



**CONSILIUL
UNIUNII EUROPENE**

**Bruxelles, 23 iunie 2009 (30.06)
(OR. en)**

11294/09

**TRANS 257
AVIATION 96
MAR 96
ENV 457
ENER 234
IND 76**

NOTĂ DE ÎNSOȚIRE

Sursă:	Secretar General al Comisiei Europene semnat de către dl Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	19 iunie 2009
Destinatar:	Dl Javier SOLANA, Secretar General/Înalt Reprezentant
Subiect:	Comunicare a Comisiei - Un viitor sustenabil pentru transporturi: către un sistem integrat, bazat pe tehnologie și ușor de utilizat

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul Comisiei COM(2009) 279 final.

Anexă: COM(2009) 279 final



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 17.6.2009
COM(2009) 279 final

COMUNICARE A COMISIEI

Un viitor sustenabil pentru transporturi: către un sistem integrat, bazat pe tehnologie și ușor de utilizat

COMUNICARE A COMISIEI

Un viitor sustenabil pentru transporturi: către un sistem integrat, bazat pe tehnologie și ușor de utilizat

1. INTRODUCERE

1. În 2001, Comisia a lansat o carte albă¹ prin care stabilea agenda politicii europene în domeniul transporturilor până în 2010. Acest program a fost actualizat cu ocazia evaluării intermediare din 2006². Acum că deceniul se apropie de sfârșit, a venit timpul de a privi înainte și de a pregăti terenul pentru evoluția ulterioară a acestei politici.
2. Transporturile constituie un sistem complex care depinde de factori multipli, inclusiv de modelele de așezări umane și de consum, de organizarea producției și de infrastructura disponibilă. Având în vedere această complexitate, orice intervenție în sectorul transporturilor trebuie să aibă la bază o viziune pe termen lung cu privire la mobilitatea sustenabilă a persoanelor și a bunurilor, nu în ultimul rând fiindcă politicile de natură structurală au nevoie de multă vreme pentru a fi puse în practică și trebuie planificate foarte din timp.
3. Iată de ce politicile în domeniul transporturilor pe următorii zece ani trebuie fundamentate pe o reflecție asupra viitorului sistemului de transporturi care să aibă în vedere și deceniile următoare. Comisia a inițiat o astfel de reflecție care a cuprins un studiu de evaluare asupra politicii europene în domeniul transporturilor (PET), o dezbatere desfășurată în trei focus-grupuri, un studiu intitulat „Transvisions”, care identifică posibile scenarii pentru dezvoltarea transporturilor cu emisii scăzute de CO₂, și o consultare cu părțile interesate, în special prin intermediul unei conferințe la nivel înalt a părților interesate, care a avut loc la 9-10 martie 2009³.
4. Comunicarea de față sintetizează rezultatele acestei vaste reflecții. Secțiunea 2 se referă la recente evoluții ale PET și la problemele care persistă. Secțiunea 3 aruncă o privire asupra viitorului, pentru a identifica tendințele factorilor determinanți care acționează asupra transporturilor și problemele pe care le-ar putea probabil pune societății. Secțiunea 4 propune câteva obiective intermediare ale politicilor din transporturi, care ar putea fi urmărite pentru a soluționa problemele care se prefigurează în sectorul transporturilor. În secțiunea 5, sunt descrise câteva instrumente disponibile și câteva posibile direcții de acțiune în vederea atingerii obiectivelor formulate.

¹ COM(2001) 370.

² COM(2006) 314.

³ Toate documentele relevante pot fi descărcate la adresa:
http://ec.europa.eu/transport/strategies/2009_future_of_transport_en.htm

5. Ideile propuse în prezenta comunicare au scopul de a stimula continuarea dezbaterii pentru identificarea unor opțiuni de politică, fără a anticipa asupra propunerilor concrete care urmează să fie formulate în următoarea carte albă din 2010.

2. POLITICA EUROPEANĂ ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR ÎN PRIMUL DECENIU AL SECOLULUI XXI

6. Înainte de a privi spre viitor, este util să trecem în revistă evoluțiile recente. Dacă este prea devreme pentru a evalua pe deplin impactul unor măsuri care s-au luat din 2000 încoace, tendințele și datele pieței ne permit totuși să deslușim o serie de indicii. Acestea pot fi evaluate în raport cu obiectivele de politică stabilite cu prilejul evaluării intermediare a Cărții albe și cu cele fixate pentru transporturi în cadrul Strategiei de dezvoltare durabilă (SDD) din 2006⁴. După cum se va vedea în secțiunea următoare, PET și-a atins în mare măsură obiectivele fixate prin documentele strategice menționate, contribuind substanțial la dezvoltarea economiei europene și a competitivității acesteia, facilitând deschiderea și integrarea pieței, stabilind standarde de calitate ridicate în ceea ce privește siguranța, securitatea și drepturile pasagerilor și ameliorând condițiile de lucru.

7. Transporturile sunt o componentă esențială a economiei europene. Industria transporturilor, în ansamblu, generează circa 7% din PIB și peste 5% din totalul locurilor de muncă din UE⁵. PET a contribuit la realizarea unui sistem de mobilitate comparabil, ca eficiență și eficacitate, cu cele din regiunile cele mai avansate economic de pe glob. De asemenea, PET a stimulat coeziunea socială și economică și a promovat competitivitatea industriei europene⁶, contribuind astfel într-o măsură semnificativă la implementarea agendei de la Lisabona pentru creștere economică și locuri de muncă⁷. În ceea ce privește îndeplinirea obiectivelor SDD, rezultatele au fost însă mai limitate: după cum indica raportul din 2007 privind progresele înregistrate⁸, sistemul european de transporturi continuă să nu se situeze pe o traiectorie sustenabilă sub mai multe aspecte.

8. Deschiderea pieței a dus, în general, la creșterea eficienței și la reducerea costurilor. Această evoluție este vizibilă în transportul aerian, unde procesul este mai avansat⁹. UE este pe cale să creeze condițiile unei concurențe loiale pe piața din ce în ce mai integrată a transporturilor, dar mai rămân probleme, cum ar fi diferențele de impozitare și de subvenționare, care trebuie soluționate. Trebuie menționat că, din deschiderea și integrarea pieței diverselor moduri de transport, au avut de câștigat nu doar marile societăți, ci și întreprinderile mici și mijlocii (IMM-urile).

⁴ CS (2006) 10917.

⁵ Din aportul la PIB, 4,4% provine din serviciile de transport, care asigură 8,9 milioane de locuri de muncă, iar restul din producția echipamentelor de transport, în care activează 3 milioane de persoane.

⁶ COMPETE, „Analysis of the contribution of transport policies to the competitiveness of the EU economy and comparison with the United States” (Analiza contribuției politicilor din transporturi la competitivitatea economiei UE și o comparație cu Statele Unite), octombrie 2006, ISI-Fraunhofer în colaborare cu INFRAS, TIS, și EE pentru Comisia Europeană, DG TREN.

⁷ COM(2007) 803.

⁸ COM(2007) 642.

⁹ Rutele intracomunitare au crescut cu 120% în perioada 1992-2008. Rutele intracomunitare deservite de mai mult de doi concurenți au crescut cu 320% în aceeași perioadă. Operatorii aerieni *low-cost* reprezintă în prezent peste o treime din capacitatea curselor regulate intracomunitare.

