



PARLAMENTUL EUROPEAN

2009 - 2014

---

*Comisia pentru transport și turism*

---

**2011/2096(INI)**

23.8.2011

## **PROIECT DE RAPORT**

referitor la Foia de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor –  
Către un sistem de transport competitiv și eficient din punctul de vedere al  
resurselor  
(2011/2096(INI))

Comisia pentru transport și turism

Raportor: Mathieu Grosch

PR\_INI

## CUPRINS

	<b>Pagina</b>
PROPUNERE DE REZOLUȚIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN .....	3
EXPUNERE DE MOTIVE.....	9

## PROPUNERE DE REZOLUȚIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN

### referitoare la Foaia de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punctul de vedere al resurselor (2011/2096(INI))

*Parlamentul European,*

- având în vedere Cartea albă a Comisiei „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor” (COM(2011)0144),
- având în vedere Rezoluția sa din 12 februarie 2003 cu privire la Cartea albă a Comisiei privind politica europeană în domeniul transporturilor până în 2010: momentul deciziei”<sup>1</sup>,
- având în vedere Rezoluția sa din 12 iulie 2007 intitulată „Pentru o Europă în mișcare - o mobilitate durabilă pentru continentul nostru”<sup>2</sup>,
- având în vedere Rezoluția sa din 6 iulie 2010 referitoare la un viitor sustenabil pentru transporturi<sup>3</sup>,
- având în vedere rezoluția sa din 21 octombrie 2010 referitoare la politica maritimă integrată (PMI) – evaluarea progreselor înregistrate și noi provocări<sup>4</sup>,
- având în vedere Rezoluția sa din 6 iulie 2011 referitoare la securitatea aeriană, în special scanerile de securitate<sup>5</sup>,
- având în vedere Rezoluția sa din 8 februarie 2011 referitoare la siguranța rutieră în Europa 2011-2020<sup>6</sup>,
- având în vedere Rezoluția sa din 5 iulie 2011 referitoare la Al cincilea raport privind coeziunea și strategia pentru politica de coeziune după 2013<sup>7</sup>,
- având în vedere Comunicarea Comisiei intitulată „Planul de acțiune privind mobilitatea urbană” (COM(2009)0490),
- având în vedere Strategia UE 2020,
- având în vedere acquis-ul comunitar în domeniul transporturilor,
- având în vedere articolul 48 din Regulamentul său de procedură,
- având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism și avizul Comisiei pentru

---

<sup>1</sup> JO C 277, 19.2.2004, p. 250–259.

<sup>2</sup> JO C 277, 10.07.08, p. 556–561.

<sup>3</sup> Texte adoptate, P7\_TA(2010)0260.

<sup>4</sup> Texte adoptate, P7\_TA(2011)0386.

<sup>5</sup> Texte adoptate, P7\_TA(2011)0329.

<sup>6</sup> Texte adoptate, P7\_TA(2011)0000 – Raportul A7-0264/2011 – Ordinea de zi din septembrie I

<sup>7</sup> Texte adoptate, P7\_TA(2011)0316.

mediu, sănătate publică și siguranță alimentară, precum și cel al Comisiei pentru industrie, cercetare și energie și cel al Comisiei pentru dezvoltare regională (A7-0000/2011),

