

Avizul Comitetului European al Regiunilor – Combaterea sărăciei în materie de mobilitate pentru a consolida coeziunea și competitivitatea europeană

(C/2026/765)

Raportor: Patrik SCHWARCZ-KIEFER, membru al Consiliului județean Baranya**RECOMANDĂRI POLITICE**

COMITETUL EUROPEAN AL REGIUNILOR (COR)

Introducere

1. constată că sărăcia în materie de mobilitate, în toate dimensiunile sale, este din ce în ce mai răspândită în regiuni, în special în zonele și orașele mai defavorizate ale Uniunii Europene; subliniază că conectivitatea este esențială pentru coeziunea economică, socială și teritorială a regiunilor UE; subliniază, de asemenea, că sărăcia în materie de mobilitate are un impact diferențiat asupra femeilor, a familiilor monoparentale, a tineretului, a persoanelor în vârstă, a persoanelor cu dizabilități și a grupurilor cu venituri mici, care se confruntă cu obstacole mai mari în calea mobilității și, prin urmare, subliniază necesitatea unor soluții specifice, bazate pe realitatea zonei, care să reflecte aceste realități diverse;
2. subliniază că accesul la mobilitate ar trebui recunoscut ca drept social fundamental și o condiție prealabilă esențială pentru egalitatea de șanse, incluziunea socială și participarea democratică; accentuează ideea că mobilitatea nu este doar un factor economic, ci și un serviciu public de bază care le permite tuturor cetățenilor să aibă acces la educație, la locuri de muncă, la asistență medicală și la viața politică; subliniază că protejarea mobilității universale, sustenabile și la prețuri accesibile este, ca atare, indispensabilă pentru consolidarea încrederii în instituții publice și a rezilienței democratice în toate teritoriile; evidențiază, de asemenea, importanța creării de sinergie cu programele orizontale, cum ar fi strategiile naționale de combatere a sărăciei, și solicită ca sărăcia în materie de mobilitate să fie abordată, printre altele, în viitoarea strategie a UE pentru combaterea sărăciei și în Planul UE privind locuințele la prețuri accesibile;
3. subliniază rolul pe care transportul public finanțat de societate îl are pentru accesibilitate și pentru legătura dintre mediul urban și cel rural. Transportul public este deosebit de important pentru persoanele care, de exemplu, nu au nici autoturism, nici permis de conducere sau alte posibilități;
4. subliniază angajamentul autorităților locale și regionale de a realiza obiectivele de tranziție ale UE în ceea ce privește mobilitatea și decarbonizarea sectorului transporturilor, în măsura în care acest lucru nu are consecințe negative pentru cetățeni și operatori. Comitetul subliniază că autoritățile locale și regionale au sprijinit deja un număr mare de investiții, inovații și inițiative pentru atingerea acestor obiective, chiar dacă sectorul transporturilor este subfinanțat de decenii;
5. subliniază că sărăcia în materie de mobilitate se manifestă diferit în teritoriile UE și că regiunile care se confruntă cu constrângeri geografice sau demografice permanente – inclusiv regiunile insulare, cele ultraperiferice, zonele montane, cele slab populate și teritoriile cu conectivitate limitată – necesită răspunsuri politice adaptate; subliniază că trimiterile la astfel de teritorii din prezentul aviz trebuie înțelese în acest context mai larg, bazat pe realitatea zonei, în conformitate cu articolele 174 și 175 din TFUE;
6. subliniază că deficitul persistent de resurse bugetare a obligat, din păcate, unele autorități locale și regionale să ia decizii dificile, având de ales între a menține frecvența serviciilor de transport public și a investi în decarbonizarea parcurilor de vehicule; evidențiază necesitatea unei abordări treptate, bazate pe realitatea zonei și neutre din punct de vedere tehnologic a decarbonizării, în care toate tehnologiile fără emisii și cu emisii scăzute de dioxid de carbon disponibile să poată juca un rol și în care obiectivele climatice ale UE să fie sprijinite prin resurse sporite pe teren pentru investiții foarte oneroase, cum ar fi tranziția către autobuze ecologice în teritoriile mai puțin dens populate;

7. reafirmă că serviciile de transport adecvate sunt esențiale pentru competitivitatea UE, astfel cum se subliniază, printre altele, în Busola pentru competitivitate, și atrage atenția că dezvoltarea infrastructurii nu este suficientă – important este serviciul furnizat, cu condiția ca teritoriul să dispună de un nivel minim de infrastructură de transport;