9. Politica în domeniul rețelelor transeuropene de transport (TEN-T) a ameliorat considerabil coordonarea între statele membre în ceea ce privește planificarea proiectelor de infrastructură. Implementarea a înregistrat progrese substanțiale și circa o treime din investițiile necesare pentru TEN-T (400 miliarde EUR) au fost efectuate¹⁰. Prelungirea TEN la noile state membre, pe baza investițiilor care au precedat extinderea¹¹, a pus în evidență punctele unde trebuie să intervină fondurile structurale și de coeziune pentru a completa deficitele de infrastructură ale acestor state. Sunt încă multe de făcut, dar rețelele transeuropene au contribuit deja considerabil la asigurarea legăturilor între piețele și popoarele UE.
10. S-au înregistrat progrese în ceea ce privește reducerea poluării atmosferice și a numărului de accidente rutiere. Calitatea aerului din orașele europene s-a îmbunătățit semnificativ, ca urmare a aplicării unor standarde de emisie Euro din ce în ce mai stricte, dar trebuie făcut mai mult, în special în direcția reducerii, în zonele urbane, a emisiilor de NO_x și de particule fine (PM₁₀), acestea din urmă fiind deosebit de nocive pentru sănătatea umană, precum și în direcția asigurării unui control adecvat al emisiilor reale la nivel mondial. Extinderea infrastructurii de transport a dus, totodată, la pierderi de habitate și la fragmentarea peisajelor. Obiectivul reducerii la jumătate a numărului de victime ale accidentelor rutiere până în 2010, prevăzut și în cartea albă din 2001, probabil nu va fi îndeplinit, deși în multe state membre s-au declanșat acțiuni care au generat progrese semnificative. Cu un total de peste 39 000 de decese înregistrate în UE în 2008, transportul rutier rămâne o cauză mult prea importantă de pierderi de vieți omenești.
11. În sectorul maritim, poluarea marină și numărul accidentelor maritime s-au redus considerabil, iar UE a introdus unul din cele mai avansate cadre de reglementare pentru asigurarea siguranței și prevenirea poluării (cel mai recent pas în acest sens fiind pachetul legislativ pentru siguranța maritimă). În sectorul transportului aerian, UE a adoptat un set cuprinzător de acte legislative comune, uniforme și obligatorii, care acoperă toate elementele vitale din punct de vedere al siguranței (aeronave, întreținere, aeroporturi, sisteme de management al traficului aerian etc.). S-au înființat agenții europene pentru siguranță în domeniul aviatic (AESAs), maritim (EMSA) și feroviar (AEF).
12. Cartea albă din 2001 nu a atins problema securității, dar după atacurile din 11 septembrie 2001 a fost elaborată o politică de securitate. La ora actuală, UE dispune de măsuri legislative în domeniul securității transporturilor pentru majoritatea modurilor de transport și pentru infrastructurile de importanță critică. În același timp, UE cooperează cu comunitatea internațională în vederea ameliorării securității: recent, UE a lansat o serie de operațiuni navale pentru combaterea pirateriei.
13. Prin consolidarea drepturilor pasagerilor, s-a promovat furnizarea unor servicii de calitate pentru utilizatorii mijloacelor de transport. S-au adoptat și sunt acum în

¹⁰ COM(2007) 135 final. Printre proiectele finalizate se numără calea de legătură de la Oresund, aeroportul Malpensa și linia ferată de marfă Betuwe. Alte proiecte, cum ar fi PBKAL (linia ferată de mare viteză Paris-Bruxelles-Köln, Amsterdam, Londra), vor fi finalizate în curând. Au fost, de asemenea, puse în funcțiune tronsoane importante dintr-o serie de proiecte, cum ar fi linia ferată de mare viteză Madrid-Barcelona și prima fază a TGV Est din Franța.

¹¹ În special prin intermediul Instrumentului pentru politici structurale de preaderare.

vigoare dispoziții legislative privind drepturile pasagerilor aerieni. În sectorul feroviar, un regulament adoptat în decembrie 2007 asigură ample drepturi pasagerilor¹². În decembrie 2008, s-au adoptat două propuneri¹³ privind drepturile pasagerilor în transportul cu autobuzul și autocarul și în sectorul maritim. Cu toate acestea, transporturile publice (cu autobuzul și cu trenul) au fost identificate ca unul din sectoarele în care gradul de satisfacție a consumatorilor este minim¹⁴.

14. Dimensiunea socială a politicii din domeniul transporturilor a fost consolidată și în ceea ce-i privește pe lucrătorii din acest sector. În colaborare cu partenerii sociali, s-au luat măsuri legislative cu privire la timpul de lucru, nivelul minim de formare profesională, recunoașterea reciprocă a diplomelor și a calificărilor, menite să amelioreze condițiile de lucru din transportul rutier, feroviar și maritim.
15. Mediul rămâne principalul domeniu în care politica trebuie ameliorată în continuare. Comparativ cu nivelul din 1990, ritmul de creștere a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) nu a fost în niciun alt sector din UE atât de ridicat ca în transporturi¹⁵. Emisiile de GES pot fi considerate ca fiind produsul a trei componente: volumul de activitate care generează emisiile, intensitatea energetică a activității respective și intensitatea emisiilor de GES caracteristică energiei utilizate. Aplicând această analiză la evoluțiile de până acum din domeniul transporturilor, se observă că activitatea a crescut foarte mult, în timp ce progresele în direcția reducerii consumului de energie al sectorului și a intensității emisiilor sale de GES au fost insuficiente.
16. Decuplarea creșterii în domeniul transporturilor de creșterea PIB, unul din obiectivele stabilite de cartea albă din 2001 și de SDD, s-a produs în privința transportului de călători, unde cererea, în perioada 1995-2007, a crescut în medie cu 1,7% pe an, comparativ cu o creștere medie a PIB de 2,5% în aceeași perioadă. Pe de altă parte, în sectorul transportului de marfă din UE cererea a crescut în medie cu 2,7% pe an. Creșterea masivă a comerțului mondial și accentuarea integrării la nivelul UE extinse au împiedicat decuplarea creșterii în transportul de marfă de creșterea PIB în ultimul deceniu. Creșterea transportului de marfă este legată și de practicile economice: concentrarea producției într-un număr redus de amplasamente în scopul realizării unor economii de scară, delocalizarea, livrările „fix la timp”, reciclarea pe scară mare a sticlei, hârtiei și metalelor au permis reducerea costurilor și, eventual, a emisiilor în alte sectoare cu prețul unor emisii mai mari în transporturi.
17. Eficiența energetică a transporturilor este în creștere, dar sporul de eficiență nu a fost consacrat integral reducerii consumului global de combustibil și nu a fost suficient pentru a contrabalansa creșterea volumului de activitate în transporturi. Ca reacție la ritmul insuficient de rapid de ameliorare, în aprilie 2009 s-a adoptat un act legislativ de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi¹⁶. Progresele au fost limitate și în ceea ce privește trecerea la moduri mai eficiente de transport, deși a avut loc o oarecare reechilibrare iar declinul relativ al transportului

¹² JO L 315, 3.12.2007, p. 14–41, Regulamentul (CE) nr. 1371/2007.

¹³ COM(2008) 817, COM(2008) 816.

¹⁴ http://ec.europa.eu/consumers/strategy/docs/2nd_edition_scoreboard_en.pdf

¹⁵ În lipsa altor precizări, sursa datelor este DG TREN (2009), „EU energy and transport in figures. Statistical pocketbook 2009” (Energia și transporturile UE în cifre. Agenda statistică 2009).

¹⁶ JO L 140, 5.6.2009, p. 1-15, Regulamentul (CE) nr. 443/2009.

feroviar pare să fi încetat¹⁷. O serie de studii arată că, în multe orașe, ponderea bicicletei în cadrul diferitelor moduri de deplasare a crescut semnificativ în ultimii ani¹⁸.

18. Transporturile nu și-au redus semnificativ intensitatea GES prin trecerea la surse mai curate de energie și continuă să depindă în proporție de 97% de combustibilii fosili, ceea ce afectează și securitatea aprovizionării cu energie. În cadrul pachetului legislativ „Climă și energie”, s-au adoptat recent o serie de măsuri de îmbunătățire a calității combustibilului¹⁹ și un obiectiv obligatoriu de asigurare a unei cote de 10% din energia necesară în transporturi din surse regenerabile până în 2020²⁰.

