de la unele cerințe din Directiva privind gazele naturale pentru conductele existente. Cu toate acestea, ar trebui remarcat că o astfel de incertitudine ar fi rezolvată, în cele din urmă, prin aplicarea integrală și consecventă a cerințelor Directivei privind gazele naturale, inclusiv a principiilor de bază ale acestei directive, și anume separarea, accesul terților și tarife bazate pe costurile de construcție și funcționare.

4.2. O serie de noi proiecte de conducte sunt, de asemenea, în curs de dezvoltare – în special, proiectul Nord Stream 2 este cel care a stârnit o opoziție semnificativă din partea unor state membre ale UE. Acest nou element de incertitudine în materie de reglementare poate avea un impact asupra programelor de construcție și poate provoca întârzieri. Se susține, de asemenea, că modificările ar putea bloca concurența pe piața liberă între autoritățile naționale și regionale în ceea ce privește atragerea de investiții străine. Cu toate acestea, în cursul dezvoltării pieței unice, au existat multe cazuri în care s-a renunțat la controlul național în interesul cetățenilor UE în ansamblu, recunoscându-se beneficiile considerabile rezultate din acțiunea solidară.

4.3. Conductele de înaltă presiune și care acoperă distanțe mari sunt elemente de infrastructură complexe și costisitoare, în cazul cărora costurile trebuie amortizate pe parcursul multor ani. Deși acestea ar putea fi utilizate pentru transportul inovator de gaz cu emisii reduse de carbon (bio/hidrogen), există un risc semnificativ de blocare într-o infrastructură costisitoare și bazată pe combustibili fosili care, facilitând creșterea dependenței, poate reduce capacitatea UE de a-și îndeplini angajamentele în materie de schimbări climatice.

4.4. Este posibil ca unele state membre să considere că modificările le limitează suveranitatea într-o oarecare măsură. Acest lucru este cauzat de faptul că un stat membru nu va putea să se abată de la legislația UE prin intermediul unui acord interguvernamental negociat la nivel bilateral în domeniul reglementat de Directiva privind gazele naturale, un domeniu care nu a fost reglementat anterior de UE. Comitetul este de acord că este logic și adecvat ca acest vid legislativ să fie acoperit.

4.5. În ceea ce privește punctele de mai sus, Comitetul își exprimă îngrijorarea cu privire la faptul că Comisia a considerat că nu a fost necesară o evaluare a impactului. Este evident că, în acest domeniu sensibil din punct de vedere politic în care intervin factori economici, trebuie furnizate dovezi care să susțină argumentele în favoarea modificărilor propuse. Trebuie remarcat că unele dintre aceste dovezi figurează în documentul de lucru al serviciilor Comisiei sau în analiza aprofundată efectuată de Comisie, cum ar fi evaluarea impactului Directivei privind gazele naturale.

4.6. De asemenea, Comisia trebuie să clarifice mai bine modalitățile în care sunt aduse beneficii pieței interne. Încă mai există lacune în ceea ce privește punerea în aplicare a celui de al treilea pachet privind energia în mai multe state membre, dar nu este încă evident în ce mod aceste modificări vor afecta punerea în aplicare.

4.7. Cu toate acestea, este evident și că propunerea urmărește să creeze posibilitatea unei intervenții semnificative, acolo unde este necesar și la nivelul european de politică convenit, care ar putea limita creșterea dependenței față de gazul rusesc, încurajând așadar diversitatea aprovizionării. Comitetul consideră că acesta reprezintă un obiectiv care va veni în sprijinul intereselor UE.

5. Observații specifice

5.1. Propunerea ar trebui văzută ca parte a programului de consolidare a coerenței, a solidarității, a securității, a competitivității și a conformității cu regulile pieței în politica energetică a UE – reprezentată de uniunea energetică. În acest context, există un obiectiv pe termen mediu de reducere a dependenței de un furnizor dominant de gaze, prin utilizarea sporită a surselor de gaz din interiorul SEE și a terminalelor de GNL, prin îmbunătățirea eficienței energetice și prin creșterea rolului surselor de energie regenerabile. Pe termen scurt, există o posibilitate modestă de înlocuire a gazelor naturale în anumite domenii de producere a energiei, cum ar fi unele centrale de cogenerare. Acest lucru prezintă importanță mai ales pentru sistemele de încălzire urbană. Centralele electrice pe bază de gaz și centralele de cogenerare care pot fi controlate rapid sunt utilizate și pentru a amortiza fluctuațiile naturale în cazul energiei din surse regenerabile, aducând o contribuție importantă la securitatea alimentării în sectorul energiei electrice și garantând în același timp securitatea aprovizionării în sectorul încălzirii. Există puține posibilități de înlocuire a gazelor naturale în sectorul rezidențial și comercial, deoarece este nerealist pentru sector să mențină echipamente/infrastructuri alternative.

5.2. De asemenea, ar trebui remarcat că guvernele statelor membre anunță în mod repetat că „interconectivitatea” (integrarea cu vecinii, stabilirea unei piețe comune a gazelor naturale, dezvoltarea infrastructurii regionale de gaze naturale, cum ar fi „Baltic Connector” etc.) va asigura condițiile prealabile pentru concurența loială între furnizorii de gaze, servicii de mai bună calitate și o gamă mai largă de opțiuni pentru toți consumatorii de gaze naturale. Pe piețele în care consumul de gaze naturale scade de la an la an, numai câțiva furnizori sunt interesați să furnizeze servicii consumatorilor casnici.

5.3. În dezbaterile actuale privind aprovizionarea cu gaze naturale a UE, expresia „securitate energetică” este interpretată în două moduri diferite. Pe de o parte, se afirmă că o creștere semnificativă a capacității conductelor care aduc gaze înspre Europa va spori reziliența energetică, cantitățile suplimentare de gaz putând acoperi orice deficit cauzat de scăderea continuă a producției tuturor tipurilor de combustibili fosili în Europa (cărbune, petrol și gaz). De asemenea, aceasta poate contribui la acoperirea deficitelor cauzate de intermitența aprovizionării cu energie electrică din surse regenerabile și poate juca un rol important în tranziția energetică. Gazul natural, care are cea mai mică amprentă de carbon dintre combustibilii fosili, este în mod clar o opțiune prioritară atunci când energia din surse regenerabile sau energia nucleară este fie inadecvată, fie indisponibilă.

5.4. Pe de altă parte, se afirmă că vulnerabilitatea Europei ar putea spori în măsura în care creșterea capacităților în privința gazelor naturale încurajează dependența de aprovizionare dintr-o țară (Rusia) ale cărei interese pot diferi semnificativ de cele ale UE și care ar putea folosi aprovizionarea cu gaze drept monedă de schimb în cadrul politicii economice și externe. Interesele economice și politice ale statelor membre sunt într-o oarecare măsură în conflict în această privință și este dificil de imaginat cum pot fi reconciliate aceste două interpretări pe termen scurt și mediu.

5.5. În ansamblu, opinia Comitetului, exprimată în numeroase avize în ultimii ani și, în special, în cele referitoare la instituirea și funcționarea uniunii energetice, a fost că doar printr-un mecanism de guvernare eficient și stabilit de comun acord se vor atinge obiectivele UE convenite privind clima și securitatea energetică. Aceasta presupune reducerea riscului dependenței excesive de un singur furnizor de energie.

5.6. Această directivă își propune să abordeze o „zonă gri” a legislației, să garanteze că normele și principiile pieței unice sunt aplicate și că un domeniu nereglementat intră în sfera de acoperire a legislației UE, Comisia Europeană urmând să se implice mai mult în examinarea chestiunilor de interes comun.

5.7. Directiva privind gazele naturale urmărește să se asigure că, în cadrul jurisdicției UE, principiile fundamentale ale legislației UE din domeniul energiei, cum ar fi accesul terților, reglementarea tarifelor, separarea proprietății și transparența vor fi aplicate conductelor de interconexiune ale UE cu țări terțe. În acest sens, Comitetul consideră că modificările necesare la Directiva privind gazele naturale ar trebui adoptate fără întârziere și fără a lăsa loc vreunei incertitudini juridice în ceea ce privește aplicarea integrală a legislației UE la conductele de interconexiune existente și planificate.

5.8. Comitetul este de părere că orice derogare eventuală de la aplicarea principalelor dispoziții ale directivei ar trebui să fie strict circumscrisă și limitată în timp (de exemplu, maximum 10 ani) și acordată numai în cazuri excepționale, după o evaluare aprofundată a Comisiei, pentru a garanta că nu contravine obiectivelor uniunii energetice și nu afectează negativ concurența și buna funcționare a pieței interne de gaze a Uniunii sau siguranța furnizării de gaze în Uniune.

Bruxelles, 19 aprilie 2018.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Luca JAHIER

Avizul Comitetului Economic și Social European privind Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: Spre o utilizare cât mai largă a combustibililor alternativi – un plan de acțiune privind infrastructura pentru combustibili alternativi, conform articolului 10 alineatul (6) din Directiva 2014/94/UE, inclusiv evaluarea cadrelor naționale de politică conform articolului 10 alineatul (2) din Directiva 2014/94/UE

[COM(2017) 652 final]

(2018/C 262/12)

Raportor: **Séamus BOLAND**

Sesizare	Comisia Europeană, 18.1.2018
Temei juridic	Articolul 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională
Data adoptării în secțiune	5.4.2018
Data adoptării în sesiunea plenară	19.4.2018
Sesiunea plenară nr.	534
Rezultatul votului	170/1/3
(voturi pentru/voturi împotriva/ abțineri)	

1. Concluzii și recomandări

1.1. Prezentul aviz abordează în principal asigurarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în UE, în lumina angajamentelor asumate de Uniune în cadrul Acordului de la Paris. Prin urmare, el vine în completarea unei întregi serii de avize privind transporturile, adoptate de CESE. Comitetul recomandă insistent ca punerea în aplicare a Planului de acțiune privind infrastructura pentru combustibili alternativi să fie considerată prioritară de către UE și toate părțile interesate.

1.2. CESE salută cu entuziasm inițiativele Comisiei Europene în materie de decarbonizare a sectorului transporturilor, în special hotărârea sa de a accelera măsurile destinate asigurării unei infrastructuri pentru combustibili alternativi, astfel încât emisiile de gaze cu efect de seră și emisiile de poluanți atmosferici să fie complet eliminate până în 2050.

1.3. Cu toate acestea, CESE este preocupat de faptul că, în prezent, cadrele naționale de politică convenite de fiecare stat membru ca instrumente de realizare a decarbonizării se situează cu mult sub țintele și obiectivele stabilite. În consecință, este probabil ca Planul de acțiune privind infrastructura pentru combustibili alternativi să nu își atingă scopul. CESE recomandă insistent Comisiei și statelor membre să recunoască caracterul urgent al acestei chestiuni.

1.4. Prin urmare, CESE sugerează Comisiei să revizuiască de urgență cadrele naționale de politică, pentru a se asigura că acestea vor permite îndeplinirea obiectivelor anunțate.

1.5. CESE recomandă ca fiecare stat membru să identifice și să depășească orice obstacol, inclusiv pierderea unor venituri fiscale din impozitarea combustibililor fosili.

1.6. CESE ia notă de angajamentul financiar semnificativ asumat de UE pentru punerea la dispoziție a unei infrastructuri pentru combustibili alternativi. Cu toate acestea, CESE este preocupat de faptul că estimările privind finanțarea necesară sunt prea reduse și că mobilizarea de fonduri din sectorul privat se lasă așteptată. CESE recomandă o revizuire urgentă a finanțării care se preconizează că va fi obținută și, după caz, luarea de măsuri adecvate pentru a corecta o situație în care obiectivele financiare necesare nu sunt realizate.

1.7. CESE remarcă angajamentele industriei navale și aviatice de a atinge obiectivele de decarbonizare convenite de către toate părțile interesate. CESE recomandă totuși ca dialogul necesar dintre Comisie, statele membre și aceste două industrii să fie intensificat pe termen scurt.

1.8. CESE este deosebit de preocupat de nivelul scăzut de implicare a consumatorilor și de interacțiune a lor cu părțile interesate relevante. Comitetul recomandă așadar cu fermitate ca consumatorii să joace un rol mult mai important în toate aspectele legate de introducerea combustibililor alternativi.

1.9. CESE recomandă să se realizeze activități de cercetare pentru identificarea unor noi surse de pământuri rare. CESE recomandă, de asemenea, Comisiei ca, în parteneriat cu statele membre, să actualizeze în permanență informațiile privind tehnologiile de ultimă oră în domeniul transporturilor.

1.10. CESE salută caracterul prioritar al măsurilor adoptate în zonele urbane, însă constată că este nevoie să se elaboreze programe adecvate și pentru transportul rural. Prin urmare, CESE recomandă ca astfel de programe să includă instituirea unei infrastructuri bazate pe utilizarea biocombustibililor obținuți mai ales din deșeuri agricole și deșeuri de altă proveniență, precum și pe utilizarea unei tehnologii pe bază de biodigestoare. Astfel de programe ar putea cuprinde crearea unei infrastructuri bazate pe folosirea biocombustibililor avansați care provin din deșeuri agricole, forestiere sau din alte surse.

2. Introducere

2.1. Prezentul aviz se concentrează pe planul de acțiune, care se referă la asigurarea unei infrastructuri pentru combustibili alternativi în UE. CESE a emis deja avize referitoare la pachetul mai general privind mobilitatea, precum și la alte aspecte legate de transport. Prin urmare, prezentul aviz nu va examina domeniul mai larg, al transporturilor, din perspectiva schimbărilor climatice. Importanța asigurării unei infrastructuri care să faciliteze trecerea de la combustibilii convenționali la combustibilii durabili, pe linia strategiei Comisiei Europene de asigurare a conformității cu Acordul de la Paris, nu poate fi subestimată.

2.2. În noiembrie 2017, Comisia a înregistrat progrese importante în punerea în aplicare a angajamentelor UE asumate în cadrul Acordului de la Paris, care stipula o reducere obligatorie a emisiilor de dioxid de carbon cu cel puțin 40 % la nivel național, până în 2030. „Pachetul privind mobilitatea ecologică” a inclus un plan de acțiune și soluții de investiții pentru instalarea la nivel transeuropean a unei infrastructuri pentru combustibili alternativi. Scopul este de a sprijini cadrele naționale de politică prin susținerea investițiilor în rețeaua de transport (rețeaua transeuropeană de transport sau „TEN-T”) în zonele urbane. Acest lucru va asigura disponibilitatea unei infrastructuri pentru combustibili alternativi pentru utilizatorii drumurilor.

2.3. Planul de acțiune prevede, totodată, ca statele membre să includă obiective de reducere a emisiilor generate de sectorul naval și de cel aviatic.

2.4. În cel puțin 15 dintre recente sale avize referitoare la sectorul transporturilor în ceea ce privește decarbonizarea, COP 21 și multe alte aspecte privind durabilitatea mediului, CESE a sprijinit în mod constant îmbunătățirea accesului publicului la o infrastructură pentru combustibili alternativi.

2.5. Având în vedere ambiția declarată a UE de a deveni lider mondial în ceea ce privește decarbonizarea, Comisia Europeană a prezentat propuneri de realizare a unei tranziții rapide de la combustibili cu emisii ridicate, în sectorul transporturilor, la combustibili cu emisii reduse sau cu zero emisii, până în anul 2025.

2.6. Planul de acțiune privind infrastructura pentru combustibili alternativi este constituit dintr-un pachet de propuneri menite să reducă, în mod continuu și complet, emisiile din sectorul transporturilor, conform unui calendar orientat în jurul anilor 2020, 2025 și 2030.

2.7. Potrivit estimărilor actuale ale UE, 95 % din totalul vehiculelor rutiere și al navelor utilizează combustibili convenționali. Aceasta, în ciuda faptului că există o serie de instrumente de finanțare din partea UE (pentru combustibili fosili sau biocombustibili) care nu sunt incluse în planul de acțiune.

2.8. Datorită disponibilității finanțării UE s-au înregistrat totuși unele progrese în ceea ce privește punerea la dispoziție a unei infrastructuri pentru combustibili alternativi. Observatorul european privind combustibilii alternativi a repertoriat 118 000 de puncte de reîncărcare accesibile publicului pentru vehiculele electrice. Există 3 458 de puncte de realimentare cu gaz natural comprimat, iar la sfârșitul lunii septembrie 2017 existau 82 de puncte de realimentare pentru vehiculele cu hidrogen. Cu toate acestea, numai două state membre oferă peste 100 de puncte de încărcare pentru vehiculele electrice la 100 000 de locuitori ai orașelor.

2.9. Toate statele membre ar fi trebuit să raporteze cu privire la progresele realizate până la sfârșitul anului 2017. Două dintre ele nu au făcut-o (Malta și România). S-a dovedit că celelalte state membre, în marea lor majoritate, sunt în întârziere în raport cu obiectivele pe care și le-au propus și, conform actualelor previziuni, nu vor reuși să le atingă.

3. Cadrele naționale de politică

3.1. În temeiul Directivei 2014/94/UE, statele membre au instituit cadre naționale de politică ce trebuie să prevadă o acoperire minimă în ce privește infrastructura, până în 2020, 2025 și 2030, în funcție de tipul de combustibil. Fiecare cadru național de politică stabilește ținte și obiective, iar statele membre au fost invitate să raporteze Comisiei până în 2017.

3.2. Directiva a pus accentul pe combustibilii în cazul cărora lipsa unei coordonări la nivelul pieței este relevantă, cum ar fi energia electrică, hidrogenul și gazul natural (GNL și GNC). Biocombustibilii sunt, de asemenea, considerați ca fiind o alternativă importantă și este probabil ca aceștia să reprezinte majoritatea combustibililor alternativi de pe piață pe termen scurt și mediu. Principalele elemente necesare construirii unei infrastructuri care să favorizeze utilizarea biocombustibililor există deja.

3.3. Cadrele naționale de politică (CNP) sunt concepute pentru a asigura o acoperire minimă cu infrastructură pentru combustibili alternativi până în 2020, 2025 și 2030, în fiecare stat membru. Principalele elemente ale acestei infrastructuri sunt energia electrică, gazul natural comprimat (GNC), gazul natural lichefiat (GNL) și hidrogenul.

Potrivit estimărilor privind nevoile de investiții în infrastructură ale statelor membre în temeiul Directivei 2014/94/UE, este vorba despre următoarele cifre:

- *Energia electrică*: până la 904 milioane EUR până în 2020 (cadrele naționale de politică impun ținte numai până în 2020);
- *GNC*: până la 357 de milioane EUR până în 2020 și până la 600 de milioane EUR până în 2025 pentru vehiculele rutiere cu GNC [luând în considerare costul total al celor 937 (până în 2020) și, respectiv, 1 575 (până în 2025) de noi puncte de realimentare cu GNC, planificate conform cadrelor naționale de politică];
- *GNL*: până la 257 de milioane EUR până în 2025 pentru vehiculele rutiere cu GNL. Pentru GNL pentru transportul naval, până la 945 de milioane EUR în porturile maritime din coridoarele rețelelor centrale TEN-T, până în 2025, și până la 1 miliard EUR în porturile interioare din coridoarele rețelei centrale TEN-T, până în 2030;
- *Hidrogen*: până la 707 milioane EUR până în 2025 [a se vedea COM(2017) 652 final].

3.4. Numai opt dintre cele 25 de state membre au fost evaluate ca respectând în totalitate cerințele cu privire la atingerea țintelor stabilite, iar două state membre nu prezentaseră rapoarte până în noiembrie 2017. Evaluarea Comisiei este deosebit de critică în ceea ce privește progresele înregistrate și, în special, nivelul de ambiție, care, după cum reiese dintr-un set de politici contradictorii din diferite state membre, le subminează angajamentele de a-și atinge propriile obiective privind asigurarea de infrastructuri adaptate la combustibili alternativi.

3.4.1. CESE observă că unele dintre aceste țări și-au intensificat eforturile de la data publicării cifrelor până în prezent.

3.5. Concluziile generale ale Comisiei indică un eșec lamentabil al cadrelor naționale de politică în realizarea unor progrese reale în ceea ce privește instalarea într-o proporție semnificativă a infrastructurii pentru combustibili alternativi.