8. subliniază că mijloacele financiare ale transportului public finanțat de societate sunt deja supuse constrângerilor și că multe domenii nu s-au redresat încă în urma pandemiei. Majorarea suplimentară a costurilor ca urmare a prețurilor mai mari la benzină, motorină și combustibili alternativi ar putea antrena atât reducerea ofertei de transporturi, cât și creșterea prețurilor legitimațiilor de călătorie. Ar fi afectate în principal tot persoanele care se confruntă cu sărăcie în materie de mobilitate;

9. subliniază că viitoarele resurse ale Fondului social pentru climă joacă un rol esențial pentru a garanta că beneficiile tranziției verzi se concretizează, și că costurile și sarcinile acestei tranziții, care – pe termen scurt – se repercutează în mod deosebit asupra grupurilor vulnerabile, sunt împărțite în mod echitabil și nu afectează disproporționat cele mai defavorizate grupuri sociale și regiuni; subliniază, de asemenea, că este necesară elaborarea de măsuri care, pe lângă îndeplinirea obiectivelor pe termen lung, aduc pe termen scurt o schimbare tangibilă pe teren în ce privește furnizarea de servicii de transport, fiind necesar să se acorde o atenție deosebită grupurilor vulnerabile, în special celor pentru care naveta zilnică este esențială;

10. subliniază că sărăcia în materie de mobilitate este deosebit de acută în regiunile slab populate, în insule, în alte teritorii dezavantajate din punct de vedere geografic și în zonele cu o dezvoltare economică sub medie, unde locuitorii se confruntă cu obstacole mai mari în calea accesibilității; evidențiază necesitatea de a aborda disparitățile interregionale în materie de transport pentru a asigura egalitatea de șanse între teritorii;

11. atrage atenția că sărăcia în materie de mobilitate este un fenomen transfrontalier și, prin urmare, reprezintă un obstacol în calea integrării depline a pieței comune; subliniază că această provocare nu poate fi abordată numai la nivelul statelor membre și că, prin urmare, este necesară o cooperare consolidată între regiunile de frontieră și țările în cauză, cu sprijinul UE, și solicită ca statul să joace un rol mai important în dezvoltarea infrastructurii existente și în îmbunătățirea echipamentelor de transport;

Planurile sociale pentru climă de la nivel național – este nevoie de o subsidiaritate activă

12. salută recomandările recente ale Comisiei Europene, mai ales pentru că Regulamentul privind Fondul social pentru climă impune implicarea obligatorie a autorităților locale și regionale în elaborarea planurilor naționale și, în general, consolidează rolul lor în elaborarea, punerea în aplicare și monitorizarea unor soluții eficace de combatere a sărăciei în materie de mobilitate; atunci când își elaborează planurile sociale pentru climă de la nivel național, statele membre sunt îndemnate să țină seama de trăsăturile specifice ale teritoriilor care se confruntă cu dezavantaje geografice, între altele ale insulelor, așa cum s-a subliniat și în recenta Recomandare a Comisiei privind sărăcia din perspectiva transporturilor ⁽¹⁾;

13. observă că prezentarea planurilor sociale pentru climă de la nivel național către Comisia Europeană este întârziată și constată cu regret că, în multe state membre, nivelurile subnaționale nu au fost implicate sau au fost implicate doar parțial; invită guvernele naționale care nu au făcut încă acest lucru să asigure o cooperare obligatorie cu autoritățile locale și regionale pe tot parcursul procesului;

14. invită Comisia Europeană să se asigure că planurile sociale pentru climă, alocările bugetare, rapoartele intermediare și rezultatele la nivel local și regional sunt făcute publice într-un mod clar și accesibil și subliniază că planurile naționale ar trebui să abordeze toate aspectele transportului (prețuri abordabile, disponibilitate, accesibilitate, autonomie);

⁽¹⁾ Recomandarea (UE) 2025/1021 a Comisiei din 22 mai 2025 privind sărăcia din perspectiva transporturilor: asigurarea unei mobilități abordabile, accesibile și echitabile (JO L, 2025/1021, 26.5.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2025/1021/oj>).

