

# DOCUMENTO DE POSICIÓN DEL GRUPO DEL PPE EN LA COMISIÓN TRAN SOBRE LOS MODOS DE TRANSPORTE

(**VERSIÓN DEFINITIVA**, aprobada por el Grupo del PPE el 18.05.2021)



## 1. Sector del automóvil

Con la adaptación hacia una movilidad digital y respetuosa con el clima, el sector del automóvil afronta una de las mayores transiciones de su historia. El Grupo del PPE cree que es tarea de los legisladores europeos ayudar al sector a **lograr la neutralidad climática de una manera realista, neutra con respecto a la tecnología y socialmente responsable**.

Creemos que es necesario un **enfoque integral y basado en la ciencia**. Todas las medidas futuras deben derivarse de los resultados de **evaluaciones de impacto exhaustivas** que tengan en cuenta las consecuencias económicas, medioambientales y sociales, así como las diversas necesidades de movilidad de los usuarios. El desempeño ambiental debe determinarse midiendo las **emisiones a lo largo del ciclo de vida**. La neutralidad tecnológica, la sensibilización respecto a los impactos y la previsibilidad legislativa han de constituir principios rectores de toda la labor legislativa que queda por desarrollar.

El Grupo PPE está convencido de que **la movilidad es un derecho de todos los ciudadanos de la UE**. Necesitamos un compromiso claro, sincero y realista con el futuro de la movilidad individual, y tenemos que asegurarnos de que no se convierta en un lujo para unos pocos. No existe **una solución única para todos los casos**. Las prohibiciones generales de los motores de combustión interna (MCI) no redundan en beneficio de los ciudadanos europeos ni de nuestros empleadores. Los usuarios deben decidir qué tecnología consideran más adecuada para atender sus necesidades.

Creemos en las capacidades innovadoras y

el potencial de la industria del automóvil. Este poder innovador debe respaldarse y estimularse mediante unas **capacidades de financiación suficientes** para la investigación y el desarrollo a través de fondos de la UE. **NextGenerationEU** es la oportunidad de Europa de proporcionar financiación para el desarrollo de vehículos con MCI aún más eficientes, vehículos con emisiones bajas o nulas más asequibles y el despliegue de combustibles alternativos.

Hacemos hincapié en la necesidad de reciclabilidad y abogamos por un **programa europeo específico para el reciclado de vehículos**. Esto podría lograrse a través de la legislación de la UE sobre economía circular.

Es indispensable adoptar un **enfoque ambicioso en materia de infraestructuras**. Propiciar el despliegue de una infraestructura de red digital adecuada, una red eficiente y densa de puntos de carga y estaciones de repostaje para turismos y vehículos comerciales, incluidas las regiones insulares y ultraperiféricas y las zonas rurales, unas áreas de estacionamiento de mercancías seguras y unas unidades sanitarias suficientes, debería constituir la prioridad de los legisladores europeos en los próximos años. Esperamos una revisión ambiciosa de la **RTE-T**, centrada en la culminación de la red principal y la eliminación de los cuellos de botella transfronterizos de aquí a 2030.

La revisión de la **Directiva relativa a una infraestructura para los combustibles alternativos** brinda la oportunidad de establecer objetivos obligatorios ambiciosos respecto al uso de combustibles alternativos. Junto con los requisitos en materia de interoperabilidad, normas comunes y un sistema de pago único, puede crearse un espacio de tarificación verdaderamente común. Los com-

bustibles alternativos como el hidrógeno son una herramienta disponible para reducir las emisiones de la flota existente, especialmente en el caso de los vehículos pesados. La revisión de la **Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios** debe respaldar el despliegue de infraestructuras de recarga y repostaje en edificios privados y públicos, existentes y nuevos.

La electrificación a gran escala de los vehículos solo será posible con el acceso a tecnologías de baterías eficientes, asequibles y respetuosas con el clima. Actualmente, la gran mayoría de las baterías de los vehículos se producen fuera de Europa, y el aumento de la capacidad para su desarrollo y producción en la UE será crucial para la supervivencia a corto plazo y la prosperidad a largo plazo de los fabricantes europeos de automóviles. Por consiguiente, la UE debe incentivar la investigación y el desarrollo en este ámbito, con una estrecha cooperación entre la industria y el mundo académico, potenciar la financiación para dicho desarrollo, y facilitar la producción de baterías para los vehículos europeos y para la exportación al extranjero.

La transición en el sector del automóvil debe contar con el apoyo de una expansión a escala de la UE de las fuentes de energía renovables, incluido un programa para garantizar unos precios competitivos y asequibles de la electricidad. Una revisión ambiciosa de la **Directiva sobre energías renovables II** y la aplicación de esta a escala nacional deben facilitar el despliegue de infraestructuras de hidrógeno y electrocombustibles.