3.6. Caracterul critic al evaluării și opinia exprimată în documentul de lucru al serviciilor Comisiei, care atrage atenția asupra impactului limitat al cadrelor naționale de politică, indică faptul că țintele sunt departe de a fi atinse și că este nevoie cel puțin de o revizuire urgentă.

4. Contextul și sinteza comunicării Comisiei

4.1. Planul de acțiune urmărește să sprijine cadrele naționale de politică, pentru a ajuta la crearea unei „infrastructuri de bază interoperabile în UE până în 2025”. Se urmărește crearea unor coridoare centrale de transport care să poată fi utilizate pentru distanțe lungi și pe trasee transfrontaliere, cu condiția ca toate părțile interesate să se fi pus de acord.

4.2. UE dorește să accelereze instalările în două zone. Mai întâi, în cadrul rețelei centrale și al rețelei globale TEN-T. În al doilea rând, este prioritar să se răspundă în mod mai adecvat nevoilor de infrastructură din zonele urbane și suburbane.

4.3. Măsurile sunt menite să aducă beneficii consumatorilor, industriilor și autorităților publice, dat fiind că responsabilitatea revine atât autorităților publice, cât și industriei. Ar trebui să existe un nivel sustenabil de vehicule și nave disponibile, care să asigure continuitatea la nivelul cererii și al ofertei.

4.4. Energia electrică, în calitate de infrastructură pentru combustibili alternativi, a devenit principala prioritate în întreaga UE. Progresele înregistrate în ceea ce privește instalarea infrastructurii necesare pentru vehiculele electrice până în 2020 rămân totuși scăzute, ponderea în anul 2020 fiind estimată la 0,1 %-9,2 % din parcul auto în diferite state membre [SWD(2017) 365 final].

4.5. Comunicarea indică în mod clar că este nevoie de o abordare integrată în ceea ce privește un cadru de politică comun la nivelul UE pentru vehicule, rețele electrice, stimulente economice și servicii digitale. În caz contrar, realizarea unei tranziții către o mobilitate cu emisii scăzute sau zero emisii va fi inegală și va crea o abordare cu mai multe viteze în rândul statelor membre.

4.6. Planul subliniază nevoia de a atrage investiții publice și private semnificative. Acesta sprijină „combinarea subvențiilor nerambursabile cu finanțarea rambursabilă”, pentru a obține nivelul ridicat de finanțare care este necesar.

4.7. Comisia a instituit două forumuri separate – Forumul pentru transporturi durabile și Forumul european pentru un transport naval sustenabil – cu roluri similare, care urmăresc să asigure participarea statelor membre, a societății civile și a altor părți interesate relevante.

5. Provocări legate de asigurarea infrastructurii pentru combustibili alternativi

5.1. CESE atrage atenția asupra diferitelor provocări pe care le presupune asigurarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și regretă faptul că părțile interesate nu tratează aceste probleme în regim de urgență.

5.2. În întreaga UE se constată o lipsă acută a infrastructurii necesare de reîncărcare și de realimentare a vehiculelor și a navelor. CESE consideră că unul dintre factorii principali care contribuie la acest lucru îl constituie dezvoltarea insuficientă a rețelelor de alimentare inteligente, ceea ce pune consumatorii în situația de nu putea lua parte la procesul de tranziție.

5.3. Având în vedere lentoarea progreselor înregistrate de toate părțile implicate în punerea în aplicare a măsurilor, CESE conchide că nivelul de angajament privind infrastructura pentru combustibili alternativi este diferit de la un stat membru la altul, după cum rezultă din evaluările realizate de Comisie. CESE consideră că acest lucru reprezintă un obstacol important în calea atingerii obiectivelor UE în materie de durabilitate. Cu toate acestea, s-au realizat progrese semnificative în UE în ce privește dezvoltarea biocombustibililor (care nu sunt acoperiți de directiva din 2014), mai ales în anumite state membre.

5.4. Apar încă unele incertitudini în ceea ce privește tehnologia aferentă infrastructurii pentru combustibili alternativi. Acestea privesc, printre altele, fabricarea bateriilor necesare pentru producerea vehiculelor electrice, având în vedere creșterea costului extragerii materiilor prime virgine necesare. Conform principiilor economiei circulare, ar trebui încurajată utilizarea de materii prime secundare recuperate. În mod similar, consumatorii duc lipsă de informații în legătură cu siguranța folosirii gazului comprimat, precum și cu utilizarea și disponibilitatea hidrogenului. Acest aspect ar trebui abordat.

5.5. Incertitudinile legate de tehnologie percepute în rândul consumatorilor, alături de lipsa unor informații imediate privind compararea prețurilor au fost identificate ca fiind o provocare importantă în calea adoptării acestei tehnologii de către consumatori [„Studiul UE privind punerea în aplicare a articolului 7 alineatul (3) din Directiva privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi”, ianuarie 2017]. De asemenea, consumatorii se confruntă cu limitări reale în ceea ce privește călătoriile lungi, în special în zone rurale. Acesta este un obstacol important în calea succesului.

5.6. Costul ridicat al tranziției în zonele rurale constituie un element prohibitiv important în realizarea instalării infrastructurii pentru combustibili alternativi. În același mod, trebuie să se accepte că eșecul părților interesate de a încuraja în mod proactiv instalarea unei infrastructuri pentru combustibili alternativi care să răspundă diverselor nevoi ale agriculturii și ale călătorilor pe distanțe lungi, în zone cu așezări rurale dispartate, este o problemă urgentă.

5.7. Dorința de a combina mecanismele de finanțare publică și privată va depinde de satisfacerea nevoilor variate ale investitorilor publici și privați. Concilierea acestor nevoi, în special în situația în care există așteptări divergente în rândul surselor publice și private, ar putea întârzia obținerea de progrese.

5.8. Planul de acțiune vizează în mare măsură realizarea tranziției în principalele centre urbane. Acest lucru se explică, pe de o parte, prin faptul că tehnologia pentru reîncărcare este încă limitată și, deoarece călătoriile în zonele rurale tind să fie mai lungi, trebuie să fie disponibile mai multe puncte de încărcare. De asemenea, CESE constată că asigurarea infrastructurii necesare în zonele rurale necesită mult mai multă atenție.

5.9. Planul de acțiune este condiționat de un nivel ridicat de angajament din partea fiecărui stat membru de a garanta faptul că punerea în aplicare a cadrelor naționale de politică respective are loc în timp util și în mod eficient.

5.10. Pentru a încuraja acest lucru, Comisia a instituit un Forum pentru transporturi durabile, care reunește reprezentanți ai statelor membre, ai sectorului transporturilor și ai societății civile, cu scopul de a asigura o punere în aplicare eficace a politicilor privind infrastructura pentru combustibili alternativi.

6. Observațiile CESE

6.1. CESE este preocupat de evidentul eșec al cadrelor naționale de politică (CNP), care nu au trădat o dorință reală de a realiza progrese cu adevărat importante în ceea ce privește asigurarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Teama că este foarte probabil ca nicio țintă să nu fie atinsă sugerează că este nevoie urgentă de o revizuire a acestei strategii și de recomandări, în sensul unui model care să aibă șanse de reușită. Cu toate acestea, trebuie remarcat că, de la un stat membru la altul și pe diferite piețe, opiniile privind diversii combustibili existenți sunt diferite. De exemplu, GNL și GNC nu sunt considerate o opțiune rezonabilă pentru noua infrastructură în țările nordice, unde biocombustibilii se bucură, în schimb, de succes și sunt promovați. În alte părți ale UE, preferința pentru diverși combustibili este total diferită.

6.2. Trebuie luat în considerare și nivelul de maturitate tehnică. De exemplu, hidrogenul se află încă în primele faze de testare, pe mai toate piețele. În același stadiu se află și propulsia cu baterie electrică pentru vehicule grele, pe distanțe mai lungi, cum ar fi coridoarele TEN-T. Încărcarea bateriei pentru astfel de vehicule este probabil mai puțin viabilă pe termen mediu. Totuși, în mai multe state membre, este în curs de testare și propulsia electrică a camioanelor grele prin cabluri aeriene sau șine prevăzute pe suprafața drumului (*e-Highway* etc.). Această infrastructură nu este deloc menționată în planul de acțiune, dar trebuie considerată în prezent ca fiind mai matură din punct de vedere tehnologic decât combustibilii pe bază de hidrogen.

6.3. Nevoile de investiții menite să asigure instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi accesibile publicului până în 2020 sunt estimate între 5,2 miliarde EUR și 6 miliarde EUR. În perspectiva anului 2025, se preconizează că aceste sume pot urca cel puțin până la 22 de miliarde EUR. În ciuda acestor estimări, sunt puține elemente care să arate că această sumă va fi suficientă pentru a garanta faptul că țintele necesare vor fi atinse.

6.4. Este posibil ca aceste estimări să fie prea prudente și să fie nevoie de revizuirea lor, pentru a lua în considerare evoluțiile tehnologice. Prin urmare, CESE salută dorința Comisiei de a colabora mai îndeaproape cu industria autovehiculelor pentru a elabora diverse instrumente financiare care să încurajeze investițiile private.

6.5. CESE observă totuși că astfel de instrumente trebuie să asigure faptul că instalarea infrastructurii va aduce beneficii importante publicului în ceea ce privește accesul și prețurile rezonabile. Accesul în zonele rurale și izolate este un motiv deosebit de îngrijorare.

6.6. CESE constată că impozitarea combustibililor reprezintă, în prezent, o sursă semnificativă de venit la nivel național în toate statele membre ale UE. În mod evident, o reducere a veniturilor obținute prin realizarea obiectivelor de mediu ar genera dificultăți în politica fiscală a fiecărui stat membru. Cu toate acestea, ar trebui remarcat că propunerea formulată de Comisie în pachetul privind mobilitatea referitor la taxarea rutieră („Eurovigneta”, a se vedea TEN/640) include unele opțiuni noi privind internalizarea costurilor externe prin intermediul tarifelor de utilizare a infrastructurii.

6.7. CESE remarcă faptul că sectorul naval este considerat ca fiind dificil de reglementat, în principal din cauza contextului internațional în care sunt elaborate normele și legislațiile. În timp ce sectorul naval trebuie să devină mai proactiv în cooperarea sa legată de infrastructura pentru combustibili alternativi, este clar că există un potențial, la nivel local, de a furniza combustibili alternativi (de exemplu, metanol și GNL), în special pentru transportul maritim pe distanțe scurte și pentru nave feribot. Ar putea fi menționată, de asemenea, infrastructura electrică pentru operațiunile efectuate pe chei etc.

6.8. În mod similar, deși mai puțin direct legat de planul de acțiune, se preconizează că transportul aerian va crește exponențial până în 2050. Respectarea țintelor de decarbonizare va necesita introducerea semnificativă a combustibililor alternativi, cu un potențial ridicat de limitare a emisiilor de gaze cu efect de seră. Ar trebui să fie luată în considerare utilizarea biocombustibililor în acest domeniu și să fie efectuate investițiile necesare, în urma unui dialog constructiv cu toate părțile interesate relevante și cu Comisia Europeană.

6.9. Investițiile publice și private în infrastructura pentru combustibili alternativi trebuie să fie raționalizate. Prin urmare, CESE salută propunerea Comisiei de a consolida coordonarea instrumentelor de finanțare ale UE și de a depune eforturi pentru crearea de sinergii, astfel încât măsurile de la nivel național și local să poată crește impactul finanțării UE.

6.10. Sensibilizarea consumatorilor este deosebit de importantă pentru ca instalarea infrastructurii să fie o reușită. Aceasta presupune furnizarea de informații referitoare la compararea prețurilor și la beneficiile în materie de sănătate și de mediu, precum și acțiuni specifice, pentru a veni în sprijinul familiilor cu venituri reduse.

Bruxelles, 19 aprilie 2018.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Luca JAHIER

Avizul Comitetului Economic și Social European privind Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor: Realizarea obiectivelor privind mobilitatea cu emisii scăzute – O Uniune Europeană care protejează planeta, care își capacitează consumatorii și care își apără industria și lucrătorii

[COM(2017) 675 final]

(2018/C 262/13)

Raportor: **Ulrich SAMM**

Sesizare	Comisia Europeană, 18.1.2018
Temei juridic	Articolul 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională
Data adoptării în secțiune	5.4.2018
Data adoptării în sesiunea plenară	19.4.2018
Sesiunea plenară nr.	534
Rezultatul votului	201/0/3
(voturi pentru/voturi împotriva/ abțineri)	

1. Concluzii și recomandări

1.1. Subiectul acestei comunicări privind transportul rutier se bazează pe o industrie care este **lider mondial** în producția și serviciile legate de transporturi. Această poziție puternică trebuie menținută și utilizată pentru a accelera, a transforma și a consolida tranziția economiei europene către o energie curată, cu obiectivul important de a ocupa, de asemenea, **poziția de lider în tehnologii noi** pe piața globală.

1.2. CESE salută abordarea generală **neutră din punct de vedere tehnologic**, deschisă spre noi evoluții tehnologice. Cu toate acestea, CESE observă că inițiativa nu urmează în întregime această abordare. Nu este deloc sigur că viitoarea noastră mobilitate se va baza în totalitate pe electricitate și pe alte tehnologii de propulsie, cum ar fi hidrogenul sau carburanții lichizi în întregime nefosili (precum HVO100), oferind un mare potențial de mobilitate ecologică. CESE regretă că acest aspect nu primește destulă recunoaștere.

1.3. CESE salută inițiativele care urmăresc să restabilească **încrederea consumatorilor** în industria autovehiculelor și în sistemul de reglementare, prin intermediul unor standarde realiste privind emisiile și prin noi proceduri de testare. În acest sens, este esențial ca industria să dea dovadă ea însăși de diligență și responsabilitate.

1.4. CESE menționează că, în prezent, se lansează aproximativ 14 milioane de autoturisme noi în fiecare an, ele înlocuind însă doar aproximativ 5 % din totalul flotei de 253 de milioane de autoturisme în UE. Această **rată de înlocuire** va duce la reducerea emisiilor, dar acest lucru nu va fi suficient, iar CESE este favorabil oricărei inițiative care ar putea accelera înlocuirea parcului european de automobile existent, ceea ce ar contribui la o mai rapidă reducere a emisiilor. Cu toate acestea, trebuie să se atragă atenția Comisiei asupra necesității de a evita ca retragerea vehiculelor de pe anumite piețe europene să se facă în detrimentul altor piețe, în care exploatarea acestei flote să continue (cf. punctul 4.7).

1.5. Trebuie să fim conștienți că apariția unei cote semnificative de vehicule cu emisii scăzute necesită o **perioadă de tranziție**, a cărei durată depinde de progresele din sectorul autovehiculelor, de cât de repede consumatorii acceptă noile tehnologii, de costurile implicate și de alți factori, cum ar fi infrastructura de încărcare. CESE subliniază că perioada de tranziție nu justifică faptul de a li se permite automobilelor diesel să depășească limitele de emisii și că trebuie rezolvată rapid chestiunea posibilității de modernizare a acestor automobile și a responsabilității legate de acoperirea costurilor.

1.6. CESE invită Comisia Europeană să facă o distincție mai bună și mai clară între **protecția climei** și îmbunătățirea calității **aerului la nivel local**. Acest aspect este important pentru a-i convinge pe cetățeni să accepte investiții publice și private. Anumite tipuri de combustibili pot contribui la îmbunătățirea calității aerului în orașe, dar nu sunt benefice pentru climă – de exemplu, în cazul în care energia electrică sau hidrogenul pentru vehiculele electrice provin de la centrale pe cărbune. Pe de altă parte, vehiculele cu emisii scăzute care utilizează gaz natural provenit din biometan (aceasta înseamnă, în principal, orice tip de metan, fie că este vorba de subsol, de materiale organice, de procese chimice sintetice sau o combinație a acestora), deși sunt favorabile climei, pot totuși contribui la poluarea aerului la nivel local.

1.7. CESE îndeamnă Comisia să fie mai riguroasă în legătură cu facilitarea accesului consumatorilor la noi forme de mobilitate abordabile ca preț și mai curate, astfel încât beneficiile acestor noi servicii de mobilitate să le fie accesibile tuturor și să fie distribuite în mod uniform în întreaga Uniune. Unele **instrumente de finanțare** propuse pot fi utile pentru abordarea problemei, însă Comitetul nu consideră că acestea sunt suficiente.

1.8. CESE salută rolul important pe care Comisia îl joacă în formarea unei alianțe paneuropene a industriilor în vederea stabilirii unui lanț valoric complet pentru dezvoltarea și producția de **baterii** avansate în UE. Pentru locurile noastre de muncă, este vitală o pondere mai mare a producției de-a lungul lanțului valoric în UE, iar standardele și normele de mediu ale UE reprezintă cea mai bună garanție că bateriile fabricate sunt „curate”, cum se întâmplă – de exemplu – în cadrul abordării economiei circulare.

2. Introducere

2.1. UE și-a asumat angajamentul față de un **sistem energetic decarbonizat**, așa cum este descris în **pachetul „Energie curată”**, care are ca scop accelerarea, transformarea și consolidarea tranziției economiei UE către energie curată, în conformitate cu angajamentele COP21 ale UE și concomitent cu păstrarea obiectivelor importante referitoare la creșterea economică și la crearea de locuri de muncă.

2.2. UE a făcut deja multe în acest sens. **Emisiile de gaze cu efect de seră** în UE au scăzut cu 23 % între 1990 și 2016, în timp ce economia a crescut cu 53 % în aceeași perioadă. Acest succes a fost obținut în multe sectoare, cu excepția **transporturilor** – un sector care contribuie cu aproximativ 24 % la emisiile de gaze cu efect de seră din Europa (date din 2015) și care chiar a înregistrat o creștere a emisiilor, pe măsură ce procesul de redresare economică din Europa continuă. **Strategia europeană pentru o mobilitate cu emisii scăzute** ⁽¹⁾ va soluționa această problemă.

2.3. CESE observă că UE a realizat deja îmbunătățiri semnificative în vederea unei mobilități curate: în 2009, valorile medii ale **emisiilor de CO₂** pentru autoturisme și vehicule comerciale ușoare noi au fost stabilite la nivelul de 130 g CO₂/km pentru 2015 și 95 g CO₂/km pentru 2020, element esențial în realizarea obiectivelor climatice ale UE. Începând cu introducerea **normei europene** în 1992, legiuitorii au scăzut valorile-limită ale oxizilor de azot pentru autoturisme de la Euro 1 la Euro 6 cu 97 % și cele ale particulelor cu 98 %, ceea ce reprezintă o îmbunătățire semnificativă în ceea ce privește poluarea atmosferică locală în orașe.

2.4. Aceste măsuri pentru transportul rutier nu sunt, totuși, suficiente în raport cu angajamentele COP21 și cu nevoia imperioasă de aer curat în orașe. Deși emisiile medii pe autoturism și pe kilometru scad, emisiile totale generate de transportul rutier nu scad, întrucât traficul rutier total a crescut, iar viteza de înlocuire a flotei de vehicule la nivelul UE este limitată.

2.5. În consecință, Comisia Europeană a răspuns la această problemă prin elaborarea inițiativei **„Europa în mișcare”**, care cuprinde o serie de inițiative cu caracter juridic prezentate sub forma a trei pachete. **Primul pachet**, prezentat în 2017, a reflectat ambiția Europei de a realiza progrese rapide în ceea ce privește punerea în funcțiune, până în 2025, a unui sistem de mobilitate curat, competitiv și conectat, care să integreze toate mijloacele de transport și să acopere întreaga Uniune. CESE a salutat acest lucru ⁽²⁾ ⁽³⁾, considerând că este esențial pentru o bună funcționare a **spațiului european unic al transporturilor** cu un cadru de reglementare corespunzător.

⁽¹⁾ COM(2016) 501 final.

⁽²⁾ JO C 246, 28.7.2017, p. 64.

⁽³⁾ JO C 81, 2.3.2018, p. 195.