3. TENDINȚE ȘI PROVOCĂRI

19. Această secțiune trece în revistă tendințele prognozate ale principalilor factori de evoluție din transporturi până la jumătatea secolului actual și provocările pe care le implică o atare evoluție. Este greu de anticipat care dintre aceste tendințe va influența mai mult viitorul transporturilor.

3.1. Îmbătrânirea populației

20. Se estimează că, în 2060, vârsta medie a populației europene va fi cu peste șapte ani mai mare decât acum și numărul persoanelor de peste 65 ani va reprezenta 30% din populație, față de 17% în prezent²¹.
21. Deși, după o anumită vârstă, oamenii călătoresc, în general, mai puțin ca în tinerețe, vârstnicii de azi tind să călătorească mai mult decât obișnuiau părinții lor. Este de așteptat ca această tendință să continue și să se accentueze deoarece oamenii sunt mai sănătoși, au mai multe opțiuni de a călători și stăpânesc mai bine limbile străine. O societate în curs de îmbătrânire va pune mai mult accentul pe furnizarea unor servicii de transport percepute ca mai sigure și mai fiabile și oferind soluții adecvate pentru utilizatorii cu mobilitate redusă.
22. O societate în care ponderea persoanelor în vârstă va fi mai ridicată va alocă resurse publice sporite pentru plata pensiilor, sănătate și îngrijire. Prin impactul său asupra finanțelor publice, îmbătrânirea populației va îngreuna furnizarea și întreținerea infrastructurii de transport și va restrânge finanțarea disponibilă pentru transportul public. Poate apărea și un deficit de forță de muncă și de competențe, agravând și mai mult lipsa mâinii de lucru calificate care afectează deja unele segmente din sectorul transporturilor. Toți acești factori pot conduce la o creștere a cheltuielilor cu transportul pentru societate.

¹⁷ În 2007, ponderea transportului feroviar de marfă în ansamblul modurilor de transport era de 10,7%, aceeași ca în 2001.

¹⁸ <http://spicycles.velo.info>. Proiectul „Spicycles” este finanțat în cadrul programului IEE – STEER al UE.

¹⁹ JO L 140, 5.6.2009, p. 88-113, Directiva 2009/30/CE.

²⁰ JO L 140, 5.6.2009, p. 16-62, Directiva 2009/28/CE.

²¹ Eurostat (2008), „Population and social conditions” (Populație și condiții sociale), Statistics in Focus 72/2008; și Comisia Europeană, Raport demografic 2008: satisfacerea nevoilor sociale într-o societate în curs de îmbătrânire, SEC(2008) 2911.

3.2. Migrația și mobilitatea internă

23. Ca urmare a migrației nete către UE, populația Uniunii Europene ar putea crește cu 56 de milioane de locuitori în următorii 50 de ani²². Migrația poate juca un rol important în sensul atenuării efectelor îmbătrânirii pe piața forței de muncă. Imigranții, tineri în general și locuind cu precădere în zonele urbane, vor intensifica și mai mult legăturile Europei cu regiunile învecinate, prin crearea unor relații culturale și economice cu țările lor de origine. Aceste relații vor spori circulația de oameni și de bunuri.
24. Mobilitatea lucrătorilor în interiorul Uniunii va crește la rândul ei, potrivit estimărilor, odată cu eliminarea treptată a barierelor administrative și juridice și ca urmare a dezvoltării în continuare a pieței interne.

3.3. Problemele de mediu

25. Pentru sectorul transporturilor, necesitatea de a-și atenua impactul negativ asupra mediului este din ce în ce mai presantă. Pachetul legislativ „Climă și energie”, adoptat recent de UE, fixează ca obiectiv reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră cu 20% comparativ cu 1990. Transporturile joacă un rol hotărâtor în atingerea acestui obiectiv și va fi necesară inversarea unora dintre actualele tendințe.
26. Raportul TERM 2008²³ al Agenției Europene de Mediu, care furnizează indicatori privind transporturile și mediul în UE, arată că numeroși europeni continuă să fie expuși la un nivel periculos de ridicat de poluare atmosferică și fonică. În special PM₁₀ – și transporturile sunt cea de-a doua mare sursă de astfel de particule – ating o concentrație care, în multe zone de calitate a aerului, depășește valoarea limită din 2005. Trebuie de asemenea abordată problema poluării cauzate de emisiile de NO_x și SO_x din navigație.
27. Transporturile înseși vor suferi consecințele schimbărilor climatice și vor necesita măsuri de adaptare. Încălzirea globală va duce la creșterea nivelului mărilor, sporind vulnerabilitatea infrastructurilor costiere, inclusiv a porturilor²⁴. Fenomenele meteorologice extreme ar urma să afecteze siguranța tuturor modurilor de transport. Seceta și inundațiile vor crea probleme pentru căile de navigație interioară²⁵.

3.4. Penuria crescândă de combustibili fosili

28. Potrivit estimărilor, prețul petrolului și al celorlalți combustibili fosili va crește în deceniile următoare ca o consecință a cererii crescute și a epuizării surselor ieftine. Impactul negativ asupra mediului va crește și el, pe măsură ce sursele convenționale sunt înlocuite cu surse de aprovizionare mai poluante. În același timp, necesitatea trecerii la o economie cu emisii scăzute de carbon și îngrijorarea crescândă legată de securitatea energetică vor duce la creșterea ofertei de energie din surse regenerabile, care va deveni mai ieftină grație progresului tehnologic și producției de masă.

²² A se vedea nota de subsol 21.

²³ AEM, „Transport at a Crossroads” (Transporturile la răscruce), TERM 2008, nr.3/2009.

²⁴ SEC(2009) 387, Document de lucru al personalului Comisiei care însoțește cartea albă „Adaptarea la schimbările climatice: către un cadru de acțiune la nivel european”.

²⁵ IPCC (2007), al patrulea Raport de evaluare.

29. Ca urmare a modificării prețurilor relative, investițiile în sursele de energie alternative vor deveni mai atractive, chiar dacă prețurile vor fi foarte fluctuante. Nevoia de a crea o infrastructură de sprijin și ciclul lung de viață al vehiculelor vor întârzia procesul de tranziție.
30. Consecința imediată a acestei transformări va fi reducerea necesităților în domeniul transportului de combustibili fosili, care reprezintă în prezent circa 50% din volumul transporturilor maritime internaționale²⁶.

3.5. Urbanizarea

31. Tendința de urbanizare, care s-a distins cu claritate în ultimele decenii, va continua să se manifeste, conform estimărilor, ponderea populației europene din zonele urbane urmând să crească de la 72% în 2007 la 84% în 2050²⁷.
32. Proximitatea oamenilor și a activităților este o importantă sursă de avantaje care determină urbanizarea. Cu toate acestea, în ultimii 50 de ani, suprafața zonelor urbane din Europa a crescut chiar mai mult decât numărul de locuitori ai acestor zone. Această extindere a orașelor este principala provocare cu care se confruntă transportul urban, întrucât mărește nevoia de moduri individuale de transport, generând astfel probleme de congestionare a traficului și de mediu. Transportul urban produce 40% din emisiile de CO₂ și 70% din celelalte emisii de noxe generate de transportul rutier²⁸.
33. Congestionarea traficului, predominantă în aglomerațiile urbane și pe căile de acces către acestea, implică mari cheltuieli legate de întârzieri și de consumul sporit de combustibil. Cum cea mai mare parte a transportului de mărfuri și de călători pleacă din sau ajunge în zonele urbane, congestionarea traficului afectează și transportul interurban. Cu toate că modurile de transport în comun sunt cu atât mai profitabile cu cât populația orașelor este mai densă, lipsa de terenuri și rezistența populației față de construirea de noi infrastructuri pentru transportul în comun sau pentru modurile de transport alternativ vor continua să pună mari probleme.

