

DOCUMENT DE POZIȚIE AL GRUPULUI PPE (TRAN) PRIVIND MODURILE DE TRANSPORT

(**VERSIUNE FINALĂ**, așa cum a fost aprobată de Grupul PPE la 18.5.2021)



1. Sectorul autovehiculelor

Odată cu adaptarea la mobilitatea digitală și ecologică, sectorul autovehiculelor se confruntă cu una dintre cele mai mari tranziții din istoria sa. Grupul PPE consideră că este sarcina legislatorilor europeni să ajute sectorul **să realizeze neutralitatea climatică într-un mod realist, neutru din punct de vedere tehnologic și responsabil din punct de vedere social.**

Considerăm că este necesară o **abordare holistică și bazată pe știință**. Toate măsurile viitoare ar trebui să decurgă din rezultatele unor **evaluări cuprinzătoare ale impactului**, care să țină seama de consecințele economice, de mediu și sociale, precum și de nevoile diverse în materie de mobilitate ale utilizatorilor. Performanța de mediu ar trebui determinată prin măsurarea **emisiilor pe durata ciclului de viață**. Neutralitatea tehnologică, conștientizarea impactului și predictibilitatea legislativă trebuie să fie principii directe pentru toate activitățile legislative care urmează să fie realizate.

Grupul PPE este convins că **mobilitatea este un drept al tuturor cetățenilor UE**. Avem nevoie de un angajament clar, onest și realist față de viitorul mobilității individuale și trebuie să ne asigurăm că aceasta nu devine un lux pentru câțiva. **Nu există o soluție universal valabilă**. Interdicțiile generale privind motoarele cu ardere internă nu sunt în interesul cetățenilor europeni și al angajatorilor noștri. Utilizatorii ar trebui să aleagă tehnologia care le satisface cel mai bine nevoile.

Credem în potențialul și capacitățile inovatoare ale industriei autovehiculelor. Această putere inovatoare trebuie sprijinită și stimulată prin **capacități de finanțare suficiente**

pentru cercetare și dezvoltare prin intermediul fondurilor UE. **NextGenerationEU** este șansa Europei de a oferi finanțare pentru dezvoltarea de vehicule dotate cu motoare cu ardere internă și mai eficiente, de vehicule cu emisii scăzute și cu emisii zero la prețuri mai accesibile și pentru comercializarea de combustibili alternativi.

Subliniem necesitatea posibilității de reciclare și solicităm un **program european specific pentru reciclarea vehiculelor**. Acest lucru ar putea fi realizat prin intermediul legislației UE privind economia circulară.

O **abordare ambițioasă în ceea ce privește infrastructura** este indispensabilă. Facilitarea implementării unei infrastructuri de rețea digitală adecvată, a unei rețele eficiente și dense de puncte de încărcare și de stații de realimentare pentru autoturisme și vehicule comerciale, inclusiv în regiunile insulare și ultraperiferice și în zonele rurale, a zonelor de parcare securizate pentru transportul de mărfuri și a unor unități sanitare suficiente ar trebui să fie prioritatea legiuitorilor europeni în următorii ani. Ne așteptăm la o revizuire ambițioasă a **TEN-T**, care să se axeze pe finalizarea rețelei centrale și pe eliminarea blocajelor transfrontaliere până în 2030.

Revizuirea **Directivei privind infrastructura pentru combustibili alternativi** oferă ocazia de a stabili obiective obligatorii ambițioase pentru utilizarea combustibililor alternativi. Alături de cerințele de interoperabilitate, standardele comune și un sistem de plată unică, se poate crea un spațiu de încărcare cu adevărat comun. Combustibilii alternativi, cum ar fi hidrogenul, reprezintă un instrument de reducere a emisiilor parcului existent, în special pentru vehiculele grele. Revizuirea **Directivei privind perfor-**

manța energetică a clădirilor ar trebui să sprijine implementarea infrastructurii de încărcare și de realimentare în clădirile private și publice, în clădirile existente și în clădirile noi.

Electrificarea pe scară largă a vehiculelor va fi posibilă numai prin accesul la tehnologii eficiente, rentabile și ecologice pentru baterii. În prezent, marea majoritate a bateriilor pentru vehicule sunt produse în afara Europei, iar creșterea capacității de dezvoltare și de producție a bateriilor în UE va fi esențială pentru supraviețuirea pe termen scurt și prosperitatea pe termen lung a producătorilor europeni de autovehicule. Prin urmare, UE trebuie să stimuleze cercetarea și dezvoltarea în acest domeniu, în strânsă cooperare cu industria și mediul academic, să majoreze finanțarea pentru această dezvoltare și să faciliteze producția de baterii pentru vehiculele europene și pentru exportul în străinătate.

Tranziția în sectorul autovehiculelor trebuie să fie sprijinită de o extindere a surselor regenerabile de energie la nivelul UE, inclusiv de un program care să asigure prețuri competitive și accesibile pentru energia electrică. O revizuire ambițioasă a **Directivelor privind energia din surse regenerabile II** și punerea în aplicare la nivel național ar trebui să sprijine instalarea infrastructurii pentru hidrogen și e-combustibili.