2.6. Comunicarea ⁽⁴⁾ referitoare la **cel de-al doilea pachet** al strategiei „Europa în mișcare”, discutată în acest aviz, vizează mai mult instrumentele de reducere a emisiilor generate de transportul rutier, cum ar fi Directiva privind vehiculele nepoluante ⁽⁵⁾, noi standarde de CO₂ pentru vehicule ⁽⁶⁾, un plan de acțiune pentru instalarea la nivel transeuropean a infrastructurii pentru combustibili alternativi ⁽⁷⁾, revizuirea Directivei privind transportul combinat ⁽⁸⁾, Regulamentul privind serviciile de transport cu autocarul ⁽⁹⁾ și o inițiativă privind bateriile. Propunerile specifice privitoare la aceste aspecte sunt acoperite mai pe larg în avize separate ale Comitetului. **Cel de-al treilea pachet**, care va viza mai mult problemele de siguranță, va fi prezentat în prima jumătate a anului 2018.

3. Sinteza comunicării

3.1. Cel de-al doilea pachet conține câteva inițiative cu caracter juridic care stabilesc reguli clare, realiste și executabile pentru a contribui la asigurarea unor condiții de concurență echitabile între actorii din industrie care își desfășoară activitatea în Europa. Consumatorii vor fi încurajați să facă tranziția la vehicule nepoluante și la alte soluții de mobilitate curată prin îmbunătățirea infrastructurii pentru combustibili alternativi și prin furnizarea serviciilor interoperabile la nivel transfrontalier.

3.2. Se propune un nou **regulament privind emisiile de CO₂** pentru autoturisme și vehicule comerciale ușoare pentru perioada ulterioară anului 2020. Potrivit acestuia, producătorii de autoturisme și de vehicule comerciale ușoare trebuie să reducă emisiile de CO₂ ale noii flote de vehicule din UE cu 15 % până în anul 2025 și cu 30 % până în anul 2030. Aceste obiective relative de reducere vor fi înlocuite de valorile absolute ale emisiilor de CO₂ de îndată ce vor fi disponibile datele ce rezultă din noua procedură de testare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial (WLTP) (nu este prevăzută înainte de anul 2020).

3.3. Introducerea WLTP ca un **cadru de testare** solid și mai realist **pentru omologarea de tip** a autoturismelor va fi esențială pentru a depăși criza gravă de încredere a consumatorilor și pentru a restabili încrederea acestora. De asemenea, se vor introduce teste privind emisiile generate în condiții reale de conducere (RDE), care vor fi efectuate pe teren, și nu pe un banc de încercare.

3.4. Se propune un plan de acțiune pentru a spori investițiile în **infrastructura pentru combustibili alternativi** și pentru a dezvolta o rețea de stații rapide și interoperabile de reîncărcare și de alimentare la nivelul Uniunii. Sunt implicate câteva instrumente de finanțare, precum Mecanismul european pentru un transport curat, Mecanismul pentru interconectarea Europei, Fondul european pentru finanțarea de investiții strategice și Fondul european de dezvoltare regională.

3.5. Se revizuieste **Directiva privind transportul combinat** pentru a promova utilizarea combinată a diferitelor moduri de transport de mărfuri (de exemplu, camioane și trenuri).

3.6. **Directiva privind serviciile de transport de persoane cu autocarul** va stimula dezvoltarea de legături cu autobuzul la nivel național și pe distanțe lungi pe întregul teritoriu al Europei și va mări oferta de transport pentru toți cetățenii, oferind opțiuni alternative la utilizarea autoturismelor personale.

3.7. **Directiva privind vehiculele nepoluante** va promova soluții de mobilitate ecologică în procedurile de achiziții publice, pentru stimularea cererii pentru sectorul autovehiculelor.

3.8. **Inițiativa privind bateriile** susține o alianță a sectoarelor industriale europene cu scopul de a deveni mai independente și de a crește cota de-a lungul lanțului valoric de producție a vehiculelor electrice. De asemenea, Comisia Europeană va alocă 200 de milioane EUR direct activităților de cercetare și inovare în domeniul bateriilor, în cadrul programului Orizont 2020 (programul de lucru 2018-2020), pe lângă cele 150 de milioane EUR deja alocate.

⁽⁴⁾ COM(2017) 675 final.

⁽⁵⁾ TEN/652 (*Vehicule nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic*, raportor: SAMM; a se vedea pagina 58 din prezentul Jurnal Oficial).

⁽⁶⁾ INT/835, Revizuirea regulamentelor privind reducerea emisiilor de CO₂ generate de autoturisme și vehiculele comerciale ușoare, raportor: BERGRATH (încă nepublicat în Jurnalul Oficial).

⁽⁷⁾ TEN/654, Plan de acțiune privind infrastructura pentru combustibili alternativi (comunicare), raportor: BOLAND (a se vedea pagina 69 din prezentul Jurnal Oficial).

⁽⁸⁾ TEN/651, Transporturi combinate de mărfuri, raportor: BACK (a se vedea pagina 52 din prezentul Jurnal Oficial).

⁽⁹⁾ TEN/650, Accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul, raportor: HENCKS (a se vedea pagina 47 din prezentul Jurnal Oficial).

4. Observații generale

4.1. Subiectul acestei comunicări privind transportul rutier se bazează pe o industrie care este **lider mondial** în producția și serviciile legate de transporturi. Partea de producție a acestui sector asigură locuri de muncă pentru 11 % din totalul lucrătorilor din industria prelucrătoare din UE și generează 7 % din PIB-ul UE. Această poziție puternică trebuie menținută și utilizată pentru a accelera, a transforma și a consolida tranziția economiei europene către o energie curată, cu obiectivul important de a ocupa, de asemenea, **poziția de lider în tehnologii noi** pe piața globală.

4.2. CESE salută abordarea generală **neutră din punct de vedere tehnologic**, deschisă spre noi evoluții tehnologice, la care ar trebui să ne așteptăm, date fiind eforturile mari de cercetare și dezvoltare susținute de UE. Cu toate acestea, CESE observă că inițiativa nu urmează în întregime această abordare. În funcție de progresul tehnologic, nu există certitudinea că mobilitatea noastră viitoare va fi complet electrică. Și alte tehnologii de propulsie au un potențial important de mobilitate ecologică. Date fiind evoluțiile rapide ale tehnologiei moderne de transport pentru anii următori, CESE propune o **abordare mai flexibilă**, în loc să se stabilească, de exemplu, praguri fixe de emisii sau obiective minime în materie de achiziții. De exemplu, revizuirea la jumătatea perioadei a pragurilor de emisie și a obiectivelor minime pare a fi minimul care trebuie făcut pentru a permite adaptări într-un stadiu ulterior.

4.3. CESE salută inițiativele menite să restabilească **încrederea consumatorilor** în industria auto și în sistemul de reglementare. Restabilirea încrederii prin standarde realiste privind emisiile și noi proceduri de testare este esențială. CESE constată că valorile mai realiste ale emisiilor nu vor depinde doar de tehnologia autoturismului, ci și, în mare măsură, de comportamentul conducătorilor auto, de condițiile meteo și rutiere. În consecință, consumatorii se vor confrunta cu o variație destul de mare a datelor, chiar și în cazul aceluiași tip de autoturism.

4.4. În fiecare an, se lansează aproximativ 14 milioane de autoturisme noi, dar acestea înlocuiesc doar aproximativ 5 % din totalul flotei de 253 de milioane de autoturisme în UE. Chiar și doar cu această **rată de înlocuire** – bazată pe standardele actuale privind emisiile – emisiile de CO₂ vor fi reduse cu peste 30 % până în anul 2030, comparativ cu anul 2005 (raportul VDA). CESE ar saluta orice inițiativă care ar putea accelera rata de reînnoire și care ar putea, astfel, să reducă și mai mult emisiile. Trebuie menționat că se constată o revigorare a inovării și a căutării de noi soluții de fabricare în țările cu mai puține tradiții și potențial mai redus în domeniul autovehiculelor. Această tendință pozitivă consolidează competitivitatea în domeniul dezvoltării mobilității cu emisii scăzute.

4.5. CESE ar dori să sublinieze faptul că Comisia ar trebui, pe lângă accentul pe noi tehnologii, precum autoturismele electrice, să ia în considerare și uriașul potențial de îmbunătățire a **flotei existente**. De exemplu, o reducere a emisiilor de CO₂ cu 1 g, realizată prin adăugarea combustibililor nefosili, la nivelul întregii flote, este la fel de eficientă ca o îmbunătățire de 20 g la nivelul noii flote de vehicule (raportul VDA).

4.6. Trebuie să fim conștienți de faptul că atingerea unei cote semnificative de vehicule cu emisii scăzute necesită o **perioadă de tranziție** a cărei durată nu poate fi estimată. Acest lucru depinde de evoluțiile din industria autovehiculelor, de rapiditatea cu care clienții acceptă tehnologia nouă și costurile implicate, precum și de alți factori, precum infrastructura de încărcare, prețurile combustibilului sau achizițiile din sectorul public.

Cu toate acestea, această perioadă de tranziție nu trebuie privită ca dând frâu liber depășirii în continuare a limitelor pentru vehiculele diesel, evitând astfel echiparea lor cu un sistem de reducere catalitică selectivă (RCS), care ar însemna conformarea cu standardul Euro 6. Comisia ar trebui să se asigure că legiuitorii naționali din statele membre vor prelua cât mai repede dispozițiile privind adaptarea la Euro 6 și că vor fi clarificate competențele și responsabilitățile privind costurile.

4.7. CESE invită sectorul autovehiculelor să folosească perioada de tranziție pentru a crește **coeziunea** la nivelul UE, prin alegeri corecte cu privire la amplasarea siturilor industriale, garantând aceleași perspective vehiculelor ecologice în toate statele membre. Ar fi inacceptabil dacă, de exemplu, vehiculele diesel mai vechi ar fi interzise în unele state membre, putând fi apoi vândute în statele membre cu o economie mai slabă. În plus, evoluțiile din afara UE joacă un rol semnificativ, deoarece industria autovehiculelor europeană își desfășoară activitatea în mare măsură pe **piața globală**. Este esențial ca politica UE să sprijine acordurile internaționale care sunt echitabile pentru industria europeană a autovehiculelor, comparativ cu concurenții acesteia din SUA sau Asia.

4.8. Progresul tehnologic din viitor, de exemplu în ce privește performanța bateriei, depinde de **cercetare și dezvoltare**. Progresul se poate obține nu doar în sectorul vehiculelor electrice cu baterii, ci și în domeniul combustibililor care sunt utilizați în motoarele cu combustie internă sau al pilelor de combustie. Deși combustibilii favorabili climei, complet nefosili, precum HVO100, se folosesc deja pe scară largă în anumite țări (cum ar fi Suedia), și alte **noi tipuri de combustibili** ar putea deveni disponibile, precum combustibilii sintetici sau hidrogenul, care pot fi produși la costuri acceptabile cu ajutorul surplusului de energie electrică disponibil în cantități tot mai mari, având în vedere extinderea în curs a surselor fluctuante regenerabile de energie.

4.9. CESE invită Comisia Europeană să facă o distincție mai bună și mai clară între diferitele obiective urmărite în privința introducerii vehiculelor nepoluante. Există două obiective: **protecția climei** și îmbunătățirea calității **aerului la nivel local**. Este important de observat faptul că anumite tipuri de combustibili pot contribui la îmbunătățirea calității aerului în orașe, dar nu sunt benefice pentru climă – de exemplu, în cazul în care energia electrică sau hidrogenul pentru vehiculele electrice provin de la centrale pe cărbune. Pe de altă parte, vehiculele cu emisii scăzute care utilizează gaz natural provenit din biometan, deși sunt favorabile climei, pot totuși contribui la poluarea aerului la nivel local. Reducerea poluării atmosferice la nivel local în orașe este foarte urgentă și necesită măsuri la nivel regional și local, în timp ce protecția climei este o chestiune globală, iar schimbările pot fi realizate (și observate) numai de-a lungul deceniilor. Este important să se facă o distincție clară între aceste obiective în scopul de a convinge cetățenii să accepte investițiile publice și private.

4.10. CESE îndeamnă Comisia să fie mai riguroasă în legătură cu facilitarea accesului consumatorilor la noi forme de mobilitate abordabile ca preț și mai curate, astfel încât beneficiile acestor noi servicii de mobilitate să le fie accesibile tuturor și să fie distribuite în mod uniform în întreaga Uniune. Eventualele probleme, în special **costurile suplimentare pentru consumatori**, reprezintă un motiv de îngrijorare. Unele instrumente de finanțare propuse pot fi utile pentru abordarea problemei, însă Comitetul nu consideră că acestea sunt suficiente. În acest sens, CESE salută inițiativa Comisiei de a îmbunătăți capacitatea consumatorilor de a face alegeri mai precise atunci când achiziționează sau utilizează un vehicul, printr-o transparență mai mare și prin oferirea unei metodologii de comparare a costurilor.

4.11. CESE salută rolul important pe care Comisia îl joacă în formarea unei alianțe paneuropene a industriilor în vederea stabilirii unui lanț valoric complet pentru dezvoltarea și producția de **baterii** avansate în UE. Acest obiectiv are la bază câteva motive: independența mai mare față de producătorii de baterii din afara UE are o importanță strategică; o cotă mai mare de producție de-a lungul lanțului valoric în cadrul UE este esențială pentru locurile noastre de muncă și garantarea faptului că producția de baterii „curate” se poate realiza cel mai bine în conformitate cu standardele și normele UE din domeniul mediului, ca în cazul abordării utilizate în economia circulară. Investițiile la scară largă pentru acest obiectiv sunt esențiale, iar rolul Comisiei este de a stabili condiții adecvate de limitare, precum standardele tehnice.

4.12. CESE aprobă abordarea bazată pe emisiile la țeava de evacuare pentru definirea „vehiculelor nepoluante” întrucât este simplă. Cu toate acestea, Comitetul ar dori să sublinieze și faptul că această abordare nu reflectă **amprenta de carbon** a vehiculului pe întreaga durată de viață. Pentru a evita orice tratament nejustificat al anumitor tipuri de vehicule, sunt necesare mai multe eforturi în privința acțiunilor legislative, pentru a depăși abordarea bazată pe emisiile la țeava de evacuare, dar și pentru a lua în considerare problemele de producție sau furnizarea de energie curată.

4.13. CESE conchide că principalul obstacol în calea modernizării **transportului public** este lipsa sprijinului financiar și îndeamnă Comisia să reconsidere revizuirea directivei privind achizițiile publice, acordând atenție specială finanțării. CESE constată că, pe lângă necesitatea de a dispune de mai multe vehicule ecologice în transportul public, este esențial ca tot mai mulți cetățeni să fie convingși să utilizeze acest mod de transport, făcându-l mai atractiv (în termeni de conexiuni sau de confort), mai degrabă decât concentrând atenția asupra biletelor la prețuri scăzute.

Bruxelles, 19 aprilie 2018.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Luca JAHIER

Avizul Comitetului Economic și Social European privind Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – Comunicare privind consolidarea rețelelor energetice europene

[COM(2017) 718 final]

(2018/C 262/14)

Raportor: **Andrés BARCELÓ DELGADO**

Sesizare	Comisia Europeană, 12.2.2018
Temei juridic	Articolul 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională
Data adoptării în secțiune	5.4.2018
Data adoptării în sesiunea plenară	19.4.2018
Sesiunea plenară nr.	534
Rezultatul votului (voturi pentru/voturi împotriva/ abțineri)	157/1/2

1. Concluzii și recomandări

COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN

1.1. împărtășește opinia potrivit căreia o rețea energetică europeană interconectată în mod corespunzător este esențială pentru atingerea obiectivului uniunii energetice, și anume de a asigura o energie la prețuri accesibile, sigură și durabilă, care să permită, în mod competitiv, desfășurarea procesului de tranziție energetică către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon;

1.2. reafirmă că toate obiectivele privind schimbările climatice și securitatea energetică a UE sunt indisolubil legate între ele, motiv pentru care niciunele nu ar trebui considerate secundare în raport cu celelalte, chiar dacă unele dintre ele nu au caracter obligatoriu pentru statele membre;

1.3. consideră că investițiile în infrastructura rețelelor trebuie să se dezvolte cu aceeași intensitate ca și restul investițiilor din sectorul energetic și să fie coordonate, în special, cu expansiunea surselor regenerabile de energie și, prin urmare, îndeamnă Comisia și statele membre să asigure dezvoltarea adecvată atât a rețelelor transnaționale cât și a rețelelor energetice naționale, pentru a facilita o dezvoltare comună, care să permită realizarea obiectivelor Uniunii;

1.4. îndeamnă Comisia și statele membre să elaboreze rapoarte bienale de monitorizare privind îndeplinirea obiectivelor naționale de dezvoltare atât a energiilor regenerabile, cât și a rețelelor naționale și transnaționale, cu scopul de a asigura punerea în aplicare coordonată a surselor regenerabile de energie și a rețelelor, acordând o atenție specială depistării blocajelor care îngreunează transportul energiei din surse regenerabile;

1.5. constată că obiectivul de interconectare de 10 % stabilit pentru 2020 nu va putea fi îndeplinit în mai multe dintre statele membre, iar dificultățile inerente legate de derularea acestor proiecte (formalități administrative complexe, implicații politice, finanțare, respingere socială), periclitează atingerea obiectivelor pentru 2030, ceea ce împiedică realizarea tuturor politicilor UE în domeniul schimbărilor climatice;

1.6. sugerează că implicarea activă a societății civile organizate în fazele de concepere a proiectelor de interconectare poate contribui la atenuarea respingerii sociale față de unele proiecte;

1.7. solicită, în ceea ce privește Regulamentul privind governanța uniunii energetice, realizarea unor progrese care să permită punerea în aplicare a măsurilor necesare pentru a facilita dezvoltarea interconexiunilor în zonele care, în prezent, acumulează un deficit mai mare în raport cu obiectivul de 10 %;

1.8. recomandă ca, pe lângă monitorizarea pe țară a indicatorului de interconectare (exprimat în procente), să se efectueze și cea pe zone geografice (cum ar fi Peninsula Iberică) și să se introducă indicatori de monitorizare a diferențelor de preț între piețe angro, în vederea prioritizării punerii în aplicare a proiectelor de interes comun (PIC) în zonele cu cele mai mari diferențe;

1.9. recunoaște că sprijinul financiar obținut prin intermediul Mecanismului pentru interconectarea Europei (MIE), de 5 350 de milioane EUR pentru infrastructuri energetice până în 2020, împreună cu alte linii de asistență și cu activitatea grupurilor regionale, a permis derularea unui număr din ce în ce mai mare de proiecte, care apropie UE de realizarea pieței interne a energiei;

1.10. solicită revizuirea bugetului disponibil pentru sprijinirea proiectelor de interconectare, având în vedere că alocările actuale s-ar putea dovedi insuficiente pentru îndeplinirea obiectivelor urmărite;

1.11. solicită statelor membre și Comisiei să consolideze mecanismele de solidaritate și de securitate comună, astfel încât să fie posibilă realizarea tranziției energetice și a obiectivelor de siguranță a alimentării cu energie, cu un raport echilibrat între costuri și beneficii, care să conducă la competitivitatea industriei și a cetățenilor europeni;

1.12. recomandă Comisiei și statelor membre să promoveze instrumente de gestionare (*software*) care să sporească eficiența operațiunilor de interconectare.

2. Politica rețelelor energetice transeuropene

2.1. Pentru a-și îndeplini obiectivele privind schimbările climatice, competitivitatea și securitatea energetică, Uniunea Europeană și-a stabilit obiective privind dezvoltarea rețelelor de transport de energie care să faciliteze procesul de tranziție energetică către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon.

În mod concret, UE și-a stabilit obiectivul ca statele membre să ajungă, până în 2020, la o interconectare de 10 % cu țările vecine. În plus, pentru ca dezvoltarea obiectivelor privind producția de energie din surse regenerabile să fie însoțită de o dezvoltare corespunzătoare a interconexiunilor, Consiliul European a convenit ca obiectivul de interconectare electrică să ajungă la 15 % până în 2030.

2.2. Pentru a garanta atingerea obiectivului de interconectare de 10 %, UE a adoptat, în 2013, Regulamentul privind rețelele energetice transeuropene (Regulamentul TEN-E) și a lansat Mecanismul pentru Interconectarea Europei (MIE), creând bazele pentru identificarea, sprijinirea și prioritizarea PIC, necesare pentru crearea unei rețele energetice transeuropene reziliente.

