|  |  |
| --- | --- |
| Parlamento Europeo  2014-2019 | EP logo RGB_Mute |

<Commission>{TRAN}Comisión de Transportes y Turismo</Commission>

<RefProc>2016/2327</RefProc><RefTypeProc>(INI)</RefTypeProc>

<Date>{07/04/2017}7.4.2017</Date>

<TitreType>PROYECTO DE INFORME</TitreType>

<Titre>sobre la estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones</Titre>

<DocRef>(2016/2327(INI))</DocRef>

<Commission>{TRAN}Comisión de Transportes y Turismo</Commission>

Ponente: <Depute>Bas Eickhout</Depute>

PR\_INI

ÍNDICE

Página

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO 3

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS 10

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones

(2016/2327(INI))

*El Parlamento Europeo*,

 Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

 Vista la Comunicación de la Comisión, de 20 de julio de 2016, titulada «Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones» (COM(2016)0501),

 Visto el Libro Blanco de la Comisión, de 28 de marzo de 2011, titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» (COM(2011)0144),

 Vista la Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes[[1]](#footnote-1),

 Vistos el Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO2 de los vehículos ligeros[[2]](#footnote-2), y el Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2011, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO2 de los vehículos ligeros[[3]](#footnote-3),

 Vista la Directiva 1999/94/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 1999, relativa a la información sobre el consumo de combustible y sobre las emisiones de CO2 facilitada al consumidor al comercializar turismos nuevos[[4]](#footnote-4),

 Visto el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE[[5]](#footnote-5),

 Visto el Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE[[6]](#footnote-6),

 Vista la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo[[7]](#footnote-7),

 Vista la Directiva 2009/28/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables y por la que se modifican y se derogan las Directivas 2001/77/CE y 2003/30/CE[[8]](#footnote-8),

 Vista la Directiva 98/70/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 1998, relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo y por la que se modifica la Directiva 93/12/CEE del Consejo[[9]](#footnote-9),

 Vista la Directiva (UE) 2015/1513 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, por la que se modifican la Directiva 98/70/CE, relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo, y la Directiva 2009/28/CE, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables[[10]](#footnote-10),

 Visto el Plan Maestro para el despliegue de sistemas de transporte inteligentes, cooperativos e interoperables,

 Vista la Directiva 1999/52/CE de la Comisión, de 26 de mayo de 1999, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 96/96/CE del Consejo sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques[[11]](#footnote-11),

 Vistas la Directiva 2004/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras de la Comunidad[[12]](#footnote-12) y la Decisión 2009/750/CE de la Comisión, de 6 de octubre de 2009, relativa a la definición del Servicio Europeo de Telepeaje y sus elementos técnicos[[13]](#footnote-13),

 Visto el Reglamento (UE) n.º 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2010, sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo[[14]](#footnote-14),

 Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros[[15]](#footnote-15),

 Visto el Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006[[16]](#footnote-16),

 Vista la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos[[17]](#footnote-17),

 Vista la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga[[18]](#footnote-18),

 Vista la Directiva 2005/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones[[19]](#footnote-19), modificada por la Directiva 2009/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009[[20]](#footnote-20),

 Visto el artículo 52 de su Reglamento,

 Vistos el informe de la Comisión de Transportes y Turismo y la opinión de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria (A8-0000/2017),

A. Considerando que, en el Acuerdo de París, que fue ratificado por la Unión Europea el 4 de noviembre de 2016 y entró en vigor el día después de su ratificación por 141 Partes, todos los agentes se comprometieron a que el aumento de la temperatura media mundial con respecto a los niveles preindustriales fuera muy inferior a los 2°C y a proseguir los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5°C con respecto a los niveles preindustriales;

B. Considerando que el transporte por carretera es responsable de más del 70 % de las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector de los transportes y de gran parte de la contaminación atmosférica, y que es necesario actuar sobre todo en este ámbito, si bien es preciso intensificar los esfuerzos en todos los sectores del transporte para reducir las emisiones;