15. constată că resursele Fondului social pentru climă nu sunt suficiente pentru a eradica permanent sărăcia în materie de mobilitate; subliniază importanța unei utilizări integrate și coordonate a instrumentelor financiare ale UE, inclusiv a politicii de coeziune, a Mecanismului pentru interconectarea Europei (MIE) și a altor fonduri relevante, pentru a identifica soluții eficace și care țin seama de dimensiunea teritorială și de densitatea populației; subliniază că sărăcia în materie de mobilitate, la fel ca sărăcia energetică, reprezintă atât o provocare socială, cât și una climatică și, ca atare, necesită soluții integrate prin care să fie abordate laolaltă chestiuni precum prețurile accesibile, reducerea emisiilor și coeziunea teritorială; evidențiază potențialul Fondului social pentru climă de a utiliza mai mult cadrul existent al politicii de coeziune, în special în acest scop;

16. observă că politica de coeziune oferă un cadru complet pentru punerea în aplicare a unor soluții care țin seama de dimensiunea teritorială și recomandă statelor membre să utilizeze posibilitatea de a transfera 15 % din resursele lor naționale din cadrul Fondului social pentru climă către politica de coeziune, facilitând astfel implementarea rapidă a investițiilor locale menite să reducă sărăcia în materie de mobilitate; pe de altă parte, observă că politica de coeziune, care este un instrument important de încurajare a investițiilor, are – totuși – limitele sale, în măsura în care, din cauza normelor privind eligibilitatea cheltuielilor, nu permite abordarea problemei gestionării și furnizării serviciilor, care este un factor esențial în combaterea sărăciei în materie de mobilitate;

Diversitatea regională a tipurilor de sărăcie în materie de mobilitate și necesitatea unei abordări bazate pe realitatea zonei

17. menționează că accesibilitatea din punct de vedere financiar a transporturilor este, în general, considerată adecvată dacă cheltuielile de transport ale gospodăriilor nu depășesc 6 % din cheltuielile totale; subliniază, în același timp, că, în 2023 și 2024, media cheltuielilor de transport ale gospodăriilor în UE a variat între 10 % și 20 %; invită Eurostat să colecteze date privind ratele de congestionare a traficului, defalcate pe regiuni; sugerează ca, la stabilirea costului timpului de transport, să se țină seama și de volumul de muncă care trebuie prestat de cetățeni pentru a acoperi cheltuielile de transport;

18. salută accentul pus de Comisie pe necesitatea ca planurile sociale pentru climă de la nivel național să capaciteze actorii locali și regionali să identifice, să planifice și să pună în aplicare măsuri adecvate, care să reflecte abordarea bazată pe realitatea zonei, necesară pentru a ține seama de diferite tipuri de sărăcie în materie de mobilitate;

19. atrage atenția asupra necesității de a reduce la minimum sarcina financiară și administrativă a autorităților locale și regionale legată de elaborarea și punerea în aplicare a planurilor sociale pentru climă de la nivel național și sugerează exploatarea sinergiilor cu mecanismele politicii de coeziune;

20. scoate în evidență importanța cadrelor de punere în aplicare care permit soluții adaptate la nevoile și provocările locale; face trimitere, în acest sens, la instrumentele de investiții teritoriale deja disponibile în cadrul politicii de coeziune, în special investițiile teritoriale integrate (ITI) și dezvoltarea locală plasată sub responsabilitatea comunității (DLRC);

21. subliniază importanța implicării localnicilor în dezvoltarea de soluții bazate pe realitatea zonei, în special în localitățile mai mici și mai îndepărtate, precum și rolul sensibilizării în consolidarea acceptării sociale a tranziției verzi. De asemenea, Comitetul avertizează că neputința de a înțelege sărăcia în materie de mobilitate și incapacitatea de a soluționa această problemă sporesc în mod semnificativ nemulțumirea nu numai față de UE, ci și față de stat;

Recomandări pentru o tranziție reușită

22. subliniază că măsurile strategice trebuie sprijinite prin acțiuni durabile care să poată fi puse în aplicare pe termen scurt și să producă rapid rezultate. Aceste acțiuni includ flexibilitatea tehnică și de reglementare pentru serviciile de transport public local și regional, inclusiv transfrontalier, cu sprijin în materie de reglementare în funcție de situația socială, sau compensarea creșterii costurilor combustibililor cauzată de ETS 2 începând cu 2027 în regiunile în care utilizarea autovehiculelor este singura opțiune realistă de mobilitate;