- A. întrucât politica europeană în domeniul transporturilor îi influențează în mod direct pe cetățenii europeni în multe situații de viață și un spațiu european unic al transporturilor este în beneficiul acestora;
  - B. întrucât sectorul transporturilor prezintă o importanță capitală pentru dezvoltarea Uniunii Europene, a regiunilor și orașelor sale, reprezentând circa 5% din PIB și oferind aproximativ zece milioane de locuri de muncă, fiind astfel un sector determinant pentru industria și producția europeană;
  - C. întrucât sectorul transporturilor poate aduce o contribuție semnificativă la Strategia Europa 2020, în special în ceea ce privește ocuparea forței de muncă, cercetarea, energia, inovarea și mediul, fiind necesară consolidarea mai consecventă, în cadrul acestei strategii, a securității și a protecției mediului;
  - D. întrucât anumite obiective ale ultimei cărți albe nu au fost îndeplinite și, în consecință, aceste obiective ar trebui verificate și evaluate cu regularitate;
  - E. întrucât modurile de transport nu ar trebui să se afle în concurență, ci să se completeze, în cadrul unei comodalități eficiente, ca principiu director al unei distribuții modale eficiente a mijloacelor de transport;
  - F. întrucât sectorul transporturilor este supus unor numeroase „efecte de frontieră” care adesea pot fi remediate cu ușurință și, prin urmare, ar trebui eliminate în totalitate;
  - G. întrucât deschiderea piețelor transporturilor ar trebui să fie asociată cu calitatea serviciilor, formării și ocupării forței de muncă;
  - H. întrucât UE ar trebui să stabilească standarde coerente pentru toate mijloacele de transport în special în ceea ce privește siguranța, tehnologia, protecția mediului și condițiile de muncă, pentru a putea solicita aplicarea lor și la nivel global,
1. salută Cartea albă din 2011, dar constată că o serie de obiective importante stabilite în aceasta au fost atinse doar parțial sau nu au fost îndeplinite deloc și propune ca:
    - până în 2013 Comisia să prezinte propuneri concrete, pe baza Raportului privind siguranța rutieră europeană 2011-2020, în vederea reducerii cu 50% în comparație cu anul 2010 a numărului de morți și răniți grav din traficul rutier;
    - până în 2014 să se prezinte o propunere care să prevadă internalizarea costurilor externe ale tuturor tipurilor de transport, evitându-se dubla impunere și denaturarea pieței, pentru creșterea investițiilor în mobilitate, siguranță și cercetare;
  2. sprijină obiectivele stabilite în Cartea albă pentru anul 2050, însă este de părere că ar trebui definite mai exact obiectivele pentru perioada până în 2020 în ceea ce privește finanțarea - având în vedere situația economică a fiecărui stat membru în parte - și provocările generale pe care le cunoaște sectorul transporturilor în domeniul energetic și

cel al mediului; solicită, prin urmare, Comisiei să elaboreze dispoziții legislative în vederea atingerii până în 2020 a următoarelor obiective, stabilite pe baza valorilor de referință din 2010:

- reducerea emisiilor de CO generate de transportul rutier cu 20%,
  - reducerea nivelului de zgomot și de consum de energie al vehiculelor feroviare cu 20%,
  - reducerea cu 30% a emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de transportul aerian din spațiul aerian european,
  - reducerea uniformă cu 30% a emisiilor de CO<sub>2</sub> și a poluanților din transportul maritim și solicită ca aceste obiective să fie considerate prioritare și, în consecință, să fie verificate anual;
3. subliniază că este necesar să se urmărească realizarea pieței interne a transporturilor, fără a se neglija aspectele economice, sociale și cele legate de ocuparea forței de muncă, și solicită Comisiei să se asigure că propunerile sale privind deschiderea pieței, inclusiv în domeniul aerian, feroviar și rutier, nu duc nici la dumping social, nici la crearea de monopoluri private;
4. subliniază că comodalitatea eficientă a transportului de persoane și de mărfuri - evaluată în funcție de rentabilitate, protecția mediului, condițiile sociale și de muncă, precum și de aspectele legate de siguranță și orientată în fiecare țară și regiune asupra infrastructurii existente și planificate - trebuie considerată principiul director al viitoarei politici a transporturilor și că distribuția modală în state și regiuni ar trebui stabilită în funcție de acești indicatori, în locul menținerii valorii-limită de 300 de km pentru transportul rutier de mărfuri;
5. subliniază că conceptul TEN-T ar trebui să prevadă un număr limitat de proiecte cu o mai bună finanțare și că:
- statele membre se angajează ca până în 2020 să remedieze cele 25 de puncte de blocaj cunoscute din spațiul european al transporturilor, să acorde prioritate proiectelor transfrontaliere și să prezinte, până în 2015, un plan de finanțare aprobat,
  - Comisia se angajează să propună statelor membre ca, în cadrul coordonării cu politica regională, să prevadă o finanțare directă a acestor proiecte cu cel puțin 30% din totalul investițiilor,
  - Comisia se angajează să sprijine modele și instrumente de finanțare alternative, de exemplu obligațiunile pentru proiecte, și să prevadă, în propunerile privind internalizarea costurilor externe, utilizarea mai intensă a veniturilor generate de acestea pentru finanțarea proiectelor TEN-T,
  - stabilirea priorităților ar trebui să fie strâns legată de condițiile de utilizare a fondurilor structurale regionale, iar statele membre ar trebui să se angajeze să asigure finanțarea acestor proiecte în afara termenului programelor multianuale ale UE,
  - prioritățile legate de proiecte ar trebui menținute după 2015 numai dacă statele membre au adoptat decizii cu caracter obligatoriu care garantează implementarea

proiectelor;