1. Acoge con satisfacción la Comunicación de la Comisión titulada «Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones» y coincide en que, para lograr una transición más global hacia una economía circular limpia, es necesario un cambio trascendental hacia la movilidad de bajas emisiones;

2. Subraya que, con objeto de respetar el Acuerdo de París, las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte tendrán que estar cerca de cero a mediados de siglo; señala que las emisiones de contaminantes atmosféricos procedentes del transporte han de reducirse drásticamente sin demora para cumplir las directrices de la OMS en materia de salud pública como mínimo;

3. Observa que la transición hacia una movilidad de bajas emisiones ofrece oportunidades importantes a los fabricantes y proveedores de automóviles y a los proveedores de energía y servicios innovadores;

4. Reconoce la necesidad de un cambio claro en la gestión de la demanda a fin de hacer la transición necesaria hacia un enfoque intermodal; reitera que el transporte debe entenderse como un servicio y no como un objetivo como tal;

5. Pide a la Comisión que garantice la plena aplicación de la legislación vigente y presente un paquete legislativo sobre transporte y clima, con el fin de alcanzar los objetivos climáticos, que abarque todos los modos de transporte, incluida la movilidad urbana;

**Optimización del sistema de transporte**

***Mejora de la eficiencia***

6. Pide a la Comisión que introduzca y mejore las normas sobre emisiones de CO2 para todo el transporte por carretera con carácter de urgencia; señala que las normas sobre vehículos rentables representan probablemente la medida más eficaz para mejorar la eficiencia energética en la Unión en el período que va hasta 2030;

7. Pide a la Comisión que examine el enfoque de la Unión sobre la conectividad aérea; subraya que la conectividad debe centrarse en la conexión de las regiones aisladas y desfavorecidas de la Unión; subraya que esto debe ir acompañado de inversiones en alternativas ecológicas como los trenes (nocturnos) transfronterizos;

***Tarificación equitativa y eficiente***

8. Considera que es fundamental contar con indicaciones de precios más claras para reflejar mejor los principios de que «quien contamina paga» y de que «el usuario paga» a fin de garantizar la equidad y la igualdad de condiciones para los diferentes modos de transporte en Europa;

9. Acoge con satisfacción los esfuerzos realizados por la Comisión en la elaboración de normas para sistemas de peaje electrónicos interoperables en la Unión y la próxima revisión de la Directiva sobre la «Euroviñeta», que debe incluir la aplicación de gravámenes basados en la distancia recorrida y una diferenciación basada en las emisiones de dióxido de carbono; pide la ampliación de la aplicación de gravámenes basados en la distancia recorrida para incluir a todos los turismos y furgonetas, y que el principio se extienda a las zonas urbanas;

10. Pide a la Comisión que actualice cuanto antes su manual sobre los costes externos del transporte teniendo en cuenta los datos de emisiones en condiciones reales de conducción;

11. Hace hincapié en que es necesario introducir impuestos sobre el queroseno para el sector de la aviación, que representa el modo en el que se está más lejos de internalizar los costes externos; pide, además, la supresión de la exención del IVA en los billetes de avión; anima a los Estados miembros a que introduzcan o mantengan mientras tanto los impuestos y exacciones sobre los billetes de avión;

***Logística y digitalización***

12. Considera que los vehículos autónomos pueden ser un activo importante en la mejora de la eficiencia del transporte; insiste, no obstante, en que los vehículos autónomos deben ser eléctricos y de uso compartido e incluir medidas inteligentes para mitigar su uso creciente;

13. Apoya las iniciativas sobre gestión de la movilidad para lograr servicios de transporte intermodales más eficientes y respetuosos del medio ambiente así como la movilidad inteligente, que puede ser clave para promover que se pase del automóvil en propiedad a la movilidad como servicio;

**Energía con bajas emisiones para el transporte**

14. Acoge con satisfacción los esfuerzos destinados a garantizar una infraestructura generalizada e interoperable para la recarga de los vehículos eléctricos;

15. Considera que la obligación de que los proveedores de combustible reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero de la energía suministrada mediante electricidad procedente de fuentes renovables, biocombustibles avanzados sostenibles o combustibles sintéticos sería el enfoque más eficaz para reducir el impacto climático del transporte por carretera;