23. subliniază că, adesea, dezvoltarea serviciilor de transport public nu necesită investiții semnificative în infrastructură. În multe cazuri, măsuri de o anvergură mai mică (cum ar fi construcția de trotuare, stații suplimentare de autobuz sau locuri de parcare pentru biciclete) pot îmbunătăți semnificativ disponibilitatea opțiunilor de transport. Comitetul observă, de asemenea, că astfel de intervenții necesită cunoștințe locale și un mecanism de punere în aplicare bazat pe realitatea zonei, astfel cum este garantat de actualul cadru al politicii de coeziune;

24. subliniază importanța accesibilității digitale și a soluțiilor de mobilitate inteligentă pentru asigurarea incluziunii în domeniul transporturilor, în special pentru cele mai defavorizate grupuri sociale și în teritoriile care se confruntă cu provocări specifice în termeni de intermodalitate, cum ar fi insulele (unde conexiunile fizice sunt limitate, iar instrumentele digitale pot contribui la reducerea izolării și la îmbunătățirea accesului la opțiuni de mobilitate); solicită ca această abordare duală, care combină mobilitatea sustenabilă și valorificarea potențialului instrumentelor digitale pentru a aborda provocările locale specifice, să fie consolidată în cadrul politicii de coeziune în viitor, precum și în contextul Fondului social pentru climă și al altor instrumente relevante;

25. subliniază că sărăcia în materie de mobilitate este strâns legată și adesea cauzată de probleme care privesc educația, locuințele și ocuparea forței de muncă; subliniază că eforturile de sine stătătoare de eradicare a sărăciei în materie de mobilitate nu pot conduce la rezultate durabile decât într-un mediu echilibrat pe piața forței de muncă și pe piața locuințelor – și viceversa, deoarece serviciile de transport adecvate pot contribui la detensionarea pieței locuințelor în anumite zone;

26. recomandă canalizarea unui sprijin direct pentru venit (de exemplu, sisteme de bonuri valorice) în cazurile în care accesul la transportul public este foarte limitat sau practic imposibil (de exemplu, pentru unele persoane cu dizabilități) și subliniază că Fondul social pentru climă ar trebui utilizat strategic ca resursă pentru a consolida și mai mult sistemul de transport public (dincolo de o abordare simplă în materie de compensare) și a asigura reziliența sa pe termen lung. De asemenea, soluțiile flexibile de mobilitate – transportul la cerere, sistemele de mobilitate bazate pe comunitate și centrele de mobilitate multimodală – pot îmbunătăți semnificativ accesibilitatea, mai ales atunci când serviciile clasice cu frecvență ridicată nu pot interveni;

27. constată că soluțiile de transport ascendente pot fi extrem de eficiente la nivel local, dar subliniază că succesul lor pe termen lung depinde de resurse financiare adecvate și de investiții susținute în infrastructura fizică;

28. subliniază că resursele Fondului social pentru climă și ale politicii de coeziune pentru mobilitate nu sunt suficiente, ca atare, pentru a eradica sărăcia în materie de mobilitate și, prin urmare, invită guvernele naționale să utilizeze o parte din veniturile lor din ETS 1 și ETS 2 pentru a sprijini autoritățile locale și regionale în eforturile lor de a asigura o mobilitate durabilă și echitabilă;

29. evidențiază rolul esențial al obligațiilor de serviciu public (OSP) în furnizarea de servicii de transport de interes public ca o contribuție importantă la reducerea sărăciei în materie de mobilitate și sprijină apelurile – precum cel din raportul Letta, de a elabora un „plan de acțiune pentru servicii de interes general de înaltă calitate în Europa” – pentru o utilizare mai sistematică a serviciilor publice, astfel încât toți cetățenii și toate teritoriile să poată beneficia de avantajele pieței unice. În acest sens, Comitetul face trimitere la avizul său pe tema *„Valorificarea deplină a potențialului politicii de coeziune pentru a face față schimbărilor demografice”*, care recomandă să se ia în considerare stabilirea unor standarde europene minime pentru serviciile esențiale, pentru a garanta „libertatea de a rămâne”;