3.6. Tendințele mondiale care influențează politica europeană în domeniul transporturilor

34. Odată cu adâncirea pieței unice, UE va continua probabil să se integreze cu regiunile învecinate (Europa de Est, Africa de Nord) și în economia mondială. Globalizarea s-a impus ca o tendință puternică în ultimele decenii, favorizată de acordurile de liberalizare a comerțului și de revoluția tehnologică din transporturi și comunicații (de la containere la sistemele de radionavigație prin satelit), care au redus barierele de spațiu și de timp.

²⁶ Ponderea combustibililor fosili în ansamblul principalelor mărfuri transportate pe mare la nivel mondial este de aproximativ 51%, din care 32% țiței, 8% produse petroliere și 11% cărbune (calculate în miliarde de tone-mile, conform cifrelor pentru 2005 furnizate de UNCTAD).

²⁷ ONU, Departamentul pentru afaceri economice și sociale, Secția populație (2008), „World Population Prospects: The 2007 Revision” (Perspectivele populației mondiale: Revizia 2007).

²⁸ COM(2007) 551.

35. Creșterea economică dinamică a multor țări în curs de dezvoltare, chiar dacă ar putea fi temporar stopată de crizele economice și de instabilitatea geopolitică, presupune o continuare a procesului de globalizare. În anii care vin, transporturile în afara Europei vor crește mult mai mult decât în interiorul continentului, iar comerțul și transporturile externe ale UE vor continua probabil să crească rapid .
36. Se estimează că populația mondială va depăși 9 miliarde până în 2050²⁹. Această creștere cu circa o treime, de la 6,8 miliarde în 2009, va avea un impact uriaș asupra resurselor mondiale, ceea ce va spori cu atât mai mult importanța obiectivului de realizare a unui sistem de transporturi mai sustenabil, cu un consum mai mic de resurse.
37. Creșterea populației și a afluenței economice se va traduce printr-o mobilitate sporită și o creștere a activității în transporturi. Unele studii sugerează că, dacă nu se trece la vehicule cu emisii scăzute și emisii zero și dacă nu se introduce o nouă concepție despre mobilitate, numărul automobilelor va crește de la circa 700 milioane, câte sunt astăzi la nivel mondial, la peste 3 miliarde în 2050³⁰, generând grave probleme de sustenabilitate.

4. OBIECTIVELE POLITICII PENTRU UN TRANSPORT SUSTENABIL

38. Scopul politicii europene în domeniul transporturilor este de a institui un sistem de transporturi sustenabil care să corespundă nevoilor economice, sociale și ecologice ale societății și să încurajeze realizarea unei societăți favorabile incluziunii și a unei Europe pe deplin integrate și competitive. Tendințele actuale și provocările viitoare evidențiate în paragrafele anterioare relevă necesitatea de a satisface o cerere tot mai mare de „accesibilitate” în contextul unor preocupări crescânde în direcția sustenabilității. Prioritățile cele mai presante care se desprind sunt o mai bună integrare a diferitelor moduri de transport ca o modalitate de a îmbunătăți eficiența globală a sistemului și accelerarea elaborării și aplicării unor tehnologii inovatoare. Aceste priorități se conturează pe fondul unui demers de elaborare a politicilor care plasează în permanență în centrul său nevoile și drepturile utilizatorilor de transporturi și ale lucrătorilor din acest sector. Capitolele care urmează detaliază prioritățile de mai sus sub forma unor scopuri mai operaționale, propunând spre analiză șapte obiective generale.

4.1. Transporturi de calitate în condiții de siguranță și securitate

39. Transporturile ne oferă acces la multe dintre libertățile noastre: libertatea de a lucra și de a trăi în diferite părți ale lumii, libertatea de a beneficia de diferite produse și servicii, libertatea de a face comerț și de a stabili contacte personale.
40. În societatea mai multiculturală și mai eterogenă a viitorului, cu legături mai profunde cu alte regiuni ale lumii, aceste libertăți vor avea probabil din ce în ce mai

²⁹ ONU, Secția populație (2009), „World Population Prospects: The 2008 Revision” (Perspectivele populației mondiale: Revizia 2008).

³⁰ A se vedea, de exemplu, M. Chamon, P. Mauro și Y. Okawa (2008): „The implications of mass car ownership in the emerging market giants” (Implicațiile proprietății generalizate de automobile în gigantul emergenței de pe piață), *Economic Policy*, vol. 23, nr. 54, p. 243-296.

multă căutare. Va trebui să se asigure acces la bunuri și servicii unei societăți care îmbătrânește și care va dori probabil transporturi mai confortabile, mai sigure, cu o mai bună securitate într-o perioadă în care, odată cu creșterea traficului și cu tensiunile din mediul urban, aceste condiții riscă să fie greu de realizat.

41. Prin urmare, ameliorarea calității transporturilor în general, inclusiv securitatea personală, reducerea numărului de accidente și a riscurilor pentru sănătate, protecția drepturilor pasagerilor și accesibilitatea regiunilor îndepărtate, trebuie să rămână o prioritate majoră a politicii din domeniul transporturilor. Siguranța rutieră va continua să constituie un subiect de preocupare, iar după expirarea planului de acțiune pentru siguranța rutieră în 2010, va trebui să se acorde atenția cuvenită unei strategii ulterioare care să asigure reducerea numărului de accidente mortale pe drumurile europene. Trebuie, de asemenea, îmbunătățite condițiile de muncă ale lucrătorilor din transporturi, în special în ceea ce privește riscurile la nivelul sănătății și siguranței.
42. La ameliorarea condițiilor de siguranță și securitate, trebuie să se acorde atenție problemei care poate apărea în legătură cu protecția vieții private și a datelor personale din cauza mijloacelor utilizate în scopuri de supraveghere, înregistrare și control.
43. Trebuie să se asigure soluții confortabile de transport persoanelor cu mobilitate redusă. Infrastructura trebuie construită, întreținută și modernizată pe principiul accesibilității pentru toți. Un mediu urban cu mai mare siguranță și securitate ar putea încuraja cetățenii să recurgă mai mult la transportul în comun, la ciclism și la mersul pe jos, ceea ce nu numai că ar duce la atenuarea congestiunilor de trafic și la reducerea emisiilor, ci ar avea și efecte pozitive asupra sănătății și bunăstării oamenilor.

4.2. O rețea bine întreținută și complet integrată

44. Transporturile sunt o industrie de rețea compusă din mai multe elemente: infrastructură, noduri, vehicule și echipamente de transport, aplicații TIC legate de infrastructură și la bordul vehiculelor, servicii de rețea, precum și proceduri administrative și operaționale. Capacitatea de a deplasa oameni și bunuri în mod eficient și eficace se bazează în primul rând pe funcționarea optimă a tuturor acestor elemente în combinație unele cu altele.
45. O mai bună valorificare a capacității rețelei și a atuurilor comparative ale fiecărui mod de transport ar putea contribui semnificativ la reducerea congestiunii, a emisiilor, a poluării și a numărului de accidente. Pentru aceasta este nevoie însă ca rețeaua să fie optimizată și exploatată ca o singură entitate, în timp ce, în prezent, rețelele modale sunt în mare măsură separate și, chiar în cadrul aceluiași mod de transport, există o lipsă de integrare între țări.
46. În particular, în ceea ce privește transportul de călători, integrarea aviației cu legăturile feroviare de mare viteză va fi o evoluție crucială. În privința transportului de marfă, trebuie pus în practică un sistem logistic inteligent și integrat, dezvoltarea porturilor și a terminalelor intermodale reprezentând elementul cheie. În sfârșit, tendința de urbanizare descrisă mai sus va scoate în evidență importanța deosebită a trecerii la moduri de transport mai ecologice în contextul transportului urban.

47. Infrastructura ar trebui să fie bine întreținută și este necesară o coordonare a lucrărilor de ameliorare. Se reduc astfel accidentele și costurile de exploatare și, totodată, congestionarea traficului, poluarea și zgomotul. Pentru noile obiective de infrastructură, ar trebui elaborate planuri și stabilite priorități, în așa fel încât să se mărească la maximum avantajele socioeconomice, ținând seama de factorii externi și de efectele asupra ansamblului rețelei.