Numai dacă ne asigurăm că există o infrastructură adecvată pe termen scurt, putem vorbi în mod credibil despre accelerarea semnificativă a reducerii emisiilor în acest sector și despre **atingerea obiectivelor climatice**. Stabilirea de noi obiective de reducere a emisiilor ar trebui să se bazeze pe date științifice și pe evaluări cuprinzătoare ale impactului și să analizeze, de asemenea, alte căi de reducere a emisiilor, cum ar fi creșterea eficienței globale a sistemului.

Statele membre ar trebui să sprijine investițiile în infrastructură prin **sisteme coordonate de stimulare** pentru autoturisme și vehicule comerciale și printr-o **campanie de sensibilizare la nivel european** în scopul de a ilustra beneficiile pentru diferite tipuri de ZLEV (vehiculele cu emisii zero și cu emisii scăzute). Includerea pe termen lung a transportului rutier în sistemul EU ETS poate fi un instrument complementar și ar trebui luată în considerare dacă este justificată de o evaluare a impactului.

Grupul PPE sprijină toate eforturile de îmbunătățire a siguranței rutiere și de realizare a obiectivelor „**Viziunii zero decese**”. Siguranța trebuie să fie întotdeauna obiec-

tivul nostru principal atunci când proiectăm infrastructuri. Veniturile din taxe, taxe de trecere, viniete sau accize la combustibili plătite de utilizatorii drumurilor ar trebui reinvestite integral în întreținerea, modernizarea și îmbunătățirea infrastructurii rutiere, inclusiv măsuri de compensare a consecințelor negative pentru persoanele care locuiesc în apropierea traficului intens.

Tranziția din sectorul autovehiculelor va duce în mod inevitabil la pierderea de locuri de muncă. Noile lanțuri de producție ar trebui considerate tehnologii-cheie și trebuie să se afle în centrul **politicii industriale a UE**. Este necesar un sprijin financiar european sporit pentru **recalificare și îmbunătățirea competențelor**, în special în țările și regiunile cu baze industriale solide în sectorul autovehiculelor. Comisia ar trebui să aibă în vedere reformarea normelor **UE privind ajutoarele de stat** pentru a permite un sprijin mai bine direcționat prin intermediul statelor membre.

Pandemia de **COVID-19** a afectat negativ capacitățile de investiții și de finanțare ale statelor membre, iar deciziile de cumpărare ale consumatorilor vor fi amânate. Legislația existentă ar trebui revizuită, concentrându-se în special asupra IMM-urilor, iar birocrația inutilă trebuie redusă pentru a micșora sarcinile administrative și financiare. Ar trebui să oferim sectorului autovehiculelor posibilitatea de a transforma declinul într-o oportunitate de a asigura prosperitatea și locurile de muncă pe termen lung.

Legislația necesară:

- > domenii de politică vaste în care Comisia nu a propus încă noi acte legislative obligatorii (parțial propuse, comunicări și rapoarte INI sau nimic);
- > cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 - următorii pași către „Viziunea zero”;
- > revizuirea normelor privind ajutoarele de stat, inclusiv în urma pandemiei de COVID-19;
- > economia circulară.

În pregătire:

1. revizuirea sistemului UE de comercializare a certificatelor de emisii (EU ETS), care să includă transportul maritim, transportul aerian și CORSIA, precum și o propunere privind ETS ca resursă proprie (inițiativă legislativă care include o evaluare a impactului, T2 2021);
2. modificarea Directivei privind energia din surse regenerabile pentru a pune în aplicare ținta noului obiectiv pentru 2030 privind clima (inițiativă legislativă care include o evaluare a impactului, articolul 194 din TFUE, T2 2021);

3. modificarea Directivei privind eficiența energetică pentru a pune în aplicare ținta noului obiectiv pentru 2030 privind clima (inițiativă legislativă care include o evaluare a impactului, articolul 194 din TFUE, T2 2021);
4. revizuirea Directivei privind infrastructura pentru combustibili alternativi (inițiativă legislativă care include o evaluare a impactului, articolul 91 din TFUE, T2 2021);
5. revizuirea Regulamentului de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi [inițiativă legislativă care include o evaluare a impactului, articolul 192 alineatul (1) din TFUE, T2 2021];
6. revizuirea Directivei privind sistemele de transport inteligente, inclusiv o inițiativă privind emiterea de bilete multimodale (inițiativă legislativă care include o evaluare a impactului, articolul 91 din TFUE, T3 2021);
7. elaborarea de standarde de emisie post-Euro 6/VI pentru autoturisme, camionete, camioane și autobuze (inițiativă legislativă care include o evaluare a impactului, articolul 114 din TFUE, T4 2021);
8. actualizarea noii strategii industriale pentru Europa (propunere fără caracter legislativ, T2 2021);

REFIT:

9. revizuirea orientărilor privind ajutorul pentru energie și protecția mediului – data planificată a adoptării: T4/2021; propunere nelegislativă; temei juridic: articolele 107 și 108 din TFUE. Se are în vedere efectuarea unei evaluări a impactului;

Legislație prioritară:

10. propunerea de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor;

2. Aviație

Aviația ar trebui să se adapteze mai mult la noile cerințe, la înverzire și la digitalizare, fără a afecta beneficiile acestui mod de transport, cum ar fi conectivitatea, mobilitatea, prețuri accesibile și menținerea siguranței și securității serviciilor. Trebuie să asigurăm reducerea emisiilor, nu a traficului. Beneficiile pasagerilor nu ar trebui să fie

afectate de procesul de tranziție.