6. subliniază că pentru toate tipurile de transport de persoane și mărfuri trebuie să se aplice aceleași standarde de siguranță în întreaga UE și solicită prezentarea unei propuneri privind finanțarea unor obligații de siguranță, care să se bazeze, în special în transportul maritim și aerian, în primul rând pe o coordonare internațională, reglementările actuale trebuind revizuite sau înlocuite până în 2015;
7. subliniază importanța pe care o au pentru transporturi sursele de energie alternativă și a energiilor regenerabile și subliniază că obiectivele stabilite ar putea fi îndeplinite prin folosirea unui mix energetic și a posibilităților de economisire a energiei deja existente, cu sprijinul unei infrastructuri corespunzătoare;
8. solicită prezentarea, până în 2015, a unei propuneri privind mobilitatea urbană, în care sprijinirea proiectelor, în conformitate cu principiul subsidiarității, să fie condiționată de prezentarea unor planuri privind mobilitatea urbană care să prevadă un lanț logistic eficient al persoanelor și mărfurilor, să contribuie la reducerea densității traficului și a impactului negativ asupra mediului (poluarea aerului și poluarea sonoră), să respecte standardele politice europene în domeniul transporturilor și să fie coerente în ceea ce privește orașele și regiunile înconjurătoare;
9. subliniază că comportamentul utilizatorilor de transport este determinant și solicită crearea de stimulente în favoarea alegerii unor mijloace de transport durabile, ceea ce presupune ca până în 2013 să se prezinte propuneri referitoare la consolidarea infrastructurii pentru pietoni și bicicliști din orașe, la dublarea numărului de persoane care utilizează mijloacele de transport în comun, care ar trebui să funcționeze în cea mai mare parte cu energii alternative, precum și la introducerea de bilete electronice pentru călătoriile multimodale, modul de stabilire a prețurilor trebuind să fie considerat un stimulent;
10. are convingerea că normele de bază privind drepturile pasagerilor în toate tipurile de transport ar trebui înscrise într-o Cartă a drepturilor pasagerilor și așteaptă, în consecință, până la sfârșitul anului 2013, prezentarea unei propuneri în acest sens, în care să se țină seama de caracteristicile fiecărui mod de transport și de experiențele dobândite;
11. solicită elaborarea unui program de cercetare și dezvoltare dedicat în mod special mobilității, a cărui finanțare să fie sprijinită în scopul:
  - de a menține UE ca loc de producție și cercetare pentru diferitele tipuri de transport,
  - de a crea sisteme inteligente, interoperabile și interconectate de organizare a transporturilor, prin sprijinirea programelor SESAR, Galileo, ERTMS, RIS, SafeSeaNet, LRIT și ITS prin asigurarea fondurilor corespunzătoare;
12. consideră că ar trebui eliminate toate obstacolele birocratice pentru toate tipurile de transport și solicită, în consecință, o armonizare mai bună a documentelor de transport, mai ales în cazul transportului rutier de mărfuri, precum și prezentarea, până în 2013, a unei propuneri privind uniformizarea documentelor de transport;
13. subliniază necesitatea îmbunătățirii și standardizării aparatelor de control, de exemplu a

radarelor și unităților la bord („on-board-units“), precum și a sistemelor și mijloacelor de comunicare, și solicită prezentarea unei propuneri până în 2013 privind recunoașterea reciprocă și interoperabilitatea acestor dispozitive;

14. subliniază că îmbunătățirea directă și standardizarea unităților de încărcare și a dimensiunilor vehiculelor de transport vor duce la optimizarea transporturilor multimodale;

15. solicită, în ceea ce privește transportul rutier:

- până în 2014, o nouă revizuire a dispozițiilor privind timpul de condus și timpul de odihnă pentru transportul de persoane și de mărfuri, precum și a implementării acestora;
- creșterea cu 40% a numărului de locuri de parcare pentru camioane în rețeaua rutieră transeuropeană (TERN) în fiecare stat membru în raport cu anul 2010;
- sprijinirea de către Comisie a inițiativelor statelor membre de a crea parcuri de vehicule mai sigure și mai ecologice prin acordarea de stimulente fiscale;
- îmbunătățirea formării și perfecționării, precum și a accesului la profesie a persoanelor angajate în sectorul transporturilor, pentru armonizarea condițiilor de muncă și a salariilor;

16. solicită, în ceea ce privește transportul maritim:

- o propunere referitoare la așa-numita „centură albastră”,
- promovarea în continuare a programului NAIADES și, după expirarea acestuia în 2013, realizarea unui bilanț al succeselor obținute și, dacă este cazul, analizarea posibilității menținerii acestui program;
- prezentarea unei propuneri de mărire cu 20% a numărului de legături multimodale (platforme) pentru căile navigabile interioare, porturile fluviale și transportul feroviar până în 2020, în raport cu anul 2010, precum și furnizarea fondurilor corespunzătoare,
- alocarea a puțin 10 % din fondurile TEN-T către proiectele privind căile navigabile interioare;
- armonizarea până în 2012 a formării în cadrul transportului maritim la un standard internațional, având în vedere caracterul internațional al sectorului și prezentarea până la sfârșitul anului 2013 a unei propuneri referitoare la recunoașterea reciprocă a condițiilor-cadru privind formarea lucrătorilor portuari,
- prezentarea de către Comisie, până în 2014, a unei propuneri de reglementare a serviciilor portuare;

17. solicită, în ceea ce privește transportul aerian:

- să se prezinte o propunere privind crearea spațiului aerian comun european prin

reducerea în continuare a blocurilor funcționale ale spațiului aerian, statele membre fiind, de asemenea, invitate să promoveze implementarea spațiului aerian comun european,

- ca în cadrul viitoarelor propuneri privind deschiderea pieței, calitatea furnizării serviciilor și coordonarea cu normele internaționale să fie considerate prioritare,
- ca statele membre să implementeze până în 2012 comercializarea cotelor de emisii și în cadrul acordurilor internaționale;

18. solicită, în ceea ce privește transportul feroviar:

- ca la deschiderea pietelor Comisia să țină seama de angajamentele statelor membre în ceea ce privește transportul public local și de ofertele actuale de furnizare de servicii, în scopul îmbunătățirii ofertei de servicii;
- ca până în 2015 să se armonizeze normele de înmatriculare a vehiculelor, pentru ca certificarea materialului rulant să nu poată dura mai mult de două luni, și ca până în 2012 să se asigure adaptarea corespunzătoare a competențelor Agenției Europene a Căilor Ferate și a finanțării acesteia;
- să se asigure independența și consolidarea autorităților de reglementare naționale, pentru un sector feroviar mai eficient, ca până în 2014 Comisia să prezinte o propunere de creare a unei autorități de reglementare europene;

19. invită Comisia să stabilească un bilanț anual al obiectivelor Cărții albe, al progreselor înregistrate și al rezultatelor obținute și să prezinte Parlamentului un raport referitor la acesta;

20. încredințează Președintelui sarcina de a transmite prezenta rezoluție Consiliului și Comisiei.



## EXPUNERE DE MOTIVE

Transporturile au pentru cetățenii europeni o importanță deosebit de mare deoarece ele definesc mobilitatea. Cetățenii europeni sunt beneficiarii spațiului european al transporturilor, care permite deplasarea în toate situațiile de viață, profitând în acest fel de libera circulație europeană, atât la nivel profesional, cât și în sfera privată. Tipurile și serviciile de transport reprezintă în medie 13,2% din cheltuielile gospodăriilor. Pe lângă aceasta, transportul de persoane și mărfuri oferă numeroase locuri de muncă cetățenilor Europei și asigură realizarea pieței interne europene, generând aproximativ 5% din prosperitatea UE și angajând mai mult de 10 milioane de europeni.

Pentru orașe și regiuni, transporturile reprezintă un factor important, deoarece, pe lângă faptul că leagă între ele orașe și regiuni, ele contribuie la menținerea Uniunii ca spațiu de cercetare și inovare, constituind în acest fel un element esențial al dezvoltării UE și ale regiunilor sale și având o influență directă asupra coeziunii sociale. În consecință, crearea spațiului european unic al transporturilor ca obiectiv al politicii viitoare în domeniul transporturilor se află în strânsă legătură cu politica regională, politica de protecție a mediului, politica economică, socială și cea de ocupare a forței de muncă. În virtutea acestei relații, sectorul transporturilor poate aduce o contribuție semnificativă la Strategia Europa 2020.

Raportorul își exprimă surprinderea cu privire la felul în care statele membre subestimează valoarea adăugată a politicii de transporturi și îi frânează dezvoltarea prin neimplementarea la timp a directivelor sau prin transpunerea incorectă a acestora. Raportorul este, de asemenea, surprins de faptul că în perioadă de criză economică și financiară nu se iau mai multe inițiative în materie de investiții, pentru accelerarea dezvoltării TEN-T, care presupune o infrastructură durabilă care promovează ocuparea forței de muncă și relansează economia.