2.3. Investițiile în rețelele energetice europene se ridică, până în 2030, la 180 de miliarde EUR și se preconizează că, odată finalizate, ele vor conduce la economii anuale cuprinse între 40 și 70 de miliarde EUR, având în vedere costurile de producție evitate și prețurile angro mai competitive care diminuează costurile tranziției energetice.

A treia listă de PIC, în curs de aprobare de către Parlamentul European, identifică 173 de proiecte, pentru a contribui la îndeplinirea obiectivelor de interconectare până în 2020 și 2030.

În pofida listei ambițioase și a măsurilor de sprijin existente, atât dificultățile tehnice inerente proiectelor, cât și implicațiile politice și administrative, precum și respingerea socială conduc la finalizarea, în 2020, a mai puțin de 30 % dintre cele 173 de proiecte incluse în cea de-a treia revizuire a PIC, efectuată în 2017.

La această întârziere a contribuit faptul că normele TEN-E nu au fost pe deplin puse în aplicare la nivel național.

2.4. Pentru a progresa în atingerea obiectivelor, Comisia a instituit patru grupuri la nivel înalt, cu scopul de a accelera dezvoltarea infrastructurilor în patru regiuni specifice.

2.4.1. Planul de interconectare a pieței energiei din zona baltică

Prioritatea politică constă în a sincroniza rețeaua electrică a țărilor baltice cu rețeaua continentală europeană și a pune capăt izolării țărilor baltice și a Finlandei, în ceea ce privește rețelele lor de gaze și dependența de o singură sursă de gaze.

CESE sprijină pe deplin semnarea unui acord politic pentru a stimula finalizarea PIC în domeniul gazelor în 2021, atât în ceea ce privește interconectarea Estonia-Finlanda, cât și interconectarea Polonia-Lituania.

2.4.2. Peninsula Iberică (Declarația de la Madrid)

Din păcate, și în pofida aprobării liniei electrice a Golfului Biscaya, interconectarea Peninsulei Iberice cu restul Europei este departe de atingerea obiectivelor stabilite pentru anul 2020 și foarte departe de cele stabilite pentru 2030.

Nivelul de interconectare existent între Spania și Portugalia nu soluționează problema fundamentală a lipsei conexiunilor dintre Peninsula Iberică și Franța, întrucât singura modalitate de a interconecta peninsula cu Europa și de a o integra pe piața internă este prin intermediul Franței, interconexiunile cu această țară ajungând la un nivel de aproximativ 2,8 %.

Acest procent mic de interconectare face ca prețurile energiei electrice în Peninsula Iberică să fie dintre cele mai ridicate din Europa, iar costul sistemului de integrare a surselor regenerabile de energie să fie, de asemenea, foarte ridicat, având în vedere că sunt necesare capacități mari cu energie de rezervă și aplicarea unor proceduri care permit gestionarea unui grad înalt de volatilitate în combinarea producției de energie. Din declarațiile recente ale președintelui Macron reiese că este esențial ca cele două interconexiuni din Pirinei, care sunt încă într-un stadiu incipient, să beneficieze de sprijin politic.

2.4.3. Conectivitatea energetică în Europa Centrală și de Sud-Est

Această regiune este vulnerabilă la întreruperile în aprovizionare și plătește prețuri pentru gaze mai mari decât restul UE, în pofida vecinătății sale geografice cu furnizorul de gaze.

Principalele obiective sunt lansarea conductei de interconectare Bulgaria-Serbia, inițierea investiției la terminalul de gaz natural lichefiat (GNL) din Krk (în primul semestru din 2018) și începerea construirii componentei românești a coridorului Bulgaria-Austria.

2.4.4. Cooperarea în domeniul energiei în Marea Nordului

Obiectivul principal s-a axat pe combinarea producției și a transportului energiei din surse regenerabile și pe crearea unui cadru juridic și de reglementare favorabil dezvoltării unor asemenea proiecte într-o zonă al cărei potențial de producție a energiei eoliene va reprezenta, în 2030, între 4 % și 12 % din consumul UE.

3. Reorientarea politicii privind infrastructura pe termen mai lung

3.1. Deși Comisia și statele membre au depus eforturi considerabile de promovare a proiectelor de interes comun, realitatea este că, atât din cauza dificultăților tehnice, cât și a constrângerilor birocratice și a limitărilor financiare, doar puține dintre ele vor fi puse în aplicare pe deplin în 2020, fiind urgent necesară, prin urmare, revizuirea calendarului de punere în aplicare prevăzut pentru PIC, acordând prioritate zonelor cu cele mai mari întârzieri în îndeplinirea obiectivelor de interconectare.

3.2. CESE consideră că ar trebui incluse în cadrul PIC cerințe privind securitatea cibernetică, pentru a limita riscurile pentru cetățenii europeni.

Ca urmare a digitizării, sistemele vor dobândi o pondere din ce în ce mai mare în cadrul noilor proiecte de investiții.

3.3. În ceea ce privește interconexiunile de gaz, ar trebui să se acorde prioritate acelor PIC care contribuie în mod substanțial la garantarea siguranței alimentării cu energie a statelor membre, atât împotriva riscurilor care decurg din acțiuni ale țărilor terțe, cât și a limitărilor tehnice.

3.4. Obiectivele interconectării electrice prezintă deficiența de a lua în considerare fiecare stat membru în mod separat. CESE consideră că este necesară repetarea exercițiului pe zone geografice, ținând seama de grupările de state membre corespunzătoare, pentru a se evita blocajele în interconectarea rețelelor. Acest lucru este necesar în special în cazurile în care un stat poate fi interconectat cu restul Europei numai prin intermediul unui alt stat, ca în cazul Peninsulei Iberice, al Ciprului, al Maltei și al Irlandei.

3.5. Interconectarea statelor membre care se confruntă cu un deficit mai mare în ceea ce privește conectarea, precum țările din Peninsula Iberică, din Europa de Sud-Est, Polonia și Irlanda, printre altele, ar trebui să constituie o prioritate, iar CESE îndeamnă Comisia și statele membre să elaboreze măsurile necesare pentru realizarea acestora fără întârzieri nejustificate.

3.6. Obiectivul de interconectare electrică de 10 % nu va fi atins până în 2020 în Cipru, Spania, Italia, Polonia sau Regatul Unit, iar includerea Irlandei și a Portugaliei pe lista cu cele „finalizate” este discutabilă.

Având în vedere datele Comisiei însăși, obiectivul de interconectare electrică de 15 % până în 2030 pare dificil de realizat, mai ales dacă se efectuează o analiză corectă a „blocajelor geografice”, și nu doar la nivelul statelor membre.

3.7. Noile praguri definite pentru a măsura nevoile de interconectare și de integrare pe piața unică, pentru atingerea obiectivelor pentru 2030, sunt:

- un prag de 2 EUR/MWh este stabilit pentru diferența de preț dintre piețele angro din fiecare stat membru, regiune sau zonă de ofertare, pentru a face progrese în ceea ce privește armonizarea piețelor;
- aprovizionarea cu energie electrică trebuie garantată prin combinarea capacității fiecărui stat membru cu importurile de energie. În cazul în care capacitatea nominală a liniilor de interconectare este mai mică de 30 % din sarcina maximă, trebuie prevăzute noi linii de interconectare;
- al treilea prag se referă la utilizarea optimă a energiei din surse regenerabile: în cazul în care capacitatea de interconectare (export) este mai mică de 30 % din capacitatea instalată de producție de energie electrică din surse regenerabile, trebuie preconizate noi linii de interconectare.

Aceste trei praguri stabilesc o legătură directă între obiectivele de dezvoltare a surselor regenerabile de energie și integrarea pe piața internă, pe de o parte, și obiectivele de interconectare, pe de altă parte, prin progresele înregistrate în realizarea comună a tuturor acestora.

3.8. Având în vedere noile praguri stabilite și limitarea pe care o implică analiza pe fiecare stat membru, există șase țări care nu ating niciunul dintre cele trei praguri: Cipru, Spania, Grecia, Irlanda, Italia și Regatul Unit. Ar trebui adăugate Portugalia și Malta, care ating două dintre praguri, dar printr-o conexiune exclusivă cu Spania și, respectiv, cu Italia.

Atât țările baltice, cât și Germania, Bulgaria, Polonia și România, ating două dintre cele trei praguri, în timp ce celelalte state membre pot fi considerate pe deplin integrate, întrucât ating cele trei praguri.

3.9. Atât în cazul în care se analizează procentul de interconectare pentru fiecare stat, cât și în cazul în care se analizează cele trei praguri noi, este evident că în mai multe state membre va fi foarte dificil să se atingă obiectivele stabilite pentru anul 2030. Una dintre problemele principale este că obiectivul de interconectare nu are caracter obligatoriu pentru statele membre, fapt care, împreună cu întârzierile inerente unor astfel de proiecte (consens politic, necesități de finanțare, randament economic, respingere socială), împiedică îndeplinirea acestuia. Toate obiectivele privind schimbările climatice și securitatea energetică a UE sunt legate între ele în mod indisolubil, motiv pentru care niciunele dintre acestea nu ar trebui considerate secundare în raport cu celelalte.

3.10. UE trebuie să promoveze în continuare elaborarea și aprobarea regulamentului său de guvernare, printr-o abordare ambițioasă, care să ia în considerare în aceeași măsură obiectivul de interconectare și obiectivul privind sursele regenerabile de energie, pentru a se asigura că statele membre și Comisia își mobilizează de urgență toate eforturile pentru a atinge cât mai curând obiectivul de interconectare de 10 %, care permite accesul la piața internă a energiei din Uniune.

În plus, pentru proiectele care sporesc în mod semnificativ capacitatea actuală de interconectare în punctele în care nu este atins obiectivul de 10 %, ar trebui să se aplice toate instrumentele financiare disponibile, precum MIE, fondurile structurale și de investiții europene și Fondul european pentru investiții strategice. Aceste proiecte ar trebui să facă obiectul unui tratament specific în materie de reglementare, prin consolidarea măsurilor privind guvernarea europeană în cazul proiectelor care accelerează punerea lor în aplicare.

3.11. Este necesar ca grupurile regionale, împreună cu Comisia, să efectueze o evaluare continuă, de la caz la caz, acordând prioritate punerii în practică a acestor PIC, inclusiv prin adoptarea măsurilor necesare pentru a le facilita derularea – printre altele, simplificarea formalităților administrative – și să permită statelor membre să ajungă la un acord prin organizarea de întâlniri la cel mai înalt nivel.

Sunt necesare acțiuni concertate ale tuturor părților implicate, inclusiv ale statelor membre, ale operatorilor de sisteme de transport, ale promotorilor și ale autorităților de reglementare. Inițiative precum Forumul privind infrastructura energetică, organizat anual la Copenhaga, care permite participarea activă a tuturor acestor agenți, sunt foarte utile pentru a identifica soluții în cazul în care apar probleme pe parcursul derulării proiectelor de interconectare.

4. Securitatea aprovizionării

4.1. Unul dintre obiectivele fundamentale ale UE constă în consolidarea securității aprovizionării, având în vedere puternica dependență a tuturor statelor sale membre față de sursele externe de energie. În acest sens, în ultimii ani s-au înregistrat progrese semnificative, în special în ceea ce privește rețelele și interconexiunile de gaze naturale; chiar și în această situație, este necesar să se acorde prioritate în continuare dezvoltării acelor PIC care sunt necesare pentru ca sistemul de gaze din fiecare țară să îndeplinească criteriul N-1 definit prin Regulamentul (UE) nr. 994/2010 și pentru a reuși, ulterior, să beneficieze cât mai curând de trei surse alternative de aprovizionare cu gaze.

4.2. Ar trebui să se acorde o atenție specială contribuțiilor necesare pentru eliminarea deficiențelor cu care se confruntă încă unele teritorii ale Uniunii, precum insulele și zonele periferice. Este important să se reamintească Concluziile Consiliului European din 4 februarie 2011, potrivit cărora ar trebui ca niciun stat membru să nu rămână neconectat la rețelele europene de gaze și de energie electrică după 2015 și nici securitatea sa energetică să nu fie condiționată de lipsa unor interconexiuni adecvate. În acest scop, în pofida întârzierii, progresele înregistrate ca urmare a introducerii acoperirii MIE în 2017, împreună cu încurajarea proiectelor care vor permite să se pună capăt izolării insulelor, precum Cipru și Malta, și cu proiectele de interes comun aflate în curs de examinare – cum ar fi gazoconductul EastMed – permit o viziune optimistă pe termen mediu.

4.3. Este necesară instituirea unor mecanisme de solidaritate între state care să permită acțiuni comune pentru soluționarea posibilelor riscuri în aprovizionarea unui anumit stat în situații de urgență.

5. Cerințe pentru tranziția energetică

5.1. Progresele către economia cu emisii scăzute de dioxid de carbon și obiectivele stabilite pentru 2030 (27 % energie din surse regenerabile) și pentru 2050 (reducerea cu 80 % a emisiilor de CO₂) vor încuraja electrificarea transporturilor și a sectorului casnic, sporind cererea de energie din surse regenerabile și introducând noi utilizări ale acestora prin proiecte de transformare a energiei electrice în gaz (*Power to Gas*).

5.2. Pentru a atinge obiectivele pentru 2050, nevoia de investiții în rețelele de transport și de distribuție trebuie să se situeze între 40 și 62 de miliarde EUR anual⁽¹⁾, în raport cu cifra actuală de 35 de miliarde EUR.

5.3. În mod evident, există riscul ca obiectivele de interconectare pentru perioada 2030-2050 să nu fie îndeplinite din cauza dificultăților pe care le implică derularea acestor proiecte, ceea ce ar pune în pericol obiectivele europene în materie de combatere a schimbărilor climatice, întrucât ar crește enorm costurile de susținere a investițiilor în energia din surse regenerabile.

⁽¹⁾ Studiul Parlamentului European (Comisia ITRE) – Investițiile în industria energetică europeană 2017, IP/A/ITRE/2013-46 PE595.356.

5.4. Dezvoltarea surselor regenerabile de energie trebuie să fie însoțită de dezvoltarea corespunzătoare a rețelelor energetice, atât transnaționale, cât și naționale.

6. Progresele către o veritabilă piață internă a energiei

6.1. CESE a afirmat întotdeauna că Uniunea energetică reprezintă un factor-cheie al edificării Uniunii Europene, dat fiind că interconexiunile constituie un element indispensabil pentru a se ajunge la o adevărată piață internă a energiei, întrucât, în absența acestora, s-ar produce situații anormale, cu un grad ridicat de ineficiență.

În absența interconexiunilor, politica de promovare a energiei din surse regenerabile va conduce la o volatilitate ridicată a prețurilor, la necesitatea unor investiții mai mari în „tehnologiile de rezervă” și la o risipă a producției de energie din surse regenerabile în momentele în care are loc o creștere a producției și o scădere a consumului.

6.2. Agenția pentru Cooperarea Autorităților de Reglementare din Domeniul Energiei (ACER) estimează că doar 31 % din capacitatea de interconectare existentă în țările din Europa continentală este disponibilă pe piață. Prin urmare, pentru a progresa în realizarea pieței interne, se recomandă adoptarea unor măsuri care să maximizeze capacitatea disponibilă pe piață, ceea ce va genera o concurență sporită, o mai mare eficiență și o mai bună utilizare a resurselor disponibile.

6.3. Pentru a reduce costurile operaționale este necesar să se înregistreze progrese în cuplarea piețelor intrazilnice și în ce privește piețele de echilibrare transfrontaliere, promovând măsurile prevăzute de Regulamentul (UE) 2017/2195 privind echilibrarea sistemului de energie electrică, care impune statelor membre cooperarea regională pentru dezvoltarea zonelor de echilibru în interconexiunile care contribuie la soluționarea congestiilor, la optimizarea utilizării energiei de rezervă între statele membre și la creșterea competitivității piețelor⁽²⁾.

7. Optimizarea economică

7.1. CESE consideră că ar trebui încurajate măsuri care să garanteze că fondurile europene disponibile sunt destinate în mod prioritar proiectelor mai necesare din punctul de vedere al siguranței aprovizionării și celor care garantează o rentabilitate economică mai mare sau care permit progrese mai semnificative în direcția realizării obiectivelor UE privind schimbările climatice.

7.2. Pragul 1 (cel privind diferența de preț) trebuie să fie hotărâtor, din perspectivă economică, în alocarea proiectelor.

7.3. Proiectele de stocare (pompare, printre altele) care contribuie la reducerea nevoilor parcului de producție trebuie să fie prioritare în raport cu alte proiecte, care nu dispun, în prezent, de sprijin tehnologic suficient și a căror finanțare este asigurată prin programe de cercetare și inovare; acesta este, de exemplu, cazul unor proiecte legate de transportul CO₂. Cu toate acestea, reglementările nu trebuie să devanseze progresele tehnologice.

Bruxelles, 19 aprilie 2018.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Luca JAHIER

⁽²⁾ JO L 312, 28.11.2017, p. 6.

Avizul Comitetului Economic și Social European privind Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European, Comitetul Regiunilor și Banca Europeană de Investiții — Al treilea raport privind starea uniunii energetice

[COM(2017) 688 final]

(2018/C 262/15)

Raportor: **domnul Toni VIDAN**

Coraportor: **domnul Christophe QUAREZ**

Sesizare	Comisia Europeană, 18.1.2018
Temei juridic	Articolul 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională
Data adoptării în secțiune	5.4.2018
Data adoptării în sesiunea plenară	19.4.2018
Sesiunea plenară nr.	534
Rezultatul votului	159/5/5
(voturi pentru/voturi împotriva/ abțineri)	

1. Concluzii și recomandări

1.1. CESE salută cel de al treilea raport privind starea uniunii energetice, sprijină obiectivele proiectului uniunii energetice și salută accentul pus pe implicarea și pe mobilizarea societății UE în direcția asumării pe deplin a responsabilității pentru uniunea energetică. El își reiterează propunerile privind un dialog eficace în domeniul energiei cu societatea civilă organizată la nivel european, național, regional și local.

1.2. CESE a considerat dintotdeauna că ideea uniunii energetice este extrem de importantă pentru succesul Uniunii Europene. Comitetul este de acord cu opinia Comisiei potrivit căreia uniunea energetică înseamnă mai mult decât energia și clima însumate. CESE consideră că tranziția energetică reprezintă o oportunitate pentru ca Europa să devină mai democratică, mai unitară, mai competitivă și mai dreaptă. Efortul comun pentru realizarea unei uniuni energetice trebuie să consolideze durabilitatea politică, economică, socială și a mediului în Uniunea Europeană, în conformitate cu valorile fundamentale ale UE.

1.3. CESE salută pachetul privind energia curată ca fiind un pas în direcția corectă, dar regretă că cel de-al treilea raport privind starea uniunii energetice nu recunoaște că obiectivele existente în cadrul pachetului sunt insuficiente. CESE sprijină inițiativele Parlamentului European de consolidare a cadrului juridic și este preocupat de încercările Consiliului de diluare a dispozițiilor viitoare. CESE invită UE să își intensifice acțiunea pentru a apropia Europa și lumea de obiectivul privind neutralitatea emisiilor de dioxid de carbon, consacrat prin Acordul de la Paris și ratificat de toate statele membre.

1.4. CESE regretă faptul că cel de al treilea raport privind starea uniunii energetice nu detaliază perspectiva pe termen lung în ceea ce privește uniunea energetică și solicită Comisiei Europene să includă pe deplin perspectiva anului 2050 în cadrul uniunii energetice și să prezinte o propunere de actualizare a foii de parcurs pentru 2050 în conformitate cu Acordul de la Paris. Acest lucru ar fi în conformitate cu Rezoluția Parlamentului European referitoare la pregătirea, până în 2018, a unei strategii UE privind emisii zero până la mijlocul secolului [2017/2620(RSP)].