Solo si garantizamos que exista una infraestructura adecuada a corto plazo, podremos hablar de manera creíble de acelerar significativamente la reducción de las emisiones en el sector **y de lograr los objetivos climáticos**. El establecimiento de nuevos objetivos de reducción de emisiones debe basarse en datos científicos y en evaluaciones de impacto exhaustivas, y deben considerarse asimismo otras vías para la reducción de emisiones, como el aumento de la eficiencia global del sistema.

Las inversiones en infraestructuras deben contar con el apoyo de **regímenes coordinados de incentivos** para los turismos y los vehículos comerciales por parte de los Estados miembros, y con una **campaña europea de sensibilización** que ilustre los beneficios para los diferentes tipos de vehículo de emisión cero y de baja emisión. La inclusión a largo plazo del transporte por carretera en el RCDE de la UE puede constituir una herramienta complementaria, y deberá

considerarse si la incorporación se justifica mediante una evaluación de impacto.

El Grupo del PPE apoya todos los esfuerzos encaminados a mejorar la seguridad vial y a lograr los objetivos de la iniciativa **«Visión Cero»**. La seguridad debe ser siempre nuestro objetivo último al diseñar las infraestructuras. Los ingresos procedentes de los impuestos generales y de los especiales aplicados a los combustibles, de los peajes y de las viñetas pagados por los usuarios de las carreteras deben reinvertirse en su totalidad en el mantenimiento, modernización y mejora de nuestra infraestructura vial, en particular, mediante medidas destinadas a compensar las consecuencias negativas para las personas que residen cerca de vías de tráfico pesado.

La transición en el sector del automóvil conducirá inevitablemente a la pérdida de puestos de trabajo. Las nuevas cadenas de producción deben considerarse tecnologías clave y ocupar un lugar central en la **política industrial de la UE**. Es necesario aumentar el apoyo financiero europeo al **reciclaje profesional y la mejora de las capacidades**, en particular en los países y regiones con sectores automovilísticos consolidados. La Comisión debe considerar la reforma de las normas sobre **ayudas estatales de la UE** para propiciar un apoyo más focalizado a través de los Estados miembros.

La pandemia de la **COVID-19** ha afectado negativamente a las capacidades de inversión y financiación de los Estados miembros, y las decisiones de compra de los consumidores se pospondrán. La legislación vigente debería someterse a una revisión, centrándose especialmente en las pymes, y conviene reducir los trámites burocráticos innecesarios para reducir las cargas administrativas y financieras. Debemos propiciar que el sector del automóvil convirtiera la recesión en una oportunidad para garantizar la prosperidad y el empleo a largo plazo.

*Legislación necesaria:*

- > Amplios ámbitos de la formulación de políticas en los que la Comisión todavía no ha propuesto nueva legislación vinculante (propuestas parciales, Comunicaciones e INI, o nada):
- > Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030 – Próximos pasos hacia la «Visión Cero».
- > Revisión de las normas sobre ayudas estatales también tras la COVID-19.
- > Economía circular.

*En tramitación:*

1. Revisión del Régimen de Comercio de

Derechos de Emisión de la UE, comprendidas la aviación, el sector marítimo y CORSIA, y una propuesta de establecer un recurso propio (legislativa, incluye una evaluación de impacto, 2.º trimestre de 2021).

2. Modificación de la Directiva de fuentes de energía renovables para materializar la ambición del nuevo objetivo climático para 2030 (legislativa, incluye una evaluación de impacto, artículo 194 del TFUE, 2.º trimestre de 2021).
3. Modificación de la Directiva de eficiencia energética para materializar la ambición del nuevo objetivo climático para 2030 (legislativa, incluye una evaluación de impacto, artículo 194 del TFUE, 2.º trimestre de 2021).
4. Revisión de la Directiva sobre la infraestructura para los combustibles alternativos (legislativa, incluye una evaluación de impacto, artículo 91 del TFUE, 2.º trimestre de 2021).
5. Revisión del Reglamento por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos (legislativa, incluye una evaluación de impacto, artículo 192, apartado 1, del TFUE, 2.º trimestre de 2021).
6. Revisión de la Directiva sobre sistemas de transporte inteligentes, incluida una iniciativa de emisión de billetes multimodales (legislativa, incluye una evaluación de impacto, artículo 91 del TFUE, tercer trimestre de 2021).
7. Desarrollo de normas sobre emisiones posteriores a Euro 6/VI para automóviles, furgonetas, camiones y autobuses (legislativa, incluye una evaluación de impacto, artículo 114 del TFUE, 4.º trimestre de 2021).
8. Actualización de la nueva Estrategia industrial para Europa (no legislativa, 2.º trimestre de 2021).

*Renovación:*

9. Revisión de las Directrices sobre ayudas energéticas y medioambientales - Fecha de adopción prevista: T4/2021; no legislativa; Base jurídica: Artículos 107 y 108 del TFUE. Se prevé una evaluación de impacto.

*Legislación prioritaria:*

10. Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos.