16. Coincide con la Comisión en que los biocombustibles producidos a partir de cultivos alimenticios tienen un papel limitado en la descarbonización del sector de los transportes y está de acuerdo con las directrices sobre ayudas estatales en el sentido de que este tipo de biocombustibles no deben recibir ayudas públicas después de 2020;

17. Acoge con satisfacción la intención de la Comisión de eliminar progresivamente los biocombustibles producidos a partir de cultivos alimenticios;

**Infraestructura de transporte e inversión**

18. Insta a la Comisión y a los Estados miembros a que limiten la financiación procedente del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas (FEIE), de la red transeuropea de transporte (RTE-T), del Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) y del marco financiero plurianual (MFP) a las iniciativas que contribuyan a la lucha contra el cambio climático;

**Responsabilizar a los ciudadanos y los responsables políticos con vistas a un cambio de comportamiento**

19. Anima a las ciudades a que incluyan objetivos sobre gases de efecto invernadero en los planes de movilidad urbana sostenible y pide a la Comisión que vincule la cofinanciación por la Unión de proyectos urbanos a la consecución de dichos objetivos;

20. Pide a la Comisión que refuerce las redes de pioneros entre ciudades para compartir las historias de éxito en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y en las estrategias de aire limpio;

**Exigencias sectoriales**

***Motocicletas, turismos y furgonetas***

21. Pide que se establezcan nuevas normas para las emisiones de CO2 de los turismos y las furgonetas para 2025 y 2030 sobre la base de una trayectoria lineal y a un nivel que corresponda a una mejora anual de al menos un 6-8 %, correspondiente al Nuevo Ciclo de Conducción Europeo (NEDC) de 70 g en 2025 y de 50 g en 2030;

22. Insiste en que las futuras normas de la Unión sobre CO2 para los vehículos también deben establecer que las emisiones deben medirse en un ensayo en condiciones reales de conducción a fin de informar a los consumidores, garantizar la exactitud de los procedimientos de ensayo y evitar las técnicas de optimización del ciclo de ensayos;

23. Reitera su petición de que se revise el etiquetado de los automóviles a fin de que la información para los consumidores sea mejor y de que las normas en materia de contratación pública incentiven los vehículos limpios; hace hincapié en que el etiquetado de los vehículos debe basarse en una comparación de la huella de CO2;

24. Pide a la Comisión que establezca un objetivo mínimo para la cuota de vehículos eléctricos para todos los fabricantes de al menos el 25 % para 2025;

***Autobuses y camiones***

25. Espera que la Comisión presente una propuesta de normas sobre emisiones de CO2 para los vehículos pesados para 2025 sin más demora, así como sobre la certificación de CO2 para permitir la diferenciación en los gravámenes aplicables a los usuarios de las carreteras;

***Ferrocarril***

26. Apoya firmemente las nuevas convocatorias de propuestas de la Comisión sobre los enlaces ferroviarios transfronterizos que faltan a nivel regional y acoge con satisfacción la perspectiva de minimizar o reducir el impacto climático;

27. Insta a la Comisión a que presente una propuesta ambiciosa para la Directiva sobre el transporte combinado que promueva mejor un transporte de mercancías eficiente y anima a la transferencia modal hacia el ferrocarril y las vías navegables sostenibles del 30 % para 2030 y del 50 % para 2050;

***Aviación***

28. Pide a la Comisión que mejore la eficiencia de la aviación, en particular mediante la propuesta sobre las tasas de aterrizaje y las normas sobre el CO2 más allá de lo establecido en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI);

29. Considera que la Unión debe aplicar el sistema de reducción y de compensación de carbono para la aviación internacional (CORSIA) a través del régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE), a la vez que se permite la exclusión del 50 % de los desplazamientos, siempre que el lugar de destino esté aplicando CORSIA mediante medidas nacionales; propone que el RCDE UE se mantenga para los vuelos dentro del Espacio Económico Europeo (EEE);

