



Bruxelles, 9.12.2020
COM(2020) 789 final

**COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU,
COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL
REGIUNILOR**

**Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor
europene pe calea viitorului**

{SWD(2020) 331 final}

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU, COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL REGIUNILOR

Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului

1 VIZIUNEA NOASTRĂ

1. **Mobilitatea și transporturile sunt importante pentru noi toți.** De la naveta zilnică la locul de muncă, vizitarea familiei și a prietenilor, turism, până la buna funcționare a lanțurilor mondiale de aprovizionare cu mărfuri a magazinelor și a producției noastre industriale, mobilitatea este un factor favorizant al vieții noastre economice și sociale. Libera circulație a persoanelor și a bunurilor peste frontierele interne este una dintre libertățile fundamentale ale Uniunii Europene (UE) și ale pieței unice a acesteia. Călătoriile în UE au dus la creșterea coeziunii și la consolidarea identității europene. Fiind al doilea domeniu de cheltuieli, ca mărime, pentru gospodăriile europene, sectorul transporturilor contribuie cu 5 % la PIB-ul european și angajează în mod direct aproximativ 10 milioane de lucrători.
2. Cu toate că **aduce numeroase beneficii utilizatorilor săi, mobilitatea implică și costuri pentru societatea noastră.** Printre acestea se numără emisiile de gaze cu efect de seră, poluarea atmosferică, fonică și a apei, dar și accidentele rutiere și de altă natură, congestionarea traficului și declinul biodiversității, toate acestea afectându-ne sănătatea și bunăstarea. Eforturile și măsurile de politică de până acum nu au abordat încă suficient aceste costuri. Emisiile de gaze cu efect de seră din sectorul transporturilor au crescut de-a lungul timpului și în momentul de față reprezintă nu mai puțin de un sfert din totalul la nivelul UE.
3. De departe, **cea mai gravă provocare cu care se confruntă sectorul transporturilor este de a-și reduce semnificativ emisiile și de a deveni mai sustenabil.** În același timp, această transformare oferă oportunități importante de a îmbunătăți calitatea vieții și, în ceea ce privește industria europeană din toate lanțurile valorice, de a se moderniza, a crea locuri de muncă de înaltă calitate, a dezvolta noi produse și servicii, a consolida competitivitatea și a viza un rol de lider mondial, pe măsură ce alte piețe evoluează rapid către o mobilitate cu emisii zero. Având în vedere ponderea sa ridicată din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră ale UE, obiectivul UE de reducere cu cel puțin 55 % a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2030 și de neutralitate climatică până în 2050 va fi atins doar prin introducerea, fără întârziere și în sinergie cu eforturile de reducere la zero a poluării, a unor politici mai ambițioase de reducere a dependenței transporturilor de combustibilii fosili. **Succesul Pactului verde european¹ depinde de capacitatea noastră de a face sistemul de transport sustenabil în ansamblul său.**
4. Pandemia de COVID-19 a demonstrat în mod clar că protejarea bunei funcționări a pieței unice este vitală pentru UE. Criza a demonstrat rolul esențial jucat de transporturi, precum și costurile sociale, sanitare și economice generate atunci când libera circulație a persoanelor și a bunurilor este limitată drastic sau chiar oprită în totalitate. Menținerea lanțurilor de aprovizionare și **o abordare europeană coordonată a conectivității și a activității de transport sunt esențiale pentru depășirea oricărei crize**, dar și pentru consolidarea autonomiei strategice și a rezilienței UE.

¹ COM(2019) 640 final/3, „Pactul verde european”.

5. Prin urmare, **asigurarea faptului că sistemul nostru de transport este cu adevărat rezilient în fața crizelor viitoare trebuie să devină și un obiectiv-cheie al politicii UE în domeniul transporturilor**, în perspectiva viitorului. Finalizarea spațiului european unic al transporturilor, astfel cum este prevăzut în Cartea albă din 2011², rămâne în continuare o piatră de temelie a politicii europene în domeniul transporturilor. Promovarea coeziunii, reducerea disparităților regionale, precum și îmbunătățirea conectivității și a accesului la piața internă pentru toate regiunile rămân de o importanță strategică pentru UE. Pandemia de COVID-19 a avut un impact semnificativ asupra mobilității. În contextul redresării în urma acestei crize grave, sprijinul public trebuie să ajute mobilitatea „să se reconstruiască mai temeinic” și să facă importante progrese în direcția unui viitor sustenabil și mai inteligent.
6. **Crearea unei mobilități verzi trebuie să fie noua condiție pentru creșterea sectorului transporturilor.** În Europa, mobilitatea trebuie să se bazeze pe un sistem de transport multimodal eficient și interconectat, atât pentru călători, cât și pentru mărfuri, consolidat printr-o rețea feroviară de mare viteză la prețuri abordabile, prin infrastructuri de reîncărcare și realimentare numeroase pentru vehicule cu emisii zero³ și furnizarea de combustibili din surse regenerabile, cu emisii scăzute de dioxid de carbon, printr-o mobilitate mai curată și mai activă în orașe mai verzi care să contribuie la sănătatea și bunăstarea cetățenilor.
7. **Digitalizarea va deveni un motor indispensabil al modernizării întregului sistem**, făcându-l mai eficient și mai fluid. Europa trebuie să utilizeze digitalizarea și automatizarea de asemenea pentru a spori și mai mult nivelurile de siguranță, securitate, fiabilitate și confort, menținând astfel poziția de lider a UE în domeniul producției de echipamente și al serviciilor de transport și îmbunătățind competitivitatea noastră pe plan mondial, prin lanțuri logistice eficiente și reziliente.
8. Această evoluție nu trebuie să lase pe nimeni în urmă: **este esențial ca mobilitatea să fie disponibilă și la prețuri abordabile pentru toți, ca regiunile rurale și cele îndepărtate să fie mai bine conectate⁴, accesibile pentru persoanele cu mobilitate redusă și persoanele cu handicap, și ca sectorul să ofere condiții sociale bune, oportunități de recalificare și locuri de muncă atractive.** Pilonul european al drepturilor sociale reprezintă criteriul european de referință prin care se asigură faptul că tranziția verde și cea digitală sunt echitabile și juste din punct de vedere social.
9. **În general, trebuie să reorientăm paradigma actuală a schimbării progresive către o transformare fundamentală.** Astfel, prezenta strategie stabilește o foaie de parcurs pentru înscrierea fermă a transporturilor europene pe calea cea bună pentru un viitor sustenabil și inteligent. Pentru ca viziunea noastră să devină realitate, strategia identifică 10 domenii emblematică cu ajutorul unui plan de acțiune care ne va ghida activitatea în anii următori. Scenariile care stau la baza strategiei – și care sunt identice cu cele care sprijină planul privind obiectivele climatice pentru 2030⁵ – demonstrează că, însoțită de un nivel adecvat de ambiție, combinația de măsuri de politică stabilite în prezenta strategie poate conduce la **o reducere cu 90 % a emisiilor generate de sectorul transporturilor până în 2050.** Aceste **etape principale**, care țin seama și de analiza prezentată în documentul de lucru

² COM(2011) 144 final, Cartea albă „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”. Comisia a evaluat această carte albă și în SWD(2020) 410 și SWD(2020) 411.

³În prezenta comunicare, termenul „vehicul” se referă, în funcție de relevanța în contextul respectiv, la toate tipurile de vehicule, inclusiv, de exemplu la autoturisme, camioane, autobuze, autocare, vehicule ușoare, trenuri, aeronave, nave, ambarcațiuni, feriboturi etc.

⁴ Acest aspect va fi examinat în continuare, în 2021, în contextul Comunicării Comisiei privind viziunea pe termen lung pentru zonele rurale.

⁵ COM(2020) 562 final, „Stabilirea unui obiectiv mai ambițios în materie de climă pentru Europa în perspectiva anului 2030 – Investirea într-un viitor neutru din punct de vedere climatic, în interesul cetățenilor”.

însoțitor al serviciilor Comisiei⁶, au scopul de a ghida sistemul european de transport către realizarea obiectivelor noastre privind o mobilitate sustenabilă, inteligentă și rezilientă, indicând astfel nivelul de ambiție necesar pentru politicile noastre viitoare, și anume:

Până în 2030:

- cel puțin 30 milioane de vehicule cu emisii zero vor fi în funcțiune pe drumurile europene,
- 100 de orașe europene vor fi neutre din punct de vedere climatic,
- traficul feroviar de mare viteză se va dubla,
- călătoriile colective programate cu o lungime de sub 500 de km vor trebui să fie neutre din punctul de vedere al carbonului în interiorul UE,
- mobilitatea automatizată va fi implementată la scară largă,
- navele cu emisii zero vor fi pregătite pentru lansarea pe piață.

Până în 2035:

- aeronavele de mare capacitate cu emisii zero vor fi pregătite pentru lansarea pe piață,

Până în 2050:

- aproape toate autoturismele, camionetele, autobuzele, precum și vehiculele grele noi vor avea emisii zero,
- traficul feroviar de marfă se va dubla,
- traficul feroviar de mare viteză se va tripla,
- rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) multimodală, echipată pentru un transport sustenabil și inteligent cu conectivitate de mare viteză, va fi operațională pentru rețeaua globală.

2 MOBILITATEA SUSTENABILĂ – O REORIENTARE IREVERSIBILĂ CĂTRE MOBILITATEA CU EMISII ZERO

10. Pactul verde european prevede o reducere cu 90 % a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi, astfel încât UE să devină o economie neutră din punct de vedere climatic până în 2050, acționând totodată în direcția obiectivului ambițios de reducere la zero a poluării. Pentru a realiza această transformare sistemică, **trebuie (1) să facem toate modurile de transport mai sustenabile, (2) să punem la dispoziție alternative sustenabile pe scară largă în cadrul unui sistem de transport multimodal și (3) să creăm stimulentele adecvate pentru a impulsiona tranziția. Aceștia sunt cei trei piloni ai acțiunilor noastre viitoare.**
11. Acest lucru presupune **acționarea tuturor pârghiilor la nivel de politici: (1) măsuri de reducere semnificativă a dependenței actuale de combustibilii fosili** (prin înlocuirea flotelor existente cu vehicule cu emisii scăzute și vehicule cu emisii zero, și prin stimularea utilizării combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon); **(2) acțiuni decisive pentru a reorienta mai multe activități către moduri de transport mai sustenabile** (în special creșterea numărului de pasageri care călătoresc cu trenul și care fac naveta cu mijloace de transport în comun și moduri active, precum și reorientarea unei cantități substanțiale de mărfuri către transportul feroviar, transportul pe căi navigabile interioare și transportul maritim pe distanțe scurte); și **(3) internalizarea costurilor externe** (prin punerea în aplicare a principiilor „poluatorul plătește” și „utilizatorul

⁶ SWD(2020) 331.

plătește”, în special prin stabilirea de mecanisme de tarifare a emisiilor de dioxid de carbon și de taxare a utilizării infrastructurii).

2.1 Trebuie să facem toate modurile de transport mai sustenabile

12. Toate modurile de transport sunt indispensabile pentru sistemul nostru de transport și de aceea toate trebuie să devină mai sustenabile. Ca prim pilon al abordării noastre, trebuie să stimulăm fără întârziere adoptarea vehiculelor cu emisii scăzute și a celor cu emisii zero, precum și a combustibililor din surse regenerabile și a celor cu emisii scăzute de dioxid de carbon, pentru transportul rutier, naval, aerian și feroviar. Trebuie să sprijinim cercetarea și inovarea referitoare la produse și servicii competitive, sustenabile și circulare⁷, să ne asigurăm că industria furnizează vehicule și combustibili adecvați, să creăm infrastructura necesară și să stimulăm cererea din partea utilizatorilor finali. Acest lucru este esențial pentru atingerea obiectivelor noastre climatice și a obiectivului ambițios de reducere la zero a poluării, stabilite pentru 2030 și 2050, precum și pentru a permite întreprinderilor europene să rămână lideri industriali la nivel mondial. Menținerea neutralității tehnologice în toate modurile de transport este esențială, dar ea nu trebuie să conducă la inacțiune în ceea ce privește eliminarea soluțiilor bazate pe combustibilii fosili.

INIȚIATIVA EMBLEMATICĂ NR. 1 – STIMULAREA ADOPTĂRII VEHICULELOR CU EMISII ZERO, A COMBUSTIBILILOR DIN SURSE REGENERABILE ȘI A CELOR CU EMISII SCĂZUTE DE DIOXID DE CARBON, PRECUM ȘI A INFRASTRUCTURII AFERENTE

13. Deși în creștere rapidă, proporția vehiculelor cu emisii scăzute și **cu emisii zero din flota de vehicule este mult prea scăzută** în prezent. Standardele privind emisiile de CO₂ și emisiile de poluanți atmosferici, precum și normele privind achizițiile publice, cum ar fi cele prevăzute de Directiva privind vehiculele nepoluante⁸, vor continua să fie factori-cheie ai politicilor în tranziția către mobilitatea cu emisii zero în transportul rutier, iar prin creșterea ofertei de vehicule cu emisii zero, vor face mobilitatea sustenabilă mai abordabilă pentru toți. Prin urmare, pentru a îndeplini obiectivele propuse în planul privind obiectivele climatice pentru 2030 și pentru a asigura o traiectorie clară, începând din 2025, către o mobilitate cu emisii zero, Comisia va propune o revizuire a **standardelor privind emisiile de CO₂** pentru autoturisme și camionete până în iunie 2021. Comisia va revizui, de asemenea, standardele privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele în acest sens.
14. În ultimii 5 ani s-au depus eforturi semnificative pentru a reduce emisiile de poluanți atmosferici generate de vehicule. Autoturismele care se vând astăzi emit mult mai puțini poluanți decât cele din 2015. Dar se poate face mai mult: viitoarea propunere de **standarde mai stricte privind emisiile de poluanți atmosferici** pentru vehiculele echipate cu motoare cu ardere internă (Euro 7) va garanta că vor intra pe piață numai vehicule cu emisii scăzute, adaptate exigențelor viitorului.
15. Parteneriatele preconizate pentru Orizont Europa, cum ar fi „Baterii”, „2Zero” și „Hidrogen curat”, ar putea contribui la furnizarea de tehnologii inovatoare pentru vehicule. În același timp, este necesară o politică cuprinzătoare pentru a **stimula cererea de vehicule cu emisii zero**, fără bariere pe piața noastră unică, respectând totodată pe deplin obligațiile internaționale ale Uniunii. Standardele de mediu menționate mai sus trebuie să fie însoțite de măsuri care să sporească cererea pentru aceste vehicule, cum ar fi tarifarea emisiilor de carbon, impozitarea, aplicarea de taxe rutiere și revizuirea normelor privind greutatea și

⁷ Produsele și serviciile circulare vor contribui la sustenabilitatea globală a transporturilor. Planul de acțiune privind economia circulară [COM(2020) 98 final] identifică șapte lanțuri valorice de produse esențiale, printre care se numără bateriile și vehiculele, dar și construcțiile.