Aviația se bazează pe tehnologii de vârf. Progresul tehnologic în ceea ce privește reducerea emisiilor nu a fost foarte vizibil din cauza creșterii traficului.

Există câteva direcții de urmat pentru a atinge obiectivele pentru 2030 și obiectivul pentru 2050: modernizarea și reformarea **sistemului de gestionare a traficului aerian**, investind în C-I pentru noi soluții tehnologice privind **combustibilii durabili pentru aviație, motoare**, alte sisteme de propulsie, cum ar fi sistemele **electrice, hibride sau pe bază de hidrogen** și sistemele **globale de reducere** a emisiilor.

Se pot realiza reduceri și mai mari ale emisiilor prin adoptarea și punerea în aplicare a legislației privind **Cerul unic european 2+**. Propunerea Comisiei ar putea fi îmbunătățită, dar nu ar trebui să fie diluată de încercările statelor membre de a menține monopolul actual pe baza unor argumente depășite, cum ar fi suveranitatea. Utilizarea sistemelor de sateliți pentru navigație, comunicații și urmărire, precum și implementarea completă a Proiectului de cercetare privind managementul traficului aerian în contextul Cerului unic european (SESAR) vor contribui la finalizarea cerului unic digital european.

Propunerile pentru perioada 2021-2027 **privind parteneriatele europene**, cum ar fi SESAR sau O aviație curată și MIE, cu accent pe perioada 2021-2023, sunt esențiale pentru viitorul digitalizării aviației și ar trebui să ofere finanțare și rezultate adecvate, dovedite de demonstrații.

Cota de piață a **combustibililor alternativi pentru aviație** trebuie să crească pentru a contribui la reducerea emisiilor. **ReFuelEU-Aviation-combustibilii sustenabili pentru aviație** ar trebui să prevadă o evaluare profundă a emisiilor pe durata ciclului de viață al acestor combustibili, o utilizare echilibrată a materiilor prime, o traiectorie clară de punere în aplicare, o obligație de amestecare de minimum 10 % până în 2030 și stimulente, inclusiv surse de stimulare atât a producției, cât și a utilizării. Această obligație ar trebui să se aplice cel puțin la nivelul UE pentru toate zborurile care sosesc și pleacă din UE. Întreprinderea comună pentru o aviație curată ar trebui să-și continue și să-și intensifice activitatea pentru a oferi 34 de soluții tehnologice, inclusiv pentru combustibilii alternativi.

Noile tehnologii aplicate în ultimii ani în producția de motoare permite o reducere

importantă a emisiilor. C-D ar trebui să continue în acest sens, inclusiv în întreprinderea comună pentru o aviație curată. Implementarea noilor produse ar trebui promovată prin **sisteme de modernizare și reinnoire**. Comisia ar trebui să includă soluții de finanțare, cum ar fi Mecanismul de redresare și reziliență, pentru explorarea beneficiilor acestor sisteme. Soluțiile de propulsie electrică sau pe bază de hidrogen sunt adecvate pentru avioanele mici și mijlocii care ar putea fi utilizate pentru zborurile europene scurte, cu un singur segment. O **revizuire** a normelor **privind ajutoarele de stat** pentru aeroporturi ar putea contribui la dezvoltarea legăturilor pe distanțe scurte pentru a reduce în mod semnificativ emisiile și timpul de zbor, sporind în același timp eficiența.

Aeroporturile ar trebui să fie legate sistematic de orașe prin căi feroviare de mare capacitate. Aeroporturile trebuie să folosească doar vehicule cu emisii zero. **Revizuirea Directivei privind taxele de aeroport** ar trebui să țină seama de aceste cerințe.

Aviația trebuie să înregistreze progrese în ceea ce privește implementarea și să asigure obiective ambițioase în cadrul sistemului internațional de compensare a emisiilor de dioxid de carbon, cunoscut sub denumirea de **CORSIA**. Pentru a realiza acest lucru, Uniunea trebuie să aibă o poziție unitară în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI). Revizuirea **sistemului european de comercializare a certificatelor de emisii (ETS)** ar trebui să se bazeze pe o evaluare cuprinzătoare și ar trebui să prevadă o punere în aplicare paralelă cu CORSIA 54, inclusiv, dacă este posibil, criteriile de referință mai rapide decât cele decise de OACI.

Legislație necesară:

În curs:

1. Cerul unic european 2 + reformare;
2. EASA - Organismul de evaluare a performanței.

În pregătire:

3. revizuirea sistemului UE de comercializare a certificatelor de emisii (EU ETS), care să includă transportul maritim, transportul aerian și CORSIA, precum și o propunere privind ETS ca resursă proprie [inițiativă legislativă care include o evaluare a impactului, T (trimestrul) 2 2021];
4. revizuirea Directivei privind infrastructura pentru combustibili alternativi (inițiativă legislativă care include o evaluare a impactului, articolul 91 din TFUE, T2 2021);
5. planul de acțiune privind sinergiile dintre industria civilă, industria de apărare

și industria spațială (inițiativă fără caracter legislativ, T1 2021).