4.3. Un transport mai sustenabil din perspectiva protecției mediului

48. Pentru a răspunde imperativelor Strategiei de dezvoltare durabilă a UE și pentru a reduce impactul transporturilor asupra mediului, sunt necesare progrese în direcția atingerii mai multor obiective ale politicii de mediu. Diminuarea consumului de resurse neregenerabile este esențială în toate compartimentele sistemelor de transport și în utilizarea acestora. Consecințele nedorite ale activității de transport asupra mediului vor impune noi măsuri, în special în ceea ce privește zgomotul, emisiile de noxe în atmosferă și emisiile de gaze cu efect de seră. Legislația UE stabilește cerințe în multe dintre aceste domenii, dar acestea vor trebui reevaluate și actualizate în viitor.

49. În ceea ce privește unele aspecte, având în vedere că implementarea schimbărilor durează foarte mult, este nevoie de strategii pe termen lung pentru a oferi asigurări diferiților actori de pe piață. Atunci când se concepe viitorul sistemului de transporturi, trebuie luate în calcul toate elementele de sustenabilitate, în ceea ce privește atât funcționarea mijloacelor de transport (emisii, zgomot), cât și realizarea infrastructurii (ocuparea terenurilor, biodiversitate).

4.4. Menținerea UE în avangarda tehnologiilor și serviciilor de transport

50. Inovația tehnologică va constitui o importantă sursă de contribuții pentru soluționarea problemelor din transporturi. Noile tehnologii vor oferi pasagerilor servicii noi, mai confortabile, vor spori siguranța și securitatea și vor reduce impactul asupra mediului. „Infrastructurile soft”, cum sunt sistemele inteligente de transport în domeniul rutier (ITS³¹) și sistemele de gestionare a traficului feroviar (ERTMS³²) și aerian (proiectul SESAR³³, componentă a Cerului unic european), asistate de Galileo, pot să optimizeze utilizarea rețelei și să îmbunătățească siguranța; tehnologiile inovatoare în domeniul vehiculelor pot să reducă emisiile, să micșoreze dependența de petrol și să amelioreze confortul.

51. Găsirea unor soluții tehnologice pentru un transport sustenabil are efecte importante și în ceea ce privește promovarea creșterii și asigurarea locurilor de muncă. Îmbătrânirea populației ar putea submina poziția competitivă a Europei în economia mondială și capacitatea ei de a menține standarde de viață ridicate. Pentru a răspunde acestei provocări, va fi foarte important ca economia UE să-și sporească productivitatea, și anume prin menținerea unui sistem de transport eficient și prin majorarea investițiilor în cercetare și dezvoltare.

³¹ COM(2008) 886 și COM(2008) 886/2.

³² COM(2005) 903.

³³ Decizia 2009/820/CE a Consiliului.

52. Europa este lider mondial în multe domenii din transporturi, inclusiv infrastructura, producția de echipamente de transport, serviciile și logistica de transport. În contextul creșterii preconizate a concurenței mondiale, păstrarea și consolidarea acestei poziții fruntașe este un factor-cheie pentru menținerea competitivității economiei UE în ansamblu și, totodată, o șansă pentru industria noastră de transporturi de a deservi noi piețe aflate în expansiune.

4.5. Protejarea și dezvoltarea capitalului uman

53. Sistemul de transport va cunoaște schimbări substanțiale datorită deschiderii în continuare a pieței și datorită inovațiilor. Competitivitatea economiei UE și soliditatea firmelor de transport depind de capacitatea de adaptare la inovații și la noile nevoi ale pieței. Concurența și inovația au influențat pozitiv piața forței de muncă din transporturi. Cu toate acestea, în unele sectoare din transporturi, lucrătorii ar putea să-și piardă slujbele ca urmare a adaptării la un context economic și energetic radical diferit. Este important să se asigure că astfel de schimbări vor fi corect anticipate și gestionate, așa încât condițiile în schimbare să constituie și o sursă de noi locuri de muncă, iar lucrătorii din transporturi să poată participa și răspunde la acest proces. În acest scop, există o serie de instrumente, inclusiv informarea și consultarea lucrătorilor, dialogul social, identificarea din timp a deficitului de competențe³⁴, formarea profesională și luarea de măsuri pentru ca orice restructurare să se desfășoare într-un climat de responsabilitate socială. Protecția socială și serviciile publice trebuie să asigure o plasă de siguranță pentru a facilita adaptarea. Trebuie avute în vedere și considerentele de sex, astfel încât să se faciliteze accesul femeilor la locurile de muncă din transporturi.
54. De asemenea, trebuie să se asigure menținerea sau ameliorarea condițiilor de lucru. Diferențele în materie de drepturi și condiții sociale dintre statele membre nu trebuie să conducă la o nivelare în jos și să devină un factor de competitivitate în condițiile mobilității transfrontaliere crescânde a lucrătorilor din transporturi.

4.6. Prețurile inteligente ca semnale

55. În transporturi, ca în toate sectoarele, nu poate exista eficiență economică dacă prețurile nu reflectă toate costurile – interne și externe – pe care le generează efectiv utilizatorii. Indicând raritatea relativă a unor bunuri și servicii, prețurile transmit informații esențiale actorilor economici. Sistemul de transport ar avea mult de câștigat dacă semnalele prețurilor ar fi mai corecte. Puține sunt cazurile în care se taxează diferențiat utilizarea drumurilor la orele de vârf față de utilizarea lor în afara acestor ore. În mod asemănător, nu există stimulente economice pentru folosirea unor vehicule mai silențioase, a unor moduri de transport mai sigure sau a unor mijloace mai respectuoase față de mediu.
56. Operatorii de transport și cetățenii nu sunt întotdeauna în măsură să-și dea seama ce alternative de transport sunt mai favorabile pentru economie și pentru mediu, dar dacă se facturează corect costurile externe la toate modurile și mijloacele de transport, oamenii vor alege bine, optând pur și simplu pentru soluția cea mai ieftină.

³⁴ Cf. Comunicarea Comisiei „Noi competențe pentru noi locuri de muncă: să anticipăm și să răspundem cerințelor pieței forței de muncă în materie de competențe” - COM(2008) 868.

57. Deceniul următor va fi, după toate probabilitățile, un deceniu de tranziție pentru sistemul de transport. Vor apărea noi practici și noi tehnologii. Se vor face investiții pe termen lung, în infrastructură de exemplu. Europa va trebui să suporte multă vreme aceste opțiuni. Din acest motiv, este esențial ca ele să fie orientate după semnale corecte ale prețurilor.

4.7. Planificând cu gândul la transporturi: ameliorarea accesibilității

58. Introducerea unui sistem corect de prețuri va contribui la o mai bună reprezentare a costurilor de transport în alegerea amplasamentelor, dar chiar și așa există riscul ca planificatorii să nu ia corect în calcul costurile de transport și să considere existența unor soluții ieftine de transport ca un lucru de la sine înțeles.
59. Multe servicii publice au fost centralizate progresiv cu scopul creșterii eficienței. Distanțele dintre cetățeni și furnizorii de servicii (școli, spitale, centre comerciale) au crescut mereu. Firmele au urmat aceeași tendință, menținând un număr mai mic de centre de producție, de depozitare și de distribuție. Tendința de concentrare a activităților a generat o importantă mobilitate „forțată”, consecință a înrăutățirii condițiilor de accesibilitate.
60. Atunci când iau decizii de amenajare a terenurilor sau de amplasare a unor obiective, autoritățile publice și firmele ar trebui să țină seama de consecințele opțiunilor lor în ceea ce privește nu numai transportarea bunurilor, ci și necesitățile de deplasare ale clienților și salariaților. O bună planificare ar trebui, totodată, să faciliteze integrarea perfectă a diferitelor moduri de transport.
61. Necesitățile de transport pot fi, de asemenea, reduse prin extinderea accesibilității „virtuale”, bazate pe tehnologia informației (telemuncă, e-guvernare, e-sănătate etc.). Există deocamdată puține date cu privire la efectele acestor practici, dar ele par să reprezinte un potențial important și încă nevalorificat de înlocuire a deplasărilor. Pe de altă parte, ușurința mai mare de a ține legătura ar putea îndemna oamenii să locuiască la distanțe mai mari de locul de muncă și firmele să-și disperseze activitățile. Drept urmare, drumurile legate de locul de muncă ar putea deveni mai rare, dar mai lungi. Telemunca prezintă, oricum, marele avantaj al flexibilității în ceea ce privește alegerea momentului deplasării, ceea ce reduce semnificativ congestiunile³⁵.