1.5. În acest context, CESE subliniază importanța majoră a guvernantei uniunii energetice. După cum a afirmat anterior în avizul său privind guvernanta uniunii energetice ⁽¹⁾, este esențial să se asigure faptul că guvernanta încurajează factorii de decizie de la toate nivelurile să elaboreze planuri pe termen lung dincolo de anul 2030, că ține seama de interesele și de opiniile tuturor părților interesate din societate, incluzând, în special, grupurile vulnerabile, că se adaptează la schimbările tehnologice și de reglementare și permite publicului să tragă la răspundere factorii de decizie.

1.6. CESE observă că tranziția energetică a început deja în Europa: tehnologiile eficiente și preferințele publicului pentru energia curată determină scăderea consumului de energie, în timp ce producția de energie din surse regenerabile crește. Cu toate acestea, în unele privințe, al treilea raport privind starea uniunii energetice pare a fi mult prea optimist în evaluarea progreselor înregistrate. CESE salută concluziile celui de-al treilea raport privind starea uniunii energetice în ceea ce privește importanța Dialogului „Talanoa” din 2018 pe tema schimbărilor climatice și subliniază necesitatea de a face mai mult din punctul de vedere al inovării, al investițiilor, al cooperării și al comerțului la nivel mondial, pentru ca Europa să devină liderul global care se străduiește să fie.

1.7. CESE regretă faptul că cel de-al treilea raport privind starea uniunii energetice se concentrează în principal pe obstacolele reprezentate de infrastructura tehnică. În viitor, ar trebui acordată mult mai multă atenție altor obstacole de piață și instituționale care împiedică publicul larg, consumatorii, comunitățile și IMM-urile să participe la tranziția la o energie curată și la mecanismele de sprijin conexe ale UE și să beneficieze de acestea. Printre obstacolele care nu sunt luate în considerare se numără diferențele în ceea ce privește costul de investiție pentru investițiile în energia din surse regenerabile în UE, punerea deficitară în aplicare a statului de drept, corupția, capacitatea administrativă insuficientă, dificultățile de acces la rețea și absența digitizării și a democratizării în cadrul sistemului energetic.

1.8. CESE salută faptul că cel de al treilea raport privind starea uniunii energetice menționează reducerea costului pentru tehnologiile bazate pe surse regenerabile de energie și pentru alte tehnologii energetice nepoluante. CESE invită Comisia să includă aceste progrese în viitoarele sale politici și instrumente de investiții și să se asigure că perspectiva societală se află la baza foii de parcurs actualizate pentru 2050.

2. Context și reflecție asupra recomandărilor anterioare ale CESE

2.1. Există un sprijin puternic și tot mai mare în rândul publicului UE pentru obiectivele uniunii energetice și pentru politici climatice și energetice mai ambițioase. Cel mai recent sondaj Eurobarometru privind schimbările climatice ⁽²⁾, realizat în martie 2017, a arătat că 74 % dintre respondenți consideră că schimbările climatice reprezintă o problemă foarte gravă, 79 % consideră că combaterea schimbărilor climatice și utilizarea mai eficientă a energiei pot stimula economia și ocuparea forței de muncă din UE, iar 77 % consideră că promovarea în țările terțe a expertizei UE în domeniul noilor tehnologii curate poate aduce UE beneficii economice, 65 % dintre respondenți fiind, de asemenea, de acord că reducerea importurilor de combustibili fosili din țări terțe poate aduce UE beneficii economice. O mare majoritate a respondenților este, de asemenea, de acord cu faptul că ar trebui acordat un sprijin financiar public mai mare pentru tranziția către energii curate, chiar dacă acest lucru înseamnă reducerea subvențiilor pentru combustibili fosili (79 %) și că reducerea importurilor de combustibili fosili poate spori siguranța alimentării cu energie a UE (64 %).

2.2. Există, de asemenea, un sprijin din ce în ce mai mare pentru obiectivele uniunii energetice în cadrul comunității de afaceri europene, atât în afara, cât și în cadrul sectorului energetic. Un bun exemplu al acestui sprijin este noua viziune a asociației europene a întreprinderilor din sectorul energiei electrice, Eurelectric ⁽³⁾. Eurelectric afirmă că „în lumina Acordului de la Paris și a urgenței de a aborda schimbările climatice, poluarea aerului și epuizarea resurselor naturale”, Eurelectric se angajează: „să investească în soluții de generare a energiei curate și în soluții care să facă posibilă tranziția, să reducă emisiile de dioxid de carbon și să continue în mod activ eforturile pentru ca Europa să devină neutră din punct de vedere al carbonului, cu mult înainte de mijlocul secolului”, să promoveze „tranziția extrem de necesară de la o economie bazată pe resurse la o economie europeană bazată pe tehnologie”, să facă posibilă „durabilitatea socială și a mediului” și să „integreze durabilitatea în toate componentele lanțului valoric european și să ia măsuri pentru a sprijini transformarea activelor existente în vederea creării unei societăți cu emisii zero de dioxid de carbon”.

⁽¹⁾ JO C 246, 28.7.2017, p. 34.

⁽²⁾ https://ec.europa.eu/clima/news/eu-citizens-increasingly-concerned-about-climate-change-and-see-economic-benefits-taking-action_ro

⁽³⁾ <https://cdn.eurelectric.org/media/2189/vision-of-the-european-electricity-industry-02-08-2018-h-864A4394.pdf>

2.3. Există din ce în ce mai mulți experți și din ce în ce mai multe date științifice care confirmă faptul că sectorul energiei electrice din UE poate beneficia în mod semnificativ de pe urma scăderii rapide a prețurilor energiei solare fotovoltaice, energiei eoliene și tehnologiilor de echilibrare a sistemului. Într-un raport publicat recent ⁽⁴⁾ de Agenția Internațională pentru Energie Regenerabilă (IRENA), se afirmă că UE „poate crește ponderea energiei din surse regenerabile în mixul său energetic până la 34 % până în 2030, de două ori mai mult decât în 2016, cu un impact economic pozitiv net”. Această creștere ar „duce la economii cuprinse între 44 de miliarde EUR și 113 miliarde EUR pe an până în 2030, dacă se ține seama de economiile legate de costul energiei și de evitarea costurilor de mediu și de sănătate”. Un alt studiu recent ⁽⁵⁾ publicat de *Energy Union Choices* arată că „scenariul cel mai eficient din punct de vedere al costurilor pentru mixul energetic al UE implică o pondere mult mai mare a surselor regenerabile de energie în producția de electricitate decât cea avută în vedere de Comisia Europeană, 61 % față de 49 % până în 2030. Conform acestui scenariu, UE ar evita 265 de milioane de tone de emisii de CO₂ și 600 de milioane de euro în costuri ale sistemului energetic pe an până în 2030, și ar crea 90 000 de locuri de muncă suplimentare (cifre nete)”.

2.4. Au fost lansate inițiative importante, precum Declarația de la Malta din mai 2017, pentru a accelera tranziția către o energie curată pe insule, inclusiv în regiunile ultraperiferice ale Europei, Forumul privind competitivitatea industrială în domeniul energiei curate, Comunicarea privind o strategie industrială pentru Europa, și eforturile de a crea o „Alianță europeană privind bateriile”. Toate acestea sunt esențiale pentru promovarea unei politici industriale integrate care să poată sprijini tranziția energetică și în același timp să stimuleze crearea de locuri de muncă de calitate și ar trebui considerate ca o oportunitate oferită industriei de a pune în valoare capacitatea Europei de a dezvolta soluții adecvate la provocările actuale.

2.5. CESE a afirmat în repetate rânduri că uniunea energetică trebuie să asigure un mediu stabil și favorabil întreprinderilor europene, pentru a le permite și a le încuraja să investească și să angajeze, acordând o atenție specială potențialului IMM-urilor. Acest lucru necesită instituirea în comun a unui sistem solid de guvernare al uniunii energetice, care poate fi posibil doar dacă se vor aduce modificări ample Regulamentului privind guvernarea uniunii energetice, propus de Comisia Europeană.

2.6. CESE a considerat dintotdeauna că disponibilitatea energiei la prețuri rezonabile și accesul fizic la aceasta sunt elemente determinante pentru evitarea sărăciei energetice, o problemă care îi împiedică, de asemenea, pe cetățeni să facă pasul către soluții cu emisii scăzute de dioxid de carbon. Prin urmare, el salută lansarea Observatorului sărăciei energetice, care reprezintă un prim pas către dezvoltarea unei acțiuni europene mai complexe, care vizează eradicarea sărăciei energetice în Europa.

2.7. CESE a solicitat ca dimensiunea socială să fie inclusă printre criteriile de evaluare în următorul raport privind starea uniunii energetice. Prin urmare, el salută cu fermitate inițiativele sociale adoptate de Comisia Europeană, cum ar fi cele legate de regiunile cu emisii ridicate de dioxid de carbon și de sărăcia energetică, precum și crearea unei subsecțiuni specifice a raportului privind starea uniunii energetice dedicate dimensiunii sociale a uniunii energetice. Un asemenea prim pas excelent ar trebui să fie susținut și pe viitor, de exemplu prin elaborarea în comun a unui „Pact social pentru o tranziție energetică axată pe cetățeni”.

2.8. CESE observă că realizarea tranziției energetice nu necesită volume de investiții substanțial diferite în comparație cu cele necesare pentru menținerea sistemului energetic actual, bazat în principal pe combustibili fosili importați. Ea necesită, în schimb, tipuri de investiții substanțial diferite, inclusiv investiții care vizează decarbonizarea, digitizarea, democratizarea și descentralizarea. Principala provocare este realocarea de capital de la activele și infrastructurile care implică emisii ridicate de dioxid de carbon la cele cu emisii scăzute de dioxid de carbon. O astfel de realocare ar trebui să fie eficace din punctul de vedere al utilizării fondurilor publice UE și naționale, de exemplu prin eliminarea treptată a subvențiilor pentru combustibili fosili, inclusiv a sprijinului public al UE pentru conductele de gaze, fără a avea un impact advers asupra competitivității industriale și locurilor de muncă, și fără a denatura piața unică.

2.9. Pentru a ajuta investitorii privați să efectueze această realocare a capitalului, autoritățile publice ar trebui să asigure prețuri ale carbonului efective și previzibile pentru toate activitățile economice. Printre elementele posibile se numără un prag al prețurilor pentru emisiile de carbon în cadrul ETS, combinat cu armonizarea taxelor energetice. Acest lucru ar necesita raționalizarea instrumentelor de politică ale UE și evitarea suprapunerii instrumentelor care distorsionează

⁽⁴⁾ <http://irena.org/newsroom/pressreleases/2018/Feb/EU-Doubling-Renewables-by-2030-Positive-for-Economy>

⁽⁵⁾ <http://www.energyunionchoices.eu/cleanersmartercheaper/>

semnalele de investiții. De asemenea, CESE a solicitat Comisiei să depună eforturi active în direcția instituirii unui sistem global de stabilire a prețului carbonului, care ar crea condiții de concurență echitabile pentru întreprinderile europene pe piețele de export, precum și în ceea ce privește mărfurile importate.

3. Observații privind cel de-al treilea raport privind starea uniunii energetice și măsuri de monitorizare

3.1. Crearea unei guvernante puternice și democratice pentru tranziția energetică a Europei

3.1.1. CESE consideră că UE și majoritatea statelor sale membre trebuie să continue democratizarea procesului de elaborare a politicilor energetice, de exemplu prin promovarea utilizării eficiente a instrumentelor precum sondajele deliberative și inițiativa cetățenească europeană și prin asigurarea unei implicări sistemice și a resurselor necesare, astfel încât societatea civilă organizată să participe la elaborarea și punerea în aplicare a planurilor energetice și climatice naționale.

3.1.2. CESE recunoaște că o guvernanță puternică și democratică a uniunii energetice impune crearea unui „serviciu european de informare în domeniul energiei” în cadrul Agenției Europene de Mediu, care să poată asigura calitatea datelor furnizate de statele membre, să dezvolte un singur punct de intrare pentru toate seturile de date necesare pentru a evalua progresele uniunii energetice, să elaboreze împreună cu părțile interesate ipotezele pentru diferite scenarii, să pună la dispoziție modele cu sursă deschisă pentru a permite testarea diferitelor ipoteze și să verifice coerența dintre diferitele previziuni. Activitatea sa ar trebui să fie accesibilă în mod gratuit tuturor factorilor de decizie, întreprinderilor și publicului larg.

3.1.3. Pentru a oferi un mediu de afaceri stabil și favorabil întreprinderilor europene, în special IMM-urilor, UE și toate statele sale membre ar trebui să elaboreze planuri energetice pe termen lung pentru a atinge obiectivul privind neutralitatea emisiilor de dioxid de carbon asupra căruia au convenit în Acordul de la Paris. Aceste planuri ar trebui dezvoltate în modul cel mai favorabil incluziunii și ar trebui să contribuie la planurile pentru 2030 și la cele pe termen lung prevăzute în Regulamentul privind guvernarea uniunii energetice. Strategiile sectoriale și regionale de decarbonizare ar trebui, de asemenea, elaborate astfel încât să identifice oportunitățile de afaceri și cele de la nivel local și să anticipeze câștigurile și pierderile viitoare de locuri de muncă în vederea asigurării unei tranziții line.

3.1.4. CESE salută inițiativele destinate sprijinirii regiunilor și insulelor cu emisii ridicate de dioxid de carbon în tranziția lor energetică. Acesta solicită Comisiei Europene să continue să sprijine abordările regionale ale tranziției energetice. În acest sens, Comisia Europeană ar trebui să angajeze toate statele membre și regiunile implicate în cartografierea în comun a punctelor forte și a punctelor slabe ale fiecărei regiuni europene în raport cu tranziția energetică. Cartografierea ar trebui să contribuie la strategiile industriale ale acestora, precum și să le ajute să anticipeze rezultatul probabil în ceea ce privește crearea de locuri de muncă, pierderile și redefinirea ca urmare a tranziției.

3.1.5. De asemenea, CESE invită Comisia să continue elaborarea de indicatori pentru a monitoriza implicațiile tranziției energetice asupra industriilor din domeniul energetic și asupra dezvoltării acestora, îmbunătățirea indicatorilor sociali, inclusiv perfecționarea procesului de colectare a datelor și noii indicatori relevanți referitori la publicul larg și la societatea civilă, după cum reiese din avizele CESE pe această temă ⁽⁶⁾.

3.2. Elaborarea în comun a unui pact social pentru o tranziție energetică axată pe cetățeni

3.2.1. CESE consideră că Europa are nevoie de un „Pact social pentru o tranziție energetică axată pe cetățeni”, care să fie convenit de UE, statele membre, regiuni, orașe, parteneri sociali și societatea civilă organizată, pentru a se asigura faptul că tranziția nu lasă pe nimeni în urmă. Acesta ar trebui să devină a șasea dimensiune a uniunii energetice și să includă toate aspectele sociale, inclusiv crearea de locuri de muncă de calitate, formarea profesională, educația și formarea consumatorilor, protecția socială, elaborarea de planuri specifice pentru regiunile de tranziție în care se pierd locuri de muncă, sănătatea și sărăcia energetică.

3.2.2. CESE consideră că uniunea energetică necesită un fond european pentru adaptare la tranziția energetică, care să sprijine lucrătorii expuși riscului de a-și pierde locurile de muncă ca urmare a tranziției energetice. Acest fond ar semnala voința Europei de a se asigura că tranziția energetică nu lasă pe nimeni în urmă.

⁽⁶⁾ JO C 264, 20.7.2016, p. 117; JO C 288, 31.8.2017, p. 100.

3.2.3. CESE consideră că tranziția energetică reprezintă o oportunitate de eradicare a sărăciei energetice în Europa și de îmbunătățire a calității vieții, a creării de locuri de muncă și a incluziunii sociale. Pe baza constatrilor Observatorului european al sărăciei energetice, ar trebui elaborat un plan european de acțiune pentru eradicarea sărăciei energetice, în cooperare cu părțile interesate, inclusiv cu organizațiile consumatorilor, pentru a se asigura faptul că acțiunile publice vizează din ce în ce mai mult cauzele primare ale sărăciei energetice. Remarcând că în avizul său privind pachetul „Energie curată pentru toți”⁽⁷⁾ s-a constatat că sărăcia energetică se referă la investiții și că, în special, gospodăriile vulnerabile se confruntă cu obstacole în calea accesării finanțării, CESE subliniază necesitatea trecerii treptate de la măsuri paliative la măsuri preventive, cum ar fi renovarea clădirilor vechi, astfel încât acestea să fie transformate în clădiri cu consum net de energie egal cu zero. În acest sens, tarifele sociale nu pot constitui decât un ajutor temporar, care ar trebui înlocuit treptat cu mecanisme precum cecuri pentru energie sau subvenții pentru lucrările majore de modernizare a clădirilor și achiziționarea de mașini electrice.

3.2.4. Pentru a asigura o tranziție energetică axată pe cetățeni și pentru a oferi un beneficiu social și economic maxim pentru societate în ansamblu, este esențial să se recunoască și să se susțină un simț de răspundere în rândul cetățenilor și al comunităților pentru resursele locale de energie regenerabilă. Toate mecanismele de sprijin și reformele pieței energiei ar trebui să permită comunităților locale să participe activ la producția de energie și să aibă acces echitabil la piața energiei. Statele membre care nu dispun de capacitatea instituțională de a asigura o astfel de participare publică activă la tranziția energetică, în special de o capacitate instituțională de a acorda sprijin și de a susține proiecte ale comunității pentru accesarea mecanismelor financiare ale UE, ar trebui să fie sprijinite în mod activ.

3.2.5. CESE consideră că Comisia Europeană ar trebui să elaboreze un „program verde Erasmus Pro”, care să se bazeze pe proiectul său pilot Erasmus Pro, precum și alte proiecte care pot atrage mai mulți tineri în sectoarele în creștere, aflate în proces de tranziție energetică, prin ameliorarea imaginii și a condițiilor de lucru ale respectivelor locuri de muncă.

3.2.6. CESE salută ambiția Comisiei Europene de a diminua la jumătate numărul de decese premature cauzate de poluarea aerului până în 2030 (în 2015, s-au înregistrat 400 000 de decese premature în Europa). CESE consideră că UE și toate statele sale membre ar trebui să transforme lupta împotriva poluării atmosferice într-o prioritate la nivel înalt în materie de politică. Măsurile de reglementare care vizează reducerea poluanților atmosferici emiși de vehicule și de centralele electrice ar trebui consolidate și ar trebui introduse măsuri pentru eliminarea treptată a utilizării combustibililor fosili în transport și în producția de energie electrică.

3.2.7. CESE salută îmbunătățirile prevăzute în cel de-al treilea raport privind starea uniunii energetice cu privire la informațiile referitoare la utilizarea instrumentelor de investiții ale UE și la impactul acestora asupra publicului larg, a comunităților și a IMM-urilor, însă constată necesitatea de a îmbunătăți mijloacele de acces la aceste resurse pentru cetățeni și proiectele axate pe comunitate (de exemplu, sprijin pentru platformele financiare, în special în statele membre în care nu există astfel de entități).

3.2.8. CESE dorește să sublinieze concluziile și constatările studiului privind prosumatorii locativi din uniunea energetică europeană, care face parte din documentele însoțitoare ale celui de al treilea raport privind starea uniunii energetice, în special una dintre constatări, și anume aceea că „nu există un cadru de reglementare armonizat pentru prosumatorii locativi din UE, iar statele membre adoptă diferite abordări”, precum și recomandarea conform căreia „o definiție comună și cuprinzătoare a prosumatorilor locativi ar putea fi un catalizator pentru dezvoltarea unui cadru politic și de reglementare clar și puternic al UE, care să sprijine producerea de energie electrică din surse proprii de către consumatori...”⁽⁸⁾.

3.3. Transporturile

3.3.1. Aspectul electrificării în cadrul tranziției energetice necesită o politică și o coerență juridică sporite în rândul segmentelor tradițional separate ale sectorului energetic. Creșterea interacțiunii dintre sectorul energetic și cel al transporturilor este deja o realitate, iar CESE salută eforturile de asigurare a coerenței între pachetele legislative „Energie curată pentru toți europenii” și „Mobilitate curată”.

⁽⁷⁾ JO C 246, 28.7.2017, p. 64.

⁽⁸⁾ Studiul JUST/2015/CONS/FW/COO6/0127.