⁸ Directiva (UE) 2019/1161 a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iunie 2019 de modificare a Directivei 2009/33/CE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic (Text cu relevanță pentru SEE.) JO L 188, 12.7.2019, p. 116-130.

dimensiunile vehiculelor grele. Comisia va propune acțiuni de stimulare a adoptării vehiculelor cu emisii zero în cadrul flotelor corporative și urbane. În plus, noul regulament privind bateriile va asigura faptul că bateriile introduse pe piața UE sunt sustenabile și sigure pe toată durata ciclului lor de viață. Cerințele privind sustenabilitatea și sfârșitul ciclului de viață, inclusiv în ceea ce privește amprenta de carbon și aprovizionarea etică și sustenabilă cu materii prime, sunt esențiale pentru reducerea amprentei de mediu a vehiculelor electrice.

16. Cadrul nostru legislativ în materie de **inspecție tehnică auto** trebuie adaptat pentru a asigura conformitatea vehiculelor cu standardele privind emisiile și siguranța pe întreaga durată a ciclului lor de viață. Un singur vehicul neconform ne poate polua aerul mai mult decât câteva mii de vehicule curate⁹.
17. Evoluția motoarelor vehiculelor rutiere către emisii zero nu rezolvă, în sine, problemele ridicate de utilizarea anvelopelor, care continuă să genereze zgomot și microplastic. Acestea din urmă ne poluează apele și mările și, în cele din urmă, pot pătrunde în lanțul alimentar. **Anvelopele de înaltă performanță** trebuie să fie promovate în continuare, deoarece ele reduc consumul de energie și emisiile (inclusiv zgomotul de rulare), menținând în același timp siguranța vehiculelor. Viitoarea revizuire a Directivei privind vehiculele scoase din uz va urmări, de asemenea, să reducă amprenta generală de mediu a producției și dezmembrării autovehiculelor.
18. Trebuie transmis un semnal clar furnizorilor de combustibil și operatorilor din sector că combustibilii utilizați în transporturi trebuie să devină neutri din punctul de vedere al carbonului și că **combustibilii sustenabili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon trebuie implementați pe scară largă fără întârziere**. Comisia va lua în considerare măsuri suplimentare de sprijinire a acestor combustibili, eventual prin ponderi sau cote minime, prin revizuirea Directivei reformate privind energia din surse regenerabile.
19. În ceea ce privește **transportul rutier**, se implementează deja soluții cu emisii zero. Producătorii investesc acum puternic în vehicule electrice cu baterii. Pătrundere pe piață este deja în creștere, în special în ceea ce privește autoturismele, camionetele și autobuzele utilizate în orașe, în timp ce camioanele și autocarele încep acum să pătrundă. Producătorii investesc, de asemenea, în vehicule cu pilă cu hidrogen, în special pentru utilizarea în flotele comerciale, autobuze și transporturi grele. Aceste opțiuni promițătoare sunt sprijinite în contextul strategiilor UE privind hidrogenul¹⁰ și integrarea sistemului energetic¹¹, precum și în contextul planului strategic de acțiune privind bateriile¹². Eficiența energetică trebuie să fie un criteriu pentru prioritizarea alegerii în viitor a tehnologiilor adecvate, ținând seama de întregul ciclu de viață. Soluțiile tehnologice de tranziție trebuie să respecte pe deplin standardele privind emisiile de CO₂ și poluarea. Va trebui continuată, de asemenea, electrificarea **transportului feroviar**, iar acolo unde aceasta nu este viabilă, va trebui să se mărească utilizarea hidrogenului.
20. **Transportul aerian și cel naval** se vor confrunta cu provocări mai mari în ceea ce privește decarbonizarea în următoarele decenii, din cauza actualei lipse de tehnologii cu emisii zero pregătite să fie lansate piață, a ciclurilor lungi de dezvoltare și de viață ale aeronavelor și navelor, a investițiilor semnificative necesare pentru echipamentele și infrastructura de realimentare, precum și a concurenței internaționale în aceste sectoare. Emisiile

⁹ A se vedea, de exemplu: SWD(2012) 206 final și, mai recent, încercările efectuate în Belgia. <https://magazine.vab.be/wp-content/uploads/2020/02/Roetfilter-Persdossier.pdf>

¹⁰ COM(2020) 301 final, „O strategie pentru hidrogen: pentru o Europă neutră climatic”

¹¹ COM(2020) 299 final, „Consolidarea unei economii neutre climatic: o strategie a UE pentru integrarea sistemului energetic”.

¹² COM(2018) 293 final, „ANEXA 2 – Plan de acțiune strategic privind bateriile”

internaționale ale UE generate de navigație și aviație au crescut cu peste 50 % față de 1990. Este necesar să se ia măsuri urgente în aceste sectoare, inclusiv în perioada de redresare în urma crizei actuale. Aceste moduri trebuie să aibă acces prioritar la alte tipuri de combustibili lichizi și gazoși din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon¹³, deoarece pe termen scurt există o lipsă de sisteme de propulsie alternative adecvate. Inițiativele ReFuelEU Aviation și FuelEU Maritime, care vor aborda această problemă, vor impulsiona producția și utilizarea combustibililor sustenabili în sectorul aviației și în cel maritim. În plus, Comisia va lua în considerare înființarea unei Alianțe pentru lanțul valoric al combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon, în cadrul căreia autoritățile publice, industria și societatea civilă vor coopera pentru a stimula oferta și implementarea celor mai promițători combustibili, completând acțiunile din cadrul Alianței europene pentru hidrogen curat și sprijinindu-se pe succesul Alianței europene pentru baterii¹⁴.

21. Pentru a **îmbunătăți eficiența energetică și a reduce emisiile generate de aeronave și nave**, trebuie promovate standarde ambițioase în ceea ce privește proiectarea și funcționarea acestora. UE trebuie să continue să lucreze îndeaproape cu toate organizațiile internaționale, printre care Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) și Organizația Maritimă Internațională (OMI), la elaborarea de măsuri concrete care să vizeze atingerea unor obiective de reducere a emisiilor la nivel mondial bazate pe știință, în conformitate cu Acordul de la Paris¹⁵. De asemenea, sunt necesare eforturi semnificative pentru dezvoltarea de tehnologii disruptive în vederea introducerii pe piață a navelor și aeronavelor cu emisii zero. Uniunea trebuie să creeze un mediu propice pentru realizarea acestui obiectiv, inclusiv prin politici adecvate de tarifare a carbonului și prin cercetare și inovare, în special prin intermediul parteneriatelor care ar putea fi instituite în cadrul programului Orizont Europa (de exemplu, „Transport pe apă cu emisii zero”, „Aviație curată” și „Hidrogen curat”). În plus, o gestionare mai eficientă a traficului, de exemplu prin intermediul cerului unic european, poate aduce câștiguri substanțiale de mediu¹⁶. Aceste activități sunt elemente esențiale ale **„coșului de măsuri” necesar pentru decarbonizarea aviației și a transportului maritim**, domenii în care acțiunile la nivel mondial rămân vitale.
22. Implementarea și utilizarea sporită a combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon trebuie să fie corelate cu crearea unei rețele cuprinzătoare de **infrastructuri de reîncărcare și realimentare**, pentru a valorifica pe deplin potențialul utilizării pe scară largă a vehiculelor cu emisii scăzute și a celor cu emisii zero în cadrul tuturor modurilor de transport. „Reîncărcarea și realimentarea” este o inițiativă emblematică europeană în cadrul Mecanismului de redresare și reziliență¹⁷: până în 2025, obiectivul este de a construi jumătate din cele 1 000 de stații de hidrogen și un milion din cele 3 milioane de puncte de reîncărcare publice¹⁸ necesare până în 2030. Obiectivul final este de a asigura o rețea densă, extinsă, care să asigure accesul facil al tuturor clienților, inclusiv al operatorilor de vehicule grele. Comisia va publica un plan de implementare strategic, pentru a contura un set de acțiuni suplimentare care își propun să sprijine implementarea rapidă a infrastructurii combustibililor alternativi, inclusiv în zonele în care există lacune persistente. Acestea urmează să includă recomandări privind procesele de

¹³ Aceștia ar putea fi, de exemplu, hidrogenul, combustibilii sintetici pe bază de hidrogen și biocombustibilii avansați. Standardele de siguranță pentru transportul naval pe bază de hidrogen, de exemplu, trebuie să fie elaborate din timp pentru a stimula inițiativele timpurii în acest domeniu, iar procedurile de certificare ar trebui să fie cât mai simple, fără a compromite nivelurile generale de siguranță.

¹⁴ https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_en

¹⁵ UE și statele sale membre trebuie să urmărească acest obiectiv ambițios la următoarea Adunare Generală a OACI din 2022.

¹⁶ Acest lucru poate reduce cu până la 10 % emisiile generate de transportul aerian, iar managementul traficului aerian ar putea contribui, la rândul său, la abordarea efectelor sectorului aviatic asupra climei, altele decât cele legate de CO₂.

¹⁷ COM(2020) 575 final, „Strategia anuală pentru 2021 privind creșterea durabilă”.

¹⁸ Numărul punctelor de reîncărcare publice necesare va fi evaluat în detaliu ca parte a evaluării impactului care însoțește revizuirea Directivei privind infrastructura pentru combustibili alternativi.

planificare și autorizare, precum și recomandări privind finanțarea, elaborate în colaborare cu Forumul pentru transporturi durabile al Comisiei, care reunește reprezentanți-cheie, publici și privați, ai întregului lanț valoric¹⁹.

23. Europa trebuie de asemenea să elimine fragmentarea persistentă și lipsa generalizată de servicii interoperabile de reîncărcare/realimentare în întreaga Europă pentru toate modurile de transport. În contextul **viitoarei revizuirii a Directivei privind infrastructura pentru combustibili alternativi** (AFID), Comisia va lua în considerare opțiuni privind stabilirea de obiective mai stricte în ceea ce privește implementarea infrastructurii, și măsuri suplimentare de asigurare a interoperabilității depline a infrastructurii și a serviciilor de utilizare a infrastructurii pentru toate vehiculele alimentate cu combustibili alternativi. Printre aspectele-cheie care trebuie abordate se numără informarea adecvată a consumatorilor pentru a pune capăt actualei lipse de transparență cu privire la stabilirea prețurilor și facilitarea unor plăți transfrontaliere fluide. În plus, adoptarea masivă preconizată a vehiculelor electrice pe bază baterii și a altor forme de mobilitate electrică necesită o integrare armonioasă în rețeaua electrică. Implementarea infrastructurii de reîncărcare inteligente va contribui la asigurarea capacității de stocare și a flexibilității sistemului electroenergetic. Pe lângă revizuirea AFID, va fi necesară și o revizuire a Regulamentului privind rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) și a altor instrumente de politică, cum ar fi Directiva reformată privind energia din surse regenerabile și mecanismul său de contabilizare a energiei electrice, precum și Directiva privind performanța energetică a clădirilor, în vederea măririi obiectivelor referitoare la punctele de încărcare din clădirile noastre. Comisia va asigura alinierea la investițiile necesare în rețea, prevăzute de inițiativele sale din cadrul strategiilor UE privind hidrogenul și integrarea sistemului energetic.

INIȚIATIVA EMBLEMATICĂ NR. 2 – CREAREA DE AEROPORTURI ȘI PORTURI CU EMISII ZERO

24. **Porturile și aeroporturile** sunt esențiale pentru conectivitatea noastră internațională, pentru economia europeană și pentru regiunile vizate. În cadrul tranziției lor către noduri cu emisii zero, bunele practici urmate de cele mai sustenabile aeroporturi și porturi²⁰ trebuie să devină noua normă și să permită forme mai sustenabile de conectivitate. Porturile și aeroporturile trebuie să devină platforme multimodale de mobilitate și transport, care să facă legătura între toate modurile relevante. Acest lucru va îmbunătăți calitatea aerului la nivel local, contribuind astfel la îmbunătățirea sănătății locuitorilor din zonă. Porturile interioare și maritime au un mare potențial de a deveni noi poluri de energie curată pentru sisteme electroenergetice integrate, hidrogen și alți combustibili cu emisii scăzute de dioxid de carbon, dar și laboratoare pentru reutilizarea deșeurilor și economia circulară.
25. Comisia va propune măsuri pentru a face ca aeroporturile și porturile noastre să devină curate, oferind stimulente pentru implementarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii reduse de dioxid de carbon și alimentând navele și aeronavele staționate cu energie din surse regenerabile în locul energiei fosile, stimulând dezvoltarea și utilizarea de aeronave și nave noi, mai curate și mai silențioase, revizuirea tarifelor aeroportuare, înverzind mișcările la sol în aeroporturi, precum și serviciile și operațiunile portuare, optimizând escalele portuare și stimulând utilizarea pe scară mai largă a gestionării inteligente a traficului. De asemenea, Comisia va urmări măsurile sugerate în raportul

¹⁹ În funcție de necesități, la acest proces vor fi invitați și alți actori ai pieței și ai sectorului finanțelor. Promovarea infrastructurilor de reîncărcare în parcurile imobiliare private și publice este deosebit de relevantă în acest context: marea majoritate a reîncărcărilor au loc la domiciliu sau la locul de muncă. Se vor asigura alinierea deplină la inițiativa aflată în desfășurare, intitulată „Valul de renovări ale clădirilor” și consolidarea reciprocă. Comisia va institui un grup la nivel înalt denumit „Reîncărcare și realimentare”, care să valideze concluziile acestui proces.