30. în acest sens, se opune ferm propunerii Comisiei Europene de centralizare a fondurilor politicii de coeziune în următorul cadru financiar multianual (CFM), propunere care riscă să submineze capacitatea regiunilor și orașelor de a oferi soluții specifice, pe termen lung, la sărăcia în materie de mobilitate; avertizează că abandonarea perspectivei multianuale și trecerea la gestionarea centralizată vor priva autoritățile locale și regionale de flexibilitatea și resursele necesare pentru a concepe și a pune în aplicare servicii de transport public eficiente și inteligente, în special în zonele rurale și periferice, unde sărăcia în materie de mobilitate este cea mai acută; insistă ca Parlamentul European și statele membre să respingă orice măsuri care slăbesc asumarea responsabilității la nivel regional sau perturbă planificarea pe termen lung esențială pentru competitivitate, acțiuni climatice, crearea de locuri de muncă și dezvoltarea infrastructurii; solicită ca următorul CFM să garanteze regiunilor accesul direct la o finanțare adecvată și previzibilă, care să le permită să elaboreze strategii bazate pe realitatea zonei, adaptate nevoilor și provocărilor locale;

Transportul public ca instrument deosebit de eficace

31. subliniază că nu sunt exploatate toate posibilitățile de a face transportul public mai atractiv și mai accesibil, în special în zonele mai puțin populate, inclusiv prin orare integrate și rețele flexibile; subliniază că sporirea atractivității și accesibilității transportului public reduce, de asemenea, poluarea aerului, zgomotul și accidentele rutiere, îmbunătățind astfel sănătatea publică și calitatea vieții, în special pentru grupurile vulnerabile;

32. observă cu îngrijorare disparitățile teritoriale dintre zonele urbane și cele rurale în ceea ce privește accesul la soluții de mobilitate și solicită să se acorde o atenție deosebită consolidării legăturilor dintre zonele urbane și cele rurale și mobilității rurale, inclusiv prin îmbunătățirea conectivității și extinderea opțiunilor de transport public;

33. recomandă ca, în dezvoltarea sistemelor de transport public, să se acorde un sprijin special zonelor slab populate, îndepărtate de serviciile publice, de exemplu prin crearea și furnizarea de sprijin financiar pe termen lung pentru servicii de transport cu capacitate redusă și orare flexibile, capabile să se adapteze la nevoile zilnice de mobilitate ale populației locale; atrage atenția că este posibil ca instrumentele actuale de colectare a datelor folosite la nivel național și la nivelul UE să nu cuprindă nivelul real al cererii în materie de transport în regiunile mai puțin dens populate și de frontieră (de exemplu, este imposibil să se obțină date referitoare la utilizarea unor servicii care nu există); în paralel, constată că datele deținute de societățile de telecomunicații pot fi o sursă utilă de informații pentru evaluarea modelelor de mobilitate și a nivelului real al cererii în aceste regiuni; subliniază că îmbunătățirea mobilității în mediul rural este importantă și pentru reînnoirea generațiilor și incluziunea socială, ceea ce ar trebui recunoscut mai clar la utilizarea instrumentelor UE de dezvoltare rurală;

34. atrage atenția asupra legăturii dintre sărăcia în materie de mobilitate și depopularea zonelor rurale periferice și sprijină consolidarea cadrului OSP și elaborarea unui plan de acțiune european pentru servicii de interes general de calitate, având în vedere importanța strategică a unei dezvoltări teritoriale echilibrate în UE, în contextul dezvoltării pieței unice;

35. invită Comisia Europeană să ia în considerare simplificarea cerințelor tehnice și juridice pentru punctele de trecere a frontierei și încurajarea serviciilor regionale transfrontaliere de transport feroviar, naval și cu autobuzul; salută instrumentele inovatoare, cum ar fi programul „B-solutions” al UE ⁽²⁾ și instrumentul BRIDGEforEU ⁽³⁾, și recomandă autorităților locale și regionale care doresc să promoveze servicii transfrontaliere pe teritoriile lor să analizeze potențialul acestor instrumente; încurajează, în special, crearea unor regiuni transfrontaliere funcționale și a unor grupări europene de cooperare teritorială (GECT) pentru a facilita furnizarea de servicii de transport transfrontalier și mobilitatea transfrontalieră;

Rolul căilor ferate

36. atrage atenția Comisiei Europene că anumite aspecte ale cadrelor de reglementare relevante ale UE ⁽⁴⁾ pot descuraja în mod accidental funcționarea liniilor de cale ferată și a serviciilor transfrontaliere în zonele mai puțin dens populate, deoarece costurile de conformitate cu cerințele relevante ale UE pot fi considerate prea ridicate în raport cu numărul de utilizatori. Comitetul subliniază că sprijinirea exploatării acestor linii este esențială pentru a asigura coeziunea teritorială, drepturile de mobilitate și promovarea transportului durabil; solicită să se acorde prioritate redeschiderii și modernizării liniilor feroviare regionale și transfrontaliere care oferă beneficii ecologice și sociale ridicate;