REFIT:

- 6a. revizuirea orientărilor privind ajutoarele de stat regionale – data planificată a adoptării: T1/2021; inițiativă fără caracter legislativ; teme juridic: articolele 107 și 108 din TFUE. Nu se are în vedere efectuarea unei evaluări a impactului;
- 6b. revizuirea ajutoarelor de stat în sectorul aviației (solicitată de industrie – neplanificată încă);
7. revizuire – sisteme informatizate de rezervare – adoptare planificată: T4/2021; propunere legislativă; teme juridic: articolul 91 și articolul 100 alineatul (2) din TFUE. Se are în vedere efectuarea unei evaluări a impactului;
8. evaluarea celor trei regulamente referitoare la drepturile pasagerilor privind: drepturile persoanelor cu handicap și ale persoanelor cu mobilitate redusă pe durata călătoriei pe calea aerului [Regulamentul (CE) nr. 1107/2006], drepturile pasagerilor care călătoresc pe mare și pe căi navigabile interioare și [Regulamentul (UE) nr. 1177/2010] și drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul [Regulamentul (UE) nr. 181/2011] – de confirmat;

Priorități în curs:

9. propunerea de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI de modificare a Regulamentului (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și a Regulamentului (CE) nr. 2027/97 privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora (considerată o prioritate de Comisie, dar încă nedeblată);
10. propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile Uniunii Europene (considerată o prioritate de Comisie, dar încă nedeblată).

3. Căi navigabile interioare

Dezvoltarea în continuare a sectorului căilor navigabile interioare reprezintă o piatră de temelie pentru construirea unei rețele europene de transport inteligente, sustenabile și competitive. IMM-urile și întreprinderile familiale reprezintă coloana vertebrală a sectorului. Fiind unul dintre cele mai eco-

gice moduri de transport și având în vedere potențialul său în mare măsură neexploatat de a transporta cantități mari de mărfuri în întreaga Uniune, căile navigabile interioare pot juca un rol fundamental în îndeplinirea obiectivelor UE în materie de climă. Pondere modală actuală de 6 %¹ este mult prea redusă: o creștere bruscă a ponderii modale a transportului pe căile navigabile interioare ar duce la reducerea congestionării traficului rutier, la sporirea siguranței, la reducerea emisiilor și la un sistem de transport mai durabil în ansamblu.

Prin urmare, Grupul PPE solicită o abordare holistică a acestui întreg mod de transport: creșterea rezilienței, eficienței și sustenabilității sale, promovarea și stimularea utilizării sale și asigurarea de investiții suficiente. Printr-o astfel de abordare, putem consolida competitivitatea sectorului, putem proteja locurile de muncă de calitate și putem stimula pregătirea acestuia pentru viitoarea economie europeană.

Îmbunătățirea infrastructurii fizice și a navigației

Spre deosebire de multe drumuri aglomerate, căile navigabile europene dispun de capacitate liberă, oferind un potențial semnificativ de transfer modal. Cu toate acestea, navigabilitatea căilor navigabile interioare europene este neuniformă, iar transferul modal este împiedicat de legăturile lipsă și de fiabilitatea redusă a căilor navigabile interioare care au curs liber. Pentru **revizuirea TEN-T**, ar trebui să se pună accentul pe finalizarea rețelei centrale TEN-T de căi navigabile interioare până în 2030, eliminând verigile lipsă și făcând posibilă o infrastructură fizică și digitală de calitate, cum ar fi îmbunătățirea legăturilor feroviare în porturi. Grupul PPE solicită Comisiei Europene să prezinte propuneri pentru un cadru de reglementare în conformitate cu **următorul program de acțiune NAIADES**, care să asigure armonizarea și standardizarea la nivel european în ceea ce privește navigabilitatea și echipamentele de calitate. În cadrul tuturor instrumentelor de finanțare, cum ar fi Mecanismul pentru interconectarea Europei, fondurile de coeziune sau cu participarea Băncii Europene de Investiții, este necesar să se instituie o finanțare specifică destinată infrastructurii de căi navigabile și nevoilor transportului maritim pregătite pentru viitor. În special, **Mecanismul de redresare și reziliență** (MRR) trebuie valorificat ca o oportunitate unică de finanțare pentru căile navigabile interioare, combinând efectele de redresare economică pe termen scurt cu beneficiile pe termen lung ale investițiilor specifice în infrastructură.

Aceste investiții ar putea include reabilitarea căilor navigabile și a canalelor de legătură pentru a deschide noi posibilități de piață.