5. POLITICI PENTRU UN TRANSPORT SUSTENABIL

62. Dacă secțiunea precedentă propunea obiectivele generale ale politicii viitoare în domeniul transporturilor, secțiunea de față sugerează o serie de modalități prin care instrumentele de politică disponibile pot fi activate pentru a atinge aceste obiective și a răspunde la provocarea sustenabilității.

³⁵ TRANSvisions: „Report on Transport Scenarios with a 20 and 40 Year Horizon” (Raport privind scenariile de transport peste 20 și peste 40 de ani), http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2009_future_of_transport/20030331_transvisions_task_1_final_report.pdf

5.1. Infrastructură: întreținerea, dezvoltarea și integrarea rețelelor modale

63. Pentru funcționarea optimă a unui sistem de transport, este nevoie de integrarea și interoperabilitatea deplină a secțiunilor individuale ale rețelei, precum și de interconectarea diferitelor rețele (modale). În obținerea acestui rezultat, un rol crucial îl joacă nodurile – centre logistice ale rețelei care oferă posibilități de conectare și opțiuni atât transportului de marfă, cât și celui de călători. Trebuie promovate și dezvoltate platforme intermodale și de transbordare acolo unde există un potențial de consolidare și de optimizare a fluxurilor de mărfuri și de călători. Este cazul caracteristic al zonelor cu un transport intens de mărfuri și de călători, adică al zonelor urbane și al celor situate la intersecția coridoarelor cu volum mare de trafic.
64. O extindere bine concentrată a infrastructurilor va ajuta la evitarea congestionărilor și a pierderii de timp. În acest scop, infrastructura trebuie să fie atent planificată și prioritățile trebuie stabilite cu grijă pentru a optimiza filierele de transport și rețeaua de transport în ansamblu. Pe lângă evitarea gâtuiturilor, va fi esențială identificarea unor coridoare verzi, pentru a reduce congestionarea și, totodată, poluarea mediului. Proiectele de infrastructură includ sistemele europene de navigație globală prin satelit (Galileo și EGNOS), care vor completa rețelele „tradiționale” și vor îmbunătăți exploatarea acestora.
65. Fructificând experiența acumulată prin aplicarea directivelor EIM și ESM³⁶, ar trebui ca, pentru evaluarea proiectelor de infrastructură, să se adopte metodologii comune și ipoteze similare pentru toate modurile de transport și, eventual, pentru toate țările³⁷. Este nevoie de date și indicatori comuni, începând cu cei legați de trafic și de congestionare. Se va permite astfel selecționarea proiectelor pe baza unor raporturi costuri-beneficii comparabile și ținând seama de toate elementele relevante: consecințe socio-economice, aport la coeziune și efecte asupra ansamblului rețelei de transport.
66. Infrastructura nouă este costisitoare și valorificarea optimă a facilităților existente poate da rezultate foarte bune cu mai puține resurse. Pentru aceasta este nevoie să se gestioneze, întrețină, modernizeze și repare corespunzător marea rețea de infrastructură care a constituit până acum unul din avantajele competitive ale Europei. Modernizarea infrastructurii existente – folosind și sistemele inteligente de transport – este de multe ori cea mai ieftină modalitate de mărire a performanței globale a sistemului de transport.
67. Până în prezent, infrastructura a fost în general proiectată pentru o utilizare mixtă – pentru vehicule de călători, ca și pentru vehicule de marfă – dar creșterea traficului și congestionarea aferentă, în special în interiorul și în jurul orașelor, au generat fricțiuni între transportul de marfă și cel de călători. Acolo unde volumul traficului justifică astfel de soluții, ar trebui avută în vedere posibilitatea de a asigura infrastructuri specializate pentru călători și pentru marfă fie sub forma coridoarelor speciale de marfă, fie prin stabilirea unor reguli de prioritate „inteligente”. În general,

³⁶ Directiva privind evaluarea strategică de mediu (2001/42/CE) și Directiva privind evaluarea impactului de mediu (85/337/CEE), modificate prin Directivele 97/11/CE și 2003/35/CE.

³⁷ În acest context, Comisia va adopta orientări de mediu pentru extinderea porturilor, după cum se prevede în cartea albastră privind politica maritimă integrată [COM(2007) 575].

infrastructura poate fi folosită mai eficient când profilurile utilizatorilor (încărcături, viteze etc.) sunt asemănătoare.

68. Pentru Europa, datorită lungimii liniilor sale de coastă și porturilor sale numeroase, sectorul maritim constituie o alternativă prețioasă la transportul rutier. Implementarea integrală a „spațiului maritim european fără frontiere”³⁸ și strategia transportului maritim până în 2018³⁹ pot transforma „autostrăzile mării” într-o realitate și valorifica potențialul european de transport maritim pe distanțe mici. Operațiunile de logistică bazate pe sinergiile dintre transportul maritim și cel feroviar și/sau fluvial prezintă, de asemenea, un mare potențial de dezvoltare.
69. Sistemele de informații joacă un rol esențial în supravegherea filierelor de transport complexe care implică mai mulți actori, precum și în informarea utilizatorilor de transporturi cu privire la alternativele de care dispun și la eventualele perturbări. Documentele și biletele de transport trebuie să devină electronice și multimodale, asigurându-se în același timp protecția vieții private și a datelor personale. Trebuie clarificate și simplificate problemele de responsabilitate, rezolvarea diferendelor și procesarea reclamațiilor pe tot parcursul lanțului de transport. Trebuie elaborate soluții TIC în sprijinul mai buneii gestionări și integrări a fluxurilor de transport.

5.2. Finanțare: identificarea resurselor pentru un transport sustenabil

70. Trecerea la o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon va impune o reorganizare substanțială a sistemului de transport. Va fi nevoie, pentru aceasta, de o finanțare importantă și bine coordonată, dar resursele vor fi greu de găsit: actuala criză financiară pune la încercare finanțele publice și va fi probabil urmată de o etapă de consolidare bugetară. Îmbătrânirea populației va înghiți tot mai multe fonduri publice pentru pensii și asistență medicală.
71. Transporturile sunt o sursă substanțială de venituri la bugetul public. Taxele pe energie reprezintă 1,9% din PIB, cea mai mare parte provenind din taxele pe carburanți pentru transportul rutier și pentru autoturismele personale. Încă 0,6% din PIB se colectează din impozitele pe vehicule⁴⁰. Pe lângă impozitele citate, mai există taxe și tarife pentru utilizarea infrastructurii. Așadar, utilizatorii de transporturi plătesc deja o sumă semnificativă, care de multe ori însă are prea puțin de-a face cu costul real al opțiunilor lor pentru societate.
72. Investițiile în infrastructura de transport se finanțează în principal din fonduri publice, care adeseori acoperă și circa 50% din cheltuielile de exploatare ale serviciilor de transport public. Recurgerea la fonduri publice, pe lângă sursele de tipul „utilizatorul plătește”, se justifică prin avantajele socio-economice mai largi (de ex., dezvoltare regională, bunuri publice). Aceste avantaje ar trebui evaluate după metode de evaluare a proiectelor armonizate treptat la nivelul UE. Cheltuielile totale

³⁸ COM(2009) 10 și COM(2009) 11.