²⁰ Cum ar fi inițiativele EcoPorts sau Airport Carbon Accreditation, dezvoltate de Organizația Europeană a Porturilor Maritime (ESPO), respectiv de ACI EUROPE.

Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (AESA) în ceea ce privește analiza actualizată a efectelor sectorului aviatic asupra climei, altele decât cele legate de CO₂.²¹

26. Trebuie să crească **investițiile publice și private** în producția locală de energie din surse regenerabile, într-un acces multimodal mai sustenabil și în reînnoirile flotelor²² din transportul aerian și cel naval. Unele dintre aceste investiții ar beneficia de stabilirea unor criterii relevante de taxonomie a sustenabilității, care să acopere specificitățile fiecărui mod, inclusiv în timpul tranziției la emisii zero. De asemenea, se poate preconiza că la fel de utilă va fi și politica de creditare revizuită care urmează să fie decisă de Banca Europeană de Investiții (BEI).
27. În sinergie cu implementarea combustibililor marini alternativi, ar trebui depuse eforturi în cadrul obiectivului ambițios de reducere la zero a poluării, pentru a reduce drastic amprenta generală de mediu a sectorului. Realizarea de progrese în ceea ce privește instituirea unor vaste „**zone de control al emisiilor**” în toate apele UE – cu scopul final de a reduce la zero poluarea aerului și a apei generată de transportul maritim, în beneficiul bazinelor maritime, al zonelor costiere și al porturilor – trebuie să reprezinte o prioritate. În particular, Comisia a condus eforturile de acoperire a Mării Mediterane și își propune să demareze activități similare pentru Marea Neagră. Pe lângă aceasta, va fi revizuită legislația UE privind reciclarea navelor²³, pentru a se determina posibile măsuri de consolidare a legislației respective, adică de promovare în continuare a unor practici sigure și sustenabile de reciclare a navelor.

Etape principale²⁴ ale reducerii dependenței actuale de combustibilii fosili

- 1) *Până în 2030, vor fi în funcțiune cel puțin 30 de milioane de autoturisme cu emisii zero și 80 000 de camioane cu emisii zero.*
- 2) *Până în 2050, aproape toate autoturismele, camionetele, autobuzele și vehiculele grele noi vor avea emisii zero.*
- 3) *Navele oceanice cu emisii zero și aeronavele mari cu emisii zero vor fi pregătite pentru lansarea pe piață până în 2030, respectiv până în 2035.*

2.2 Trebuie să punem la dispoziție alternative sustenabile pe scară largă, pentru a permite efectuarea de alegeri modale mai bune

28. Reprezentând al doilea pilon al abordării noastre, **alternativele sustenabile trebuie să devină acum disponibile pe scară largă**, în cadrul unui sistem de mobilitate multimodal complet integrat și fluid. UE nu se poate baza exclusiv pe soluții tehnologice: sunt necesare acțiuni imediate pentru adaptarea sistemului nostru de mobilitate în vederea combaterii schimbărilor climatice și a reducerii poluării. Multimodalitatea valorifică punctele forte ale diferitelor moduri de transport, cum ar fi comoditatea, viteza, costul, fiabilitatea, previzibilitatea și combinându-le, poate oferi soluții de transport mai eficiente pentru persoane și mărfuri. Pandemia de COVID-19 a demonstrat importanța unei multimodalități

²¹ A se vedea COM(2020) 747 final, „Analiză actualizată a efectelor sectorului aviatic asupra climei, altele decât cele legate de CO₂ și a eventualelor măsuri de politică adoptate în temeiul articolului 30 alineatul (4) din Directiva privind sistemul UE de comercializare a certificatelor de emisii”.

²² De exemplu, cea mai nouă generație de aeronave, deja disponibilă, reduce emisiile de CO₂ cu 20-25 %, precum și amprenta de zgomot.

²³ Regulamentul (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 noiembrie 2013 privind reciclarea navelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1013/2006 și a Directivei 2009/16/CE, JO L 330, 10.12.2013, p. 1.

²⁴ Aceste etape principale, care țin seama și de analiza prezentată în documentul de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei, au scopul de a ghida sistemul european de transport către realizarea obiectivelor noastre privind o mobilitate sustenabilă, inteligentă și rezilientă, indicând astfel nivelul de ambiție necesar pentru politicile noastre viitoare.

sporite și pentru îmbunătățirea rezilienței sistemului nostru de transport și a arătat cât de pregătiți sunt cetățenii să adopte moduri de transport alternative sustenabile.

29. **Oamenii sunt dispuși să treacă la moduri de transport mai sustenabile**, în particular în ceea ce privește mobilitatea lor zilnică, condiția principală a tranziției fiind costul²⁵, disponibilitatea și viteza. UE trebuie să contribuie la crearea de condiții adecvate pentru adoptarea pe scară mai largă a unor alternative sustenabile sigure, competitive și la prețuri abordabile. Atunci când există alternative adecvate, la prețuri, frecvențe și niveluri de confort competitive, oamenii aleg modul mai sustenabil²⁶.

30. În același timp, **modelele de mobilitate și comportamentul consumatorilor se schimbă**. Aceste schimbări sunt accelerate de pandemia de COVID-19 și sunt facilitate în mare măsură de soluțiile digitale. Munca la distanță, videoconferințele, comerțul electronic, utilizarea serviciilor de mobilitate partajate și colaborative, toate acestea contribuie la actuala transformare a mobilității.

INIȚIATIVA EMBLEMATICĂ NR. 3 – O MOBILITATE INTERURBANĂ ȘI URBANĂ MAI SUSTENABILĂ ȘI MAI SĂNĂTOASĂ

31. Sunt necesare acțiuni decisive pentru a transforma sectorul transporturilor într-un sistem cu adevărat multimodal de servicii de mobilitate sustenabile și inteligente. Pentru a realiza acest lucru, Europa trebuie să construiască o rețea de transport de înaltă calitate, cu servicii feroviare de mare viteză pe distanțe scurte și cu servicii de aviație curate, care să îmbunătățească acoperirea rutelor pe distanțe lungi. Comisia va depune eforturi pentru a crea condiții favorabile operatorilor de transport, care să le permită să ofere călătorilor, până în 2030, alegeri neutre din punct de vedere al carbonului pentru călătoriile colective programate cu o lungime de sub 500 km în interiorul UE. În 2021-2022, Comisia va urmări acest obiectiv ambițios cu ocazia revizuirii legislației UE relevante. Sub rezerva respectării legii concurenței, companiile aeriene trebuie să vândă un număr din ce în ce mai mare de bilete multimodale. Investițiile trebuie să fie direcționate către modernizarea infrastructurii TEN-T necesare, pentru a permite reorientarea către legături mai sustenabile. Se vor întreprinde demersuri pentru a construi un sistem general de transport în care investițiile UE, ajutoarele de stat, normele privind alocarea capacităților și obligațiile de serviciu public (OSP) să fie orientate către satisfacerea nevoilor de mobilitate și stimularea diferitelor opțiuni multimodale.

32. **Anul european al căilor ferate 2021 este o ocazie excelentă pentru statele membre, Comisie și sectorul feroviar de a spori conexiunile transeuropene**. Odată cu punerea în aplicare a celui de-al patrulea pachet feroviar și prin deschiderea piețelor feroviare către concurență, operatorii feroviari vor deveni mai receptivi la nevoile clienților și își vor îmbunătăți calitatea serviciilor și rentabilitatea. Omologarea armonizată a vehiculelor la nivelul UE va reduce, la rândul ei, costurile pentru trenurile transfrontaliere. Finalizarea TEN-T, inclusiv a liniilor de mare viteză, va asigura conexiuni mai bune de-a lungul coridoarelor principale. Mărirea gradului de conștientizare al călătorilor cu privire la drepturile lor și asigurarea unei furnizări nediscriminatorii a informațiilor privind călătoriile, inclusiv a unor oferte de bilete directe, vor spori și mai mult atractivitatea transportului feroviar pentru clienți.

²⁵ Eurobarometrul special 495 a arătat că majoritatea utilizatorilor de autoturisme sunt gata să treacă la forme de transport mai ecologice pentru mobilitatea lor zilnică. O alternativă la fel de rapidă sau cu un preț similar ar influența respondenții către alegerea unei soluții mai ecologice pentru călătoriile pe distanțe lungi.

<https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/special/surveyky/2226>

²⁶ De exemplu, de la deschiderea liniei feroviare de mare viteză dintre Barcelona și Madrid, repartiția modală între aerian și feroviar s-a schimbat de la 85 % avion / 15% tren în 2008 la 38 % aerian / 62 % feroviar în 2016.

33. În 2021, Comisia va propune **un plan de acțiune pentru a stimula serviciile de transport feroviar de călători, atât cele pe distanțe lungi, cât și cele transfrontaliere**. Acest plan se va baza pe eforturile depuse de statele membre pentru a face astfel încât conexiunile esențiale dintre orașe să devină mai rapide, printr-o mai bună gestionare a capacităților, prin stabilirea de orare coordonate, prin punerea în comun a materialului rulant și prin îmbunătățiri specifice ale infrastructurii în vederea promovării de noi servicii feroviare, inclusiv a celor pe timp de noapte. Platformele sau celelalte structuri organizatorice destinate acestui scop trebuie să fie deschise tuturor statelor membre. Trebuie sprijinite servicii-pilot pe anumite rute cu implicarea tuturor părților interesate, iar o combinație de contracte de servicii publice și servicii cu acces liber ar putea testa diferite modele de noi conexiuni și servicii, cu scopul de a impulsiona 15 proiecte-pilot până în 2030.
34. Spațiul feroviar unic european trebuie îmbunătățit, iar Comisia va lua în considerare **măsuri de extindere a pieței feroviare**²⁷, care să răspundă nevoilor întreprinderilor feroviare de acces la capacități de înaltă calitate, maximizând utilizarea infrastructurii feroviare. **Biletele transfrontaliere trebuie să devină mai ușor de utilizat și de cumpărat**. Începând din 2021, Comisia va propune măsuri de reglementare care să permită emiterea de bilete inovatoare și flexibile, combinând diferite moduri de transport și oferind pasagerilor opțiuni reale pentru călătorii „de la poartă la poartă”.
35. Astfel cum se prevede în planul privind obiectivele climatice pentru 2030, creșterea ponderii modale a transportului în comun, a mersului pe jos și a mersului cu bicicleta, precum și a mobilității automatizate, conectate și multimodale va reduce semnificativ poluarea și congestionarea generată de transporturi, în special în orașe, și va îmbunătăți sănătatea și bunăstarea oamenilor. **Prin urmare, orașele sunt și trebuie să rămână în avangarda tranziției către o mai mare sustenabilitate**. Comisia va continua să colaboreze cu orașele și cu statele membre pentru a se asigura că toate orașele mari și mijlocii care sunt noduri urbane ale rețelei TEN-T își pun în aplicare propriile planuri de mobilitate urbană sustenabilă până în 2030. Planurile trebuie să includă noi obiective, de exemplu cu privire la reducerea la zero a emisiilor și a accidentelor rutiere mortale. Modurile de transport active, cum ar fi mersul cu bicicleta, au cunoscut o creștere, orașele anunțând o infrastructură suplimentară de peste 2 300 km dedicată bicicletelor. Aceasta trebuie dublată în următorul deceniu, pentru a ajunge la 5 000 km de benzi sigure pentru biciclete. Comisia are de asemenea în vedere dezvoltarea unei misiuni în domeniul orașelor inteligente și neutre din punct de vedere climatic²⁸, ca prioritate strategică pentru acțiuni comune în vederea realizării decarbonizării într-un număr mare de orașe europene până în 2030.
36. O multimodalitate fluidă, facilitată de soluțiile digitale, este vitală în zonele urbane și suburbane. Presiunea tot mai mare asupra sistemelor de transport de călători a sporit **cererea de soluții noi și inovatoare**, diverse servicii de transport fiind integrate într-un serviciu accesibil la cerere, conform conceptului de mobilitate ca serviciu (*Mobility as a Service*, MaaS). În același timp, multe orașe sunt martorele unei reorientări către servicii de mobilitate partajate și colaborative (autoturisme partajate, biciclete, vehicule la comandă și alte forme de micromobilitate) facilitate de apariția unor platforme intermediare, permițând astfel reducerea numărului de vehicule în traficul zilnic.

²⁷ În particular, Comisia va evalua interacțiunea dintre Regulamentul (UE) nr. 913/2010 și Directiva 2012/34/UE, Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 și Directiva 92/106/CEE.

²⁸ Misiunile europene în domeniile cercetării și inovării vor căuta să ofere soluții la unele dintre cele mai mari provocări cu care se confruntă lumea noastră. Acestea fac parte integrantă din programul-cadru Orizont Europa care începe în 2021.

https://ec.europa.eu/info/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en

37. UE și statele membre trebuie să răspundă așteptărilor cetățenilor noștri referitoare la un aer mai curat, la reducerea zgomotului și a congestionării traficului și la eliminarea accidentelor mortale de pe străzile orașelor noastre. Prin revizuirea pachetului privind mobilitatea urbană în vederea promovării și a sprijinirii acestor moduri de transport sustenabile și sănătoase, Comisia va contribui la **îmbunătățirea actualului cadru european pentru mobilitate urbană**. Sunt necesare orientări mai clare privind gestionarea mobilității la nivel local și regional, inclusiv o mai bună planificare urbană, precum și privind conectivitatea cu zonele rurale și suburbane, astfel încât navetiștilor să li se ofere opțiuni de mobilitate sustenabilă. Politicile europene și sprijinul financiar european trebuie să reflecte și importanța mobilității urbane pentru funcționarea generală a TEN-T, cu dispoziții referitoare la soluții pentru primul/ultimul kilometru care să includă platforme de mobilitate multimodale, facilități de tip „park and ride” (parcarea autoturismului și continuarea călătoriei cu mijloacele de transport în comun) și infrastructură sigură pentru mersul pe jos și cu bicicleta.
38. Comisia va analiza modalități prin care să se asigure că transportul de călători la cerere (taxiuri și vehicule de închiriat private) poate deveni mai sustenabil și poate oferi servicii eficiente cetățenilor, menținând în același timp o piață unică funcțională și abordând preocupările sociale și de siguranță. De asemenea, Comisia **va ajuta orașele să își modernizeze setul de instrumente de politică**, inclusiv în domenii precum micromobilitatea, sprijinul pentru achiziționarea²⁹ de vehicule cu emisii zero, inclusiv autobuze și feriboturi, precum și pentru achiziționarea infrastructurii asociate. O mai bună informare cu privire la zonele cu emisii scăzute sau zero și la etichetele comune, precum și cu privire la soluții digitale pentru vehicule, poate contribui la menținerea unei piețe unice funcționale și la facilitarea exercitării libertăților fundamentale.