3.3.2. CESE observă că cel de al treilea raport privind starea uniunii energetice nu ia în considerare eliminarea treptată a combustibililor fosili pentru vânzarea și/sau utilizarea autoturismelor, anunțată recent de mai multe state membre și orașe, precum Țările de Jos, respectiv Paris. Incidentele legate de scandalul emisiilor provenite de la vehicule și consecințele acestora asupra schimbărilor climatice, a poluării aerului, a sănătății și a mediului arată necesitatea urgentă de acțiune. CESE consideră că UE ar trebui să ofere un cadru coordonat pentru eliminarea treptată a motorinei și a benzinei pentru autoturisme, pentru a evita ca deciziile necoordonate și imprevizibile luate la nivel național și subnațional să aibă un impact negativ asupra competitivității industriale și a locurilor de muncă și să perturbe piața unică.

3.3.3. Pentru a evita ca proprietarii cu venituri mici să fie lăsați să se descurce cum pot cu vehiculele poluante care au un acces tot mai restricționat în multe zone urbane, ar trebui introduse stimulente legislative și financiare la nivelul UE, care să permită adaptarea cu costuri reduse a vehiculelor sau conversia sistemelor de transmisie ale vehiculelor existente de la combustibilii fosili la tehnologii cu emisii zero. O asemenea măsură ar reduce la minimum și utilizarea resurselor și costurile sociale ale tranziției de la autoturismele cu combustibili fosili la vehiculele electrice și ar putea contribui la o tranziție însoțită de o mai mare coeziune între regiunile și statele membre cu niveluri ale veniturilor mai scăzute sau mai ridicate.

3.3.4. CESE salută faptul că cel de-al treilea raport privind starea uniunii energetice recunoaște bateriile ca „o parte strategică a priorităților de inovare” și faptul că această tehnologie va face parte dintr-o „tehnologie generică esențială pentru atingerea obiectivelor uniunii energetice”. CESE sprijină inițiativele care vizează asigurarea unui „sprijin substanțial pentru tehnologia bateriilor și a celulelor de baterii” și a faptului că UE joacă un rol ambițios pe piața mondială.

3.4. Infrastructura și dezvoltarea industrială pentru tranziția energetică

3.4.1. Tranziția energetică are implicații semnificative pentru o serie de industrii: în primul rând, pentru producătorii de energie sau pentru sectorul energetic în sine; în al doilea rând, pentru industriile care utilizează energia ca factor de producție, în special pentru industriile mari consumatoare de energie; și în al treilea rând, pentru industriile care furnizează tehnologii și soluții pentru energie și climă. Întreprinderile se confruntă cu riscuri, dar au parte și de beneficii, și este esențial ca UE să ajute industriile să profite de oportunități și să facă față provocărilor.

3.4.2. CESE observă că cel de al treilea raport privind starea uniunii energetice nu consideră retragerea anunțată a SUA din Acordul de la Paris ca fiind o oportunitate istorică pentru întreprinderile, inovatorii, lucrătorii și investitorii europeni de a-și afirma poziția de lider mondial pe piețele energiei curate, aflate în plină ascensiune. UE ar trebui să-și intensifice ambiția în toate domeniile asociate energiei curate, de la eficiența energetică la electromobilitate, pentru a oferi întreprinderilor europene o piață internă sănătoasă, în care inovațiile pot fi utilizate în siguranță, precum și o strategie industrială integrată, care să vizeze exportul de soluții în materie de energie curată către restul lumii.

3.4.3. CESE își reiterează invitația adresată Comisiei de a efectua o evaluare cuprinzătoare a actualelor instrumente de politică privind emisiile scăzute de dioxid de carbon, pentru a se asigura că sunt utilizate instrumentele corespunzătoare pentru a atinge obiectivele în cel mai eficient mod, pe piețe bine reglementate. Ar trebui evitate sarcinile inutile și alte obstacole, cum ar fi complexitatea facturilor, cu care se confruntă utilizatorii de energie din cauza lipsei de concurență și de transparență pe piață.

3.4.4. Noua listă a „proiectelor de interes comun” (PIC) eligibile pentru subvenții publice din partea UE, care însoțește cel de al treilea raport privind starea uniunii energetice, arată o scădere a numărului de proiecte privind combustibilii fosili la 53 de proiecte privind gazele naturale, comparativ cu 77 de proiecte în lista precedentă. Unii analiști susțin totuși că acest lucru este doar rezultatul grupării și al concentrării mai multor proiecte și că noua listă cuprinde în jur de 90 de proiecte privind gazele naturale, ceea ce reprezintă, de fapt, o creștere a numărului lor. Având în vedere riscurile de mediu și economice ale activelor depreciate atunci când se investește în infrastructura bazată pe combustibili fosili, aceste proiecte și atribuirea etichetei de „proiect de interes comun” (PIC) ar trebui reevaluate în cel mai scurt timp.

3.5. Securitatea energetică și dimensiunea geopolitică a uniunii energetice

3.5.1. CESE pledează, după cum a afirmat în avizul său din anul precedent, pentru menținerea securității energetice ca obiectiv esențial al uniunii energetice. O economie eficientă din punct de vedere energetic și infrastructura durabilă și fiabilă pentru producerea localizată, transportul și stocarea de energie, existența unor piețe ale energiei funcționale și relațiile comerciale care respectă pe deplin acquis-ul UE sunt factori contributivi esențiali care trebuie să fie asigurați. Obiectivul de securitate energetică trebuie definit mai bine, privind dincolo de aspectele legate de importurile de energie și de producția internă, la potențialul de creștere a rezilienței în întregul sistem energetic, inovarea societală, schimbarea comportamentului și securitatea cibernetică.

3.5.2. Comitetul salută dimensiunea externă a uniunii energetice, astfel cum este prezentată în cel de-al treilea raport privind starea uniunii energetice, și este de acord că „politicile externe și de dezvoltare ale UE sunt esențiale pentru a sprijini tranziția către o energie curată și cu emisii scăzute de dioxid de carbon la nivel mondial și pentru a consolida securitatea și competitivitatea UE în domeniul energetic”. Din păcate, există tot mai multe dovezi că unele state și întreprinderi care activează în domeniul importului de combustibili fosili în UE sunt implicate în practici inadecvate în practica comercială obișnuită și uneori încearcă în mod agresiv să influențeze politicile energetice și climatice ale statelor membre și ale altor părți interesate relevante. Pentru a asigura un mediu credibil și democratic pentru dezbaterile politice privind punerea în aplicare a uniunii energetice, este necesară monitorizarea sistematică a acestor activități, dezvăluirea lor publică și răspunsul activ.

3.5.3. Datorită digitizării sistemelor energetice, trebuie dezvoltată o infrastructură digitală avansată, care să facă din măsurile pentru sporirea securității cibernetice o parte importantă a eforturilor de asigurare a securității energetice. Având în vedere interacțiunea dintre rețelele electrice inteligente și vehiculele electrice, infrastructura electrică va deveni, de asemenea, un element-cheie al sistemului de transport. În acest sens, securitatea cibernetică a sectoarelor conexe de energie și transport și a infrastructurilor lor digitale va fi cu atât mai importantă.

3.5.4. Succesul uniunii europene a energiei depinde de capacitatea de a respecta legislația europeană și de a garanta că proiectele energetice din Europa sunt conforme cu legislația europeană privind piața. În acest sens, un motiv specific de preocupare sunt proiectele de investiții care, în mod potențial – și, potrivit multor voci, în mod clar – intră în contradicție cu obiectivele uniunii energetice. Ele generează preocupări politice și economice într-un număr de state membre, situație care, la rândul său, pare să contribuie la pierderea încrederii întreprinderilor din aceste țări în valorile care le-au făcut să-și dorească să adere la Uniunea Europeană. Totodată, incapacitatea de a respecta statul de drept este utilizată drept exemplu de către politicienii reticenți în ceea ce privește integrarea europeană pentru a scoate în evidență punctele slabe ale integrării europene, aducând astfel și mai multe prejudicii unității și integrității UE. Prin urmare, Comitetul recomandă ca proiectele precum Nord Stream 2 sau alte proiecte de o importanță strategică să fie dezvoltate în conformitate cu regulile uniunii energetice.

4. Implicarea societății civile și contribuția CESE

4.1. CESE este convins că asigurarea succesului anului 2018 ca fiind „anul de angajament” al uniunii energetice este critică nu numai din motive democratice, ci și pentru eficiența tranziției energetice în sine. Transformarea sistemului energetic european va fi într-adevăr mai rapidă, mai ieftină și mai democratică dacă este impulsionată de oameni care devin treptat consumatori activi, de prosumatori, de lucrători, de entități care externalizează spre public și de entități care contribuie la finanțarea participativă a tranziției energetice. Mijloacele de microfinanțare, de exemplu cele puse la dispoziție prin împrumuturi locale, și facilitarea investițiilor sunt esențiale pentru facilitarea democratizării, a participării sociale sporite și a durabilității sociale a tranziției energetice. Uniunea Europeană ar trebui să urmărească trecerea de la o situație în care politica energetică, chiar și la nivel național, a fost condusă de „deciziile luate de câțiva” la una în care aceasta este condusă efectiv de „acțiunea tuturor”.

4.2. CESE salută apelurile celui de al treilea raport privind starea uniunii energetice la mobilizarea întregii societăți. Rămâne neclar modul în care Comisia se va asigura că se va întâmpla acest lucru, deoarece nu există nicio propunere reală cu privire la modul de realizare, iar raportul identifică chiar și exemple extrem de problematice ale „pionierilor” tranziției către energia curată. CESE invită Comisia Europeană să se implice din ce în ce mai mult în relația cu factorii de decizie și cu părțile interesate și să se întâlnească în mod special cu consiliile economice și sociale naționale și regionale și cu societatea civilă organizată pentru a furniza împreună o energie curată tuturor europenilor.

4.3. CESE este preocupat de nivelul de participare publică a cetățenilor și a comunităților la propunerile legislative, după anunțarea și lansarea, anul trecut, a unei „ample dezbateri publice”. CESE propune ca viitoarele rapoarte privind starea uniunii energetice să reflecte și să prezinte în mod clar îmbunătățirile la nivelul politicilor și al practicilor din cadrul uniunii energetice, adoptate pe baza dezbaterilor publice și a participării publicului.

4.4. În acest context, CESE susține raportul recent adoptat de Parlamentul European, care prevede că „statele membre ar trebui să creeze o platformă de dialog permanent pe mai multe niveluri pe tema energiei, care să reunească autorități locale, organizații ale societății civile, mediul de afaceri, investitori și alte părți interesate vizate, pentru a discuta diferitele opțiuni avute în vedere pentru politicile privind energia și clima”, reiterând importanța implicării sindicatelor, a asociațiilor de consumatori și a organizațiilor societății civile din domeniul mediului în astfel de platforme și a garantării resurselor necesare pentru participarea efectivă.

4.5. CESE dorește să contribuie în mod activ la continuarea dezvoltării sinergiei și a cooperării între instituțiile, societatea civilă organizată și autoritățile locale și regionale și instituțiile acestora de la nivelul UE, relevante pentru obiectivele uniunii energetice. Autoritățile locale și regionale, prin apropierea lor de nivelul publicului larg și prin cunoașterea fiecărui context local specific, dețin cheia pentru adaptarea și punerea în aplicare efectivă a politicilor legate de energie. Ele reprezintă un nivel-cheie de luare a deciziilor în sectoare precum transporturile, amenajarea urbană, construcțiile și bunăstarea, ceea ce le face extrem de importante pentru măsurile coordonate în favoarea eficienței energetice și a surselor regenerabile de energie.

4.6. CESE consideră că științele sociale și umaniste au un rol esențial în punerea la dispoziția factorilor de decizie în domeniul economic și politic, precum și a publicului, a instrumentelor adecvate pentru a înțelege ce determină opțiunile în materie de energie ale utilizatorilor finali, inclusiv ale IMM-urilor și ale publicului. Uniunea energetică are, prin urmare, nevoie de un program de cercetare și inovare al UE orientat către îndeplinirea obiectivelor misiunilor pentru perioada de după 2020, care să integreze pe deplin științele sociale și umaniste, astfel cum se sugerează în raportul Comisiei Europene elaborat de grupul independent la nivel înalt privind maximizarea impactului programelor de cercetare și inovare ale UE (Raportul Lamy).

Bruxelles, 19 aprilie 2018.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Luca JAHIER

Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unui cadru pentru examinarea investițiilor străine directe în Uniunea Europeană

[COM(2017) 487 final – 2017/0224 (COD)]

(2018/C 262/16)

Raportor: **domnul Christian BÄUMLER (DE-II)**

Coraportor: **domnul Gintaras MORKIS (LT-I)**

Sesizare	Consiliul, 15.11.2017
Temei juridic	Articolul 207 din TFUE
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru relații externe
Data adoptării în secțiune	28.3.2018
Data adoptării în sesiunea plenară	19.4.2018
Sesiunea plenară nr.	534
Rezultatul votului	203/1/3
(voturi pentru/voturi împotriva/ abțineri)	

1. Concluzii și recomandări

1.1. Comitetul Economic și Social European (CESE) subliniază că investițiile străine directe reprezintă o sursă importantă de creștere economică, locuri de muncă și inovare. Investițiile străine directe au fost întotdeauna esențiale pentru dezvoltarea economică și socială a Uniunii Europene. CESE susține un mediu de investiții deschis și salută investițiile străine directe.

1.2. CESE observă că investițiile străine nu sunt doar utile, ci pot implica și riscuri și pot pune în pericol securitatea națională și ordinea publică într-unul sau mai multe state membre.

1.3. CESE solicită ca deschiderea Uniunii către investițiile străine directe să fie însoțită de politici solide și eficiente.

1.4. CESE salută propunerea Comisiei de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unui cadru pentru examinarea investițiilor străine directe în Uniunea Europeană, însă constată că subiectul nu este pe deplin acoperit, deoarece Comisia nu a analizat fluxurile de investiții și efectele lor în momentul inițierii procedurii legislative.

1.5. Examinarea investițiilor în întreprinderi și a obiectivelor de importanță strategică pentru securitatea națională și ordinea publică în UE este deficitară și necoordonată: anumite țări dispun de o metodă de examinare, altele nu, astfel că, în acestea din urmă, investițiile nu sunt examinate deloc. Un sistem la nivelul UE trebuie să remedieze această deficiență, trebuie să elimine diferențele dintre statele membre și să garanteze protecția intereselor naționale și europene.

1.6. Este oportun ca statele membre în care există o metodă de examinare a investițiilor străine directe, precum și statele în care nu există o astfel de metodă să poată transmite și primi informații fiabile, inclusiv sub formă de rapoarte anuale care se transmit Comisiei Europene dacă statele membre sau Comisia stabilește că o investiție străină directă planificată sau deja realizată poate afecta securitatea sau ordinea publică dintr-un stat membru.

1.7. CESE salută faptul că regulamentul propus stabilește cerințe procedurale de bază pentru mecanismele de examinare ale statelor membre, precum transparența, nediscriminarea între diferite țări și controlul jurisdicțional, astfel sporind securitatea investițională și juridică.

1.8. CESE subliniază faptul că Uniunea Europeană deține competență exclusivă pentru investițiile străine directe. În măsura în care în statele membre ale UE există sisteme naționale de examinare, trebuie creat un temei juridic pentru aceste sisteme, pentru a se evita insecuritatea juridică.

1.9. CESE își exprimă preocuparea cu privire la faptul că Comisia Europeană își rezervă dreptul de a examina doar investițiile care pot afecta proiectele sau programele de interes pentru Uniune. În măsura în care investițiile străine directe au efecte la nivel transfrontalier asupra întregii UE sau asupra unor părți din UE, aceasta trebuie să își exercite competența pentru examinarea investițiilor.

1.10. Semnificația expresiilor „securitate” și „ordine publică” nu este clarificată suficient în propunerea Comisiei. CESE subliniază faptul că, în sectoarele economice care ar putea face obiectul examinării, există o incertitudine legată de acoperirea sectoarelor strategice și a tehnologiilor generice de acest concept. CESE solicită Comisiei Europene să depună mai multe eforturi în vederea clarificării acestei probleme.

1.11. CESE susține înființarea obligatorie de puncte de contact în țările membre și crearea unui grup de coordonare a procesului de examinare a investițiilor din UE. Totuși, rolurile acestor două organisme, nivelurile de reprezentare și relația dintre ele nu sunt foarte clare. Comisia trebuie să ofere o clarificare în acest caz.

1.12. CESE recomandă includerea partenerilor sociali și a societății civile în mod corespunzător.

1.13. CESE propune extinderea procesului de examinare a investițiilor la domeniile sensibile ale infrastructurii și la instituțiile care mențin funcțiile sociale. Acestea includ alimentarea cu energie și apă, transportul, infrastructura digitală, serviciile financiare, piața financiară, precum și sectorul sănătății.

1.14. CESE susține extinderea examinării investițiilor la tehnologiile generice esențiale, în măsura în care investitorii sunt controlați de guvernul unei țări sau sunt apropiați de un astfel de guvern. CESE propune ca regulamentul să prevadă o procedură de examinare aparte pentru investițiile străine directe realizate de investitori statali sau apropiați de guverne din țări terțe.

1.15. CESE este convins că procesul de examinare va fi mai eficient dacă se va aplica investițiilor străine directe planificate, și nu celor deja finalizate, și solicită Comisiei să includă această recomandare în propunerea de regulament. Mai presus de toate, Comitetul recomandă o monitorizare după efectuarea investițiilor.

1.16. CESE recomandă ca, în interesul siguranței investițiilor, să se stabilească termene atât pentru decizia de a opera o examinare a investițiilor, cât și pentru examinarea propriu-zisă.

1.17. CESE subliniază faptul că în cadrul procesului de examinare trebuie să se garanteze confidențialitatea datelor comerciale, pentru a nu descuraja potențialii investitori.

1.18. CESE recomandă cooperarea cu SUA și cu alți parteneri comerciali în cadrul procesului de examinare a investițiilor, precum și apropierea normelor privind examinarea investițiilor străine directe la nivel internațional. În acest sens, Comitetul pentru Investiții Străine din SUA (CFIUS) ar putea servi drept model.

1.19. Deși chestiunea reciprocității nu este abordată în propunerea de regulament, CESE invită Comisia să aplice principiul reciprocității în toate cazurile în care UE negociază cu țări terțe în materie de investiții străine directe, având în vedere că din ce în ce mai mulți investitori din afara UE achiziționează întreprinderi și entități din Uniune, în vreme ce investitorii europeni se confruntă de multe ori cu dificultăți atunci când investesc în alte țări. În primul rând, Comitetul solicită accelerarea negocierilor cu privire la acordul de investiții cu China.

2. Considerații generale

2.1. CESE susține, în principiu, punctele centrale ale propunerii Comisiei Europene de regulament pentru stabilirea unui proces de examinare a investițiilor străine directe în Uniunea Europeană, în care se afirmă că Uniunea Europeană este deschisă investițiilor străine, precum și că investițiile străine directe contribuie la creșterea economică a Uniunii, consolidând competitivitatea acesteia, creând locuri de muncă și economii de scară, atrăgând capitaluri, tehnologii, inovare și expertiză și deschizând noi piețe pentru exporturile Uniunii.

2.2. Există însă motive de îngrijorare legate de faptul că investitorii străini, mai ales întreprinderile de stat, achiziționează din considerații strategice întreprinderi europene care dispun de tehnologii generice esențiale și urmăresc să preia infrastructuri, tehnologii importante ale viitorului și alte active importante pentru asigurarea securității statelor membre și a întregii UE.

2.3. În ultimii 10 ani, investițiile în UE ale țărilor terțe au crescut semnificativ. Comunicarea Comisiei Europene „Încurajarea investițiilor străine directe, asigurându-se totodată protejarea intereselor esențiale” conține date statistice care arată că majoritatea investițiilor provin din SUA, Canada, Elveția, urmate de Brazilia, China și Rusia. În timpul crizei financiare din 2008 investițiile chineze în statele UE s-au înzecit, crescând de la 2 miliarde EUR în 2009 la aproape 20 de miliarde EUR în 2015. Doar în 2016, investițiile chineze directe în UE s-au ridicat la 35 de miliarde EUR. În comparație cu anul 2015, această cifră reprezintă o creștere cu 77 %, iar în comparație cu anul 2010 chiar cu 1 500 %. Comparativ, investițiile întreprinderilor din UE în China au scăzut în 2016 cu 25 %.

