



Document de ședință

A8-0183/2015

12.6.2015

RAPORT

referitor la emiterea biletelor integrate multimodale în Europa
(2014/2244(INI))

Comisia pentru transport și turism

Raportor: Dieter-Lebrecht Koch

CUPRINS

	Pagina
PROPUNERE DE REZOLUȚIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN.....	3
EXPUNERE DE MOTIVE.....	10
REZULTATUL VOTULUI FINAL ÎN COMISIE	14

PROPUNERE DE REZOLUȚIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitoare la emiterea biletelor integrate multimodale în Europa (2014/2244(INI))

Parlamentul European

- având în vedere Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport¹,
- având în vedere Regulamentul (UE) nr. 454/2011 al Comisiei privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „aplicații telematice pentru serviciile de călători” al sistemului feroviar transeuropean²,
- având în vedere Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date³,
- având în vedere Comunicarea Comisiei intitulată „Plan de acțiune pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în Europa” (COM(2008)0886),
- având în vedere Cartea albă a Comisiei din 2011 intitulată „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 15 decembrie 2011 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 resurselor⁴,
- având în vedere Documentul de lucru al serviciilor Comisiei intitulat „Foaie de parcurs pentru furnizarea unor servicii paneuropene de informare, planificare și achiziționare a legitimațiilor pentru călătoriile multimodale” (SWD(2014)0194),
- având în vedere Planul de acțiune privind mobilitatea urbană (COM(2009)0490),
- având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European,
- având în vedere avizul Comitetului Regiunilor,
- având în vedere articolul 52 din Regulamentul său de procedură,
- având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism (A8-0183/2015),

¹ JO L 207, 6.8.2010, p. 2.

² JO L 328, 7.12.2013, p. 72.

³ JO L 281, 23.11.1995, p. 31.

⁴ JO C 168 E, 14.6.2013, p. 72.

- A. întrucât, în pofida eforturilor continue, obiectivul 22 menționat în Cartea albă din 2011¹, care prevede facilitarea călătoriilor multimodale neîntrerupte din poartă în poartă prin sisteme inteligente de transport pentru programarea interoperabilă și multimodală, furnizarea de informații, rezervarea online și emiterea inteligentă a biletelor, nu a fost deocamdată atins;
- B. întrucât majoritatea călătorilor continuă să prefere transportul individual, iar crearea unor servicii de planificare a călătoriilor la nivelul UE nu va fi suficientă pentru o mai bună integrare a diferitelor moduri de transport, ci fiecare dintre aceste moduri de transport ar trebui să devină mai eficient și mai ușor de utilizat, o contribuție semnificativă în acest sens având-o, printre altele, adoptarea celui de-al patrulea pachet feroviar astfel încât să se asigure accesul egal la infrastructură și al operatorilor mai mici, IMM-urilor și întreprinderilor nou înființate, și adoptarea Regulamentului privind drepturile pasagerilor și a unei strategii privind căile navigabile europene, precum și implementarea inițiativei privind cerul unic european și a proiectelor prioritare TEN-T;
- C. întrucât, deși Comisia definește sistemele integrate de emiteră a biletelor drept o combinație de diferite metode de transport într-un singur bilet, această definiție nu este întotdeauna acceptată de întreprinderi, iar anumiți prestatori de servicii au ca scop doar furnizarea de bilete interoperabile, fapt care îngreunează progresele în acest sector;
1. subliniază că furnizarea pe întregul teritoriu al UE a unor servicii multimodale de informare, o abordare integrată transfrontalieră a serviciilor de planificare a călătoriilor și emiteră a biletelor, îndeosebi pentru călătoriile pe distanțe lungi, reprezintă un răspuns la provocările majore în sectorul european al transporturilor, precum sustenabilitatea, multimodalitatea, îmbunătățirea siguranței tuturor mijloacelor de transport, eficiența și viabilitatea economică, crearea de locuri de muncă de calitate și mobilitatea forței de muncă, serviciile respective fiind, prin urmare, benefice în egală măsură societății, economiei, mediului, coeziunii sociale și industriei turismului;
 2. subliniază că furnizarea la nivelul UE a unor servicii multimodale de informare, planificare a călătoriilor și emiteră a biletelor oferă întreprinderilor europene, îndeosebi IMM-urilor și întreprinderilor nou înființate, oportunități de inovare și, prin urmare, reprezintă o contribuție majoră la realizarea unei piețe unice europene competitive pe plan mondial și la finalizarea spațiului european unic al transporturilor;
 3. subliniază că mobilitatea la nivelul UE a consumatorilor este o condiție de bază pentru exercitarea libertăților lor fundamentale și că aceștia ar trebui, de aceea, să poată avea acces la informații cuprinzătoare, corecte și neutre privind atât orarele, cât și disponibilitatea conexiunilor de transport multimodale și transfrontaliere, în cadrul unei mobilități facilitate și neîntrerupte din poartă în poartă cu standarde înalte de confort, și să facă rezervările și plățile necesare online; salută stimulentele care încurajează călătorii să combine mai multe moduri de transport disponibile; constată că, în cele mai multe dintre statele membre, posibilitatea de a achiziționa bilete pe internet sau prin aplicații mobile pentru călătorii naționale și transfrontaliere în cadrul UE încă lipsește; consideră că blocarea geografică nu ar trebui permisă;