37. invită Comisia să reamintească că există posibilitatea de unei derogări de la normele care reglementează accesul la liniile de cale ferată și la serviciile tehnice și publice pentru liniile de cale ferată secundare și pentru liniile care nu fac parte din rețeaua centrală europeană, pentru a facilita desemnarea directă de către autoritățile locale și regionale a furnizorului de servicii responsabil pentru aceste linii și a încuraja încheierea de acorduri bilaterale între întreprinderile feroviare și operatorii implicați în cazul trecerii frontierei;

38. subliniază, de asemenea, potențialul semnificativ neexploatat al liniilor de cale ferată locale și regionale dezafectate în sprijinirea tranziției transporturilor în multe regiuni ale UE și solicită sprijin din partea UE și a statelor membre pentru a revitaliza această infrastructură existentă, în special în cadrul viitorului Plan strategic european de investiții în domeniul transporturilor;

⁽²⁾ A se vedea <https://www.b-solutionsproject.com/>.

https://ec.europa.eu/regional_policy/whats-new/panorama/2024/05/15-05-2024-b-solutions-solving-border-obstacles_en.

⁽³⁾ A se vedea https://ec.europa.eu/regional_policy/whats-new/newsroom/05-06-2025-bridgeforeu-regulation-to-address-obstacles-in-border-regions-approved_en.

⁽⁴⁾ În special directivele privind interoperabilitatea și siguranța feroviară [Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (reformare) (JO L 138, 26.5.2016, p. 44) și Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară (reformare) (JO L 138, 26.5.2016, p. 102)].

Rolul utilizării autoturismelor în eradicarea sărăciei în materie de mobilitate

39. constată că autoturismele continuă să joace un rol esențial în posibilitățile de mobilitate în multe zone afectate de sărăcia în materie de mobilitate, în special în zonele rurale și periferice; subliniază că măsurile și stimulentele de politică în domeniul transporturilor ar trebui să recunoască importanța și, adesea, necesitatea utilizării autoturismelor în mobilitatea socială;

40. constată că costurile suplimentare ale decarbonizării vehiculelor îi afectează disproporționat pe cetățenii care depind de vehiculele private pentru nevoile lor de mobilitate, precum și pe operatorii de transport public, în special în zonele rurale, suburbane și îndepărtate; subliniază că acoperirea electrificării este inegală de la o regiune la alta și evidențiază că politicile privind tranziția curată și foile de parcurs pentru industria autovehiculelor trebuie să fie realiste și să țină seama de caracteristicile regionale, pentru a menține mobilitatea grupurilor vulnerabile; solicită o reevaluare a calendarelor și a resurselor suplimentare necesare pentru tranziția curată a sectorului autovehiculelor, având în vedere mai ales eliminarea treptată, până în 2035, a autovehiculelor cu motoare cu ardere internă, alături de viitoarea revizuire a Regulamentului privind emisiile de CO₂, pentru a evita subminarea mobilității, în special a celor mai vulnerabili cetățeni;

41. solicită o evaluare aprofundată a modului în care regiunile îndepărtate din punct de vedere geografic pot fi mai bine conectate prin intermediul sistemelor de transport feroviar sau al altor sisteme de transport, pentru a asigura legături fiabile cu marile orașe și pentru a preveni noi disparități teritoriale;

42. subliniază că, pentru a eradică sărăcia în materie de mobilitate, este necesară neutralitatea tehnologică, astfel încât, pe termen scurt, să fie promovată și utilizarea vehiculelor noi și de ocazie echipate cu motoare cu ardere internă cu niveluri mai scăzute de emisii; salută anunțul președintei Comisiei privind o inițiativă a UE referitoare la producția de autovehicule electrice mici și la prețuri accesibile și recomandă insistent ca reglementările și standardele UE să fie modificate pentru a încuraja industria auto să producă totodată și autovehicule mici și la prețuri accesibile cu motoare cu ardere internă și pentru a permite o combinație de abordări ale decarbonizării, cu combustibili alternativi, precum biocombustibilii, e-combustibilii și hidrogenul, care să completeze electrificarea;