### ***1. Obiective coerente și concrete până în 2020***

Cartea albă din 2011 ar trebui să își propună fixarea unor obiective coerente și eficiente, trăgând învățăminte din lecțiile trecutului. Trecutul a demonstrat că, deși sectorul transporturilor a creat uneori condiții mai bune de muncă și s-au realizat progrese în ceea ce privește deschiderea pieței de exemplu în domeniul transportului rutier, multe din obiectivele stabilite în Cartea albă din 2001 rămân neîndeplinite. Rămâne de văzut dacă această stare de lucruri derivă din lipsa de voință a statelor membre de a-și stabili obiective ambițioase, în deficiențe în ceea ce privește aplicarea sau controlul sau din cu totul alte cauze. Importanță este evitarea în viitor a unei astfel de situații. Pentru aceasta este necesar să nu se fixeze în mod arbitrar noi obiective, ci să se revizuiască vechile obiective care să fie menținute sau abandonate, și, dacă este cazul, redefinite. Printre altele, există două obiective care ar trebui menținute, și anume reducerea numărului de morți și răniți grav în traficul rutier cu 50%, precum și internalizarea costurilor externe legate de toate tipurile de transport. Pe lângă aceasta, este necesar ca aceste obiective să fie examinate la intervale regulate și nu doar în cadrul unui bilanț la jumătatea perioadei.

De asemenea, este important să se fixeze termenul la care aceste obiective trebuie atinse, în vederea evaluării progreselor înregistrate. Obiectivele stabilite în noua Carte albă se raportează în mare măsură la perioada până în anul 2050 și 2030. Raportorul este de acord cu aceste obiective pe termen lung, dar subliniază că nu se poate estima ritmul în care se vor

dezvolta inovarea și tehnica, precum și situația economică a țărilor până la momentul respectiv, și nici care vor fi noile provocări pe care le va cunoaște politica în domeniul transporturilor până în 2050. Din acest motiv, raportorul propune obiective concrete și coerente cu alte politici, până în anul 2020, care țin seama de toate tipurile de transport și solicită verificarea anuală a acestor obiective.

## **2. Standarde UE pentru un spațiu european unic al transporturilor**

Pentru realizarea pieței interne a transporturilor ar trebui stabilite anumite condiții de bază, ținând seama de provocările actuale și având în vedere o armonizare a normelor aplicabile sectorului transporturilor. Pe lângă aceasta, se elimină efectele de frontieră, care adesea sunt ușor de remediat.

### **a) Siguranța**

Siguranța este unul din elementele esențiale ale politicii europene în domeniul transporturilor, iar respectarea normelor legate de siguranță reprezintă o condiție de bază pentru crearea unui spațiu european unic al transporturilor.

În sectorul transportului rutier trebuie să se acorde atenție „viziunii zero” ca obiectiv pe termen lung și menținerii obiectivului de reducere a numărului de morți și răniți grav în traficul rutier cu 50% până în 2020. În acest sens, Comisia ar trebui să preia măsurile stabilite în raportul privind siguranța rutieră 2011-2020 și să le includă în propunerile sale.

Cu toate acestea, nu numai transportului rutier, ci tuturor modurilor de transport ar trebui să li se aplice aceleași standarde de siguranță, care ar trebui să fie în concordanță cu normele la nivel mondial, în special în cazul transportului aerian și maritim, din cauza caracterului lor internațional. Pe lângă aceasta, ar trebui stabilite reguli clare privind finanțarea măsurilor de siguranță.

Lanțurile sigure de transport al persoanelor și mărfurilor sunt indispensabile și, în acest context, este necesar un *one-stop security*, care să permită un control unic al pasagerilor și mărfurilor chiar și al traficului internațional. Raportorul subliniază în acest sens că informațiile corecte sunt de o importanță covârșitoare. În special în ceea ce privește specificațiile tehnice ale măsurilor de siguranță, Comisia trebuie să coopereze strâns cu Parlamentul și să se asigure că informațiile sunt corecte și că punerea în aplicare a măsurilor a făcut obiectul unui acord cu statele membre, pentru elaborarea unor norme realiste, care pot fi transpuse în timp util.

### **b) Energia și mediul**

Provocările actuale ale politicii europene în domeniul transporturilor sunt legate, printre altele, de probleme de energie și mediu. Aici ar trebui stabilite standarde europene care să promoveze aplicarea spațiului european unic al transporturilor.

Decarbonizarea transporturilor rămâne un obiectiv politic important. În această perspectivă, trebuie stabilite cerințe clare pentru toate modurile de transport și trebuie create stimulente corespunzătoare pentru promovarea durabilității în cazul tuturor modurilor de transport. Evaluarea durabilității unui mijloc de transport ar trebui să se bazeze pe criterii obiective, care să cuprindă nu numai utilizarea, ci și amprenta ecologică completă de la crearea infrastructurii

necesare și până la faza de eliminare.