O tranziție sustenabilă realistă

Având în vedere lipsa actuală a tehnologiilor cu emisii zero pregătite pentru a intra pe piață, Grupul PPE invită Comisia să elaboreze o foaie de parcurs realistă pentru a reduce și mai mult poluanții și emisiile de gaze cu efect de seră pentru ca sectorul căilor navigabile interioare să fie decarbonizat până în 2050, protejând în același timp competitivitatea, fiabilitatea și siguranța. Transportul pe căile navigabile interioare poate fi adecvat pentru utilizarea hidrogenului, a GNL, a combustibililor sustenabili, a navelor hibride și electrice, dacă UE direcționează o finanțare adecvată a cercetării în domeniu, stimulează utilizarea acestuia și îmbunătățește scalabilitatea investițiilor necesare. Infrastructura căilor navigabile interioare trebuie să fie mai bine integrată în rețeaua energetică europeană, pentru a facilita utilizarea alimentării terestre cu energie și potențialul căilor navigabile interioare pentru transportul combustibililor alternativi. În același timp, Grupul PPE salută utilizarea tuturor opțiunilor ușor de implementat pentru a reduce emisiile generate de navigația interioară, inclusiv a combustibililor de legătură și a sistemelor de tranziție, cum ar fi catalizatorii și filtrele îmbunătățite pentru navele existente. Având în vedere că aproximativ 80 % din navele care operează pe căile navigabile interioare europene sunt construite în secolul 20, dorim să oferim sectorului cele mai bune oportunități pentru viitoarea reînnoire a flotei: stabilitatea în materie de reglementare și sprijinul financiar sunt esențiale pentru utilizarea pe râurile și canalele din Europa a unor nave accesibile și mai puțin poluante. Acesta este motivul pentru care solicităm sisteme de **modernizare și de reînnoire a flotei** pentru transportul pe căile navigabile interioare și acordarea de stimulente fiscale de către statele membre pentru a facilita tranziția sectorului.

Accelerarea tranziției digitale

Digitalizarea și automatizarea vor oferi posibilități majore pentru transportul pe căile navigabile interioare. Schimburile digitale de date și procesele automatizate vor contribui la optimizarea fluxurilor de trafic și a gestionării capacităților, făcând sectorul din ce în ce mai eficient, mai sigur și mai sus-

¹ Eurostat, 2018, EU27

tenabil. Acestea au, de asemenea, potențialul de a soluționa problema congestiei traficului în porturi, permițând o manipulare eficientă a mărfurilor și o logistică îmbunătățită pe baza unei bune conexiuni între navigația maritimă și navigația pe căi interioare. Grupul PPE solicită o strategie de dezvoltare și implementare a tehnologiilor digitale în sectorul căilor navigabile interioare, care să prezinte atât standarde interoperabile la nivelul modurilor de transport și al frontierelor, cât și acțiunile de cercetare și de finanțare necesare, inclusiv prin cereri de propuneri specifice în cadrul programului Orizont Europa. Standardele Comitetului european pentru elaborarea de standarde privind navigația interioară (CESNI) și standardele din **Directiva privind serviciile de informații fluviale (RIS)** ar trebui actualizate pentru a asigura interoperabilitatea cu alte moduri de transport și pentru a permite dezvoltarea și implementarea rapidă a unor soluții inovatoare. Tranziția către un sector digitalizat și automatizat subliniază și importanța existenței unei formări și a unei educații adecvate pentru forța de muncă, asigurând faptul că căile navigabile interioare pot fi un loc de muncă atractiv, cu standarde sociale, de calificare și de siguranță ridicate.

Transportul multimodal european

Întrucât transportul multimodal din UE s-a dezvoltat lent, solicităm crearea unei rețele europene de transport multimodal care să optimizeze interacțiunea dintre diferitele moduri de transport. În cooperare cu părțile interesate, UE ar trebui să prevadă măsuri de eliminare a obstacolelor legislative, administrative și transfrontaliere care împiedică transportul multimodal în cadrul economiei europene. O astfel de viziune multimodală ar trebui să fie elaborată în cadrul următorului program de acțiune NAIADES. În plus, ar trebui oferite stimulente pentru dezvoltarea platformelor portuare intermodale. Grupul PPE solicită lansarea unui **proiect cu valoare adăugată europeană**, finanțat prin MRR, pentru navigabilitatea și conexiunea multimodală a coridoarelor TEN-T de căi navigabile interioare.

4. Sectorul maritim

Grupul PPE este pe deplin angajat să consolideze transportul maritim european și să îl pregătească pentru viitor. Transportul maritim european este deja modul de transport cel mai eficient din punct de vedere energetic și cel mai performant din punctul de vedere al mediului, pe baza emisiilor sale pe

tona de mărfuri transportate și pe kilometru parcurs, dar se pot obține mai multe rezultate pentru a-și spori eficiența și sustenabilitatea, protejând, în același timp, competitivitatea sa internațională și rolul său esențial în generarea de locuri de muncă și de creștere economică. Acestea sunt principiile noastre directe pentru viitoarele revizuirii ale legislației UE referitoare la transportul maritim:

- > Pentru **revizuirea ETS**: orice eventuală includere a transportului maritim în EU ETS ar trebui să fie justificată în mod corespunzător și să se bazeze pe o evaluare aprofundată a impactului, ținând seama de competitivitatea operatorilor și a întreprinderilor din UE, de ocuparea forței de muncă în sectorul maritim și de riscul relocării emisiilor de dioxid de carbon. Datorită dimensiunii internaționale a transportului maritim, cea mai bună măsură bazată pe piață pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din transportul maritim ar fi un **mecanism al OMI**. La nivel mondial, UE trebuie să facă uz de influența sa în cadrul OMI pentru a obține un **sistem de compensare a emisiilor de dioxid de carbon** în transportul maritim internațional pentru a asigura o traiectorie realistă a reducerii emisiilor. În paralel, solicităm o strategie clară pentru sectorul maritim al UE, inclusiv criteriile de referință pentru reducerea emisiilor.
- > Observăm în prezent o dezvoltare foarte dinamică a combustibililor alternativi pentru nave. Viitoarea propunere legislativă **FueEU în domeniul maritim** ar trebui să fie pusă la dispoziție cât mai curând posibil și ar trebui să prevadă neutralitatea tehnologică, creșterea treptată a obligațiilor de amestecare, foi de parcurs pentru punctele de aprovizionare și de încărcare, precum și un angajament clar față de combustibilii de tranziție, cum ar fi GNL.
- > **Obiectivul privind emisiile zero în porturi** este foarte ambițios, dar dificil de realizat pe termen scurt. Acesta necesită o viziune holistică asupra activităților portuare, care include emisiile legate de transportul maritim și de alte moduri de transport, precum și activitățile industriale. Prin urmare, obiectivul principal ar trebui să fie reducerea emisiilor în porturile cele mai apropiate de zonele urbane, unde protecția mediului este deosebit de important pentru sănătatea publică. Este necesar să se evalueze proporția din finanțarea publică limitată care ar trebui alocată

investițiilor în alimentarea terestră cu energie electrică pentru navele aflate la dană, luând în considerare o posibilă creștere a numărului de nave care utilizează combustibili cu emisii scăzute de dioxid de carbon și cu emisii zero de carbon, ceea ce face ca utilizarea alimentării terestre cu energie electrică să fie redundantă.

- > Ar trebui prevăzute **perioade de tranziție** adecvate pentru introducerea unor cerințe de mediu suplimentare pentru a permite utilizarea optimă a resurselor limitate. Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a emisiilor de poluanți atmosferici necesită un **sprijin financiar** adecvat la nivelul UE și al statelor membre pentru a permite investiții la scară largă în cercetare, tehnologie și infrastructură. În acest sens, Comisia și industria ar trebui să evalueze crearea unui **parteneriat european pentru transportul maritim** pentru a stimula **inovarea** în acest sector.
- > Pentru **revizuirea TEN-T**, este extrem de important să se îmbunătățească conexiunea porturilor TEN-T cu liniile feroviare, drumurile și, acolo unde este posibil, căile navigabile interioare. Pilonul maritim al TEN-T, și anume autostrăzile maritime, necesită sprijin suplimentar, simplificare și finanțare adecvată pentru a realiza un spațiu european de transport maritim fără bariere.
- > Subliniază **rolul crucial al sectorului maritim** în menținerea poziției Europei în comerțul mondial și potențialul său de a stimula competitivitatea europeană. Prin urmare, trebuie realocate mai multe fonduri UE pentru a îmbunătăți accesibilitatea **porturilor centrale TEN-T** pentru cele mai mari nave cu capacitatea de a le înlocui pe cele mai mici, îmbunătățind eficiența transporturilor, reducând costurile și emisiile. Acest lucru necesită **investiții** în dragare continuă, în adâncirea canalelor și în **alte măsuri de consolidare a capacităților** în **porturile principale** selectate.
- > Pentru revizuirea **Directivei reformate privind energia din surse regenerabile și a Directivei privind infrastructura pentru combustibili alternativi, energia din surse regenerabile offshore** are potențialul de a deveni o componentă de bază a sistemului energetic al Europei până în 2050. Acest lucru va necesita investiții în infrastructura portuară pentru a facilita întreținerea industriei offshore.

- > Pentru finalizarea cadrului juridic al UE privind omologarea vehiculelor automatizate, ca urmare a utilizării crescânde a datelor și a inteligenței artificiale în transportul maritim, se preconizează că, în viitorul apropiat, primele **nave complete autonome** vor începe să navigheze în apele europene. Prin urmare, este esențial să se **pregătească reglementările relevante**, precum și să se efectueze analize ale impactului socioeconomic al automatizării și al digitalizării asupra sectorului.

5. Transportul feroviar de marfă

Grupul PPE este pe deplin angajat să realizeze o creștere pozitivă a transportului feroviar de marfă în următorii ani, pentru a atinge o pondere modală de 30 % până în 2030. Garanția Grupului PPE pentru realizarea acestui obiectiv: costurile cu transportul pentru cetățeni și întreprinderi nu cresc, criteriul nostru de referință fiind costul pe tonă-kilometru (t/km) în transportul rutier. Calea către succes a Grupului PPE este îmbunătățirea cadrului de reglementare existent, organizarea juridică, precum și reducerea barierelor tehnologice și operaționale.