³⁹ COM(2009) 8, „Obiective strategice și recomandări pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018”.

⁴⁰ Eurostat (2008), „Taxation trends in the European Union” (Tendențele impozitării în Uniunea Europeană), ediția 2008.

Comisia Europeană, Tabele de accize, venituri fiscale – Produse energetice și energie electrică, iulie 2008.

cu infrastructura din transportul rutier – reprezentând costuri fixe plus întreținere – sunt estimate la aproximativ 1,5% din PIB⁴¹.

73. Conform estimărilor disponibile, care se referă la transportul rutier, costurile externe cele mai frecvente ajung la un total de 2,6% din PIB⁴². Acestea se plătesc generic de către toți cetățenii, deci nu într-un mod care să le raporteze direct la costurile externe respective: se irosească astfel efectele de stimulare, ca și valoarea de semnal a prețurilor. Principiul „poluatorul plătește”, deși consfințit de tratat⁴³, nu se respectă în toate cazurile.
74. Anul trecut, Comisia a propus o strategie în mai multe etape pentru internalizarea costurilor externe din toate modurile de transport⁴⁴. Aceasta are în vedere, printre altele, includerea transporturilor aeriene în schema UE de comercializare a certificatelor de emisii începând din 2012⁴⁵ și introducerea unor taxe de internalizare pentru camioanele de mare tonaj. Statele membre și organizațiile internaționale vor acționa pentru completarea acestei strategii, acolo unde este cazul, asigurându-se că, la toate modurile și vehiculele, costurile utilizatorilor includ și costurile externe corespunzătoare. Implementarea acestei strategii va fi facilitată în viitor de dezvoltarea tehnologiei – de exemplu, prin dispozitive la bordul vehiculelor și sisteme de poziționare globală pentru tarifarea accesului la infrastructuri. Internalizarea taxelor, ca o completare a veniturilor din impozitele pe energie, va fi probabil necesară în orice caz, deoarece este de așteptat o scădere a accizelor la produsele petroliere ca urmare a răspândirii vehiculelor bazate pe surse alternative de energie.
75. Este de prevăzut, de asemenea, că sectorul transporturilor va trebui din ce în ce mai mult să se autofinanțeze și în materie de infrastructură. Taxele de congestionare, care reflectă costurile deficitului de infrastructură, sunt un bun indicator al nevoii de noi capacități și pot aduce fonduri pentru extinderea infrastructurii sau pentru identificarea unor soluții de transport alternative.

5.3. Tehnologie: cum să accelerăm tranziția la o societate cu emisii scăzute de dioxid de carbon și să ne situăm în fruntea inovării mondiale

76. Știința și industria sunt deja foarte implicate în căutarea de soluții pentru probleme ca siguranța transporturilor, dependența de carburant, emisiile vehiculelor și congestionarea rețelelor. Având în vedere tendințele menționate în ceea ce privește populația mondială și deținerea de autoturisme, este urgent nevoie de o cotitură tehnologică înspre vehiculele cu emisii zero sau scăzute, ca și de dezvoltarea unor soluții alternative pentru un transport sustenabil. Europa trebuie să deschidă calea spre o mobilitate sustenabilă, furnizând, unde se poate, soluții valabile la nivel mondial și care să poată fi exportate în alte regiuni ale lumii.

⁴¹ Cf. Proiectul UNITE pentru PC5 al CE de C. Nash *et al.*, ITS, Universitatea din Leeds.

⁴² A se vedea nota de subsol 41. Sunt luate în calcul costurile induse de congestionare, accidente, poluare atmosferică, zgomot și încălzirea globală.

⁴³ Articolul 174 alineatul (2) din Tratatul CE.

⁴⁴ COM(2008) 435.

⁴⁵ În 2006, Comisia a lansat o propunere cu privire la activitățile din sectorul aviatic, iar rezultatul a fost o directivă adoptată în noiembrie 2008.

77. În ce privește tehnologiile promițătoare, decidenții politici trebuie să introducă niște condiții-cadru pentru introducerea pe piață a acestora, astfel încât niciuna să nu fie incorect avantajată. În acest scop, trebuie în special să se fixeze standarde deschise, să se asigure interoperabilitatea, să se majoreze cheltuielile de C&D pentru tehnologiile care nu sunt încă gata pentru intrarea pe piață, să se definească un cadru regulamentar și juridic clar – de pildă, în domenii ca răspunderea și respectarea vieții private – și să se promoveze exemple de bune practici.
78. Fixarea standardelor va fi probabil cel mai important instrument al politicii. Trecerea la un sistem de transport nou și integrat nu va fi un succes și nu va fi rapidă decât dacă se adoptă norme și standarde deschise pentru noua infrastructură, pentru noile vehicule și pentru alte dispozitive și echipamente necesare. Acest aspect este important nu numai pentru piața internă, ci și pentru promovarea standardelor europene la scară internațională. Dezvoltarea unor sisteme inteligente de transport ori a unor sisteme alternative de propulsie a vehiculelor poate atinge un succes comparabil cu cel al tehnologiei GSM. Decidenții politici trebuie însă să se asigure că procesul de fixare a standardelor nu ridică obstacole la intrarea pe piață și la dezvoltarea de tehnologii alternative.
79. Alt instrument de politică îl constituie promovarea cheltuielilor de C&D în domeniul mobilității sustenabile, de pildă prin inițiativa automobilelor ecologice europene⁴⁶ și prin inițiativele tehnologice comune⁴⁷. Noile sisteme de transport și noile tehnologii pentru vehicule vor trebui implementate mai întâi ca proiecte demonstrative, pentru ca fezabilitatea lor și viabilitatea lor economică să poată fi evaluate. Intervenția publică ar fi de asemenea necesară în diferite stadii de dezvoltare a infrastructurii de asistență pentru noile vehicule, de pildă rețele inteligente pentru transportul energiei electrice sau de distribuție a hidrogenului. Mai sunt multe de făcut pentru a accelera integrarea în sistemul nostru de transport a unor aplicații care sunt disponibile deja. În sfârșit, normele privind ajutoarele de stat vor fi, și ele, un important instrument de politică, favorizând dezvoltarea unor noi tehnologii și a unor moduri de transport alternative.

5.4. Cadrul legislativ: promovarea deschiderii în continuare a piețelor și încurajarea concurenței

80. Uniunea Europeană a inițiat un proces de deschidere a piețelor care a dat deja roade acolo unde este mai avansat. Drept urmare, un număr crescând de firme acționează pe mai multe piețe naționale și în diferite moduri de transport, ceea ce avantajează performanța economică de ansamblu și ocuparea forței de muncă din UE. Există însă riscul, atunci când piețele sunt doar parțial deschise, ca unii operatori care acționează în medii protejate să-și finanțeze operațiunile pe piețe liberalizate.
81. Finalizarea pieței interne, însoțită de punerea în aplicare riguroasă a normelor în materie de concurență, are o importanță capitală. Procesul ar trebui să includă și o simplificare administrativă vizând reducerea poverilor inutile impuse întreprinderilor de transport. Pe baza realizărilor obținute în transportul rutier și aerian, introducerea

⁴⁶ COM(2008) 800.

⁴⁷ De exemplu, se preconizează că noua inițiativă tehnologică comună „CLEAN SKY”, care reunește proiecte finanțate de UE și importanți participanți industriali, va duce la elaborarea unor tehnologii revoluționare care vor reduce semnificativ impactul transportului aerian asupra mediului.

în sectorul feroviar a unor noi norme de deschidere a piețelor, asistată de punerea în aplicare efectivă a legislației existente, va fi deosebit de importantă pentru acest sector.