## 2. Aviación

La aviación debería adaptarse más a los nuevos requisitos, a la ecologización y a la digitalización, sin menoscabar el beneficio de este modo de transporte en lo que atañe a la conectividad, la movilidad y unos precios asequibles, preservando la seguridad y la protección de los servicios. Tenemos que procurar la reducción de las emisiones, no del tráfico. El proceso de transición no debe afectar a las ventajas de los pasajeros.

La aviación se basa en la alta tecnología. El progreso tecnológico en la reducción de emisiones no resultó muy visible a causa del incremento del tráfico.

No es necesario seguir un gran número de instrucciones para alcanzar los objetivos de 2030 y 2050: modernización y reforma del **Sistema de Gestión del Tráfico Aéreo**, e inversión en I+D para adoptar nuevas soluciones tecnológicas respecto a los **combustibles sostenibles para la aviación**, los **motores**, y otros sistemas de propulsión, como los sistemas **eléctricos, híbridos o de hidrógeno y de reducción global**.

Se podrían reducir aún más estas emisiones si se adopta y aplica la legislación relativa al **Cielo Único Europeo 2+**. La propuesta de la Comisión podría mejorarse, pero no debe diluirse a causa de los intentos de los Estados miembros de mantener un monopolio efectivo basado en argumentos obsoletos, como el de la soberanía. El uso de sistemas de satélites para la navegación, las comunicaciones y el seguimiento, así como el despliegue completo del proyecto de investigación sobre la gestión del tráfico aéreo en el contexto del Cielo Único Europeo (SESAR), contribuirán a la culminación del cielo único digital europeo.

Las **propuestas** de 2021-2027 **relativas a las Asociaciones Europeas** como SESAR o Aviación Limpia y el MCE, centradas en el periodo de 2021-2023, son cruciales para el futuro de la digitalización de la aviación, y deben disponer la financiación y los resultados pertinentes, comprobados por los demostradores.

Hay que aumentar la cuota de mercado de los **combustibles de aviación sostenibles** para contribuir a la reducción de las emisiones. **ReFuelEU Aviation - Combustibles de aviación sostenibles** debe prever una evaluación exhaustiva de las emisiones durante el ciclo de vida de estos combustibles, un uso equilibrado de las materias primas, una vía de ejecución inequívoca, un manda-

to mínimo en materia de mezclas del 10 % hasta 2030, y el establecimiento de incentivos, incluidas las fuentes para impulsar tanto la producción como la utilización. Este mandato debe aplicarse al menos a escala de la UE a todos los vuelos con origen y destino en la Unión. La Empresa Común Aviación Aviation debe continuar e intensificar sus actividades para ofrecer 34 soluciones tecnológicas, incluidas las relativas a combustibles alternativos.

La fabricación de motores aplicada en los últimos años en el ámbito de las nuevas tecnologías permite una importante reducción de las emisiones. La I+D a este respecto debe mantenerse, también en lo que se refiere a la Empresa Común Clean Sky. La implantación de los nuevos productos debe promoverse a través de **programas de retroadaptación y renovación**. La Comisión debe incluir soluciones de financiación, como, por ejemplo, el MRR, en el análisis de los beneficios de estos programas. Las soluciones de propulsión eléctrica o por hidrógeno son adecuadas para aviones de pequeño o mediano tamaño que podrían utilizarse en vuelos europeos de corta distancia o duración y de un solo trayecto. Una **revisión de las normas sobre ayudas estatales** respecto a los aeropuertos podría contribuir al desarrollo de conexiones de corta distancia con el fin de reducir significativamente las emisiones y la duración de los desplazamientos, además de aumentar la eficiencia.

Los aeropuertos deben quedar sistemáticamente conectados a las ciudades a través de líneas ferroviarias de alta capacidad y usar exclusivamente vehículos sin emisiones. La **revisión de la Directiva relativa a las tasas aeroportuarios** debe tener en cuenta estos requisitos.

La aviación debe avanzar en el despliegue del régimen internacional de compensación de emisiones de carbono, conocido como **CORSIA**, y garantizar que se realicen las ambiciones formuladas a este respecto. Para ello, la Unión debe expresarse con una sola voz en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). La revisión del **régimen europeo de comercio de derechos de emisión (RCDE)** debe basarse en una evaluación exhaustiva y contemplar una aplicación paralela con CORSIA, incluyendo, si es posible, criterios de referencia más rápidos, como los decididos por la OACI.

*Legislación necesaria:*

*En curso:*

1. Cielo Único Europeo 2+ refundición
2. EASA-Organismo de evaluación del rendimiento

*En tramitación:*

3. Revisión del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la UE, comprendidas la aviación, el sector marítimo y CORSIA, y una propuesta de establecer un recurso propio (legislativa, incluye una evaluación de impacto, 2.º trimestre de 2021).
4. Revisión de la Directiva sobre la infraestructura para los combustibles alternativos (legislativa, incluye una evaluación de impacto, artículo 91 del TFUE, 2.º trimestre de 2021).
5. Plan de acción sobre sinergias entre las industrias civil, de defensa y espacial (no legislativa, primer trimestre de 2021).