***Transporte marítimo***

30. Hace hincapié en que, para abordar las actuales barreras del mercado a la eficiencia energética y la reducción de emisiones de los buques, deben preservarse la transparencia y los datos reales de transporte en el sistema de seguimiento, notificación y verificación de la Unión cuando la Unión decida adaptar su sistema al sistema de recopilación de datos de la Organización Marítima Internacional (OMI);

31. Subraya que, en ausencia de un acuerdo internacional sobre un objetivo de reducción de emisiones para el sector del transporte marítimo, así como de medidas de la OMI para atenuar las emisiones en el sector marítimo internacional, la Unión debe incorporar el transporte marítimo internacional al régimen de comercio de derechos de emisión a partir de 2023;

***Vías navegables interiores***

32. Pide a la Comisión que presente una revisión de la Directiva relativa a los servicios de información fluvial (SIF)[[21]](#footnote-21), en particular en relación con la forma de promover el uso de los SIF para reducir las emisiones de las vías navegables interiores;

o

o o

33**.** Encarga a su presidente que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Un transporte seguro, eficiente y asequible es esencial para la vida de los ciudadanos europeos, para el desarrollo del mercado interior y para lograr la conectividad global. Al mismo tiempo, las emisiones de gases de efecto invernadero a causa del transporte han aumentado en Europa, siendo un 20 % más elevadas en 2014 que en 1990. En la actualidad, el sector del transporte es responsable de casi una cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero de Europa.

La Unión y sus Estados miembros se comprometieron con el Acuerdo de París, en vigor desde el 4 de noviembre de 2016, cuyo objetivo es mantener el aumento de la temperatura mundial por debajo de 2 ºC con respecto a los niveles preindustriales y realizar esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 ºC con respecto a los niveles preindustriales. Para que estos objetivos se apliquen, el sector del transporte tiene que cumplir su parte. Un cambio definitivo a una movilidad con bajo nivel de emisiones de carbono y contaminantes es, de hecho, la solución. El Libro Blanco sobre el transporte de 2011 y los informes del Parlamento Europeo que le siguieron destacan claramente el objetivo para el sector del transporte de conseguir una reducción de al menos un 60 % en las emisiones de gases de efecto invernadero antes de mediados de siglo en comparación con 1990, y de encaminarse hacia el objetivo de cero emisiones.

La Comunicación de la Comisión de 20 de julio de 2016 titulada «Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones» reúne medidas y propone iniciativas legislativas y no legislativas destinadas a acelerar el ritmo de la transición hacia la movilidad con bajo nivel de emisiones, acentuando las oportunidades que se plantean para la industria, los servicios, las empresas de energía y los inversores de contribuir al crecimiento sostenible y crear nuevos puestos de trabajo. El informe acoge con satisfacción la Comunicación y está de acuerdo en la importancia de que se tomen medidas en todos los ámbitos descritos en el Plan de acción para la movilidad de bajas emisiones, subrayando al mismo tiempo la necesidad de una actuación más ambiciosa en determinados ámbitos.

La propuesta de Reglamento relativa al reparto del esfuerzo publicada con esta Estrategia establece metas claras para que los Estados miembros reduzcan las emisiones de los sectores no incluidos en el RCDE, incluido el transporte, por lo que los dos documentos se complementan en un paquete coherente.

La Comunicación aborda tres factores fundamentales, habida cuenta de la evolución del sector del transporte hacia una movilidad de bajas emisiones, respetando la neutralidad tecnológica, y para contribuir a la creación de empleo, el crecimiento y la inversión. Son los siguientes: una mayor eficiencia del sistema de transportes; energías alternativas de bajas emisiones para el transporte; y vehículos de bajas emisiones o de emisión cero. El informe sigue estas mismas líneas y sugiere también varios elementos nuevos.