INIȚIATIVA EMBLEMATICĂ NR. 4 – CREAREA UNUI TRANSPORT DE MĂRFĂ VERDE

39. Pactul verde european solicită ca o parte substanțială a celor 75 % din transportul intern de marfă efectuat în prezent pe cale rutieră **să fie reorientată către transportul feroviar și transportul pe căile navigabile interioare**. **Transportul maritim pe distanțe scurte** și vehiculele eficiente cu emisii zero pot contribui, de asemenea, la crearea unui transport de marfă verde în Europa. Prin urmare, trebuie luate măsuri urgente, având în vedere progresele reduse înregistrate până în prezent: de exemplu, ponderea modală a transportului feroviar în transportul intern de marfă a scăzut la 17,9 % până în 2018³⁰, de la 18,3 % în 2011.
40. Pentru a sprijini crearea unor operațiuni de transport de marfă verzi în Europa, **cadrul existent al transportului intermodal necesită o restructurare substanțială** și trebuie transformat într-un instrument eficace. Trebuie avute în vedere opțiuni de revizuire a cadrului de reglementare, cum ar fi Directiva privind transporturile combinate, precum și introducerea de stimulente economice atât pentru operațiuni, cât și pentru infrastructură. Mecanismele de stimulare trebuie să se bazeze pe o monitorizare imparțială a performanței, în conformitate cu un cadru european de măsurare a emisiilor generate de transporturi și logistică.

²⁹ De exemplu, obiectivul principal al inițiativei „Mari achizitori pentru climă și mediu” a Comisiei este de a spori adoptarea achizițiilor publice strategice în Europa printr-un parteneriat între mari achizitori publici, cum ar fi orașele, regiunile, spitalele, organismele centrale de achiziții, serviciile de utilități publice etc., care lucrează la proiecte concrete și se confruntă cu provocări similare. Acest obiectiv este atins prin promovarea colaborării între marii achizitori din domeniul achizițiilor publice strategice, în vederea stimulării pieței de bunuri, servicii și lucrări inovatoare.

³⁰ Circa jumătate din totalul transporturilor feroviare de marfă sunt transfrontaliere. Această caracteristică îi conferă transportului feroviar de marfă o puternică dimensiune europeană și îl face cu atât mai sensibil la o lipsă de interoperabilitate și cooperare între rețelele feroviare naționale, care îi poate afecta competitivitatea. Încărcătura sa tradițională, reprezentată, de exemplu, de materiile prime, a suferit o transformare industrială masivă, iar producția tot mai mare de bunuri cu o valoare mai ridicată, de tip „exact la timp”, necesită servicii diferite.

41. **Logistica multimodală trebuie să facă parte din această transformare**, atât în interiorul, cât și în afara zonelor urbane. Dezvoltarea comerțului electronic a schimbat în mod semnificativ modelele de consum, dar trebuie luate în considerare costurile externe ale milioanele de livrări, inclusiv reducerea numărului de curse goale și necesare. De aceea, planificarea unei mobilități urbane sustenabile trebuie să includă și dimensiunea transportului de marfă, prin intermediul unor planuri logistice urbane care să fie sustenabile și specifice. Aceste planuri vor accelera implementarea soluțiilor cu emisii zero deja disponibile, inclusiv a bicicletelor cargo, a livrărilor automate și a dronelor (aeronave fără pilot la bord) și o mai bună utilizare a căilor navigabile interioare în orașe.
42. **Deficitul de infrastructuri de transbordare**, în special de terminale multimodale interne, este accentuat în anumite părți ale Europei și necesită să i se acorde cea mai mare prioritate. Verigile lipsă din infrastructura multimodală trebuie închise. În plus, este necesar ca sistemul de transport să funcționeze mai eficient, în mod global, printr-o îmbunătățire a tehnologiilor de transbordare. UE are nevoie de schimbul multimodal de date, precum și de sisteme inteligente de gestionare a traficului pentru toate modurile de transport. În cele din urmă, toate modurile de transport de marfă trebuie să fie reunite prin intermediul unor terminale multimodale, iar Comisia va lua inițiative pentru ca finanțarea din partea UE și alte politici, inclusiv sprijinul pentru cercetare și dezvoltare, să fie orientate mai bine spre abordarea acestor probleme, respectând în același timp obligațiile internaționale ale Uniunii. Revizuirea normelor privind ajutoarele de stat pentru căile ferate, care prevăd deja un cadru flexibil pentru finanțarea publică a multimodalității, vor sprijini în continuare acest obiectiv.
43. În ultimii ani, întreprinderi inovatoare au demonstrat că transportul feroviar de marfă poate funcționa în mod fiabil și poate fi atractiv pentru clienți. Cu toate acestea, multe norme interne și bariere tehnice continuă să afecteze performanța în acest domeniu. **Transportul feroviar de marfă are nevoie de un impuls puternic** printr-o creștere a capacității, prin consolidarea coordonării și a cooperării transfrontaliere între administratorii de infrastructură feroviară, printr-o mai bună gestionare globală a rețelei feroviare și prin implementarea de noi tehnologii, cum ar fi cuplarea digitală și automatizarea. Comisia va propune revizuirea regulamentelor privind coridoarele de transport feroviar de marfă și coridoarele rețelei centrale TEN-T. Integrarea acestor coridoare în „coridoarele de transport europene” – punând accentul pe „câștiguri rapide”, cum ar fi lungimea trenurilor, gabaritul de încărcare și norme de exploatare îmbunătățite, alături de finalizarea principalelor verigi lipsă și de adaptarea rețelei centrale astfel încât să fie pe deplin capabilă să asigure transportul de marfă – va consolida dimensiunea de infrastructură a acțiunilor noastre de promovare a transportului intermodal. Comisia va propune îmbunătățirea normelor privind alocarea capacităților feroviare în conformitate cu proiectul în curs privind revizuirea graficului de circulație, pentru a oferi trase suplimentare flexibile. Punerea în aplicare a normelor europene privind zgomotul generat de transportul feroviar va contribui la reducerea preocupărilor în acest sens.
44. În mod similar, în timp ce programele de acțiune succesive³¹ au ajutat transportul pe căile navigabile interioare să își mențină în mare parte ponderea modală³², sunt necesare acțiuni pentru a păstra această realizare și pentru a profita de potențialul neexploatat într-un mod sustenabil, atât de-a lungul coridoarelor TEN-T, cât și în acele orașe interioare unde căile navigabile interioare pot crea un ultim kilometru verde al logisticii orașului. Comisia va prezenta programul NAIADES III în vederea exploatării acestui potențial prin abordarea principalelor provocări, cum ar fi necesitatea de a reînnoi flotele de barje și de a îmbunătăți

³¹ NAIADES I și II. https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en

³² Transportul pe căile navigabile interioare a crescut cu 6 % între 2005 și 2017.

accesul la finanțare, asigurând totodată conformitatea deplină cu politicile de mediu, în special cu Directiva-cadru privind apa și cu Directivei privind habitatele.

45. În plus, sprijinul din partea TEN-T pentru autostrăzile maritime a reușit să ducă la creșterea volumului de mărfuri transportate în mod mai sustenabil, prin intermediul **transportului maritim pe distanțe scurte**. În prezent, UE trebuie, de asemenea, să conducă prin puterea exemplului și să facă astfel încât zonele maritime europene să devină sustenabile, inteligente și reziliente.

Etape principale³³ ale reorientării unui număr crescut de activități către moduri de transport mai sustenabile:

- 4) *Călătoriile colective programate cu o lungime de sub 500 de km vor trebui să fie neutre din punctul de vedere al carbonului până în 2030 în interiorul UE.*
- 5) *Traficul pe calea ferată de mare viteză se va dubla până în 2030 și se va tripla până în 2050³⁴.*
- 6) *Până în 2030, în Europa vor exista cel puțin 100 de orașe neutre din punct de vedere climatic.*
- 7) *Traficul feroviar de marfă va crește cu 50 % până în 2030 și se va dubla până în 2050³⁵.*
- 8) *Transportul pe căile navigabile interioare și transportul maritim pe distanțe scurte vor crește cu 25 % până în 2030 și cu 50 % până în 2050³⁶.*

2.3 Trebuie să creăm stimulente adecvate pentru a impulsiona tranziția către mobilitatea cu emisii zero

46. Reprezentând al treilea pilon al abordării noastre, **stimulentele oferite utilizatorilor transporturilor pentru ca aceștia să facă alegeri mai sustenabile trebuie să fie consolidate**. Aceste stimulente sunt în principal economice, ele constând de exemplu în tarifarea carbonului, impozitare și taxare pentru utilizarea infrastructurii, dar trebuie să fie completate de o mai bună informare a utilizatorilor.

INIȚIATIVA EMBLEMATICĂ NR. 5 – TARIFAREA CARBONULUI ȘI OFERIREA UNOR STIMULENTE MAI BUNE UTILIZATORILOR

47. În pofida angajamentelor politice de lungă durată pentru stabilirea unor prețuri echitabile și eficiente în domeniul transporturilor, progresele înregistrate au fost reduse. **Principiile „poluatorul plătește” și „utilizatorul plătește”** trebuie să fie puse în aplicare fără întârziere în cadrul tuturor modurilor de transport. Numai costurile lor externe legate de mediu³⁷ se ridică la 338 de miliarde EUR în fiecare an. Prin internalizarea acestor costuri

³³ Aceste etape principale, care țin seama și de analiza prezentată în documentul de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei³³, au scopul de a ghida sistemul european de transport către realizarea obiectivelor noastre privind o mobilitate sustenabilă, inteligentă și rezilientă, indicând astfel nivelul de ambiție necesar pentru politicile noastre viitoare.

³⁴ Comparativ cu 2015.

³⁵ Comparativ cu 2015.

³⁶ Comparativ cu 2015.

³⁷ Studiul intitulat „Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities” („Taxarea sustenabilă pentru utilizarea infrastructurii de transport și internalizarea externalităților din domeniul transporturilor”) (iunie 2019) a vizat emisiile directe de CO₂ și de poluanți atmosferici, emisiile indirecte de CO₂ și de poluanți atmosferici generate de producția de energie, poluarea atmosferică și poluarea fonică excesivă, precum și deteriorarea habitatelor. Se estimează că totalul impozitelor și taxelor colectate din acest sector se ridică la cel puțin 340 de miliarde EUR. Potrivit studiului, costurile de întârziere cauzate de congestionare se ridică la o sumă suplimentară de 228 de miliarde EUR. Costurile externe ale accidentelor rutiere au fost estimate la 250 de miliarde EUR. Studiul a estimat, de asemenea, costurile totale cu infrastructura la 256 de miliarde EUR. În ceea ce privește porturile și aeroporturile, în totalul taxelor și al costurilor cu infrastructura sunt incluse doar cele principale. Toate aceste cifre se referă la UE-27.

Sursa: Studiul „Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities” („Taxarea sustenabilă pentru utilizarea infrastructurii de transport și internalizarea externalităților din domeniul transporturilor”) (iunie 2019).

externe, cei care utilizează transporturile vor suporta costurile integrale, în loc să le lase în sarcina altor membri ai societății noastre, ceea ce va declanșa un proces de trecere la moduri de transport mai sustenabile, cu costuri externe mai scăzute. **Prin urmare, Comisia va urmări adoptarea unui set cuprinzător de măsuri prin care să asigure o tarifare echitabilă și eficientă pentru toate modurile de transport.** Comercializarea certificatelor de emisii, taxarea pentru utilizarea infrastructurii, taxele pe energie și pe vehicule trebuie să se reunească într-o politică complementară, coerentă și reciproc compatibilă.

48. În particular, **EU ETS este cel mai important instrument de tarifare a carbonului**, pentru internalizarea costului emisiilor de CO₂. Comisia va propune extinderea sistemului UE de comercializare a certificatelor de emisii (EU ETS) la sectorul transportului maritim. În ceea ce privește sectorul aviatic, se va face o propunere de revizuire a Directivei EU ETS, în special pentru a reduce certificatele ETS alocate cu titlu gratuit companiilor aeriene. Așa cum s-a anunțat deja în Pactul verde european, extinderea în continuare a sistemului ar putea include emisiile generate de transportul rutier, iar lucrările la o evaluare a impactului sunt în curs de desfășurare. Veniturile provenite din EU ETS pot fi investite în cercetare și inovare la nivelul UE, pentru a reduce și mai mult emisiile. Comisia va propune, de asemenea, implementarea schemei de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația civilă internațională (CORSIA) a ICAO³⁸, prin revizuirea Directivei ETS în 2021. În cadrul OMI, UE va insista pentru avansarea discuțiilor privind instrumentele bazate pe piață, ca măsură pe termen mediu pentru punerea în aplicare a strategiei de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră.
49. **Trebuie să se pună capăt subvenționării combustibililor fosili.** La revizuirea Directivei privind impozitarea energiei, Comisia va urmări alinierea impozitării produselor energetice și a electricității cu politicile UE în domeniile energiei și climei. Ca parte a evaluării în curs a impactului, Comisia examinează cu atenție scutirile fiscale actuale, inclusiv cele acordate combustibililor din sectorul aviației și sectorul maritim, iar în 2021 va face o propunere cu privire la cea mai bună modalitate de acoperire a tuturor lacunelor. Impozitarea conținutului energetic al diverșilor combustibili trebuie să fie mai bine aliniată, iar adoptarea combustibililor sustenabili în sectorul transporturilor trebuie să fie stimulată în mod mai eficient.
50. **Sunt necesare progrese substanțiale în ceea ce privește taxarea eficace pentru utilizarea infrastructurii**, în special în transportul rutier. Acest lucru este esențial pentru internalizarea costurilor daunelor provocate infrastructurii, dar este, de asemenea, imperativ să se abordeze costul poluării și al congestionării pentru societate. Comisia îndeamnă ferm Parlamentul European și Consiliul să decidă cu privire la propunerea Comisiei de modificare a Directivei Eurovigneta, în concordanță cu ambițiile Pactului verde european. Taxarea rutieră inteligentă, bazată pe distanță, cu tarife variate în funcție de tipul de vehicul și de timpul de utilizare, este un instrument eficace pentru stimularea unor alegeri sustenabile și eficiente din punct de vedere economic, pentru gestionarea traficului și pentru reducerea congestionării.
51. În prezent, nici persoanele care planifică o călătorie, nici transportatorii/operatorii de logistică care organizează o livrare nu acordă suficientă atenție ampretei de mediu. Acest lucru se datorează în parte faptului că nu li se oferă **informații adecvate**, inclusiv cu privire la alternativele disponibile. **Alegerea cea mai sustenabilă trebuie să fie indicată în mod clar.** Dacă sunt furnizate informații adecvate privind ampreta de mediu și dacă li se oferă consumatorilor o oportunitate mai sistematică de a-și compensa în mod voluntar călătoriile,

https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/internalisation-transport-external-costs_en.