*Renovación:*

- 6a. Revisión de las Directrices sobre ayudas regionales - Fecha de adopción prevista: primer trimestre de 2021; no legislativa, fundamento jurídico: Artículos 107 y 108 del TFUE. No se prevé ninguna evaluación de impacto.
- 6b. Revisión de las ayudas estatales en la aviación (solicitada por el sector - no prevista aún).
7. Revisión - Sistemas informáticos de reserva - Adopción prevista: T4/2021; legislativa; Fundamento jurídico: Artículos 91 y 100, apartado 2, del TFUE. Se prevé una evaluación de impacto.
8. Evaluación de tres Reglamentos sobre los derechos de los pasajeros relativos a: los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo (Reglamento (UE) n.º 1107/2006), los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables (Reglamento (UE) n.º 1177/2010) y los derechos de los viajeros de autobús y autocar (Reglamento (UE) n.º 181/2011) - por confirmar.

*Prioridades pendientes:*

9. Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO que modifica el Reglamento (CE) n.º 261/2004 por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y Reglamento (CE) n.º 2027/97 relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje (considerado una prioridad por la Comisión Europea, pero aún sin desbloquear).
10. Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos de la Unión Europea (considerada una prioridad por la Comisión Europea, pero aún sin desbloquear).

### 3. Vías navegables interiores

---

El desarrollo ulterior del sector de las vías navegables interiores constituye una piedra angular para la creación de una red europea de transporte inteligente, sostenible y competitiva. Las pymes y las empresas familiares representan la columna vertebral del sector. Como uno de los modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente, y debido su potencial, en gran medida desaprovechado, para transportar grandes cantidades de mercancías por toda la Unión, las vías navegables interiores pueden desempeñar un papel fundamental en la consecución de los objetivos climáticos de la UE. Una cuota modal actual del 6 %<sup>1</sup> es demasiado reducida: un fuerte aumento de la cuota modal del transporte por vías navegables interiores daría lugar a una menor congestión vial, mayor seguridad, menos emisiones y un sistema de transporte más sostenible en su conjunto.

Por consiguiente, el Grupo del PPE aboga por un enfoque global respecto a este modo de transporte en su conjunto: potenciar su resiliencia, eficiencia y sostenibilidad, promover e incentivar su uso, y propiciar un volumen de inversiones suficiente. Con este enfoque, podemos fortalecer la competitividad del sector, salvaguardar empleos de calidad e impulsar su preparación para la futura economía europea.

#### Mejora de la infraestructura física y la navegación

Al contrario de lo que sucede en muchas carreteras congestionadas, las vías fluviales europeas disponen de capacidad libre, lo que ofrece un potencial significativo para la transferencia entre modos de transporte. Con todo, la navegabilidad de las vías interiores europeas es irregular y dicha transferencia entre modos se ve dificultada por la falta de enlaces y la escasa fiabilidad de las vías navegables interiores que fluyen libremente. De cara a la **revisión de la RTE-T**, debe hacerse hincapié en la culminación de la red principal de vías navegables interiores de la RTE-T de aquí a 2030, eliminando los enlaces que faltan y procurando una infraestructura física y digital de calidad, como en el caso de los enlaces ferroviarios mejorados en los puertos. El Grupo del PPE pide a la Comisión Europea que presente propuestas respecto a un marco regulador acorde con el **próximo programa de acción NIADES**, facilitando la armonización y la normalización europeas para lograr una navegabilidad y unos equipos de calidad. Es necesario establecer una financiación

específica dirigida a atender las necesidades existentes en cuanto a las infraestructuras de las vías navegables y el transporte de mercancías por dichas vías adecuados para el futuro en todos los instrumentos de financiación, como el Mecanismo «Conectar Europa» o los Fondos de Cohesión, o con la participación del Banco Europeo de Inversiones. En particular, el **Mecanismo de Recuperación y Resiliencia** (MRR) debe aprovecharse como una oportunidad única de financiación para las vías navegables interiores, combinando los efectos de la recuperación económica a corto plazo con los beneficios a largo plazo de las inversiones en infraestructuras específicas. Estas inversiones podrían incluir la rehabilitación de vías fluviales y canales de conexión para abrir más posibilidades de mercado.