Con respecto a la fijación de los precios en el sector de los transportes, el informe destaca la necesidad de emprender nuevas acciones para la igualdad de condiciones de los diferentes modos de transporte en Europa, a través de señales de precios más claras que reflejen mejor los principios de «quien contamina, paga» y del «usuario-pagador». Acoge con satisfacción los esfuerzos de la Comisión de elaborar normas para los sistemas de peaje electrónicos interoperables en la Unión y la próxima revisión de la Directiva sobre la «Euroviñetas». Subraya la importancia de las actualizaciones realizadas con respecto a los costes externos de todos los modos de transporte, basadas, entre otras cosas, en los acontecimientos recientes relacionados con las economías y el cambio climático, así como en la mejora de los datos sobre emisiones en condiciones reales de conducción.

El papel de la digitalización en conceptos de movilidad sostenible es subrayado por el informe, con especial énfasis en los vehículos autónomos y en la logística, al mismo tiempo que incluye cómo afrontar la congestión en las ciudades. El despliegue de sistemas de transporte cooperativos e inteligentes es de gran importancia y debe existir un marco de la Unión para su despliegue coordinado.

La multimodalidad es fundamental para lograr la movilidad con bajo nivel de emisiones. Los incentivos para apoyar una integración multimodal y un transporte combinado deben mejorarse y actualizarse periódicamente, para que el cambio hacia modos de transporte menos contaminantes y más sostenibles se haga efectivo. La segunda generación de planes de trabajo y de facilitación de medidas para la ejecución de la Red Transeuropea de Transporte tiene que prestar especial atención a los aspectos medioambientales. A este respecto, los proyectos que vayan a financiarse con cargo a la RTE-T, pero también del FEIE o del MCE deberían tener como criterios de elegibilidad su contribución a la reducción del cambio climático.

Deben adoptarse medidas a escala de la Unión para apoyar un enfoque proactivo de las ciudades con vistas a fomentar un cambio modal hacia los desplazamientos activos, el transporte público o los planes de movilidad compartida, a fin de reducir la congestión y la contaminación en las ciudades. La revisión del Reglamento relativo a las normas de acceso al mercado de los servicios de autocares y autobuses debe tener en cuenta estos aspectos.

El informe hace hincapié en la importancia de capacitar a los ciudadanos y a los responsables políticos para conseguir un cambio de comportamiento a través de las siguientes medidas: el apoyo a que haya información disponible y de fácil acceso sobre las emisiones de gases de efecto invernadero como un derecho de transporte intermodal; el refuerzo de las redes de pioneros entre ciudades para compartir las historias de éxito en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y en las estrategias de aire limpio; y la evolución de los conceptos de cambio modal para trayectos cortos, pasando de conducir un vehículo personal a una cadena de movilidad intermodal como desplazamiento a pie-desplazamiento en bicicleta-transporte público/viajes compartidos en automóvil y automóviles de uso compartido.

La transición hacia las energías alternativas de bajas emisiones en el transporte ha comenzado ya y se desarrollará en los próximos decenios. La sostenibilidad del uso de combustibles alternativos es un factor determinante para el éxito de esta transición. Para lograr la sostenibilidad es necesario el desarrollo de infraestructuras específicas. A este respecto, el informe subraya la importancia de que la legislación que se adopte, como el conjunto de medidas legislativas sobre las fuentes de energía renovables, establezca obligaciones para que los proveedores de combustible reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero mediante la ampliación de la oferta de energía renovable, los biocombustibles avanzados sostenibles o los combustibles sintéticos. El informe acoge con satisfacción los esfuerzos realizados para garantizar una infraestructura completa e interoperable de recarga de los vehículos eléctricos, como parte de la aplicación de la Directiva relativa a una infraestructura para los combustibles alternativos, y pide a los Estados miembros que intensifiquen sus acciones para aplicar los marcos políticos específicos para el despliegue de los puntos de recarga accesibles al público.

El objetivo de avanzar en pos de vehículos de emisiones cero solo puede alcanzarse mediante el apoyo a la innovación que aporta eficiencia a los vehículos y a la demanda de estos productos. La confianza de los consumidores con respecto a los ensayos solo puede recuperarse si estos se mejoran y, cuando sea factible desde el punto de vista tecnológico, las futuras normas de la Unión sobre emisiones de CO2 para los vehículos también deben medirse en un ensayo de conducción en el mundo real. La electrificación con vistas a una movilidad de cero emisiones contaminantes requiere esfuerzos para garantizar cero emisiones en todo el ciclo de vida.