³⁸ <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx>

consumatorii și întreprinderile vor avea posibilitatea de a se orienta către alegeri mai sustenabile în materie de livrare și transport.

52. De aceea, Comisia intenționează să **instituie un cadru european pentru măsurarea armonizată a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi și de logistică**. Bazat pe standarde la nivel mondial, acesta ar putea fi apoi utilizat pentru a oferi întreprinderilor și utilizatorilor finali o estimare a amprentei de carbon a alegerilor lor, și pentru a spori cererea utilizatorilor finali și a consumatorilor de a opta pentru soluții mai sustenabile de transport și de mobilitate, evitând totodată dezinformarea ecologică. Informațiile privind amprenta de carbon a unei anumite călătorii ar putea deveni un nou drept al pasagerilor și, în acest caz, ar trebui să se aplice tuturor modurilor de transport.
53. Capacitatea noastră de a reduce impactul asupra mediului depinde în mare parte de alegerile pe care le facem. **Pactul climatic european** va prezenta și va sprijini numeroasele opțiuni de care dispun cetățenii pentru a se deplasa eficient și în moduri mai sănătoase și mai puțin poluante. Acesta va juca un rol important în sensibilizarea cu privire la mobilitatea cu emisii zero, în promovarea angajamentului față de aceasta și în impulsivarea eforturilor întreprinderilor și ale orașelor de creare a unor strategii de mobilitate verzi.

Etape principale³⁹ ale internalizării costurilor externe ale transporturilor, inclusiv prin intermediul EU ETS:

- 9) *Până în 2030, transportul intermodal feroviar și naval va fi în măsură să concureze pe picior de egalitate cu transportul exclusiv rutier din UE⁴⁰.*
- 10) *Toate costurile externe ale transporturilor din UE vor fi acoperite de utilizatorii transporturilor cel târziu până în 2050.*

3 MOBILITATE INTELIGENTĂ – REALIZAREA UNEI CONECTIVITĂȚI FLUIDE, SIGURE ȘI EFICIENTE

54. Oamenii trebuie să se bucure de o experiență multimodală fluidă pe tot parcursul călătoriilor lor, printr-o serie de alegeri sustenabile în materie de mobilitate, care sunt din ce în ce mai mult rezultatul digitalizării și al automatizării. Întrucât inovarea va modela mobilitatea viitoare a pasagerilor și a mărfurilor, trebuie instituit cadrul și factorii favorizanți adecvați pentru a facilita această tranziție care poate face sistemul de transport mult mai eficient și mai sustenabil.
55. Acceptarea publică și socială este esențială pentru o tranziție reușită. Iată de ce valorile europene, standardele etice, egalitatea, protecția datelor și normele privind protecția vieții private, printre altele, vor fi pe deplin respectate și se vor afla în centrul acestor eforturi, iar securitatea cibernetică va fi tratată cu prioritate înaltă.

INIȚIATIVA EMBLEMATICĂ NR. 6 – TRANSFORMAREA ÎN REALITATE A MOBILITĂȚII MULTIMODALE CONECTATE ȘI AUTOMATIZATE

56. **UE trebuie să profite pe deplin de soluțiile digitale inteligente și de sistemele de transport inteligente (STI)**. Sistemele conectate și automatizate au un potențial enorm de a îmbunătăți în mod fundamental funcționarea întregului sistem de transport și de a contribui la realizarea obiectivelor noastre în materie de sustenabilitate și siguranță.

³⁹ Aceste etape principale, care țin seama și de analiza prezentată în documentul de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei³⁹, au scopul de a ghida sistemul european de transport către realizarea obiectivelor noastre privind o mobilitate sustenabilă, inteligentă și rezilientă, indicând astfel nivelul de ambiție necesar pentru politicile noastre viitoare.

⁴⁰ În ceea ce privește ponderea costurilor externe internalizate.

Acțiunile se vor axa pe sprijinirea integrării modurilor de transport într-un sistem multimodal funcțional.

57. Europa trebuie să profite de oportunitățile oferite de **mobilitatea conectată, cooperativă și automatizată** (CCAM). CCAM poate asigura mobilitate pentru toți, poate oferi timp prețios și poate îmbunătăți siguranța rutieră. Comisia va încuraja cercetarea și inovarea, eventual prin intermediul unui nou parteneriat european privind CCAM prevăzut în cadrul programului Orizont Europa și prin intermediul altor parteneriate axate pe tehnologiile digitale. Astfel de parteneriate sunt importante pentru dezvoltarea și punerea în aplicare a unei agende europene comune, coerente și pe termen lung în materie de cercetare și inovare, reunind actori din întregul lanț valoric. UE trebuie să se asigure că eforturile sunt bine coordonate și că rezultatele ajung pe piață. De exemplu, trebuie abordată lipsa de armonizare și coordonare a normelor de trafic și a răspunderii în ceea ce privește vehiculele automate. Obiectivul este de a transforma Europa într-un lider mondial în dezvoltarea și implementarea serviciilor și sistemelor CCAM și, prin urmare, de a sprijini în mod semnificativ poziția de lider a Europei în crearea unui transport rutier sigur și sustenabil⁴¹.
58. Comisia va analiza opțiuni **de sprijinire în continuare a operațiunilor de transport rutier sigure, inteligente și sustenabile**, în cadrul unei agenții existente sau al unui alt organism. Acest organism ar putea sprijini implementarea și gestionarea STI și a mobilității conectate și automatizate sustenabile în întreaga Europă. El ar putea facilita pregătirea normelor tehnice relevante, inclusiv în ceea ce privește utilizarea transfrontalieră a vehiculelor automate și implementarea infrastructurii de reîncărcare și realimentare, prevăzute în legislația Uniunii și care urmează să fie adoptate de Comisie. La rândul lor, aceste norme ar crea sinergii între statele membre. Acest organism ar putea, de exemplu, să elaboreze proiecte de metode de control tehnic auto și să îndeplinească alte sarcini specifice în materie de siguranță rutieră, precum și să colecteze date relevante. De asemenea, el ar putea îndeplini sarcini specifice în domeniul transportului rutier în caz de perturbări majore, cum ar fi pandemia de COVID-19, unde a fost necesar să se adopte măsuri și soluții de urgență, cum ar fi culoarele verzi⁴².
59. **Planificarea și achiziționarea de bilete pentru călătoriile multimodale** este greoaie, deoarece lipsește un cadru propice pentru existența unor servicii de informare, de emiteră a biletelor și de plată integrate și multimodale la nivelul UE. Soluționarea acestei probleme va presupune depășirea unor dificultăți precum: disponibilitatea și accesibilitatea insuficientă a datelor, cooperarea deficitară între furnizori și vânzători, absența biletelor digitale în unele cazuri, interoperabilitatea inadecvată a sistemelor de plată și existența unor acorduri diferite de acordare a licențelor și de distribuție. UE trebuie să își transforme cadrul juridic pentru a sprijini serviciile multimodale de informare, de rezervare și de emiteră a biletelor, analizând totodată drepturile și obligațiile intermediarilor online și ale furnizorilor de servicii digitale multimodale care vând servicii de emiteră a biletelor și/sau servicii de mobilitate. Comisia va examina măsura în care schimbul de date, inclusiv cu privire la tarife, în domeniul serviciilor de transport rutier și feroviar de călători și modalitățile de vânzare sunt adecvate scopului. Între timp, trebuie dezvoltate în continuare serviciile de plată și biletele inteligente și interoperabile; impunerea lor printr-o cerință standard în orice contract de achiziții publice relevant ar promova o utilizare mai intensă a acestora.

⁴¹ Alte parteneriate axate pe problemele de bază ale portabilității datelor trebuie să protejeze utilizatorii și să le ofere o viziune clară și transparentă a modului în care pot fi utilizate sau transferate datele.

⁴² C(2020) 1897 final, Comunicarea „referitoare la implementarea culoarelor verzi în temeiul Orientărilor privind măsurile de gestionare a frontierei în vederea protejării sănătății și a asigurării disponibilității mărfurilor și serviciilor esențiale” și COM(2020) 685 final, Comunicarea „privind reabilitarea culoarelor verzi pentru transport cu scopul menținerii activității economice în cursul perioadei de recrudescență a pandemiei de COVID-19”.

60. Obiectivul unei experiențe de călătorie fluide și digitalizarea schimbului de informații sunt deosebit de relevante pentru transportul terestru. **Mobilitatea viitoare trebuie să ofere opțiuni digitale pentru toate modurile de transport**, atât pentru conducătorii auto profesioniști, cât și pentru cei particulari. Certificatele digitale pentru șoferi și vehicule și informațiile privind transportul de mărfuri, inclusiv sub formă de documente însoțitoare electronice, utilizarea ușoară și la prețuri abordabile a închirierilor auto transfrontaliere, plățile fără contact pentru parcare și taxe rutiere și informațiile mai bune despre zonele în care orașele sau autoritățile locale restricționează utilizarea autovehiculelor pentru a combate congestiunea sau pentru a îmbunătăți calitatea aerului ar contribui, toate, la ameliorarea experienței de conducere. Disponibilitatea certificatelor și a informațiilor electronice privind transportul de mărfuri ar facilita, de asemenea, aplicarea digitală a reglementărilor, în timp ce localizarea și urmărirea în timp real a mărfurilor ar reprezenta un pas semnificativ în direcția finalizării pieței unice digitale, a economiei în timp real și tranziției verzi.
61. Pentru a crea un sistem de transport cu adevărat inteligent, trebuie asigurate, de asemenea, **o alocare a capacităților și o gestionare a traficului eficiente**, pentru a evita un deficit de capacitate și pentru a reduce emisiile de CO₂. Implementarea Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS) și a cerului unic european rămâne o prioritate pentru Comisie și pentru instrumentul Next Generation EU. Investițiile în implementarea instrumentului sunt pe deplin relevante pentru realizarea obiectivelor de cheltuieli în domeniul digital și în mare măsură relevante pentru realizarea obiectivelor de cheltuieli în domeniul climei. Sunt necesare eforturi suplimentare pentru dezvoltarea automatizării trenurilor, precum și a sistemelor de management al traficului aerian (ATM), de exemplu prin intermediul întreprinderilor comune. Comisia are în vedere astfel de întreprinderi comune pentru Orizont Europa [de exemplu, Shift2Rail (S2R) și întreprinderile comune SESAR] și alte parteneriate viitoare în cadrul programului respectiv. Dezvoltarea în continuare a sistemelor de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime (VTMIS) va facilita implementarea în condiții de siguranță a operațiunilor maritime automatizate și autonome.
62. Pentru ca automatizarea și gestionarea traficului feroviar să devină o realitate pe liniile principale transfrontaliere, Comisia va propune **actualizarea specificațiilor tehnice de interoperabilitate (STI)** astfel încât acestea să includă noi tehnologii cum ar fi 5G și datele satelitare, și să asigure o arhitectură de sistem comună și ușor de actualizat. Acest lucru este necesar pentru a permite ERTMS să se poziționeze în centrul unui sistem feroviar digital⁴³.
63. În ceea ce privește aviația, îmbunătățirea eficienței managementului traficului aerian deține un mare potențial de modernizare și sustenabilitate, contribuind la reducerea consumului excesiv de combustibil și a emisiilor de CO₂ cauzate de ineficiențele de zbor și de fragmentarea spațiului aerian⁴⁴. **Finalizarea și punerea în aplicare efectivă a cerului unic european (SES)** vor facilita, de asemenea, experiența de călătorie: un cadru de reglementare modernizat și o infrastructură ATM digitală vor contribui la reducerea blocajelor, permițând mai multă punctualitate la plecarea și sosirea zborurilor. Prin urmare, procesul legislativ privind SES trebuie finalizat fără întârziere.

⁴³ Acest lucru va contribui la accelerarea digitalizării operațiunilor feroviare, cu viitorul sistem de comunicații mobile feroviare (*Future Railway Mobile Communication System, FRMCS*) și cu implementarea conceptului „Gigabit Train” (tren gigabit).

⁴⁴ Acest lucru poate reduce cu până la 10 % emisiile generate de transportul aerian, iar managementul traficului aerian ar putea contribui, la rândul său, la abordarea efectelor sectorului aviatic asupra climei, altele decât cele legate de CO₂.