Aceasta este foaia noastră de parcurs legislativă pentru transportul feroviar de marfă:

- > **Infrastructură completă:** Echipamentele ERTMS complete trebuie realizate urgent până în 2030. Întrucât acest proces este deja în desfășurare de peste 20 de ani, statele membre trebuie să explice întârzierea și să prezinte imediat planuri naționale. Construcția rețelei centrale TEN-T trebuie finalizată până în 2030, inclusiv terminalele pentru ultimul kilometru. Vom insista asupra acestor aspecte în cadrul **revizuirii Regulamentului TEN-T**. Nevoia corespunzătoare de investiții masive ar trebui să fie satisfăcută prin **punerea în aplicare specifică a MRR** și prin instrumente naționale de redresare, cu un accent puternic pe investițiile în infrastructura de transport feroviar de marfă.
- > **Asigurarea unei concurențe sănătoase în sectorul transportului feroviar de marfă:** trebuie create condiții de concurență echitabile între unitățile de transport de marfă ale operatorilor tradiționali și noii operatori și trebuie asigurat accesul egal la infrastructură. Taxele de acces la calea ferată trebuie revizuite, în special în cazul în care costurile sunt acoperite de OSP, deoarece acestea pot

fi utilizate în mod abuziv pentru a limita concurența și a diminua competitivitatea transportului feroviar față de transportul rutier. Pe baza acestor principii directe, solicităm o revizuire a **Regulamentului privind coridoarele de transport feroviar de marfă**, o revizuire a **Directivei privind transportul combinat** și norme revizuite pentru alocarea capacităților și taxele de infrastructură, prin intermediul unei revizuirii a **Regulamentului privind OSP din transporturile terestre**. Cel de al **4-lea pachet feroviar** trebuie pus în aplicare pe deplin în această privință.

- > **Îmbunătățirea organizării sectorului:** categoriile și ierarhiile europene ale traseelor feroviare trebuie introduse până în 2025. O unitate de gestionare a infrastructurii europene trebuie instituită în cadrul ERA pentru alocarea sloturilor și gestionarea capacităților până în 2025. Acest lucru poate fi prevăzut în revizuirea **Regulamentului privind coridoarele feroviare de marfă** pentru a se asigura că alocarea capacităților pentru transportul feroviar de marfă face față cererii de-a lungul TEN-T. Până în 2025, trebuie introdusă o limbă comună de operare pentru transportul feroviar, la fel ca în aviație, de exemplu printr-o revizuire a **Directivei privind certificarea mecanicilor de locomotivă**.
- > **Integrarea digitalizării:** platformele digitale deschise și transparente pentru schimbul de date trebuie introduse până în 2025. Acest lucru poate fi realizat printr-o **revizuire a cadrului de reglementare pentru schimbul de date interoperabile** în transportul feroviar și prin noi norme pentru crearea unui mediu de încredere pentru schimbul de date privind coridoarele, în vederea sprijinirii logisticii colaborative. Gestionarea digitală a capacității rețelei, rezervarea digitală a sloturilor orare și rezervările în timp scurt trebuie introduse de urgență pentru transportul feroviar de marfă. Cuplarea automată digitală trebuie să fie introdusă până în 2025, iar trenurile automate trebuie să fie introduse până în 2030. **Pachetul de standarde și specificații tehnice feroviare** ar trebui adoptat în consecință pentru ERTMS, inclusiv planuri obligatorii de implementare pentru exploatarea automată a trenurilor, gestionarea automată a traficului și sisteme avansate de comandă și control.

6. Mobilitatea urbană sustenabilă și inteligentă

Schimbările în modelele de mobilitate urbană și comportamentul consumatorilor sunt accelerate de pandemia de COVID-19 și sunt facilitate în mare măsură de soluții digitale inteligente și sustenabile. Populația din zonele urbane este dispusă să treacă la moduri de transport inteligente și sustenabile, în special în mobilitatea lor zilnică, principala condiție pentru schimbare fiind costul, disponibilitatea și viteza. Politica UE în domeniul transportului urban trebuie să faciliteze și să accelereze crearea unor condiții adecvate pentru o mai bună utilizare a alternativelor sustenabile care sunt sigure, competitive și la prețuri accesibile, contribuind astfel la obiectivele ambițioase ale UE în materie de climă până în 2030 și ulterior.

Una dintre provocările actuale din zonele urbane care trebuie abordate este asigurarea unor sisteme de transport public bine organizate, ușor de utilizat, accesibile ca preț și neutre din punct de vedere climatic, care să ofere servicii de bună calitate utilizatorilor, inclusiv servicii „de la ușă la ușă”. Creșterea ponderii vehiculelor nepoluante în parcurile de vehicule de transport public este esențială pentru reducerea emisiilor nocive de carbon, precum și pentru îmbunătățirea calității aerului în orașe. Trebuie instituite stimulente financiare și legislative adecvate la nivelul UE pentru a contribui la crearea unor sisteme eficiente de transport public neutre climatic. Directiva privind vehiculele nepoluante și actualizarea sa în viitor reprezintă modalitatea eficientă de a realiza acest lucru. În paralel cu rolul esențial al sistemelor de transport public în tranziția către o mobilitate neutră climatic în zonele urbane, soluțiile de mobilitate alternativă inteligentă și sustenabilă (automobile partajate, vehicule la comandă, biciclete și scutere electrice și alte forme de micromobilitate) ar putea avea un caracter complementar și ar putea oferi opțiuni mai ample consumatorilor, în funcție de nevoile lor de mobilitate. Lipsa reglementării în ceea ce privește diferitele forme de micromobilitate reprezintă un risc major pentru siguranța consumatorilor, precum și a altor participanți la transport. O examinare a legislației privind marcajul CE și aplicarea acestuia și/sau posibila includere a acestor vehicule în Regulamentul privind omologarea de tip pot oferi soluții.