În contextul durabilității modurilor de transport prin reducerea emisiilor și a congestionării traficului, internalizarea costurilor externe ar putea să aducă o contribuție importantă – dar numai atunci când internalizarea costurilor externe se aplică tuturor modurilor de transport și veniturile sunt utilizate în favoarea durabilității mobilității, transporturilor și infrastructurii. Directiva privind eurovigneta, care prevede obligația ca 15% din venituri să fie alocate unor cheltuieli specifice, și directiva privind sistemul de comercializare a cotelor în transportul aerian au reprezentat un pas în direcția cea bună. Cu toate acestea, aceste inițiative nu sunt destul de ambițioase, deoarece directiva privind costurile legate de infrastructură rămâne neobligatorie.

Având în vedere dependența de petrol a transporturilor, sursele de energie alternative și regenerabile ar trebui să capete o importanță din ce în ce mai mare. În acest sens, este necesar să se precizeze că Parlamentul European ar trebui să fie neutru din punct de vedere tehnologic și că fiecare formă de energie alternativă prezintă specificități proprii, precum și anumite avantaje și dezavantaje. Utilizarea vehiculelor electrice sau a celor care funcționează cu hidrogen, folosirea biocarburanților sau a carburanților sintetici, a LPG sau a biogazului depind de modurile de transport și de statele membre. După opinia raportorului, numai un mix energetic ar putea duce la soluții realiste și durabile. Totuși, este necesar să se țină mai bine seama încă din prezent de soluțiile cunoscute de economisire a energiei, cum ar fi, printre altele, comportamentul la volan, formarea și perfecționarea corespunzătoare, crearea rapidă a unor blocuri de spațiu aerian funcționale, posibilitățile de decolare și aterizare sau planurile de mobilitate care permit folosirea mai intensă a autobuzelor și tramvaielor. Economii de energie pot încă de acum să dea rezultate semnificative.

În contextul surselor alternative de energie nu ar trebui să se piardă din vedere problema creării unei infrastructuri corespunzătoare. De aceea este deosebit de important să se creeze stimulente pentru dezvoltarea infrastructurii necesare. Soluțiile cele mai durabile nu vor putea fi implementate dacă ele implică un preț exorbitant pentru consumator și dacă infrastructura necesară este inexistentă. În acest caz, coerența între normele aplicabile în diferite politici este de cea mai mare importanță. Pentru obținerea unei armonizări, ar trebui ca normele în domeniul energiei și al protecției mediului să fie adaptate în funcție de orientările politicii europene a transporturilor și reciproc.

### ***c) Condiții sociale și de muncă***

Armonizarea condițiilor sociale și de muncă pentru angajații din sectorul transporturilor reprezintă o condiție importantă pentru asigurarea bunei funcționări a pieței interne europene a transporturilor.

Armonizarea formării și perfecționării, a accesului la profesie și a condițiilor de muncă pentru toate modurile de transport va duce pe termen lung la armonizarea salariilor, împiedicând astfel apariția fenomenului de dumping social și de denaturare a concurenței. Recunoașterea reciprocă a formării și perfecționării joacă, de asemenea, un rol hotărâtor. În cazul transportului maritim, ar trebui să se țină seama de armonizarea la nivel internațional.

Propunerile Comisiei privind liberalizarea serviciilor portuare, serviciilor de handling și orice altă deschidere a pieței ar trebui să promoveze armonizarea normelor sociale și de muncă și să

pună accentul pe calitatea serviciilor.

În ceea ce privește transportul rutier, normele referitoare la timpul de condus și timpul de odihnă ar trebui revizuite din nou, pentru a permite controale stricte dar adaptate circumstanțelor. Locurile de parcare pentru camioane trebuie să devină mai sigure, iar numărul acestora trebuie să crească pe teritoriul european, pentru a permite respectarea de către șoferii profesioniști a timpului de odihnă. Punerea în aplicare a directivei în statele membre, numărul de controale și sancțiunile trebuie mai bine armonizate.

În cazul tuturor modurilor de transport trebuie luată în considerare calitatea formării, ca o condiție de bază pentru a asigurarea siguranței, atât pentru angajați, cât și pentru utilizatorii transporturilor.