#### Una transición realista y sostenible

Debido a la actual falta de tecnologías sin emisiones listas para el mercado, el Grupo del PPE pide a la Comisión que elabore una hoja de ruta realista para reducir aún más los contaminantes y las emisiones de GEI con el fin de alcanzar el objetivo de disponer de un sector de vías navegables interiores descarbonizado de aquí a 2050, sin dejar de garantizar la competitividad, la fiabilidad y la seguridad. De cara a la revisión de la **Directiva relativa a una infraestructura para los combustibles alternativos** (DICA) y la revisión de la versión refundida de la **Directiva sobre fuentes de energía renovables** (RED II), el Grupo del PPE apoya un enfoque tecnológicamente neutro y basado en las redes respecto a la disponibilidad y el despliegue de infraestructuras y combustibles alternativos en la red de vías navegables. El transporte por vías navegables interiores puede resultar adecuado para el despliegue del hidrógeno, el GNL, los combustibles sostenibles y los buques híbridos y eléctricos, cuando la UE dirija una financiación adecuada de la investigación a este sector, incentive su uso y mejore la escalabilidad de las inversiones necesarias. La infraestructura de las vías navegables interiores debe integrarse mejor en la red energética europea, con el fin de facilitar tanto el suministro eléctrico en tierra como el potencial de las vías navegables interiores para el transporte de combustibles alternativos. Al mismo tiempo, el Grupo del PPE acoge favorablemente el uso de todas las opciones fácilmente desplegables para reducir las emisiones en la navegación interior, incluidos los combustibles y los sistemas de transición, como los catalizadores y filtros mejorados para los

---

<sup>1</sup> Eurostat, 2018, EU27

buques existentes. Con cerca del 80 % de los buques que operan en las vías navegables interiores europeas construidos en el siglo XX, queremos ofrecer al sector las mejores oportunidades para la inminente renovación de la flota: la estabilidad normativa y el apoyo financiero son esenciales para desplegar buques asequibles y más limpios en los ríos y canales europeos. Por eso pedimos que se establezcan **programas de retroadaptación y renovación de la flota** para el transporte por vías navegables interiores y que se concedan **incentivos fiscales** por parte de los Estados miembros para facilitar la transición del sector.

### Acelerar la transición digital

La digitalización y la automatización brindarán grandes posibilidades al transporte por vías navegables interiores. Los intercambios digitales de datos y los procesos automatizados contribuirán a optimizar los flujos de tráfico y la gestión de capacidades, consiguiendo que el sector sea cada vez más eficiente, seguro y sostenible. Tales avances también permitirán abordar el problema de la congestión en los puertos, al propiciar una manipulación eficiente de las mercancías y una mejora de la logística sobre la base de una conexión adecuada entre la navegación marítima y la que se efectúa por vías interiores. El Grupo del PPE aboga por una estrategia para desarrollar y desplegar las tecnologías digitales en el sector de las vías navegables interiores, en la que se esbozen tanto las normas para la interoperabilidad entre modos y fronteras como las acciones y los fondos en materia de investigación requeridos, en particular, mediante convocatorias específicas en el marco de Horizonte Europa. Deben actualizarse las normas formuladas por el Comité Europeo para la Elaboración de Normas de Navegación Interior (CESNI), así como las de la **Directiva sobre servicios de información fluvial (SIF)**, al objeto de garantizar la interoperabilidad con otros modos y permitir el rápido desarrollo y despliegue de soluciones innovadoras. La transición hacia un sector digitalizado y automatizado pone de relieve asimismo la importancia de disponer de una formación y una educación adecuadas para los trabajadores del sector, garantizando así que las vías navegables interiores puedan constituir un lugar de trabajo atractivo con estándares sociales, de cualificación y de seguridad elevados.

### Transporte multimodal europeo

Dado que el desarrollo del transporte multimodal de la UE ha sido lento, abogamos por la creación de una red europea de transpor-

te multimodal que optimice la interacción entre los diferentes modos de transporte. En cooperación con las partes interesadas, la UE debe establecer medidas para eliminar los obstáculos legislativos, administrativos y transfronterizos que dificultan el transporte multimodal en el marco de la economía europea. En el próximo programa de acción NAIADES se debería profundizar en la consideración de esta visión multimodal. Además, deben ofrecerse incentivos para el desarrollo de plataformas de puertos intermodales. El Grupo del PPE aboga por la puesta en marcha de un **proyecto de valor añadido europeo**, financiado por el MRR, para la navegabilidad y la conexión multimodal de los corredores de las vías navegables interiores de la RTE-T.

## 4) Sector marítimo

El Grupo del PPE está plenamente comprometido con el fortalecimiento del transporte marítimo europeo y su adaptación al futuro. El transporte marítimo europeo constituye ya el modo de transporte más eficiente desde el punto de vista energético y medioambiental con arreglo a sus emisiones por tonelada de mercancías transportadas y por kilómetro recorrido, pero se puede avanzar en el refuerzo de eficiencia y sostenibilidad al tiempo que se salvaguarda su competitividad internacional y su papel crucial en la generación de empleo y crecimiento. Los que siguen son nuestros principios rectores de cara a las próximas revisiones de la legislación de la UE en materia de transporte marítimo:

- > Para la **revisión del RCDE**: toda posible inclusión del transporte marítimo en el RCDE de la UE debe justificarse debidamente y basarse en una evaluación de impacto exhaustiva, teniendo en cuenta la competitividad de los operadores y las empresas de la Unión, el empleo en el sector marítimo y el riesgo de fuga de carbono. Debido a la dimensión internacional del transporte marítimo, la medida más óptima basada en el mercado para la reducción de los gases de efecto invernadero generados por este modo de transporte sería un **mecanismo de la OMI**. A escala mundial, la UE también debe utilizar su influencia en la OMI para lograr un **régimen de compensación de emisiones de carbono** en el transporte marítimo internacional y garantizar así una vía realista de reducción de las emisiones. Paralelamente, pedimos una estrategia clara para el sector marítimo de la UE, con parámetros de referencia

para reducir las emisiones.