43. face trimitere la posibilitatea de a introduce un sistem prin care proprietarul primește o contribuție financiară pentru achiziționarea, utilizarea sau întreținerea unui autovehicul nou, mai puțin poluant, cu ardere internă – pentru care întreaga infrastructură necesară pentru utilizare și întreținere este deja disponibilă –, în schimbul predării unui autoturism învechit și poluant. Reîntinerirea parcului auto servește, de asemenea, la atingerea obiectivelor de mediu;

44. subliniază că sprijinul UE pentru electromobilitate reprezintă un pas important în direcția realizării obiectivelor climatice și de mediu ale Uniunii și poate contribui la o mobilitate mai curată și mai durabilă; subliniază că astfel de măsuri, printre care sistemele de leasing în scop social pentru vehiculele electrice, nu abordează întotdeauna în mod eficace sărăcia în materie de mobilitate. Prin urmare, solicită sprijin neutru din punct de vedere tehnologic pentru toate formele de transport și integrarea bunelor practici dovedite, precum și a opțiunilor cu costuri reduse și adaptate contextului; invită Comisia și statele membre să integreze soluțiile cele mai eficace și mai eficiente în planurile lor sociale pentru climă și să mobilizeze instrumentele de finanțare ale UE pentru ca măsurile de sprijinire a mobilității să devină accesibile, abordabile ca preț, disponibile și adecvate în toate regiunile;

45. subliniază că combaterea sărăciei energetice, în special accesibilitatea prețurilor la energia electrică, sunt condiții prealabile esențiale pentru ca vehiculele electrice să devină mai atractive pentru grupurile cu venituri mici, deoarece costurile de exploatare sunt mai mici;

Reducerea birocrației

46. atrage atenția asupra rolului-cheie al autorităților locale și regionale în reducerea sărăciei în materie de mobilitate, în special în ceea ce privește organizarea transportului public la nivel local și suburban. Prin urmare, este necesar să li se permită să utilizeze parcul auto existent într-un mod flexibil și ținut pentru a pune la dispoziție servicii de transport local, cu o sarcină administrativă și juridică cât mai redusă posibil;

47. subliniază că, în unele state membre, reglementările naționale împiedică autoritățile locale să organizeze servicii de transport local cu propriile vehicule, de exemplu sub formă de servicii la cerere, în special în regiunile în care furnizarea unor astfel de servicii nu este profitabilă. Prin urmare, Comitetul solicită Comisiei să încurajeze statele membre să simplifice aceste norme;

48. atrage atenția Comisiei Europene asupra revizuirii Regulamentului (CE) nr. 561/2006 ⁽³⁾ pentru a reduce sarcina asupra serviciilor municipale de natură socială și solicită ca pentru serviciile publice regionale transfrontaliere să se stabilească cerințe mai puțin stricte decât normele generale privind transportul internațional de călători; solicită, totodată, o reducere a sarcinii administrative și a reglementării stricte a serviciilor școlare locale, pentru a face posibilă furnizarea de servicii hibride adaptate nevoilor zonelor și populațiilor în cauză;

Valorificarea potențialului datelor teritoriale

49. reamintește avizul său recent privind crearea unui spațiu european al datelor privind mobilitatea și necesitatea ca autoritățile locale și regionale să își bazeze politica în domeniul transporturilor durabile și deciziile de investiții pe datele privind mobilitatea. Pe de o parte, acest lucru creează noi oportunități pentru autoritățile locale și regionale, însă – pe de altă parte – prezintă și dificultăți, deoarece volumul mare de date disponibile poate fi prea dificil de tratat pentru multe autorități locale și regionale;

50. salută posibilitatea de a utiliza noi instrumente inovatoare, cum ar fi Platforma UE de combatere a sărăciei în materie de mobilitate, în special având în vedere obligațiile de raportare și monitorizare legate de utilizarea resurselor Fondului social pentru climă;

51. adaugă că monitorizarea continuă a seturilor de date este esențială pentru dezvoltarea unor soluții locale de reducere a sărăciei în materie de mobilitate, întrucât permite adaptarea serviciilor inovatoare la circumstanțele demografice și socioeconomice în continuă schimbare. Comitetul solicită UE să sprijine în continuare colectarea și monitorizarea periodică a datelor, precum și elaborarea unor indicatori adecvați la nivelurile teritoriale inferioare, îndeosebi prin finanțarea de noi anchete și măsurători la nivelul UE, în special în ceea ce privește mobilitatea.

Bruxelles, 11 decembrie 2025.

Președinta
Comitetului European al Regiunilor
Kata TÚTŐ

⁽³⁾ Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1).