#### ***d) Simplificare administrativă***

Transportatorii se confruntă cu probleme în special în zona de frontieră a statelor membre, probleme care adesea sunt ușor de remediat. Așa-numitele efecte de frontieră se întâlnesc mai ales în zonele de frontieră. Cu toate că adesea există între state acorduri bilaterale privind rezolvarea unor probleme specifice, este necesară o reglementare la nivel european. De exemplu, pentru omologarea vehiculelor feroviare există pe teritoriul european 6 000 de reglementări diferite, iar procedura de autorizare poate dura ani. Aceste reglementări, introduse adesea din motive protecționiste, împiedică societățile de căi ferate europene să își ofere serviciile în alte țări. Această situație este inacceptabilă. În consecință, raportorul propune o armonizare a reglementărilor privind omologarea vehiculelor feroviare și reducerea la două luni a procedurii de omologare. Pentru remedierea efectivă a acestui efect de frontieră, Agenția europeană feroviară trebuie să dispună de competențele necesare.

De asemenea, aparatele de control ar trebui armonizate la nivel european. Este inacceptabil ca un polițist să nu poată folosi la frontieră aparate de control ale unei țări vecine deoarece acestea nu au fost etalonate în țara sa. De aceea, și în acest caz sunt necesare stabilirea unui inventar și prezentarea unei propuneri de armonizare din partea Comisiei.

Armonizarea documentelor de transport pentru toate modurile de transport ar permite, de asemenea, o organizare mai eficientă a transporturilor. În special, „transportul electronic” ar duce la reducerea semnificativă a barierelor administrative și la accelerarea transporturilor.

#### ***e) Factorul global***

În cazul normelor sale privind siguranța, protecția mediului, energia și tehnologia, UE ar trebui să își asume rolul de pionier și să le introducă la nivel mondial. Într-o primă fază, acest lucru va fi posibil doar cu condiția obținerii unui consens la nivelul celor 27 de state membre cu privire la armonizare și standardizare și, într-o a doua fază, a unei puneri în aplicare cu succes. Europa își poate apăra normele doar atunci când vorbește cu o singură voce. În prezent, această situație rămâne problematică, așa cum o ilustrează exemplele următoare. Pe de o parte, ETS, care ar trebui introdus începând cu 2012, demonstrează cât de puternică este rezistența la nivel internațional. Pe de altă parte, ritmul lent al eforturilor de utilizare a ERTMS, reprezintă dovada atitudinii ezitante a statelor membre. În sfârșit, acordul cu SUA privind transportul aerian, în cadrul căruia recunoașterea reciprocă și asistența tehnică au fost insuficient reglementate, constituie un exemplu bun al provocărilor cărora trebuie să le facă față UE la nivel internațional.

### ***3. Comodalitatea eficientă ca principiu director pentru viitoarea politică europeană a transporturilor***

Spațiul european unic al transporturilor va trebui să surmonteze unele probleme dificile de capacitate în transportul de persoane și mărfuri. În comparație cu 2005, transportul de mărfuri va crește până în 2030 cu aproximativ 40%, iar transportul de persoane cu aproximativ 34%. Aceasta impune găsirea de urgență a unor soluții la nivel european. Aceste soluții trebuie găsite în cadrul conceptului de comodalitate. În opinia raportorului, problemele de capacitate nu ar trebui să ducă la situația în care modurile de transport concurează între ele, ci mai degrabă ar trebui să le determine să se completeze în cadrul unei comodalități eficiente. Aceasta ține seama în mod egal de aspectele economice, sociale, cele legate de mediu și de siguranță și evaluează eficiența modurilor de transport luând în considerare diferitele situații de plecare, datele geografice și evoluția transporturilor și a mobilității în diferitele regiuni. Acesta ar trebui să devină principiu director al viitoarei politici a transporturilor, în locul menținerii valorii-limită de 300 de km propuse de Comisie pentru spațiul european unic. Comisia prevede ca până în 2030, 30% din transportul rutier de mărfuri pe distanțe mai mari de 300 km să fie transferate către alte moduri de transport, cum ar fi transportul pe căile ferate sau transportul maritim. O anumită valoare-limită în kilometri ar putea servi ca orientare, atât timp cât statele membre și regiunile stabilesc această limită în funcție de capacitățile lor actuale și viitoare.

Pe lângă aceasta, comodalitatea se îmbunătățește dacă unitățile de încărcare sunt adaptate și dacă niciun volum nu se pierde de la un mod de transport la altul. Acest lucru implică armonizarea unităților de încărcare și adaptarea în consecință a dimensiunilor vehiculelor.