- > Actualmente observamos una evolución muy dinámica de los combustibles alternativos para los buques. La futura propuesta legislativa **FuelEU maritime** debe publicarse lo antes posible y disponer la neutralidad tecnológica, el aumento progresivo de los mandatos en materia de mezclas, las hojas de ruta relativos a los puntos de suministro y de carga, y un compromiso inequívoco con los combustibles transitorios como el GNL.
- > El **objetivo de cero emisiones para los puertos** es muy ambicioso, pero difícil de alcanzar a corto plazo. Requiere una visión global de las actividades portuarias, incluidas las emisiones relacionadas con el transporte marítimo y otros modos de transporte, así como las actividades industriales. Por lo tanto, el objetivo principal debe consistir en reducir las emisiones en los puertos más cercanos a las zonas urbanas donde el aspecto medioambiental reviste especial importancia para la salud pública. Es necesario evaluar qué parte de la financiación pública limitada debe asignarse a las inversiones en el suministro eléctrico en tierra (SET) para buques atracados, teniendo en cuenta un posible aumento del número de embarcaciones que utilizan combustibles con emisiones de carbono bajas o nulas, lo que convertiría el uso del SET en redundante.
- > Deben establecerse **periodos transitorios** adecuados respecto a la introducción de ulteriores requisitos medioambientales, con el fin de propiciar el mejor uso de recursos limitados. La reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos requiere de un **apoyo financiero** apropiado a escala de la UE y de los Estados miembros para facilitar las inversiones a gran escala en investigación, tecnología e infraestructuras. En este sentido, la Comisión y la industria deberían evaluar la creación de un **Asociación Europea para el Sector Marítimo Transporte** que promueva la **innovación** dentro del sector.
- > En cuanto a la **revisión de la RTE-T**, es de suma importancia mejorar la conexión de los puertos de la RTE-T con las líneas ferroviarias, las carreteras y, cuando sea posible, las vías navegables interiores. El pilar marítimo de la RTE-T, es decir, las autopistas del mar, requiere un mayor apoyo, simplificación y una finan-

ciación adecuada para lograr un espacio europeo de transporte marítimo sin barreras.

- > Debe hacerse hincapié en el **papel crucial del sector marítimo** en el mantenimiento del papel de Europa en el comercio mundial y en su potencial para impulsar la competitividad europea. En este sentido, conviene reasignar más fondos de la UE a la mejora de la accesibilidad a los **puertos principales de la RTE-T** para los buques de mayor tamaño con capacidad para sustituir a varios de menor dimensión, mejorando así la eficiencia del transporte, recortando costes y reduciendo emisiones. Esto requiere **inversión** en los dragados continuos, la profundización de canales y **otras medidas de refuerzo de las capacidades** en determinados **puertos esenciales** seleccionados.
- > En cuanto a la revisión de la versión refundida de la **Directiva de fuentes de energía renovable** y la **Directiva relativa a una infraestructura para los combustibles alternativos, las energías renovables marinas** pueden convertirse en un componente esencial del sistema energético europeo de aquí a 2050. Esto requerirá de inversiones en infraestructura portuaria para facilitar la provisión de servicio a la industria «off-shore».
- > Respecto a la culminación del marco jurídico de la UE relativo a la homologación de los vehículos automatizados, debido al creciente uso de los datos y la inteligencia artificial en el transporte marítimo, está previsto que, en un futuro próximo, los primeros **buques plenamente autónomos** empiecen a navegar en las aguas europeas. Por tanto, resulta esencial **elaborar los reglamentos pertinentes** y llevar a cabo análisis del impacto socioeconómico de la automatización y la digitalización en el sector.

## 5. Transporte de mercancías por ferrocarril

El Grupo del PPE ha asumido un compromiso pleno con la consecución de un crecimiento positivo del transporte ferroviario de mercancías en los próximos años, con el fin de alcanzar una cuota modal del 30 % de aquí a 2030. Nuestro Grupo vela por el logro del siguiente objetivo: los costes del transporte para los ciudadanos y las empresas no aumentarán, siendo nuestro criterio de re-

ferencia el coste por tonelada-kilómetro (t/km) del transporte por carretera. La vía hacia el éxito de nuestro Grupo del PPE consiste en la mejora del marco regulador vigente, la organización jurídica y la reducción de las barreras tecnológicas y operativas.