64. **Modelarea proactivă a mobilității noastre viitoare prin dezvoltarea și validarea de noi tehnologii și servicii este esențială pentru a ne menține în avangardă.** Prin urmare, UE va institui condiții favorabile pentru dezvoltarea noilor tehnologii și servicii, precum și a tuturor instrumentelor legislative necesare pentru validarea acestora. În viitorul apropiat, ne putem aștepta la apariția și utilizarea pe scară mai largă de drone (aeronaive fără pilot la bord) pentru aplicații comerciale, vehicule autonome, hiperbuclă (*hyperloop*), aeronaive cu hidrogen, vehicule aeriene personale electrice, transport naval electric și logistică urbană curată. Existența unui **mediu propice pentru astfel de tehnologii de mobilitate revoluționare este esențială**, astfel încât UE să poată deveni o destinație principală de implementare pentru inovatori. Întreprinderile nou-înființate și dezvoltatorii de tehnologii au nevoie de un cadru de reglementare flexibil pentru a-și testa și implementa produsele. Comisia va depune eforturi pentru a facilita testele și încercările, precum și pentru a pregăti mediul de reglementare pentru inovare, astfel încât să sprijine implementarea soluțiilor pe piață.
65. Comisia va **impulsiona cercetarea și implementarea de tehnologii inovatoare și sustenabile în domeniul transporturilor.** Investițiile în soluții disruptive vor deschide calea către progrese importante și beneficii ecologice în anii și deceniile următoare. Actualele programe de cercetare ale UE vor fi esențiale pentru viitoarea implementare, prin intermediul unor instrumente precum Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE), Fondul de coeziune, Fondul european de dezvoltare regională sau InvestEU.
66. **Comisia sprijină pe deplin implementarea dronelor și a aeronavelor fără pilot la bord** și va dezvolta în continuare normele relevante, inclusiv cu privire la sistemul U-space, pentru ca acesta să devină adecvat pentru consolidarea mobilității sigure și sustenabile. Comisia va adopta, de asemenea, o „Strategie privind dronele 2.0”, care va stabili posibile modalități de orientare a dezvoltării în continuare a acestei tehnologii și a mediului său comercial și de reglementare.
67. În plus, pentru ca transformarea digitală a sectorului transporturilor să devină realitate, **UE trebuie să se asigure că se instituie factorii digitali-cheie**, inclusiv componentele electronice pentru mobilitate, infrastructura de rețea, resursele de tip „cloud-to-edge” (cloud-periferie), tehnologiile de date și guvernanta, precum și inteligența artificială. UE trebuie să își consolideze în continuare capacitățile industriale legate de lanțul de aprovizionare digital. Acest lucru include proiectarea și producția de componente, de platforme software și de tehnologie a internetului obiectelor pentru o electrificare și automatizare ulterioară în domeniile transportului și mobilității⁴⁵.
68. De asemenea, UE trebuie să asigure **cel mai înalt nivel de performanță a infrastructurii digitale**, în special prin intermediul **tehnologiei 5G**, care oferă o gamă largă de servicii și contribuie la atingerea unor niveluri mai ridicate de automatizare în cadrul diferitelor aplicații de mobilitate. În plus, sunt necesare eforturi suplimentare pentru realizarea obiectivului de acoperire neîntreruptă a coridoarelor majore de transport din întreaga Europă cu infrastructură de conectivitate 5G, așa cum este stabilit în Planul de acțiune privind 5G pentru 2016⁴⁶. Existența unei piețe unice digitale care să funcționeze bine este vitală.

⁴⁵ UE își va consolida sprijinul pe teren prin întreprinderea comună pentru tehnologii digitale-cheie (*Key Digital Technologies Joint Undertaking*) și sprijinul pentru tehnologiile procesoarelor securizate și cu consum redus de energie.

⁴⁶ COM(2016) 588 final, „Un plan de acțiune privind 5G în Europa”.

69. **Inteligența artificială** (IA) devine esențială pentru automatizarea transporturilor în cadrul tuturor modurilor, pe baza tehnologiilor și a componentelor digitale. Comisia preconizează un ecosistem IA de excelență și totodată de încredere, care va fi conturat prin finanțarea cercetării, inovării și implementării prin intermediul programelor Orizont Europa și Europa digitală. În acest context, Comisia va sprijini unitățile de testare și de experimentare în domeniul IA pentru mobilitatea inteligentă, în cadrul programului Europa digitală.
70. Transformarea digitală a sectorului transporturilor și mobilității necesită eforturi suplimentare în materie de **disponibilitate, acces și schimb de date**. În prezent, acestea sunt adesea îngreunate din cauza condițiilor de reglementare neclare, a lipsei unei piețe a UE pentru furnizarea de date, a absenței unei obligații de colectare și partajare a datelor, a incompatibilității instrumentelor și sistemelor de colectare și partajare a datelor, a standardelor diferite sau a preocupărilor legate de suveranitatea datelor. Disponibilitatea datelor și a statisticilor este, de asemenea, esențială, în special a datelor în timp real, deoarece permite furnizarea de servicii mai bune pentru cetățeni sau transparența lanțurilor de aprovizionare în transportul de mărfuri.
71. De aceea, Comisia va propune acțiuni suplimentare în vederea **construirii unui spațiu european comun al datelor privind mobilitatea**. Acesta va lua în considerare atât guvernanta orizontală stabilită în strategia privind datele⁴⁷ și în Legea privind datele, cât și principiul neutralității tehnologice. Obiectivul este de a colecta, conecta și pune la dispoziție date în vederea îndeplinirii obiectivelor UE, de la sustenabilitate la multimodalitate. Acest spațiu al datelor privind mobilitatea trebuie să funcționeze în sinergie cu alte sisteme-cheie, inclusiv sistemul energetic, de navigația prin satelit și de telecomunicații, fiind totodată sigur din punct de vedere cibernetic și compatibil cu standardele Uniunii în materie de protecție a datelor. În același timp, trebuie menținute condiții de concurență echitabile pentru datele din lanțul valoric, astfel încât inovarea să poată prospera și să apară noi modele de afaceri. Comisia va lua în considerare diferite opțiuni de reglementare pentru a oferi operatorilor un spațiu sigur și de încredere pentru a-și partaja datele în cadrul sectoarelor și între acestea, fără a denatura concurența și respectând totodată confidențialitatea și obligațiile internaționale ale Uniunii.
72. Deoarece accesul la datele privind vehiculele va fi esențial pentru schimbul de date privind transportul și mobilitatea inteligentă, Comisia va prezenta, în 2021, o nouă inițiativă privind accesul la datele privind autovehiculele, prin care va propune un cadru echilibrat care să garanteze accesul corect și efectiv la datele privind vehiculele al furnizorilor de servicii de mobilitate.

Etape principale⁴⁸ în direcția unei mobilități inteligente:

- 11) *Până în 2030, transportul multimodal de călători fluid va fi facilitat prin sisteme electronice integrate de emiterie a biletelor, iar transportul de mărfuri va fi informatizat.*
- 12) *Până în 2030, mobilitatea automatizată va fi implementată la scară largă.*

4 MOBILITATE REZILIENTĂ – UN SPAȚIU EUROPEAN UNIC AL TRANSPORTURILOR MAI REZILIENT: PENTRU O CONECTIVITATE INCLUZIVĂ

73. **Transportul a fost unul dintre sectoarele cele mai afectate de pandemia de COVID-19⁴⁹**, prejudiciile provenind din șocurile negative imense ale cererii care au urmat măsurilor

⁴⁷ COM (2020) 66 final, „O strategie europeană privind datele”.

⁴⁸ Aceste etape principale, care țin seama și de analiza prezentată în documentul de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei⁴⁸, au scopul de a ghida sistemul european de transport către realizarea obiectivelor noastre privind o mobilitate sustenabilă, inteligentă și rezilientă, indicând astfel nivelul de ambiție necesar pentru politicile noastre viitoare.

necesare de izolare și atenuare. Acestea au dus la perturbări ale lanțului de aprovizionare, la reduceri drastice ale călătoriilor și ale turismului extern și intern și la reducerea conectivității în întreaga UE. Ele au provocat de asemenea dificultăți operaționale și financiare imense pentru multe întreprinderi active în sectorul transporturilor, multe dintre acestea fiind întreprinderi mici și mijlocii (IMM-uri). **Prezenta strategie trebuie să ajute sectorul și ecosistemele relevante, cum ar fi călătoriile și turismul, să se redreseze într-o formă mai bună în urma acestei crize și să devină mai verzi, mai inteligente și mai reziliente.**

INIȚIATIVA EMBLEMATICĂ NR. 8 – CONSOLIDAREA PIETEI UNICE

74. **UE are acum ocazia de a construi un sistem de mobilitate sustenabil, inteligent și rezilient: un sistem pentru generațiile viitoare.** Evaluarea anterioară a Comisiei a arătat că sunt necesare investiții rapide pe scară largă, inclusiv investiții publice și private substanțiale la nivel național: investițiile suplimentare pentru 2021-2030 în vehicule (inclusiv în material rulant, nave și aeronave) și implementarea infrastructurii de combustibili din surse regenerabile și cu emisii reduse de dioxid de carbon sunt estimate la 130 de miliarde EUR pe an, comparativ cu deceniul anterior⁵⁰. Acoperirea „deficitului de investiții în materie de transformare verde și digitală” pentru infrastructură ar adăuga încă 100 de miliarde EUR pe an⁵¹. Doar pentru a finaliza rețeaua centrală TEN-T și pentru a o construi ca sistem cu adevărat multimodal sunt necesare 300 de miliarde EUR în următorii 10 ani. **Aceste investiții sunt esențiale pentru consolidarea pieței unice.**
75. **Investițiile trebuie să fie coordonate și prioritizate în cadrul programelor de finanțare ale UE**, inclusiv în cadrul instrumentului de redresare Next Generation EU, în conformitate cu principiile următoare. În primul rând, sprijinul nerambursabil, în special din partea noului mecanism de redresare și reziliență, a FEDR, a Fondului de coeziune și a Fondului de inovare, trebuie să fie prioritar pentru proiectele cu cea mai mare valoare adăugată la nivel social, de mediu, economic și al UE, și cu impact direct asupra locurilor de muncă, a creșterii economice și a rezilienței. MIE este principalul instrument de finanțare a dezvoltării infrastructurii cu valoare adăugată maximă la nivelul UE, integrând în același timp obiectivele verzi și pe cele digitale. În al doilea rând, disfuncționalitatea pieței și nivelul suboptim al investițiilor în domeniile de politică prioritare trebuie abordate prin instrumente de finanțare, în special prin componentele privind infrastructura sustenabilă și cercetarea, inovarea și digitalizarea ale programului InvestEU, completate, după caz, cu utilizarea în continuare a instrumentelor de finanțare mixtă. În al treilea rând, politica de împrumut a BEI în domeniul transporturilor trebuie să contribuie și ea la realizarea obiectivelor strategiei, oferind un cadru cuprinzător care va atrage investiții private pentru creșterea rezilienței și accelerarea implementării de tehnologii sustenabile și inteligente în toate modurile de transport.
76. Investițiile în redresarea sectorului transporturilor trebuie să fie însoțite de **investiții ale întreprinderilor într-o mobilitate mai sustenabilă și mai digitală**. Trebuie definite criterii de examinare tehnică bazate pe Regulamentul privind taxonomia⁵² pentru toate

⁴⁹ De exemplu, în mai 2020, impactul a fost de aproximativ -90 % din traficul aerian, comparativ cu anul anterior (Sursa: Eurocontrol), -85 % pentru serviciile de transport feroviar de călători pe distanțe lungi, -80 % pentru serviciile regionale de transport feroviar de călători (inclusiv suburban), aproape de statu-quo pentru serviciile internaționale de transport feroviar de călători (Sursa: CER); mai mult de -90 % pentru navele de croazieră și de pasageri la mijlocul lunii aprilie, comparativ cu anul anterior (Sursa: EMSA).

⁵⁰ COM(2020) 562 final, „Stabilirea unui obiectiv mai ambițios în materie de climă pentru Europa în perspectiva anului 2030 – Investirea într-un viitor neutru din punct de vedere climatic, în interesul cetățenilor”.

⁵¹ SWD (2020) 98 final, pe baza estimărilor legate de TEN-T și a calculului BEI. Această estimare nu include costurile refacerii capitalurilor sau pe cele ale reînnoirii periodice a flotei, care pot fi totuși amânate din cauza impactului pandemiei de COVID-19 asupra societăților de transport.

⁵² Regulamentul (UE) 2020/852 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2020 privind instituirea unui cadru care să faciliteze investițiile durabile și de modificare a Regulamentului (UE) 2019/2088, JO L 198, 22.6.2020, p. 13.

modurile de transport, recunoscând totodată nevoile specifice de investiții. Finanțarea investițiilor în transporturi sustenabile s-ar putea baza, de asemenea, pe viitorul standard european privind obligațiunile verzi, bazat pe taxonomia UE. Viitoarea revizuire a normelor privind ajutoarele de stat relevante pentru domeniul transporturilor trebuie să fie și ea utilizată pentru a încuraja tranziția sectorului către sustenabilitate, oferind tuturor modurilor de transport oportunități tot mai mari de a concura în condiții egale pentru obținerea unei subvenții.