2.4. În februarie 2017, trei state membre – Franța, Germania și Italia – au solicitat Comisiei Europene să modifice normele pentru investițiile străine directe în Uniunea Europeană, ca urmare a îngrijorării legate de migrația cunoașterii în străinătate, dat fiind faptul că tot mai mulți investitori din afara UE achiziționează tehnologii din UE pentru obiectivele strategice ale țărilor respective, în timp ce investitorii UE se confruntă adesea cu obstacole când doresc să investească în alte țări. Cele trei state membre subliniază faptul că principiul reciprocității trebuie să fie menținut dacă investitorii UE primesc doar acces limitat la piețe din afara UE. Cele trei state membre au solicitat Comisiei Europene să dezvolte un instrument european pentru „a evita prejudiciile [...] cauzate de investițiile străine directe unilaterale ale cumpărătorilor străini în sectoarele sensibile din punctul de vedere al securității și politicii industriale și pentru a asigura reciprocitatea. Instrumentele guvernamentale disponibile în prezent la nivelul statelor membre ale UE nu sunt suficiente pentru a asigura o astfel de protecție”.

2.5. Rezoluția Parlamentului European din 5 iulie 2017 a solicitat Comisiei și statelor membre să verifice investițiile străine directe ale țărilor terțe în industria strategică, infrastructura și tehnologiile esențiale pentru viitor ale UE.

2.6. Comisia Europeană a înaintat o propunere de regulament care vizează instituirea unui cadru legal pentru examinarea investițiilor străine provenind din state terțe.

2.7. Comisia Europeană a hotărât să limiteze această propunere la domeniul securității și ordinii publice, pentru a se putea ajunge la un acord minim între statele membre. Conform descrierii Comisiei, printre aceste domenii se numără, de exemplu, comunicațiile electronice, securitatea cibernetică, protejarea infrastructurilor critice și competitivitatea industrială a produselor și a serviciilor din domeniul securității cibernetice.

2.8. Nici chiar termenii „securitate” și „ordine publică” nu sunt suficient de clari în contextul dat pentru a evita problemele și interpretările diferite. CESE precizează că, în sectoarele economice care pot face obiectul examinării, există incertitudini legate de includerea sectoarelor strategice și a tehnologiilor-cheie în aceste noțiuni. CESE solicită Comisiei Europene să depună mai multe eforturi în vederea clarificării acestei probleme.

2.9. CESE remarcă faptul că Comisia Europeană recunoaște fără rezerve că statele membre trebuie să dispună de flexibilitatea necesară pentru examinarea investițiilor străine directe [a se vedea COM(2017) 494 final]. Acest lucru ar însemna că doar statele membre ar putea lua decizii cu privire la investițiile străine directe din țări terțe.

2.10. CESE a fost întotdeauna de părere că politicile comerciale și de investiții ale Uniunii trebuie să fie coordonate și „compatibile” cu politica economică și cu celelalte domenii ale politicii UE, printre care se numără și „protecția mediului, munca decentă, securitatea și sănătatea în muncă”. O strategie eficientă de investiții a UE joacă un rol important în menținerea competitivității UE într-o perioadă de schimbări economice rapide și de mutații majore ale structurilor de putere economică la nivel mondial.

2.11. CESE precizează că UE se numără printre economiile cele mai deschise la investițiile străine directe. Investițiile străine în UE sunt în continuă creștere. Ele se concentrează tot mai mult asupra anumitor sectoare alese strategic și asupra unor întreprinderi de dimensiuni mai mari decât media și provin, tot mai des, de la întreprinderi deținute de stat sau de la investitori care au legături strânse cu guvernele.

2.12. În schimb, începând cu anul 2016, Comisia estimează că restricțiile privind investițiile străine directe sunt în creștere la nivel mondial. De multe ori, investitorii UE nu beneficiază de aceleași drepturi în țările terțe ca și investitorii din aceste țări care investesc în UE. Încă din anul 2011, CESE și-a exprimat regretul legat de faptul că, în Comunicarea sa „Către o politică europeană globală în domeniul investițiilor internaționale”, Comisia nu a tratat problema preluării întreprinderilor de importanță strategică, solicitând abordarea aspectelor legate de reciprocitate.

2.13. CESE subliniază că cele trei state membre care au propus inițiativa de dezvoltare a unui instrument european pentru examinarea investițiilor au atras atenția că trebuie respectat principiul reciprocității dacă investitorii UE au doar acces limitat la piețele din afara UE. Proiectul de regulament nu a abordat problema reciprocității. Cu toate acestea, în ceea ce privește investițiile străine directe, principiul reciprocității ar trebui aplicat în cazul tuturor negocierilor purtate de UE cu țările terțe în materie de ISD.

2.14. În plus, strategia investitorilor străini în UE s-a axat pe achiziția de întreprinderi europene care dezvoltă tehnologiile cheie sau mențin infrastructuri importante pentru îndeplinirea funcțiilor critice pentru societate și economie. Combinația acestor evoluții a suscitat preocupări întemeiate în rândul cetățenilor, al întreprinderilor și al statelor membre din Uniunea Europeană. Aceste preocupări necesită măsuri adecvate, astfel cum s-a anunțat în documentul de reflecție al Comisiei privind globalizarea, din 10 mai 2017, și în **discursul privind starea Uniunii**, din 13 septembrie 2017.

2.15. CESE solicită ca deschiderea Uniunii către investițiile străine directe să fie însoțită de politici solide și eficiente.

2.16. CESE subliniază că unele state membre au recunoscut de multă vreme că investițiile străine nu sunt doar utile, ci pot ascunde și riscuri susceptibile de a periclita securitatea națională și ordinea publică. Acest lucru este valabil în special când investițiile vizează întreprinderi și obiective de importanță strategică. Din acest motiv, aceste state membre au creat sisteme naționale de examinare a investițiilor străine.

2.17. CESE precizează că examinarea investițiilor în întreprinderi și obiective de importanță strategică pentru securitatea națională sau securitatea UE este deficitară și necoordonată: unele țări dispun de o procedură de examinare, altele nu, astfel că în acestea din urmă investițiile nu sunt examinate deloc. Este evident că, în asemenea circumstanțe, nu poate fi asigurată nici protecția statelor membre, nici protecția UE împotriva investițiilor care vizează preluarea unor întreprinderi și obiective importante, în condițiile în care o țară terță cu obiective politice și economice își construiește riguros strategia de exploatare a posibilităților de manipulare. Sistemul care urmează să fie implementat de UE trebuie să elimine diferențele dintre statele membre și să garanteze protecția intereselor naționale și europene.

2.18. CESE consideră că „examinarea investițiilor” propusă de Comisia Europeană reprezintă un prim pas în direcția corectă, însă nu întrunește în totalitate aceste cerințe. Propunerea nu obligă statele membre să instituie un sistem propriu de examinare a investițiilor.

2.19. CESE recunoaște că, prin prezentul regulament, Comisia urmărește să asigure securitate juridică pentru statele membre care au creat mecanisme naționale de examinare a investițiilor.

2.20. CESE salută faptul că regulamentul propus stabilește cerințele procedurale de bază pentru mecanismele de examinare, cum ar fi transparența, nediscriminarea între țările terțe și controlul jurisdicțional, sporind astfel siguranța investițiilor.

2.21. Chiar dacă regulamentul are ca scop colectarea mai multor informații cu privire la investițiile străine directe în UE și supravegherea modului de utilizare a mecanismelor de selecție de către statele membre, în practică va fi foarte dificilă implementarea armonizată la nivelul UE. Ar trebui să se asigure faptul că, atât în statele membre în care există o procedură de examinare a investițiilor străine directe, cât și în statele în care nu există o asemenea procedură, se transmit și se primesc în egală măsură informații fiabile, inclusiv sub formă de rapoarte anuale care se prezintă Comisiei Europene atunci când statele membre sau Comisia stabilește că o investiție străină directă, planificată sau deja realizată într-un stat membru, poate afecta securitatea sau ordinea publică.

2.22. CESE susține propunerea Comisiei de a obliga statele membre să înființeze puncte de contact și de a crea un grup de coordonare alcătuit din reprezentanți ai statelor membre. Cu toate acestea, rolurile acestor două organisme, nivelurile de reprezentare și relația dintre ele nu sunt foarte clare. CESE recomandă includerea partenerilor sociali și a societății civile în mod corespunzător.

2.23. CESE își exprimă preocuparea cu privire la faptul că Comisia Europeană limitează examinarea la investițiile care pot afecta proiectele sau programele de interes pentru Uniune. Dacă răspunderea pentru controlul investițiilor străine directe revine, în cea mai mare parte, statelor membre, există riscul ca un investitor străin care are scopul de a prelua întreprinderi și obiective importante să folosească ca punct de intrare un stat puțin protejat împotriva investițiilor de acest gen, pentru ca apoi să profite de piața internă pentru a dobândi accesul la statele cu un grad de protecție mai ridicat față de astfel de investiții.

2.24. CESE precizează că Uniunea Europeană deține competența exclusivă pentru investițiile străine directe, care țin de competența exclusivă în materie de politică comercială comună, conferită prin Tratatul de la Lisabona. Conform articolului 207 din TFUE, investițiile străine directe fac parte din politica comercială comună a UE. Articolul 206 din TFUE prevede că Uniunea „contribuie la eliminarea treptată a restricțiilor în calea schimburilor comerciale internaționale și a investițiilor externe directe”.

2.25. În opinia CESE, UE trebuie să își exercite competența în materie de investiții străine directe atunci când acestea au un impact transfrontalier pe întreg teritoriul UE sau în anumite zone ale acesteia. Atât examinarea investițiilor, cât și decizia privind autorizarea acestora sunt atribuții care trebuie să revină Comisiei. Statele membre trebuie să dispună de drepturi de consultare obligatorii și să fie incluse, prin intermediul grupului de coordonare care urmează să fie constituit, în procesele decizionale cu privire la investițiile străine directe.

2.26. CESE precizează că, în Directiva privind infrastructurile critice (Directiva ICE) și în Directiva privind securitatea rețelelor și a informațiilor (Directiva privind securitatea cibernetică), UE a definit domenii sensibile, care afectează interese esențiale în materie de securitate. Din infrastructura „critică”, în sensul Directivei ICE, fac parte echipamentele și sistemele esențiale pentru menținerea funcțiilor sociale vitale, a sănătății, siguranței, bunăstării economice și sociale. Directiva privind securitatea cibernetică vizează furnizorii de servicii care creează condițiile preliminare necesare pentru activități sociale și economice „critice”. Printre acestea se numără energia, transportul, serviciile financiare și piața financiară, precum și sistemul de sănătate și alimentarea cu apă.

2.27. Încă din 2011 ⁽¹⁾, CESE a subliniat că anumiți parteneri comerciali, precum Canada și SUA, dispun de mecanisme de control al investițiilor străine și că investițiile ar trebui să fie parte a unei politici externe mai ample a UE.

2.28. CESE arată că în SUA există o gamă largă de instrumente foarte flexibile pentru examinarea investițiilor. Examinarea investițiilor străine în SUA se efectuează la nivel federal de către un comitet interministerial numit CFIUS. Acest comitet poate suspenda, interzice sau supune unor condiții orice tranzacție pe care o respinge. Principala sarcină constă în a estima riscurile pentru siguranța națională pe care le pot implica fuziunile și preluările care ar putea duce la controlul extern al unei companii din SUA. Un risc pentru siguranța națională este definit ca o compromitere a siguranței SUA prin

⁽¹⁾ Avizul CESE pe tema „Către o politică europeană globală în domeniul investițiilor internaționale”; raportor: domnul PEEL (JO C 318, 29.10.2011, p. 150).

preluarea unei tehnologii critice sau a unor componente ale infrastructurii. Controlul este stabilit de către comitet în propriile norme, ceea ce oferă CFIUS posibilitatea de ajustare a acestei definiții. Această formă de examinare a investițiilor poate fi de interes și pentru UE.

2.29. În China există limitări sectoriale pentru investițiile străine. Comisia Națională pentru Dezvoltare și Reformă a Chinei (NDRC) și Ministerul Comerțului (MOFCOM) au adoptat versiunea 2017 a Catalogului pentru gestionarea investițiilor străine în industrii. Aceasta conține o listă negativă națională care enumeră domeniile în care investițiile străine sunt limitate sau interzise. „Limitat” înseamnă că este necesară autorizarea prealabilă a MOFCOM. Crearea acestei liste reprezintă o modalitate prin care guvernul își impune restricțiile și condițiile. Pe această listă negativă se regăsesc deopotrivă domenii sensibile din punct de vedere politic, cum ar fi presa scrisă, și întreaga industrie a autovehiculelor, pentru care există o normă specială privind asocierile în participație. Pentru sectoarele fără limitări, guvernul solicită numai înregistrarea proiectelor de investiții străine.

2.30. CESE arată că, în cadrul abordării sale strategice „Made in China 2025”, China întocmește o listă a domeniilor-cheie: „Tehnologiile informației de ultimă generație, tehnică numerică de control și robotică la nivel înalt, echipamente aerospațiale, echipamente de inginerie navală și construcția de nave de înaltă tehnologie, echipamente de înaltă tehnologie pentru căile ferate, vehicule cu consum redus de energie și cu tehnică de propulsie inovatoare, combustibili electrici, mașini și echipamente agricole, materiale noi, biomedicina și dispozitive medicale de vârf”. În aceste domenii se poate lua în calcul în mod deosebit preluarea întreprinderilor europene.

2.31. CESE constată că rezervele legate de investițiile directe nu privesc numai China. Investițiile Rusiei, în special în sectorul energetic, provoacă îngrijorare în țările afectate cu privire la posibile raporturi de dependență în acest sector de importanță strategică.

2.32. CESE consideră că domeniul de aplicare al examinării investițiilor propuse este prea limitat și propune o extindere a controlului investițiilor la domeniile strategice și, în special, la tehnologiile-cheie. La stabilirea acestor domenii strategice ar trebui să fie luat în considerare „Made in China 2025”.

2.33. CESE este de părere că o astfel de examinare a investițiilor, care include și tehnologiile-cheie de importanță strategică, este în conformitate cu normele OMC. UE a implementat Acordul privind subvențiile și măsurile compensatorii (Acordul SMC). Astfel, este posibilă respingerea investițiilor străine directe, dacă sunt afectate interese esențiale în materie de securitate. CESE consideră că interesele esențiale în materie de securitate sunt afectate dacă este vorba despre păstrarea valorilor unei societăți. O restricționare mai extinsă a investițiilor străine directe este posibilă în cazul în care investitorul este controlat sau apropiat de un guvern.

2.34. CESE împărtășește opinia Comisiei, conform căreia, în procedura de examinare, trebuie să se ia în considerare dacă investitorii externi sunt controlați de guvernul unui stat terț, inclusiv prin finanțare substanțială. CESE propune ca regulamentul să prevadă o procedură de examinare aparte pentru investițiile străine directe realizate de investitori statali sau apropiați de guverne din țări terțe.

2.35. CESE este convins că procesul de examinare va fi mai eficient dacă se va aplica investițiilor străine directe planificate, și nu celor deja finalizate, și solicită Comisiei să includă această recomandare în propunerea de regulament. Mai presus de toate, Comitetul recomandă o monitorizare după efectuarea investițiilor.

2.36. CESE salută regulamentul propus de Comisie, însă este evident că dimensiunea problemei nu este cunoscută integral. În momentul inițierii procedurii legislative, Comisia nu a analizat fluxurile de investiții și efectele lor, lansând ulterior o analiză a fluxurilor de investiții.

3. Observații specifice

3.1. CESE recomandă colaborarea cu SUA și cu alți parteneri comerciali. O apropiere a normelor privind examinarea investițiilor străine directe la nivel internațional ar limita conflictele și ar susține siguranța investițiilor. Cu state precum China trebuie urmărit cel puțin un dialog cu privire la politica lor de investiții pe plan intern și extern. Scopul ar trebui să îl reprezinte acordurile comerciale și de protejare a investițiilor, bazate pe standardele UE și pe principiul fundamental al reciprocității. În primul rând, Comitetul solicită accelerarea negocierilor cu privire la acordul de investiții cu China.

3.2. Durata examinării ar putea constitui un impediment semnificativ pentru potențialii investitori și pentru competitivitatea generală a statului. Pentru a reduce aceste efecte negative, durata examinării investițiilor la nivelul UE nu ar trebui să depășească durata stabilită conform procedurilor naționale.

3.3. Pentru a se evita eforturile administrative suplimentare, trebuie să se verifice dacă este oportună fixarea unei valori minime a investițiilor de la care să fie necesară examinarea. În acest context, trebuie să se ia în considerare faptul că și înființarea de întreprinderi poate avea o importanță deosebită pentru o tehnologie-cheie.

3.4. Chiar dacă regulamentul are ca scop colectarea mai multor informații cu privire la investițiile străine directe în UE și supravegherea modului de utilizare a mecanismelor de monitorizare de către statele membre, în practică va fi foarte dificilă implementarea armonizată la nivelul UE. Motivul este legat de diferența dintre statele membre în care există deja mecanisme de examinare a investițiilor străine directe și cele care nu dispun de astfel de mecanisme. Sistemul nu ar trebui să creeze drepturi și obligații inegale în ceea ce privește cooperarea între țări și Comisia Europeană privind schimbul de informații, în cazurile în care anumite investiții străine planificate sau finalizate ar putea avea impact asupra siguranței sau ordinii publice.

3.5. Regulamentul nu obligă statele membre care primesc comentarii din partea altor state membre să le ia în considerare în mod corespunzător. Aceeași situație se aplică în cazul avizelor Comisiei prezentate unui stat membru, care nu trebuie să respecte în mod necesar acest aviz al Comisiei. Aceste cazuri necesită o explicație detaliată. Nu este clar ce consecințe (dacă există vreo consecință) sunt de așteptat, în situația în care Comisia nu va considera suficientă explicația statului membru respectiv.

3.6. Pentru dezvoltarea viitoare a instrumentului de examinare a investițiilor, ar trebui măcar luați în considerare și alți factori care pot influența securitatea și ordinea publică: practicile care denaturează comerțul echitabil, limitarea concurenței, lipsa de transparență a investițiilor. Investițiile și politica comercială trebuie să facă parte din politica industrială a UE.

Bruxelles, 19 aprilie 2018.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Luca JAHIER

**Avizul Comitetului Economic și Social European privind Planul de acțiune al UE 2017-2019 –
Combaterea diferenței de remunerare între femei și bărbați**

[COM(2017) 678 final]

(2018/C 262/17)

Raportor: **Anne DEMELENNE**

Coraportor: **Vladimíra DRBALOVÁ**

Sesizare	Comisia Europeană, 13.12.2017
Temeiul juridic	Articolul 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru ocuparea forței de muncă, afaceri sociale și cetățenie
Data adoptării în secțiune	27.3.2018
Data adoptării în sesiunea plenară	19.4.2018
Sesiunea plenară nr.	534
Rezultatul votului	194/3/4
(voturi pentru/voturi împotriva/ abțineri)	

1. Concluzii și recomandări

1.1. CESE salută, în general, eforturile Comisiei Europene de a combate diferențele persistente de remunerare între femei și bărbați, prin propunerea unui set extins și coerent de activități în planul de acțiune supus examinării. Cu toate acestea, CESE consideră că fiecare dintre cele opt direcții necesită o abordare aprofundată.

1.2. CESE recomandă să se pună accentul asupra rădăcinilor culturale și asupra stereotipurilor din sistemele de educație și de învățare care influențează alegerile în materie de carieră. recomandă aprofundarea motivelor segregării pe piețele forței de muncă și impunerea unor măsuri mai puternice pentru a o combate.

1.3. Este de acord cu propunerea Comisiei privind transparența salarială și auditurile salariale în sectoare și întreprinderi, în vederea facilitării colectării datelor (statistice) individualizate și a planurilor de acțiune adecvate; Semestrul european este un mijloc eficient de a încuraja statele membre să ia urgent măsuri adecvate și să creeze, în special, o infrastructură solidă de structuri de primire și de îngrijire a copiilor de lungă durată accesibile și abordabile din punct de vedere financiar.