Esta es nuestra hoja de ruta legislativa respecto al transporte de mercancías por ferrocarril:

- > **Infraestructura completa:** De aquí a 2030 es urgente completar la dotación de los equipos del ERTMS. Dado que este proceso lleva ya más de 20 años en curso, los Estados miembros deben explicar el retraso y presentar de inmediato planes nacionales al respecto. La construcción de la red principal de la RTE-T debe completarse de aquí a 2030, incluidas las terminales del último tramo. Insistiremos en estos asuntos en la **revisión del reglamento de la RTE-T**. La consiguiente necesidad de inversiones masivas debe atenderse mediante la **ejecución del MRR** orientada a objetivos específicos y los instrumentos de recuperación nacionales pertinentes, haciendo especial hincapié en las inversiones en infraestructuras de transporte de mercancías por ferrocarril;
- > **Garantizar una competencia sana en el transporte de mercancías por ferrocarril:** Deben crearse unas condiciones de competencia equitativas entre las divisiones de transporte de mercancías de los operadores tradicionales y de los nuevos operadores, garantizando la igualdad de acceso a las infraestructuras. Deben revisarse los cargos por acceso a las vías, especialmente cuando los costes los cubran OSP, ya que esto puede utilizarse indebidamente para limitar la competencia y reducir la competitividad del ferrocarril respecto al transporte por carretera. Con arreglo a estos principios rectores, solicitamos una revisión del **Reglamento sobre los corredores ferroviarios de mercancías**, de la **Directiva sobre transporte combinado**, y de las normas para la asignación de capacidad y la tarificación de las infraestructuras, a través de una revisión del **Reglamento sobre las OSP del transporte terrestre**. El **4.º paquete ferroviario** debe aplicarse plenamente a este respecto;
- > **Mejorar la organización del sector:** Las categorías y jerarquías europeas relativas al surco ferroviario deben introducirse de aquí a 2025. Debe establecerse una unidad de administradores de in-

fraestructuras europeos en la AFE para la asignación de franjas horarias y la gestión de capacidades hasta 2025. Esto puede preverse en la revisión del **Reglamento sobre los corredores ferroviarios de mercancías**, a fin de garantizar que la asignación de capacidad para el transporte ferroviario de mercancías satisfaga la demanda a lo largo de la RTE-T. Debe introducirse un lenguaje operativo común para el ferrocarril, al igual que en la aviación, de aquí a 2025, por ejemplo, mediante una revisión de la **Directiva sobre la certificación de los maquinistas**;

- > **Despliegue de la digitalización:** Deben establecerse plataformas digitales abiertas y transparentes para el intercambio de datos de aquí a 2025. Esto puede lograrse mediante una **revisión del marco regulador para la puesta en común de datos interoperables** en el transporte ferroviario y la adopción de nuevas normas para un entorno de confianza en el intercambio de datos sobre corredores en apoyo de la logística colaborativa. La gestión digital de la capacidad de la red, la reserva digital de franjas horarias y las reservas a corto plazo deben introducirse para el transporte de mercancías por ferrocarril con carácter urgente. El acoplamiento automático digital debe introducirse de aquí a 2025, y los trenes automatizados deberán desplegarse de aquí a 2030. El **paquete de normas y especificaciones técnicas ferroviarias** deberá adoptarse en consecuencia para el ERTMS, incluidos los planes de despliegue obligatorios para la explotación automática de los trenes, la gestión automatizada del tráfico y el CMS avanzado.

## 6. Movilidad urbana inteligente y sostenible

Los cambios en los patrones de movilidad urbana y en el comportamiento de los consumidores se están viendo acelerados por la pandemia de la COVID-19, y los facilitan en gran medida las soluciones digitales inteligentes y sostenibles. Los residentes en zonas urbanas están dispuestos a cambiar a modos de transporte inteligentes y sostenibles, en particular en lo que atañe a su movilidad diaria, siendo las principales condiciones para el cambio el coste, la disponibilidad y la velocidad. La política de transporte urbano de la UE debe facilitar y acelerar la creación de las condiciones adecuadas para una mayor adopción de

alternativas sostenibles que sean seguras, competitivas y asequibles, contribuyendo así a la consecución de los ambiciosos objetivos climáticos de la UE de aquí a 2030 y en años posteriores.

Uno de los retos actuales por abordar en las zonas urbanas consiste en proporcionar sistemas de transporte público bien organizados, fáciles de usar, asequibles y climáticamente neutros, y en ofrecer además servicios de buena calidad a los usuarios, incluidos los que se prestan «puerta a puerta». Ampliar la cuota de vehículos limpios en las flotas de transporte público es clave para reducir las emisiones nocivas de carbono y mejorar la calidad del aire en las ciudades. Deben establecerse incentivos financieros y legislativos adecuados a escala de la UE para ayudar a crear sistemas de transporte público eficientes y climáticamente neutros. La Directiva sobre vehículos limpios y su actualización futura constituyen la forma eficaz de lograr tales objetivos. Paralelamente al papel crucial de los sistemas de transporte público en la transición hacia una movilidad climáticamente neutra en las zonas urbanas, las soluciones de movilidad alternativas inteligentes y sostenibles (automóviles compartidos, *ride-hailing*, bicicletas y ciclomotores eléctricos y otras formas de micromovilidad) podrían tener un carácter complementario y proporcionar opciones más amplias a los consumidores en función de sus necesidades de movilidad. La falta de regulación respecto a las diferentes formas de micromovilidad representa un gran riesgo para la seguridad de los consumidores y de otros participantes en el transporte. Un examen de la legislación sobre el mercado CE y su aplicación y la posible inclusión de estos vehículos en el Reglamento de homologación de tipo pueden aportar soluciones.