77. Pentru a construi o rezervă credibilă de proiecte viabile și pentru a accelera investițiile, este nevoie de **sprijin consultativ pentru autoritățile publice și promotorii de proiecte**. Acesta poate fi furnizat prin Instrumentul de sprijin tehnic și prin centrul de consiliere InvestEU, precum și prin asistența tehnică disponibilă în cadrul programelor finanțate în cadrul politicii de coeziune.
78. **IMM-urile⁵³ au nevoie de acces mai ușor la finanțare**, în special pentru reînnoirea flotei și alte investiții verzi și inovatoare. Acest lucru poate fi realizat printr-o comunicare și orientări mai clare, prin sprijin administrativ specific și prin scheme de sprijin financiar simplificate. Sprijinul pentru crearea unor mecanisme de punere în comun, a unor fonduri și a altor mecanisme de intermediere va asigura o masă critică pentru accesul la finanțare. Statele membre trebuie să desemneze un ghișeu unic la care întreprinderile să solicite un astfel de sprijin.
79. Investițiile în **infrastructura de transport** din întreaga UE sunt esențiale pentru asigurarea conectivității, a funcționării sustenabile a economiei și a coeziunii între statele membre. De aceea, în prezent este necesară o revizuire a cadrului european de guvernare economică: UE trebuie să promoveze investițiile în transporturi pe baza unei categorii de active de infrastructură a UE. O astfel de categorie ar putea cuprinde proiecte de infrastructură a căror implementare se bazează pe planificarea strategică europeană, cum ar fi proiectele TEN-T. Comisia se va asigura, de asemenea, că noile orientări privind TEN-T sunt în concordanță cu principiul „nu provoca prejudicii semnificative” și cu Pactul verde european. Infrastructura trebuie, de asemenea, să fie adaptată la schimbările climatice și să devină rezilientă la dezastre, iar Comisia va aborda acest aspect atât în revizuirea TEN-T, cât și în strategia de adaptare la schimbările climatice, inclusiv prin orientări specifice privind imunizarea la schimbările climatice.
80. **Trebuie luate toate măsurile necesare pentru finalizarea la timp a TEN-T**. Comisia va propune consolidarea rolului coordonatorilor europeni în stimularea progreselor în ceea ce privește coridoarele de transport de pe întregul continent, astfel încât acestea să fie finalizate până în 2030. UE trebuie să acorde prioritate eliminării diviziunilor est-vest și nord-sud în ceea ce privește infrastructura modernă. Succesul podului Øresund dintre Danemarca și Suedia și al rețelei feroviare de mare viteză dintre Paris-Londra-Bruxelles-Amsterdam și Köln demonstrează necesitatea de a finaliza fără întârziere proiecte precum Rail Baltica, Lyon-Torino, Y-Basque, Fehmarn, Brenner, Dresda-Praga, Viena-Bratislava-Budapesta, Sena-Scheldt și multe altele. Vor fi necesare mai multe proiecte transfrontaliere pentru a integra toate statele membre în sistemul feroviar european al viitorului, creând, totodată, interconexiuni fluide pentru transportul feroviar transfrontalier în întreaga Europă. Acest lucru se va realiza menținând și accesibilitatea regiunilor rurale și a celor îndepărtate.
81. În același timp, **investițiile trebuie să finanțeze modernizarea flotelor în cadrul tuturor modurilor de transport**. Acest lucru este necesar pentru a asigura implementarea

⁵³ În 2017 existau peste 1,1 milioane de întreprinderi în sectorul serviciilor de transport și depozitare din UE-27, care angajau 8,1 % din numărul total de persoane care lucrau în sectorul economic al întreprinderilor nefinanciare. Mai mult de jumătate dintre acestea sunt angajate de IMM-uri.

opțiunilor tehnologice cu emisii scăzute și a celor cu emisii zero, inclusiv prin sisteme de modernizare și de reînnoire adecvate pentru toate modurile de transport. Utilizarea sporită a achizițiilor publice comune și transfrontaliere în cadrul UE, pe baza principiului ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic, poate contribui la realizarea acestui lucru în mod rentabil. Sprijinul pentru astfel de reînnoiri de flote, care este acordat în conformitate cu obligațiile internaționale ale UE în materie de subvenții și cu normele UE privind ajutoarele de stat, va contribui totodată la conservarea unui ecosistem de producție înfloritor în domenii în care Europa are un avantaj tehnologic strategic, cum ar fi industriile producătoare de aeronave, trenuri și nave. Acest sprijin ar spori perspectivele de construire a unor capacități de producție adecvate și a unor lanțuri valorice de aprovizionare în cadrul industriei producătoare europene, în conformitate cu Noua strategie industrială pentru Europa⁵⁴, și perspectivele de menținere a poziției de lider tehnologic a bazei de producție a UE.

82. Bazându-se pe succesul Alianței europene pentru baterii⁵⁵, **Comisia sprijină lanțurile valorice strategice (inclusiv în ceea ce privește bateriile, materiile prime, hidrogenul și combustibilii din surse regenerabile și cu conținut scăzut de dioxid de carbon)**⁵⁶ cu instrumente de reglementare și financiare. Acest lucru este esențial pentru asigurarea unei aprovizionări sigure cu materiale și tehnologii indispensabile pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă, evitând dependența Europei de furnizorii externi în sectoare strategice, pentru a dobândi o mai mare autonomie strategică. Europa trebuie să își valorifice activele spațiale care furnizează servicii, date și comunicații satelitare pentru toate modurile de transport și care sunt deosebit de importante pentru CCAM.
83. Spațiul european unic al transporturilor este mai integrat ca niciodată, dar este încă departe de a fi finalizat. Există în continuare **obstacole în calea liberei circulații a bunurilor și serviciilor**, precum și obstacole în calea concurenței loiale, în timp ce normele relevante nu sunt implementate sau aplicate în mod corespunzător și în timp util.
84. Pandemia de COVID-19 a evidențiat vulnerabilitățile pieței unice. Existența unor servicii neîntrerupte de transport terestru, naval și aerian de mărfuri este de o importanță crucială pentru transportul de mărfuri și de materii prime către industriile producătoare, pentru funcționarea pieței unice a UE și pentru un răspuns eficace al UE la crizele actuale și viitoare. Trebuie intensificate eforturile de asigurare a multimodalității și a interoperabilității diferitelor moduri de transport, iar **finalizarea spațiului european unic al transporturilor trebuie accelerată**.
85. Integritatea pieței unice și existența unor condiții de concurență echitabile pentru operatori trebuie menținute, inclusiv prin asigurarea faptului că nu există nicio discriminare între operatorii existenți și cei nou intrați pe piață, de exemplu atunci când se acordă ajutoare de stat, și că nu se introduc noi bariere în calea concurenței. **Comisia va urmări în mod riguros punerea în aplicare a normelor UE** și va revizui sau va propune, după caz, acte legislative pentru eliminarea obstacolelor din calea liberei circulații a bunurilor și serviciilor care afectează transporturile. În același timp, Comisia va căuta să îmbunătățească eficiența sistemului de transport și a operațiunilor de transport, de exemplu propunându-și să reducă numărul curselor goale, evitând astfel emisiile nocive și poluarea.
86. În vederea atingerii tuturor obiectivelor din prezenta strategie, este nevoie de sprijin pentru eforturile de modernizare în cadrul tuturor modurilor de transport, pentru a oferi cetățenilor UE o conectivitate inteligentă, la prețuri abordabile și transparente. În domeniul aviației,

⁵⁴ COM(2020) 102 final, „O nouă strategie industrială pentru Europa”.

⁵⁵ Alianța europeană pentru baterii, înființată în 2017, reunește peste 500 de actori, cu peste 100 de miliarde EUR în investiții combinate, anunțate pentru întregul lanț valoric al UE.

⁵⁶ <https://www.eba250.com/>; <https://erma.eu/>; https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-clean-hydrogen-alliance_en.

Comisia va propune **revizuirea Regulamentului privind serviciile aeriene**⁵⁷. Odată cu menținerea celor mai înalte niveluri de siguranță aeriană, obiectivele vor fi protejarea intereselor consumatorilor, modelarea unei industrii europene a serviciilor aeriene rezilientă și competitivă, menținând în același timp oferta de locuri de muncă de înaltă calitate. Modernizarea normelor UE care reglementează tarifele de aeroport, sloturile orare și sistemele informatizate de rezervare va completa această inițiativă. În sectorul feroviar, Comisia va evalua măsura în care **normele actuale privind taxele de acces la calea ferată** oferă stimulente adecvate pentru a impulsiona competitivitatea piețelor și atractivitatea transportului feroviar.

87. Pentru a evita apariția unor perturbări viitoare, ca răspuns la solicitarea Consiliului, **Comisia va pregăti unul sau mai multe planuri de urgență pentru situații de criză**, reunind autorități ale UE și ale statelor membre cu reprezentanți ai sectorului. Obiectivul său va fi să asigure continuitatea activității și să coordoneze măsurile de răspuns în sectorul transporturilor, pe baza orientărilor și a legislației elaborate în timpul pandemiei de COVID-19, de exemplu în ceea ce privește culoarele verzi⁵⁸. În vederea asigurării în continuare a unor operațiuni neîntrerupte de transport de mărfuri și a unor servicii neîntrerupte de transport de călători în scenarii de criză, Comisia va evalua posibilitățile de a prevedea noi măsuri operaționale și de securitate sanitară, precum și de a stabili un nivel minim armonizat al serviciilor esențiale de transport. De asemenea, UE ar putea fi nevoită să adapteze legislația actuală în domeniul transporturilor pentru a permite un răspuns rapid în situații de criză.

INIȚIATIVA EMBLEMATICĂ NR. 9 – O MOBILITATE ECHITABILĂ ȘI JUSTĂ PENTRU TOȚI

88. Șocul economic a evidențiat necesitatea unei mobilități **accesibile, echitabile și la prețuri abordabile** pentru călători și ceilalți utilizatori ai serviciilor de transport. Într-adevăr, deși piața unică a transporturilor a sporit conectivitatea, mobilitatea rămâne costisitoare pentru persoanele cu venituri disponibile scăzute și nu este suficient de accesibilă pentru persoanele cu handicap sau mobilitate redusă și pentru cele cu un nivel scăzut de alfabetizare IT. În zonele rurale, periferice și îndepărtate, inclusiv în regiunile ultraperiferice și insule, îmbunătățirea legăturilor de transport public va fi esențială pentru a garanta un acces nerestricționat la mobilitate pentru toți.
89. Reorientarea către o mobilitate sustenabilă, inteligentă și rezilientă trebuie să fie justă, pentru că, în caz contrar, ea riscă să nu aibă loc. Prin urmare, Comisia se va asigura că posibilitățile oferite de **mecanismul de tranziție justă sunt explorate pe deplin pentru ca această nouă mobilitate să aibă prețuri abordabile și să fie accesibilă în toate regiunile și pentru toți pasagerii, inclusiv pentru cei cu handicap și mobilitate redusă**. De asemenea, Comisia va continua să ajute oferind sprijin din Fondul de coeziune și FEDR în statele membre și regiunile mai puțin dezvoltate.
90. În plus, obligațiile de serviciu public trebui să fie și mai bine direcționate și mai eficiente, iar, acolo unde este posibil, să favorizeze reorientarea către un sistem multimodal. Pentru a garanta utilizarea optimă a fondurilor publice și a sprijinului public, autoritățile naționale și locale trebuie să fie în măsură să **utilizeze obligațiile de serviciu public (OSP) pentru a îmbunătăți conectivitatea** și pentru a lua în considerare obiective de politică specifice. Acest lucru ar putea fi realizat prin criterii de sustenabilitate pentru OSP-uri, cum ar fi un

⁵⁷ Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate.

⁵⁸ C(2020) 1897 final, Comunicarea „referitoare la implementarea culoarelor verzi în temeiul Orientărilor privind măsurile de gestionare a frontierelor în vederea protejării sănătății și a asigurării disponibilității mărfurilor și serviciilor esențiale” și COM(2020) 685 final, Comunicarea „privind reabilitarea culoarelor verzi pentru transport cu scopul menținerii activității economice în cursul perioadei de recrudescență a pandemiei de COVID-19”.

criteriu prin care OSP-urile pentru zborurile pe distanțe scurte nu pot fi impuse acolo unde există o legătură alternativă, adecvată, mai sustenabilă și mai competitivă. Comisia va lua în considerare opțiuni pentru instituirea unui sistem OSP multimodal, în special cu scopul de a permite tuturor modurilor de transport să concureze în condiții de egalitate pentru a satisface nevoile relevante în materie de transport.

91. Mobilitatea echitabilă înseamnă și **protecția pasagerilor și a drepturilor acestora**. Anulările în masă din perioada pandemiei de COVID-19 au demonstrat importanța normelor la nivelul UE, precum și a implementării și aplicării uniforme a acestora. UE trebuie să ajute pasagerii atunci când operatorii de transport dau faliment sau se află într-o criză majoră de lichidități, așa cum s-a întâmplat în contextul pandemiei de COVID-19. Pasagerii blocați trebuie să fie repatriați, iar biletele lor trebuie să fie rambursate în cazul anulării de către transportatori. Comisia examinează opțiuni și avantaje ale eventualelor mijloace care protejează pasagerii de astfel de evenimente și, dacă este cazul, va face propuneri legislative.
92. Drepturile pasagerilor din UE trebuie să fie implementate mai bine, să fie mai clare atât pentru transportatori, cât și pentru pasageri, să ofere asistență adecvată, rambursare, eventual despăgubiri atunci când apar perturbări, și sancțiuni adecvate în cazul în care normele nu sunt aplicate în mod corespunzător. Comisia va analiza opțiunile și avantajele continuării pe calea unui **cadru multimodal pentru drepturile pasagerilor** simplificat, mai coerent și mai armonizat.
93. Cel mai valoros activ al sectorului sunt de departe oamenii, iar tranziția sustenabilă și inteligentă nu va fi posibilă fără sprijinul și participarea **lucrătorilor din transporturi**. Cu toate acestea, anumite ramuri ale sectorului transporturilor sunt adesea afectate de condiții de muncă dificile. Condițiile de muncă precare, inclusiv programul de lucru prelungit, perioadele petrecute departe de casă și munca slab remunerată sunt exacerbate de nerespectarea sau de aplicarea necorespunzătoare a standardelor de muncă relevante. Prevederea unor standarde sociale mai ridicate ar contribui în mod direct la inversarea actualei lipse generale de atractivitate a sectorului. Forța de muncă îmbătrânește rapid, iar deficitele semnificative de forță de muncă sunt deja foarte vizibile în cazul anumitor ocupații⁵⁹. Problemele cu care se confruntă lucrătorii din transporturi au fost exacerbate de pandemia de COVID-19. Situația riscă să se deterioreze și mai mult dacă nu se iau măsuri.
94. Acesta este motivul pentru care Comisia va lua în considerare **măsuri la nivelul diferitelor moduri de transport pentru a consolida cadrul legislativ privind condițiile de muncă ale lucrătorilor** și pentru a asigura implementarea corectă și a oferi mai multă claritate în ceea ce privește drepturile sociale aplicabile, în conformitate cu diferitele instrumente disponibile pentru punerea în aplicare a Pilonului european al drepturilor sociale. Comisia va căuta să promoveze standarde sociale ridicate, inclusiv în sectorul aviației, care se confruntă cu provocări specifice, și va colabora cu Autoritatea Europeană a Muncii pentru a sprijini statele membre în aplicarea legislației relevante. În domeniul internațional, Comisia va insista pentru realizarea de progrese în contextul OMI, al Organizației Internaționale a Muncii și al altor instituții internaționale, pentru a asigura condiții decente de muncă și de viață la bord, precum și schimburi de echipaje în timp util, în special în timpul unei pandemii mondiale.
95. Schimbările din acest sector, în special cele legate de automatizare și digitalizare, creează numeroase provocări noi. Locurile de muncă din sectorul transporturilor, în special locurile de muncă cu calificare redusă și medie, pot fi **periclitare din cauza automatizării și a**

⁵⁹ De exemplu, Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere a raportat în 2019 că o cincime din posturile de șoferi sunt neocupate în sectorul transportului rutier european.

tranziției către o mai mare sustenabilitate. În același timp, transformarea digitală în curs prezintă noi oportunități, cum ar fi un mediu de lucru îmbunătățit și locuri de muncă de calitate care ar putea deveni mai atractive pentru femei și tineri. Prin urmare, este necesară o cale credibilă pentru o **tranziție justă pentru lucrătorii din sectorul transporturilor.** Comisia va emite recomandări privind tranziția la automatizare și digitalizare și privind mijloacele de atenuare a impactului acestora asupra forței de muncă din transporturi.