El ponente considera que el etiquetado de los automóviles debe revisarse a fin de que la información para los consumidores sea mejor y de que las normas en materia de contratación pública incentiven los vehículos limpios. Lamenta que los Estados miembros todavía se rijan por una amplia gama de incentivos fiscales que desincentivan la movilidad de bajas emisiones y subvencionan los vehículos ineficientes y contaminantes, en particular los vehículos de empresa.

Se esperan medidas firmes en materia de normas de dióxido de carbono de la estrategia posterior a 2020 para los automóviles y las furgonetas, así como de la estrategia para los camiones, autobuses y autocares.

El informe analiza las tendencias sectoriales específicas para distintos modos de transporte, con el fin de lograr una movilidad con bajo nivel de emisiones.

Se destaca la importancia de que los instrumentos horizontales apoyen la movilidad de bajas emisiones, en particular, la relación entre los sistemas de transporte y energía, la investigación, la innovación y la competitividad, las tecnologías digitales y las nuevas capacidades, así como la seguridad necesaria para las inversiones.

Es de máxima importancia que los instrumentos de inversión de la Unión se dirijan a apoyar la eficacia del sistema de transporte respetando la neutralidad tecnológica, la energía alternativa de bajas emisiones para el transporte y los vehículos de emisiones cero.

En el contexto de la acción global en materia de transporte internacional, son necesarios esfuerzos adicionales en favor de la movilidad de bajas emisiones, y la contribución de la Unión es de gran importancia para el progreso en esta dirección, ya sea en el sector de la aviación, en el marco de la OACI, o en el sector del transporte marítimo, en la OMI.

Además de las medidas adoptadas por la Unión para reducir sus propias emisiones es importante que, junto con los terceros países, se ideen soluciones al cambio climático a través de proyectos conjuntos, en consonancia con la referencia del Acuerdo de París a un nuevo mecanismo de cooperación internacional para la lucha contra el cambio climático.

1. DO L 120 de 15.5.2009, p. 5. [↑](#footnote-ref-1)
2. DO L 140 de 5.6.2009, p. 1. [↑](#footnote-ref-2)
3. DO L 145 de 31.5.2011, p. 1. [↑](#footnote-ref-3)
4. DO L 12 de 18.1.2000, p. 16. [↑](#footnote-ref-4)
5. DO L 188 de 18.7.2009, p. 1. [↑](#footnote-ref-5)
6. DO L 123 de 19.5.2015, p. 55. [↑](#footnote-ref-6)
7. DO L 275 de 25.10.2003, p. 32. [↑](#footnote-ref-7)
8. DO L 140 de 5.6.2009, p. 16. [↑](#footnote-ref-8)
9. DO L 350 de 28.12.1998, p. 58. [↑](#footnote-ref-9)
10. DO L 239 de 15.9.2015, p. 1. [↑](#footnote-ref-10)
11. DO L 142 de 5.6.1999, p. 26. [↑](#footnote-ref-11)
12. DO L 166 de 30.4.2004, p. 124. [↑](#footnote-ref-12)
13. DO L 268 de 13.10.2009, p. 11. [↑](#footnote-ref-13)
14. DO L 276 de 20.10.2010, p. 22. [↑](#footnote-ref-14)
15. DO L 368 de 17.12.1992, p. 38. [↑](#footnote-ref-15)
16. DO L 300 de 14.11.2009, p. 88. [↑](#footnote-ref-16)
17. DO L 307 de 28.10.2014, p. 1. [↑](#footnote-ref-17)
18. DO L 332 de 28.12.2000, p. 81. [↑](#footnote-ref-18)
19. DO L 255 de 30.9.2005, p. 11. [↑](#footnote-ref-19)
20. DO L 280 de 27.10.2009, p. 52. [↑](#footnote-ref-20)
21. Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad (DO L 255 de 30.9.2005, pp. 152-159). [↑](#footnote-ref-21)