82. În paralel, cadrul de reglementare trebuie să evolueze spre o armonizare a obligațiilor de mediu, o supraveghere efectivă și o protecție uniformă a situației lucrătorilor și a drepturilor utilizatorilor. Cadrul legislativ va trebui nu doar să creeze un condiții egale pentru toți concurenții, ci și să se asigure că aceștia nu sacrifică normele de siguranță și de securitate, condițiile de lucru ale personalului sau drepturile utilizatorilor, în special ale celor cu mobilitate redusă și cu nevoi speciale. În același timp, standardele de mediu trebuie să convergă „în sus” și nu spre un minim numitor comun.
83. Marii operatori logistici multimodali au know-how-ul și resursele necesare pentru a efectua investiții care implică tehnologii avansate și pentru a participa la proiecte executate în parteneriate public-privat (PPP), dar autoritățile publice trebuie să se asigure că părților terțe nu li se va bloca accesul la infrastructură. Posibila creare a unor manageri pentru infrastructurile transnaționale ar fi o evoluție binevenită care ar putea diminua fricțiunile care persistă în prezent.

5.5. Comportament: educare, informare, implicare

84. Educația, informarea și campaniile de sensibilizare vor juca un rol important în influențarea viitoarelor comportamente ale consumatorilor și în facilitarea unor opțiuni de mobilitate sustenabile. Politicile din domeniul transporturilor au un impact foarte direct asupra vieții oamenilor și tind să fie foarte controversate: cetățenii trebuie să fie informați mai bine asupra rațiunilor care stau la baza deciziilor de politică și asupra alternativelor existente. Ca să accepte soluțiile propuse, trebuie ca, în prealabil, publicul să înțeleagă mai bine provocările care ne așteaptă.
85. O implicare mai largă a publicului în planificarea transporturilor poate fi asigurată cu ajutorul instrumentelor participative, și anume consultările deschise, sondajele și reprezentarea părților interesate în procesele decizionale.
86. Lucrătorii din transporturi și partenerii sociali din sector trebuie să fie informați și consultați în ceea ce privește elaborarea, aplicarea și monitorizarea politicii din domeniu și măsurile aferente, atât la nivel sectorial, cât și la nivel de întreprindere.

5.6. Guvernanță: acțiuni eficiente și coordonate

87. Sistemul de transport presupune interacțiuni complexe ale factorilor politici, economici, tehnici și sociali. Sectorul nu poate prospera decât dacă autorii de politici vin cu o planificare sănătoasă, cu o finanțare corespunzătoare și cu un cadru adecvat de reglementare pentru operatorii de pe piață.
88. Este o sarcină dificilă, deoarece necesită o coordonare a politicilor între diferitele organisme și la diferite niveluri. Politica europeană în domeniul transporturilor este un exemplu elocvent în acest sens: succesul ei depinde în mare măsură de modul în care este implementată și completată prin măsuri decise la alte niveluri guvernamentale. Există cel puțin două domenii în care coordonarea eficientă a acțiunilor, dincolo de ce se face acum în UE, prezintă avantaje care merită subliniate:

- **Standarde și interoperabilitate.** În următorii câțiva ani, pentru a răspunde provocărilor din domeniul transporturilor, vor apărea multe tehnologii și practici de reglementare noi. Va fi nevoie de coordonare pentru a asigura interoperabilitatea echipamentelor și pentru a evita proliferarea unor sisteme naționale diferite, de pildă standarde și norme pentru tarifarea accesului la infrastructuri, pentru ITS sau pentru accesul la zonele congestionate.
- **Provocarea urbană.** Din rațiuni de subsidiaritate, UE joacă un rol limitat în reglementarea transportului urban. Pe de altă parte, cea mai mare parte a transporturilor încep și se sfârșesc în orașe, iar problemele de interconectare și de standardizare nu se opresc la porțile orașelor. Cooperarea la nivel comunitar poate ajuta autoritățile urbane să realizeze sisteme de transport mai sustenabile. Există o serie de activități și de domenii în care UE poate da exemplul și poate continua să promoveze și să sprijine proiecte demonstrative și schimburi de bune practici, în special prin intermediul celui de-Al 7-lea program-cadru și al programelor politicii de coeziune. Mai mult, UE poate oferi un cadru care să faciliteze luarea unor măsuri de către autoritățile locale.

5.7. Dimensiunea externă: Europa trebuie să vorbească la unison

89. Sectorul transporturilor este din ce în ce mai internațional. În consecință, politica europeană în domeniul transporturilor trebuie să se situeze într-o perspectivă internațională, ca să asigure integrarea pe mai departe cu țările vecine și să promoveze interesele economice și de mediu ale Europei în context mondial.
90. Adâncirea integrării economice și fluxurile de migrație din țările vecine și de pe continentul african vor fi printre principalele provocări cu care Europa se va confrunta în viitor. Cooperarea internațională în transporturi în scopul interconectării necesare a marilor axe de transport din aceste regiuni trebuie promovată în continuare, prin sprijinirea unei dezvoltări sustenabile în țările învecinate și în Africa.
91. Într-adevăr, dezvoltarea rețelei de transport regional de bază pentru Europa de Sud-Est, în calitate de precursor al TEN-T, este crucială pentru stabilitatea și prosperitatea economică ale Europei de Sud-Est și va consolida, totodată, legăturile cu țările din regiune care candidează sau ar putea candida la aderare. Mai mult, planurile de acțiune din cadrul politicii europene de vecinătate (PEV), ca și acordurile bilaterale de parteneriat și cooperare, cuprind capitole substanțiale referitoare la cooperarea în domeniul politicii transporturilor, mergând până la adoptarea în diferite măsuri de către țările PEV a legislației de transport a UE. Relațiile în domeniul transporturilor dintre UE și statele răsăritene ale PEV, ca și dintre UE și Belarus, includ și ambițioase planuri de extindere a rețelei TEN-T.
92. UE este deja un important creator de norme la scară mondială. Normele de emisie EURO pentru vehiculele rutiere și Sistemul european de gestionare a traficului feroviar (ERTMS) sunt doar câteva exemple de standarde europene adoptate din ce în ce mai mult și în afara Europei. Aceste evoluții trebuie promovate în forumurile internaționale. Rolul internațional jucat de UE este deosebit de important pentru transporturile maritime și aeriene, sectoare internaționale prin natura lor. Pentru a își păstra poziția de frunte pe aceste piețe în următorii 40 de ani, Europa trebuie să vorbească la unison în forumurile care reunesc reprezentanți ai guvernelor, ai industriei și ai instanțelor de reglementare la nivel mondial.

6. CE URMEAZĂ?

93. Comisia încurajează toate părțile interesate să participe la consultarea lansată prin prezenta comunicare⁴⁸. Opinii cu privire la viitorul transporturilor și la eventualele opțiuni de politici se pot transmite pe adresa: tren-future-of-transport@ec.europa.eu până la 30 septembrie 2009⁴⁹.
94. Rezultatele acestor consultări vor fi prezentate cu ocazia unei conferințe a părților interesate în toamna lui 2009. Pe baza reacțiilor primite de la părțile interesate, de la Parlamentul European și de la Consiliu, Comisia va emite în 2010 o carte albă cuprinzând măsurile de politică ce urmează a fi adoptate în cursul deceniului 2010-2020.

⁴⁸ Pentru îndrumări privind modalitățile de a răspunde la consultare, se va putea consulta site-ul DG TREN: http://ec.europa.eu/transport/strategies/2009_future_of_transport_en.htm

⁴⁹ Contribuțiile vor fi publicate pe Internet. Pentru informații despre modul în care vor fi tratate datele personale și contribuția dumneavoastră, este important să citiți declarația de confidențialitate atașată la această consultare. Organizațiile profesionale sunt invitate să se înscrie în Registrul reprezentanților grupurilor de interese al Comisiei Europene (<http://ec.europa.eu/transparency/regrin>). Registrul a fost creat în cadrul Inițiativei europene pentru transparență pentru a oferi informații Comisiei, ca și publicului larg, cu privire la obiectivele, finanțarea și structurile reprezentanților diferitelor grupuri de interese.