96. În fine, pentru a aborda deficitul tot mai mare de lucrători calificați, Comisia solicită părților interesate din domeniul transporturilor și partenerilor sociali să contribuie la implementarea Agendei pentru **competențe** în Europa în vederea obținerii unei competitivități durabile, a echității sociale și a rezilienței⁶⁰, și, în particular, să adere la Pactul pentru competențe⁶¹. Părțile interesate din domeniul transporturilor trebuie, de asemenea, să creeze noi programe de ucenicie, să devină membre ale Alianței europene pentru ucenicii și să participe activ la Săptămâna europeană a competențelor profesionale.
97. Comisia va aplica în mod corespunzător **integrarea egalității** în inițiativele sale de politică în domeniul transporturilor și va continua să sprijine cooperarea părților interesate și schimbul de bune practici privind obiectivul „Mai multe femei în transporturi – O platforma pentru schimbare”, în vederea creșterii numărului femeilor în cadrul profesiilor din domeniul transporturilor. De asemenea, ea va sensibiliza publicul cu privire la aspectele legate de egalitate, prin crearea și sprijinirea unei rețele de ambasadori ai diversității. Toate viitoarele propuneri privind transporturile vor fi conforme cu strategia privind egalitatea de gen⁶² și cu strategia pentru persoanele cu handicap⁶³ ale Comisiei.

INIȚIATIVA EMBLEMATICĂ NR. 10 – ÎMBUNĂTĂȚIREA SIGURANȚEI ȘI A SECURITĂȚII TRANSPORTURILOR

98. **Siguranța și securitatea** sistemului de transport este primordială și nu trebuie să fie niciodată compromisă, iar UE trebuie să rămână lider mondial în acest domeniu. Eforturile continue depuse împreună cu autoritățile internaționale, naționale și locale, cu părțile interesate și cu cetățenii sunt esențiale dacă dorim să ne îndeplinim obiectivul de zero decese cauzate de mobilitate.
99. **Europa rămâne cea mai sigură regiune de transport din lume.** Deși transportul aerian, maritim și feroviar sunt foarte sigure, nu este cazul să ne declarăm mulțumiți, în special în ceea ce privește siguranța rutieră. Aproximativ 22 700 de persoane și-au pierdut viața pe drumurile din UE în 2019, iar pentru fiecare persoană ucisă, aproximativ cinci alte persoane suferă vătămări grave, cu consecințe care le schimbă cursul vieții. Comisia își menține deci angajamentul deplin față de implementarea strategiei din 2018 a UE în materie de siguranță rutieră⁶⁴.
100. **Factori precum viteza, consumul de alcool și de droguri și distragerea atenției în timpul conducerii** sunt strâns legați atât de cauzele, cât și de gravitatea accidentelor rutiere. Comisia va examina care sunt măsurile necesare pentru a aborda aceste probleme, de exemplu prin utilizarea în continuare a recomandărilor UE. Protecția utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor va fi o prioritate, la fel ca îmbunătățirea colectării și analizării datelor, iar Comisia va evalua, de asemenea, valoarea adăugată a unei investigații

⁶⁰ COM(2020) 274 final, „Agenda pentru competențe în Europa în vederea obținerii unei competitivități durabile, a echității sociale și a rezilienței (2020)”.

⁶¹ Comisia va lua în considerare experiența recent lansatului parteneriat pentru automobile, ca parte a Pactului pentru competențe, pentru a ajuta industria să gestioneze provocările în materie de perfecționare și recalificare cu care se confruntă în timpul tranziției verzi și digitale.

⁶² COM(2020) 152 final, „O Uniune a egalității: Strategia privind egalitatea de gen 2020-2025”.

⁶³ COM(2010) 636 final, Strategia europeană 2010-2020 pentru persoanele cu handicap. În 2021, Comisia va prezenta o strategie consolidată privind persoanele cu handicap, pe baza rezultatelor evaluării în curs a Strategiei europene 2010-2020 pentru persoanele cu handicap.

⁶⁴ COM(2018) 293 final, „Mobilitate durabilă pentru Europa: sigură, conectată și curată”.

aprofundate a accidentelor la acest nivel. Modernizarea actualei infrastructuri cu grad de risc ridicat trebuie să rămână o prioritate pentru investițiile în infrastructură, care trebuie să acorde o atenție deosebită segmentelor de rețea în curs de îmbătrânire și subdezvoltate. Măsurile menite să ofere mai mult spațiu diferitelor forme de mobilitate activă vor contribui la prevenirea deceselor și a vătămărilor grave în rândul participanților vulnerabili la trafic.

101. În sectorul maritim, Comisia intenționează să inițieze o revizuire majoră a legislației actuale privind **responsabilitățile statului de pavilion, controlul statului portului și investigarea accidentelor**, continuând în același timp consolidarea normelor UE privind organizațiile recunoscute. Obiectivul general este de a favoriza un transport maritim sigur, securizat și eficient, care să implice costuri mai mici pentru întreprinderi și administrații. Siguranța maritimă și transportul maritim inteligent și sustenabil în apele UE se vor baza în continuare pe contribuția Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă, al cărei mandat trebuie modernizat și eventual extins la alte domenii.
102. Alături de alte eforturi pentru a face sectorul transporturilor și infrastructura conexă mai reziliente, UE va **actualiza și îmbunătăți cadrul de securitate existent**, inclusiv prin combaterea amenințărilor cibernetice, sub umbrela generală a normelor existente care reglementează acest domeniu⁶⁵. Pe baza cadrului de certificare la nivelul UE pentru produsele, procesele și serviciile TIC și a desemnării de „operatori de servicii esențiale” (OES) pentru infrastructurile de mobilitate, va fi explorată opțiunea de a institui un mecanism de alertă rapidă pentru securitate la nivelul UE. În plus, vor fi îmbunătățite reglementările conexe, cum ar fi cele privind cadrul de certificare de securitate cibernetică pentru vehiculele automatizate.

Etape principale⁶⁶ în direcția unei mobilități reziliente:

- 13) *O rețea transeuropeană de transport multimodală, echipată pentru un transport sustenabil și inteligent cu conectivitate de mare viteză, va fi operațională pentru rețeaua centrală până în 2030 și pentru rețeaua globală până în 2050.*
- 14) *Până în 2050, numărul deceselor pentru toate modurile de transport din UE va fi aproape egal cu zero.*

5 UE CA PLATFORMĂ DE CONECTIVITATE LA NIVEL MONDIAL

103. Având în vedere evoluțiile geopolitice în schimbare rapidă, UE trebuie să acționeze pentru a-și proteja și a-și promova interesele. Pentru toate modurile de transport cu o dimensiune internațională, **este esențială asigurarea unei concurențe internaționale nedenaturate, a reciprocității și a unor condiții echitabile**. Pentru a aborda în mod efectiv efectele distorsionante ale subvențiilor străine pe piața internă, inclusiv în ceea ce privește achizițiile publice, Comisia va propune un instrument dedicat⁶⁷.
104. Un exemplu de acțiune suplimentară ar putea fi utilizarea de către statele membre a mecanismelor disponibile pentru o examinare a investițiilor străine directe în societățile de transport și în activele europene, fondată pe rațiuni de securitate sau de ordine publică. Un alt exemplu ar putea consta în modificări din partea Uniunii în ceea ce privește apărarea

⁶⁵ Directiva (UE) 2016/1148, Directiva privind securitatea rețelelor și a sistemelor informatice (Directiva NIS), Regulamentul (UE) 2019/881, Regulamentul privind securitatea cibernetică, și Directiva privind protecția infrastructurilor critice (Directiva 2008/114/EC).

⁶⁶ Aceste etape principale, care țin seama și de analiza prezentată în documentul de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei⁶⁶, au scopul de a ghida sistemul european de transport către realizarea obiectivelor noastre privind o mobilitate sustenabilă, inteligentă și rezilientă, indicând astfel nivelul de ambiție necesar pentru politicile noastre viitoare.

⁶⁷ COM(2020) 253 final, „Carte albă referitoare la stabilirea unor condiții de concurență echitabile în ceea ce privește subvențiile străine”.

comercială, având în vedere criteriile existente pentru sectorul aviației. De asemenea, Comisia va continua să **promoveze utilizarea standardelor europene tehnice, sociale, de mediu și de concurență** în cadrul forurilor internaționale și în relațiile cu țări din afara UE pentru toate modurile de transport. Echipamentele și soluțiile de transport reprezintă motorul exporturilor europene, iar transformarea sustenabilă și inteligentă a sectorului reprezintă o ocazie pentru ca industria noastră producătoare să devină lider la nivel mondial.

105. Pentru realizarea obiectivelor Acordului de la Paris este necesară o reducere semnificativă a emisiilor generate de transporturi până în 2050, atât în UE cât și în afara acesteia. Prin urmare, este crucial ca **Pactul verde european și prezenta strategie să se reflecte bine în acțiunile noastre externe**, ca acțiunile la nivel mondial în direcția unei mobilități sustenabile și inteligente să fie promovate pe scară largă pentru atingerea obiectivelor de dezvoltare durabilă, și ca atunci când se proiectează politici interne ale UE în afara Uniunii Europene să fie asigurată coerența politicilor. În consecință, vor fi dezvoltate diverse direcții de acțiune pentru transpunerea bunelor practici, a soluțiilor de calitate și a standardelor privind mobilitatea sustenabilă și inteligentă în cooperarea pentru dezvoltare a UE, inclusiv cu partenerii noștri africani⁶⁸, luând în considerare în același timp provocările și constrângerile specifice ale țărilor emergente și în curs de dezvoltare.
106. UE va **continua să aprofundeze relațiile în domeniul transporturilor**, inclusiv cu principalii parteneri strategici și organizații internaționale, și va continua să dezvolte legături cu noi parteneri internaționali, cum ar fi economiile cu creștere puternică și economiile emergente. Acest lucru este esențial pentru sectoare care necesită condiții de concurență echitabile la nivel mondial, așa cum este cazul sectoarelor aviațic și maritim. Comisia va solicita Consiliului autorizația de a deschide negocieri pentru încheierea de noi acorduri de transport aerian cu țările terțe și va analiza opțiuni de acțiune corespunzătoare în ceea ce privește relațiile în domeniul transportului maritim cu țările și regiunile terțe. UE trebuie de asemenea să depună eforturi în cadrul OMI, ICAO și al altor organizații internaționale pentru adoptarea de standarde înalte, inclusiv în domeniul siguranței, securității și protecției mediului, în special al schimbărilor climatice.
107. Transporturile reprezintă o componentă-cheie a politicilor și a instrumentelor care sprijină procesul de extindere către Balcanii de Vest și **politica de vecinătate a UE**, inclusiv Parteneriatul estic și vecinătatea sudică. Comisia va consolida legătura dintre politica transporturilor și politica de vecinătate în domenii-cheie și va elabora o abordare cuprinzătoare a conectivității cu țările învecinate, inclusiv printr-o colaborare strânsă cu Comunitatea transporturilor, extinderea TEN-T, furnizarea de asistență tehnică și cooperare și încheierea de noi acorduri sectoriale.
108. Pentru a realiza ambițiile și prioritățile internaționale ale UE în domeniul transporturilor, este important ca politicile în domeniul transporturilor să fie integrate în dimensiunea externă a UE și să se acționeze pe scena internațională, cu o voce **puternică, unitară și coerentă**. În această privință, trebuie reamintit faptul că acest lucru impune tuturor instituțiilor Uniunii și statelor membre să aplice pe deplin dispozițiile tratatelor, în special cele privind negocierea și încheierea de noi acorduri în domeniul transporturilor și cele privind reprezentarea în forurile internaționale, cum ar fi OACI și OMI, întrucât Tratatul de la Lisabona a fost conceput tocmai pentru a spori eficacitatea Uniunii în relațiile sale externe.

⁶⁸ JOIN(2020) 4 final, „Către o strategie cuprinzătoare cu Africa”.

6 CONCLUZII

109. Redresarea în urma crizei cauzate de pandemia de COVID-19 trebuie utilizată pentru a accelera decarbonizarea și modernizarea întregului sistem de transport și mobilitate, limitând impactul negativ al acestuia asupra mediului și îmbunătățind siguranța și sănătatea cetățenilor noștri. **Dubla tranziție, verde și digitală, trebuie să reconfigureze sectorul, să reconstruiască conectivitatea și să revigoreze economia.** Comisia recunoaște că această transformare – care trebuie să fie echitabilă și justă din punct de vedere social – nu va fi ușoară și va necesita angajamentul deplin și sprijinul tuturor actorilor din domeniul transporturilor, precum și o creștere substanțială a investițiilor generatoare de creștere din sectorul public și cel privat.
110. Sistemul de transport european sustenabil pe care UE depune eforturi să îl creeze trebuie să fie inteligent, flexibil și adaptabil la modelele și nevoile de transport aflate în continuă schimbare, și trebuie să se bazeze pe progresele tehnologice de vârf, pentru a asigura o conectivitate fluidă, sigură și securizată pentru toți cetățenii europeni. **Transporturile trebuie să evidențieze ingeniozitatea și competențele tehnice europene, care se situează în avangarda cercetării, inovării și antreprenoriatului și favorizează dubla tranziție.**
111. Comisia propune un set cuprinzător de măsuri enumerate în planul de acțiune al prezentei strategii pentru a înscrie UE pe calea creării sistemului de mobilitate sustenabil, inteligent și rezilient al viitorului și pentru a aduce schimbările fundamentale necesare în vederea atingerii obiectivelor Pactului verde european. Aceste eforturi pot fi încununate de succes numai dacă există un angajament suficient din partea tuturor celor implicați, și anume instituțiile europene, statele membre și autoritățile acestora de la toate nivelurile guvernamentale, părțile interesate, întreprinderile, precum și cetățenii.