1.4. Recomandă continuarea eforturilor Strategiei Europa 2020 de a atinge obiectivul de creștere a ratei de ocupare a forței de muncă la 75 % pentru femei și bărbați, de preferință cu normă întreagă;

1.5. CESE salută recunoașterea de către Comisie a rolului fundamental al partenerilor sociali în cadrul procesului, în calitate de actori-cheie pe piața forței de muncă. Comitetul subliniază atât contribuția organizațiilor societății civile, cât și principiile parteneriatului, pe baza responsabilităților definite în mod clar.

1.6. CESE felicită Comisia pentru resursele financiare mobilizate în cazul diverselor proiecte, dar insistă asupra necesității, în cadrul financiar multianual, de a mobiliza și alte resurse financiare pentru concretizarea întregului plan de acțiune, în special pentru finanțarea infrastructurilor de primire și de îngrijire, fără ca acest lucru să se facă în detrimentul statelor membre (respectând, astfel, „regula de aur”).

2. Introducere

2.1. Principiul egalității de remunerare este prevăzut în tratatele UE încă din 1957. Obținerea egalității salariale prin promovarea drepturilor femeilor reprezintă un câștig pentru toți: înseamnă că ne îndreptăm spre o societate corectă și echitabilă, beneficiind pentru toți ⁽¹⁾. Lupta pentru drepturile femeilor a adus în centrul atenției inegalitățile dintre femei și bărbați, determinând legiuitorul (de la orice nivel de putere) să ia măsuri în această chestiune. Totuși, aceste inegalități există în continuare în cadrul diferitelor raporturi sociale, în familie, la școală, în societate, în politică și în domeniul muncii.

2.2. Reducerea diferențelor de remunerare „neajustate” între femei și bărbați rămâne o adevărată provocare ce trebuie depășită. În cadrul punerii în aplicare a Strategiei Europa 2020, UE, statele membre și partenerii sociali, cu ajutorul societății civile, sunt îndemnați să-și coordoneze acțiunile în cadrul unor abordări specifice, combinând aplicarea măsurilor legislative și a celor fără caracter legislativ care vizează abordarea simultană a cauzelor multiple ale inegalităților salariale dintre femei și bărbați, atât la nivel național, cât și european.

2.3. Diferența de remunerare între femei și bărbați este mai mică în țările în care egalitatea globală este mai ridicată și în țările în care contractele colective de muncă reprezintă o realitate foarte des întâlnită. Conform estimărilor, o creștere cu 1 % a „acoperirii” dialogului social reduce diferența de remunerare între femei și bărbați cu 0,16 %, și cu cât este mai ridicat nivelul de coordonare la nivelul formării salariilor, cu atât repartizarea remunerațiilor va fi mai egală ⁽²⁾.

3. Contextul în cifre

3.1. Conform diferenței de remunerare între femei și bărbați, femeile din UE câștigă în continuare cu 16,3 % în medie mai puțin decât bărbații. Înțelegerea cauzelor și a consecințelor acestui fenomen reprezintă primul pas către reducerea diferenței de remunerare dintre femei și bărbați. Toți factorii descriși mai jos fac parte din problemă, pe de o parte, și din soluție, pe de altă parte.

3.2. Rata de ocupare a forței de muncă: Strategia Europa 2020 a fixat obiectivul ca 75 % dintre femei și bărbați să aibă un loc de muncă până în 2020. Cu toate acestea, în 2014, rata de ocupare a forței de muncă în UE era de 64,9 %, cu o rată deosebit de scăzută pentru femei (59,6 %, față de 70,1 % pentru bărbații cu vârsta cuprinsă între 20 și 64 de ani). Participarea femeilor devine fundamentală și trebuie efectuată o ajustare radicală pe piața forței de muncă, având grijă ca aceasta să fie accesibilă femeilor. În raportul său referitor la diferențele de gen în ceea ce privește ocuparea forței de muncă, Eurofound estimează că diferențele de gen în ocuparea forței de muncă generează pentru UE costuri de aproximativ 370 de miliarde EUR pe an sau 2,8 % din PIB-ul UE.

3.3. Frațiunea de normă: în 2015, aproximativ 8 persoane din 10 care desfășurau o activitate salariată în UE lucrau cu normă întreagă și 2 persoane din 10 cu fracțiune de normă. Printre acești 44,7 milioane de lucrători cu fracțiune de normă, 10,0 milioane se aflau în situație de subocupare, ceea ce înseamnă că ei își doreau o creștere a timpului lor de lucru. Ei reprezintă mai mult de o cincime (22,4 %) din totalul lucrătorilor cu fracțiune de normă și 4,6 % din totalul locurilor de muncă în UE. Două treimi din acești lucrători cu fracțiune de normă în situație de subocupare erau femei (66 %). Această situație are un efect negativ asupra perspectivelor de formare și de dezvoltare a carierei, precum și asupra alocațiilor de șomaj și a drepturilor de pensie.

3.4. Echilibrul de gen în funcțiile de conducere: conform indicelui egalității de gen din 2017, publicat de foarte eficientul Institut European pentru Egalitatea de Șanse între Femei și Bărbați (EIGE), dintre cele opt domenii evaluate de indice, decalajul dintre reprezentarea bărbaților și a femeilor în luarea deciziilor politice, sociale și economice a prezentat cel mai mic nivel de egalitate. Cu toate acestea, concentrându-se îndeosebi asupra sectorului economic, valorile din 2013 și 2017 luate împreună ale indicelui arată o creștere progresivă a numărului de femei prezente în consiliile de administrație, de la 9 % la 21 % între 2003 și 2015. Acesta este cazul statelor membre care au adoptat instrumente juridice obligatorii, cum sunt Franța și Țările de Jos. Această estimare nu vizează decât marile întreprinderi cotate la bursă.

3.5. Deși întreprinderile mici și mijlocii (IMM) și microîntreprinderile reprezintă marea majoritate a angajatorilor pe continent (în 2014, acestea reprezentau 99,8 % din totalul întreprinderilor din UE-28 și angajau aproape 90 de milioane de persoane – 67 % din totalul locurilor de muncă), indicatorii și măsurile politice se concentrează pe cele mai mari consilii de administrație. Deși măsurile legislative introduse în ultimii zece ani au condus la un progres interesant, încă sunt necesare eforturi suplimentare. Există diferite instrumente la dispoziția diferitelor state membre: abordări voluntare, cote, sancțiuni etc.

⁽¹⁾ Pentru o viziune de ansamblu, a se vedea raportul mondial privind diferența de remunerare între sexe 2017: <https://www.weforum.org/reports/the-global-gender-gap-report-2017>.

⁽²⁾ Rezoluție adoptată de Comitetul executiv al CES în cadrul reuniunii din 17 și 18 iunie 2015, intitulată „Negocierea colectivă – instrument puternic pentru reducerea disparității salariale de gen”.

3.6. Criza și, în anumite state membre, opțiunile de austeritate legate de reformele bugetare au condus la mai puține resurse și investiții în infrastructurile sociale și publice. Nu a fost efectuată nicio evaluare a impactului în funcție de gen, în timp ce accesul la aceste infrastructuri a devenit mai dificil. Cu toate acestea, există o legătură directă între sărăcia mamelor și riscul de sărăcie și de excludere socială pentru copii. În plus, acum se poate constata că decalajul dintre femei și bărbați în ceea ce privește pensiile se ridică în 2015 la 38 % în UE ⁽³⁾, ceea ce înseamnă că mult mai multe femei sunt expuse riscului de sărăcie când ajung la o vârstă avansată.

3.7. Segregarea de gen în profesii și sectoare: potrivit Comisiei, segregarea de gen în sectoarele de activitate este unul dintre principalii factori ai diferenței de remunerare între femei și bărbați. O serie de sectoare și de locuri de muncă sunt în continuare dominate de bărbați sau de femei: mai puține femei optează să lucreze în sectoare mai bine remunerate, astfel cum sunt construcțiile, industria, transporturile, științele și TIC. „Atragerea mai multor femei în sectorul științei, al tehnologiei, al ingineriei și al matematicii (STIM) ar contribui la creșterea PIB-ului pe cap de locuitor al UE, de la 2,2 % până la 3,0 % în 2050” ⁽⁴⁾. În plus, Comisia observă că bărbații, în schimb, intră rareori în sectoare fundamentale pentru viitorul societății și al economiei europene, astfel cum sunt educația, asistența medicală și îngrijirea medicală profesională.

3.8. Potrivit planului de acțiune, femeile părăsesc piața muncii pentru a avea grijă de copii și/sau de membrii familiilor lor și, atunci când nu se retrag complet de pe piața forței de muncă, adesea acceptă la întoarcere posturi cu un nivel mai slab de calificare, pentru a putea face față îndatoririlor familiale ⁽⁵⁾. Impactul negativ al lipsei instituțiilor de îngrijire de calitate pentru copii, abordabile din punct de vedere financiar și cu program lung de funcționare, asupra participării femeilor la piața forței de muncă este abordat în cadrul obiectivelor de la Barcelona, care sunt însă departe de a fi atinse.

3.9. Trebuie să se acorde o atenție deosebită impactului salarial pentru anumite grupuri vulnerabile (femei care sunt cap de familie monoparentală, femei slab calificate și cele care, în plus, sunt imigrante, au un handicap etc.).

4. Planul de acțiune propus

4.1. Planul de acțiune propus de Comisie prevede un ansamblu coerent de măsuri care vizează combaterea diferenței de remunerare între bărbați și femei, din toate unghiurile posibile, mai degrabă decât izolarea unui factor sau a unei cauze unice. Aceste măsuri se vor consolida reciproc. CESE sprijină acest plan, dar recomandă Comisiei să garanteze evaluarea măsurilor actuale deja prevăzute și să le pună în aplicare, dacă este cazul, prin intermediul semestrului european.

4.2. Au fost identificate opt direcții principale de acțiune:

1. o mai bună aplicare a principiului egalității de remunerare;
2. combaterea segregării la nivel profesional și sectorial – segregarea orizontală;
3. eliminarea „plafonului de sticlă”: – segregarea verticală;
4. soluții la problema privării de oportunități profesionale a persoanelor care oferă îngrijiri;
5. o mai bună punere în valoare a competențelor, a eforturilor și a responsabilităților femeilor;
6. ridicarea vălului: scoaterea la lumină a inegalităților și a stereotipurilor;
7. avertizare și informare cu privire la diferența de remunerare între femei și bărbați; și
8. consolidarea parteneriatelor, în vederea combaterii diferenței de remunerare între femei și bărbați.

Pentru ca aceste acțiuni să fie eficace, va trebui să se creeze sinergii între măsurile adoptate de principalele părți interesate de la nivel european, național și la nivelul întreprinderilor.

⁽³⁾ Raportul comun privind ocuparea forței de muncă 2017 (Joint Employment Report 2017).

⁽⁴⁾ COM(2017) 678 final.

⁽⁵⁾ JO C 129, 11.4.2018, p. 44.

4.3. CESE observă că majoritatea măsurilor propuse în favoarea egalității de gen sunt adecvate și consideră că acest plan de acțiune ambițios se va dovedi eficace dacă va avea la bază o înțelegere comună a factorilor care se află la originea diferenței de remunerare între femei și bărbați. În acest sens, un element important îl reprezintă colectarea de statistici la nivelul Eurostat, care trebuie să se bazeze pe date individualizate, și nu pe cele ale gospodăriei, pentru că acestea contribuie la mascarea sărăciei femeilor. Planul trebuie, de asemenea să poată conta pe participarea activă a tuturor actorilor publici și privați de la orice nivel: autorități locale, instituții UE, state membre, parteneri sociali, întreprinderi publice și private, organisme educative, organizații ale societății civile etc.

4.4. CESE reamintește statelor membre nevoia de a investi în sisteme educative nediscriminatorii și favorabile incluziunii. Ar trebui încurajată o mai mare diversitate în ce privește accesul la studii în domenii de, precum STIM (științe, tehnologie-inclusiv TIC-, inginerie și matematică), astfel încât fetele să poată obține locuri de muncă în sectoare mai promițătoare și mai bine remunerate. În plus, femeile ar trebui să poată beneficia de formări complementare pe tot parcursul carierei lor (prin intermediul noilor tehnologii, cum ar fi formarea la distanță), ceea ce reprezintă un motiv excelent de promovare și, prin urmare, de creștere salarială. În plus, pentru a face față provocărilor demografice fără a dezavantaja femeile, ar fi bine să se promoveze această diversitate de gen în sectoarele sociale în care femeile sunt mai bine reprezentate.

4.5. CESE invită Comisia să sensibilizeze întreprinderile cu privire la chestiunea egalității de remunerare între femei și bărbați, în special în propriul lor interes, și anume: îmbunătățirea accesului la forța de muncă reprezentată de femei, luând în considerare provocările evoluției demografice și deficitul tot mai mare de competențe.

4.6. CESE consideră, în general, că societățile ar trebui să depună mai multe eforturi pentru a combate cauzele culturale și stereotipurile existente de mult timp, care contribuie la diferența de remunerare persistentă. Comisia trebuie să garanteze evaluarea măsurilor puse în aplicare și să consolideze măsurile actuale.

5. Rolul fundamental al partenerilor sociali și al organizațiilor societății civile

5.1. Partenerii sociali acordă o mare importanță realizării egalității între bărbați și femei și rezolvării problemelor conexe.

5.2. Cadru de acțiune pentru egalitatea de gen din 2005 semnat de partenerii sociali europeni arată deja modul în care trebuie abordată chestiunea diferenței de remunerare între bărbați și femei: utilizarea instrumentelor practice existente și elaborarea de statistici clare și actualizate la nivel sectorial/național pentru a le permite partenerilor sociali să analizeze și să înțeleagă cauzele complexe ale diferenței de remunerare, asigurând transparența și neutralitatea din punctul de vedere al genului pentru sistemele de remunerare, inclusiv pentru sistemele de evaluare a locurilor de muncă și a salariilor (salarii brute și nu pe oră), acordând atenție eventualelor efecte discriminatorii pe care acestea ar putea să le aibă.

5.3. Pentru a aborda îngrijorarea angajatorilor cu privire la o sarcină administrativă suplimentară, este necesar să se prevadă măsuri de însoțire adecvate pentru întreprinderi. Egalitatea de remunerare este o responsabilitate atât a sindicatelor, cât și a patronatelor. Desigur, inițiativele de promovare a egalității trebuie să fie puse în practică în cadrul educației, al pieței muncii, al infrastructurilor de îngrijire a copiilor etc. Cu toate acestea, transparența salarială reprezintă, la rândul său, o soluție, deoarece transparența și auditurile salariale au locul lor în acest proces. Întreprinderile încep să se angajeze în lupta împotriva tuturor formelor de discriminare la locul de muncă și abordează deja aceste probleme pentru a garanta sisteme de remunerare neutre din punctul de vedere al genului, în acord cu diversitatea sistemelor naționale de relații profesionale. Este important ca toate părțile interesate să joace rolul care le revine în eliminarea diferenței de remunerare dintre bărbați și femei și să explice cauzele sale reale, să asigure o abordare mai coerentă și bazată pe fapte și să clarifice eventualele concepții greșite.

5.4. În ce privește sindicatele, ele recunosc că existența unui cadru juridic favorabil egalității de gen poate fi un element important de stimulare pentru negocieri, în special pentru convingerea angajatorilor de importanța economică și socială a negocierilor pentru egalitate. În acest sens, un sondaj realizat de Confederația europeană a sindicatelor (CES) constată că cele mai frecvente acorduri salariale care vizează reducerea inegalităților salariale între bărbați și femei sunt cele care se concentrează asupra salariilor minime și a creșterii salariului lucrătorilor slab remunerați. Potrivit aceleiași anchete, doar 20 % dintre sindicate au negociat acorduri pentru combaterea segregării profesionale, acordând creșteri salariale mai mari lucrătorilor cu salarii mici din sectoarele predominant feminine.

5.5. În pofida numărului de lucrătoare afiliate, participarea femeilor la conducerea sindicatelor progresează foarte lent. Sindicatele trebuie să urmărească o mai mare diversitate pentru elaborarea unui plan de acțiune reprezentativ privind genul. O situație similară se observă în organismele decizionale ale organizațiilor angajatorilor (publice și private) și în organizațiile societății civile, care ar trebui să urmărească și ele o mai mare diversitate atunci când elaborează strategii pentru egalitatea de gen.

6. Perspective

6.1. Analiza anuală a creșterii pe 2018 ⁽⁶⁾ urmărește valorificarea impulsului favorabil oferit de expansiunea economică actuală. Analiza subliniază reformele care vizează stimularea investițiilor potrivit „regulii de aur” în capitalul uman și în sectoarele sociale, și îmbunătățirea funcționării pieței de produse, de servicii și a forței de muncă, în vederea consolidării productivității și a creșterii pe termen lung, precum și creșterea incluziunii datorită cheltuielilor publice de mai bună calitate, unei fiscalități mai echitabile și modernizării instituțiilor publice.

6.2. În plus, analiza anuală a creșterii poate genera etape suplimentare în întreg ciclul semestrului european, introducând toți factorii care influențează diferența de remunerare între bărbați și femei în rapoartele naționale și în recomandările specifice țărilor.

6.3. Pilonul european al drepturilor sociale ar trebui să fie integrat pe deplin în analiză, prioritatea fiind acordată reformelor destinate favorizării dobândirii de competențe de către lucrători, promovării egalității de șanse pe piața forței de muncă și condițiilor de muncă echitabile, creșterii productivității muncii pentru susținerea creșterii salariilor, în special a celor mai mici, și îmbunătățirii adaptării și a viabilității sistemelor de protecție socială.

6.4. Prin urmare, CESE se așteaptă ca actualul context favorabil, datorat unei anumite creșteri economice și Pilonului european al drepturilor sociale, să poată oferi un nou impuls reducerii diferenței de remunerare între femei și bărbați și ca planul de acțiune propus să se dovedească a fi cu adevărat eficace. Dacă acest lucru nu se întâmplă până la sfârșitul anului 2019, CESE va lua în considerare să recomande Comisiei să propună măsuri legislative și fără caracter legislativ la nivelul cel mai adecvat, în special în materie de sancțiuni și/sau stimulente.

Bruxelles, 19 aprilie 2018.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Luca JAHIER

⁽⁶⁾ COM(2017) 690 final.

Anexă

Mai jos se regăsește o listă cu principalele documente care vizează reducerea inegalităților de gen și, în special, a diferenței de remunerare între femei și bărbați:

- Directiva privind punerea în aplicare a principiului egalității de șanse și al egalității de tratament între bărbați și femei în materie de încadrare în muncă și de muncă (reformare) (Directiva 2006/54/CE), care include principiul egalității de remunerare înscris în tratatele UE încă din 1957;
 - Convenția nr. 100 a OIM privind egalitatea de remunerare, 1951;
 - Recomandarea Comisiei referitoare la consolidarea principiului egalității de remunerare între bărbați și femei prin transparență (2014/124/UE) și Raportul privind punerea în aplicare din Recomandarea C(2014) 1405 a Comisiei [COM(2017) 671 final];
 - Angajamentul strategic al Comisiei Europene pentru egalitatea dintre femei și bărbați 2016-2019;
 - Propunerea de directivă privind consolidarea echilibrului de gen în rândul administratorilor neexecutivi ai societăților cotate la bursă și măsuri conexe [COM(2012) 614 final];
 - Declarația de la Roma din 2017;
 - Proclamația interinstituțională privind Pilonul european al drepturilor sociale din 17 noiembrie 2017, în cadrul Summitului social pentru creștere și locuri de muncă echitabile, de la Göteborg (Suedia);
 - Propunerea de directivă privind echilibrul dintre viața profesională și cea privată a părinților și îngrijitorilor [COM(2017) 253 final]; și
 - Planul de acțiune al UE 2017-2019 – Combaterea diferenței de remunerare între femei și bărbați [COM(2017) 678 final].
-

ISSN 1977-1029 (ediție electronică)
ISSN 1830-3668 (ediție tipărită)



Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

RO