Mobilitatea ca serviciu (MaaS) trebuie să integreze toate serviciile de mobilitate (transport public, mobilitate partajată și micromobilitate), furnizând astfel informații cu

privire la cele mai bune servicii disponibile, luând în considerare costul și durata călătoriei. Normele speciale de acces și asigurarea accesului în ceea ce privește taxele de congestie și zonele cu emisii scăzute (LEZ) din zonele urbane creează o fragmentare suplimentară a spațiului european unic al transporturilor și contravin principiilor pieței unice. Directiva SETRE (serviciul european de taxare rutieră electronică) poate fi utilizată pentru a armoniza și a facilita călătoriile între aceste zone, dar există limitări legislative, întrucât aceste zone țin de competența autorităților locale.

Dezvoltarea și utilizarea gestionării inteligente a parcarilor în orașe au un potențial enorm de a reduce emisiile, de a evita congestiunea și de a economisi timp. Principiile de reglementare armonizate și/sau standardele și soluțiile tehnologice comune în ceea ce privește serviciile de mobilitate alternative, logistica orașelor inteligente, taxele de congestie și zonele cu emisii scăzute ar putea oferi orientări de reglementare pentru statele membre, asigurând astfel implementarea în condiții de egalitate a soluțiilor de mobilitate inteligentă și sustenabilă, inclusiv îmbunătățirea conectivității rural-urbane în întreaga Uniune Europeană, precum și consolidarea spațiului european unic al transporturilor. Pentru a accelera folosirea vehiculelor nepoluante de către cetățeni, este nevoie de o rețea cuprinzătoare de puncte de reîncărcare cu energie electrică și de acces la alte tipuri de combustibili alternativi în suburbii și în zonele urbane. Instrumentul care trebuie utilizat în acest scop este Directiva privind infrastructura pentru combustibili alternativi, a cărei actualizare este iminentă.

Pentru a aborda provocarea din zonele urbane, ținând seama de politica UE privind dizabilitățile și, în special, de accesibilitatea serviciilor pentru persoanele cu dizabilități, persoanele cu mobilitate redusă și persoanele în vârstă, este necesar un sistem de transport public bine organizat, integrat și la prețuri accesibile. Aceste cerințe se vor alinia la Convenția Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap (UNCRPD), care este prima convenție privind drepturile omului la care UE a devenit parte. Revizuirea Directivei referitoare la Actul european privind accesibilitatea ar putea fi avută în vedere pentru a aborda acest aspect.

Toate măsurile viitoare trebuie să fie fundamentate științific, neutre din punct de vedere tehnologic și să urmeze evaluări cuprinzătoare ale impactului care să țină seama de consecințele economice, de mediu și so-

cial. Pe lângă acțiunea legislativă relevantă a UE menționată mai sus, aceste obiective ar putea fi realizate prin intermediul următoarelor activități legislative și nelegislative planificate de Comisia Europeană.

Legislație necesară:

1. revizuirea pachetului privind mobilitatea urbană pentru perioada 2013-2021;
2. planul de acțiune privind reducerea la zero a poluării apei, aerului și solului; revizuirea standardelor de calitate a aerului și reducerea poluării fonice – 2021/2022;
3. orientări pentru sprijinirea utilizării în condiții de siguranță a dispozitivelor de micromobilitate – 2021;
4. măsuri de asigurare a unor condiții de concurență echitabile pentru transportul local și la cerere de călători și platformele de transport la comandă – 2022;
5. crearea unui spațiu de date privind călătoriile și turismul, care să permită schimburile de date între părțile interesate din transporturi și din domeniul mobilității.

În curs de elaborare, de asemenea:

6. revizuirea Directivei privind sistemele de transport inteligente, inclusiv o inițiativă privind emiterea de bilete multimodale (inițiativă legislativă care include o evaluare a impactului, articolul 91 din TFUE, T3 2021);
7. modificarea Directivei privind energia din surse regenerabile pentru a pune în aplicare ținta noului obiectiv pentru 2030 privind clima (inițiativă legislativă care include o evaluare a impactului, articolul 194 din TFUE, T2 2021);
8. revizuirea Regulamentului de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi [inițiativă legislativă care include o evaluare a impactului, articolul 192 alineatul (1) din TFUE, T2 2021];
9. revizuirea Directivei privind sistemele de transport inteligente, inclusiv o inițiativă privind emiterea de bilete multimodale (inițiativă legislativă care include o evaluare a impactului, articolul 91 din TFUE, T3 2021);
10. elaborarea unor standarde de emisii post-Euro 6/VI pentru autoturisme, camionete, camioane și autobuze (propunere legislativă care include o evaluare a impactului, articolul 114 din TFUE, T4 2021).