La movilidad como servicio (MaaS) consiste en integrar todos los servicios de movilidad (transporte público, movilidad compartida y micromovilidad), facilitando así información sobre los mejores servicios disponibles teniendo en cuenta el coste y la duración de cada trayecto. Las normas particulares de acceso y la aplicación de estas normas en lo que atañe a los cargos por congestión y a las zonas de bajas emisiones (ZBE) en las áreas urbanas crean una mayor fragmentación del espacio único europeo de transporte, y contravienen los principios del mercado único. La Directiva relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera puede utilizarse para armonizar y efectuar desplazamientos entre estas zonas, pero existen limitaciones legislativas, ya que dichas zonas son competencia de las autoridades locales.

El desarrollo y el uso de la gestión inteligente del estacionamiento en las ciudades poseen un enorme potencial para reducir las emisiones, evitar las congestiones y ahorrar tiempo. Unos principios reguladores armonizados, unas normas comunes y las soluciones tecnológicas en relación con los servicios de movilidad alternativos, la logística de las ciudades inteligentes, los cargos por congestión y las ZBE podrían proporcionar directrices reguladoras a los Estados miembros, garantizando así el despliegue equitativo de soluciones de movilidad inteligentes y sostenibles, incluida la mejora de la conectividad entre el medio rural y el urbano en toda la Unión Europea, así como el refuerzo del espacio único europeo de transporte. Se necesita una red completa de puntos de recarga eléctrica y acceso a otros tipos de combustibles alternativos en las áreas suburbanas y urbanas para acelerar la utilización de vehículos limpios por los ciudadanos. El instrumento que debe utilizarse para lograrlo es la Directiva relativa a una infraestructura para los combustibles alternativos, cuya actualización es inminente.

Para abordar el reto en las áreas urbanas, teniendo en cuenta la política de la UE en materia de discapacidad y, en particular, la accesibilidad de los servicios para personas con discapacidad, con movilidad reducida y de edad avanzada, se requiere un sistema de transporte público bien organizado, integrado y asequible. Estos requisitos se adecuarán a la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD), que es la primera convención de derechos humanos de la que la UE devino parte. Podría preverse una revisión de la Directiva relativa al Acta Europea de Accesibilidad para abordar esta cuestión.

Todas las medidas futuras deben estar basadas en la ciencia, ser neutrales desde el punto de vista tecnológico y atenerse a evaluaciones exhaustivas de impacto que tengan en cuenta las consecuencias económicas, medioambientales y sociales. Además de la acción legislativa pertinente de la UE antes mencionada, estos objetivos podrían alcanzarse mediante las siguientes actividades legislativas y no legislativas previstas por la Comisión Europea.

#### *Legislación necesaria:*

1. Revisión del Paquete sobre movilidad urbana 2013-2021.
2. Plan de acción «contaminación cero» para el aire, el agua y el suelo; revisión de las normas de calidad del aire y reducción de la contaminación acústica - 2021/2022

3. Directrices para apoyar el uso seguro de dispositivos de micromovilidad - 2021
4. Medidas para garantizar unas condiciones de competencia equitativas para el transporte local de pasajeros a demanda y las plataformas de *ride-hailing* - 2022
5. Creación de un espacio de datos sobre viajes y turismo que permita el intercambio de datos entre las partes interesadas en el transporte y la movilidad

*También en tramitación:*

6. Revisión de la Directiva sobre sistemas de transporte inteligentes, incluida una iniciativa de emisión de billetes multimodales (legislativa, incluye una evaluación de impacto, artículo 91 del TFUE, tercer trimestre de 2021).
7. Modificación de la Directiva de fuentes de energía renovables para materializar la ambición del nuevo objetivo climático para 2030 (legislativa, incluye una evaluación de impacto, artículo 194 del TFUE, 2.º trimestre de 2021).
8. Revisión del Reglamento por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO2 de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos (legislativa, incluye una evaluación de impacto, artículo 192, apartado 1, del TFUE, 2.º trimestre de 2021).
9. Revisión de la Directiva sobre sistemas de transporte inteligentes, incluida una iniciativa de emisión de billetes multimodales (legislativa, incluye una evaluación de impacto, artículo 91 del TFUE, tercer trimestre de 2021).
10. Desarrollo de normas sobre emisiones posteriores a Euro 6/VI para automóviles, furgonetas, camiones y autobuses (legislativa, incluye una evaluación de impacto, artículo 114 del TFUE, 4.º trimestre de 2021).