### ***4. TEN-T și finanțarea***

TEN-T prezintă o importanță capitală pentru politica europeană a transporturilor și, prin urmare, eficiența și fezabilitatea lor ar trebui îmbunătățite prin limitarea numărului de proiecte și prin creșterea finanțării lor. O rețea de bază cu o finanțare sigură, evaluată după criteriile dezvoltării durabile la nivel european, dar și la nivel regional, va promova progresele în domeniile în care acestea se înregistrează într-un ritm lent (în special în zonele de frontieră). Raportorul solicită ca, după stabilirea proiectelor prioritare, acestea să își păstreze caracterul prioritar doar în cazul în care statele membre își asumă obligația de a contribui în mod semnificativ la realizarea acestor proiecte. Numai în acest fel rețeaua de bază poate fi construită în cel mai scurt timp, fără a rămâne în stadiul de proiect cu șanse mici de a fi realizat.

Adesea proiectele nu avansează din cauza lipsei de finanțare. Raportorul solicită, în consecință, ca până în 2015, statele membre să prezinte un plan de finanțare corespunzător pentru eliminarea celor 25 puncte de blocaj cunoscute.

Pe lângă aceasta, stabilirea priorităților ar trebui să fie strâns legată de condițiile de utilizare a fondurilor structurale regionale și de faptul că statele membre se angajează să asigure finanțarea acestor proiecte în cadrul programelor multianuale,

În plus, raportorul este de părere că Comisia ar trebui să prevadă o finanțare directă a acestor

proiecte cu cel puțin 30% din totalul investițiilor și să sprijine modele și instrumente de finanțare alternative, precum și obligațiunile pentru proiecte. Aceasta s-ar putea realiza în strânsă colaborare cu instituțiile financiare europene. În acest sens, fondul Marguerite constituie un bun exemplu. Un instrument financiar alternativ l-ar putea reprezenta internalizarea costurilor externe, atunci când veniturile astfel obținute ar fi utilizate pentru consolidarea finanțării proiectelor TEN-T. În același timp, acest lucru ar constitui un stimulent pentru crearea de parteneriate de tip public-privat. Un flux sigur de fonduri ar duce la siguranța planificării și, în acest fel, investițiile în proiectele TEN-T ar deveni mult mai atractive pentru întreprinderile private.

## **5. Mobilitatea urbană**

În orașe este necesar un efort mai mare, deoarece mărirea numărului de locuitori din aglomerările urbane va duce la creșterea traficului și a nivelului de poluare sonoră și a aerului.

Pentru remedierea acestor probleme, orașele ar trebui să elaboreze planuri de mobilitate durabilă, sprijinul financiar fiind condiționat de prezentarea acestor planuri. În mod evident, orașele decid singure, în conformitate cu principiul subsidiarității, care sunt proiectele planificate, însă aceste proiecte trebuie să respecte normele europene ale politicii transporturilor, adică să prevadă lanțuri logistice multimodale eficiente pentru persoane și mărfuri, care să reducă nivelul traficului din orașe și să combată impactul negativ asupra mediului. În consecință, aceste planuri de mobilitate trebuie să prevadă, printre altele, consolidarea infrastructurii pentru pietoni și bicicliști și să ducă la dublarea numărului de utilizatori ai mijloacelor de transport în comun. În special, transportul cu autobuzul și tramvaiul poate contribui în mod semnificativ la o comodalitate eficientă în traficul urban, suburban și regional, în cazul în care infrastructura este accesibilă sau adaptată în mod corespunzător.

Pe lângă aceasta, ar trebuie luată în considerare coerența planurilor de mobilitate din diferite orașe și regiuni, pentru a asigura coordonarea între ele, în special în orașe și regiuni vecine, chiar și atunci când acestea aparțin unor state membre diferite.

În orașe și în împrejurimile acestora este necesar să existe un sistem de transport sigur, atractiv și fiabil, în care modurile de transport sunt coordonate și care oferă posibilitatea călătoriilor multimodale. În acest context, prețurile biletelor, existența biletelor electronice care pot fi rezervate online, precum și drepturile pasagerilor, reprezintă elemente importante deoarece influențează alegerea modului de transport.

## **6. Cercetarea și inovarea**

Cercetarea și inovarea în cadrul sectorului transporturilor sunt deosebit de importante, deoarece sistemele de transport dezvoltate duc nu numai la reducerea poluării și la creșterea siguranței, ci pot contribui și la fluidizarea traficului. Pe lângă acestea, ele promovează UE ca spațiu de producție și cercetare.

Prin urmare, raportorul solicită elaborarea unui program de cercetare și dezvoltare dedicat în mod special mobilității, a cărui finanțare să fie sprijinită în scopul de a crea, pentru toate tipurile de transport, sisteme inteligente, interoperabile și interconectate de organizarea a

transporturilor, cum ar fi SESAR, Galileo, ERTMS, RIS, SafeSeaNet, LRIT și ITS.