¹ 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).

4. subliniază că este important pentru utilizatori să obțină un bilet pentru o călătorie multimodală și consideră că facilitarea accesului echitabil și egal la călătorii multimodale și la date despre trafic și, deci, furnizarea de informații în timp real, complete, ușor accesibile și fiabile pentru călători reprezintă o condiție esențială pentru dezvoltarea de noi sisteme integrate de emiteră a biletelor și subliniază că, pentru a garanta că măsurile aferente sunt echitabile, este extrem de important ca acestea să fie însoțite de informații cu privire la internalizarea costurilor externe pentru toate modurile de transport și la performanța de mediu a diferitelor moduri;
5. precizează faptul că, în orice moment, consumatorilor ar trebui să li se furnizeze informații transparente cu privire la prețuri; subliniază, prin urmare, că sistemele de rezervare și de plată ar trebui să indice în mod clar prețul total al biletului pentru orice călătorie selectată, inclusiv elementele obligatorii, cum ar fi impozitele și taxele; subliniază importanța platformelor IT inovatoare care reduc taxele totale de rezervare și de tranzacție și subliniază importanța de a permite o varietate de opțiuni de plată pentru achiziționarea legitimațiilor de transport; invită UE și statele membre să depună mai multe eforturi în vederea limitării taxelor pentru utilizarea cardurilor de credit sau a altor forme rezonabile de plată pentru serviciile de transport public;
6. subliniază că incompatibilitatea și inconsecvența straturilor de date, diversitatea și lipsa interoperabilității formatelor de date și a protocoalelor de schimburi de date subminează existența informațiilor multimodale integrate, a serviciilor de planificare a călătoriilor și emiteră a biletelor în UE și creează costuri adiționale; invită Comisia să se asigure că orice acțiune de reglementare țină pasul cu evoluțiile rapide din sectorul transporturilor și nu creează sarcini inutile;
7. salută eforturile sectorului public și ale sectorului privat, de a crea servicii de planificare a călătoriilor, împreună cu standardele și interfețele deschise necesare, dar constată că adesea aceste servicii acoperă doar anumite regiuni sau țări și rareori sunt multimodale; solicită, prin urmare, ca un prim pas, tuturor prestatorilor de servicii de transport și de servicii de planificare a călătoriilor să se bazeze pe sinergiile existente și să se concentreze mai mult pe furnizarea de servicii multimodale și transfrontaliere de planificare a călătoriilor cu modalități adaptate de emiteră a biletelor, acordând o atenție deosebită limbii în care serviciile sunt furnizate, luând în considerare utilizarea limbilor minorităților, care să conecteze transportul pe distanțe lungi și cel local, inclusiv „primul și ultimul kilometru”, de exemplu prin actualizarea diferitelor sisteme pentru a dezvolta interoperabilitatea acestora și a permite comunicarea între ele; solicită Comisiei să utilizeze coridoarele TEN-T ca proiect-pilot pentru identificarea fluxurilor de pasageri și să exploateze potențialul serviciilor multimodale de informare, de planificare a călătoriei și de emiteră a biletelor;
8. solicită Comisiei să dezvolte un inventar al bunelor practici pentru proiectele derulate pe plan local, regional sau național, servind ca bază pentru implementarea acestora din urmă la nivel european;
9. subliniază că ușurința și confortul achiziționării utilizând sistemele multimodale integrate de emiteră a biletelor vor atrage mai mulți pasageri în transportul public, sporind satisfacția acestora și aducând avantaje întreprinderilor de transport public;

10. invită Comisia ca, în ceea ce privește serviciile multimodale integrate de emiteră a biletelor, să ia măsurile necesare pentru crearea unui cadru clar care să sprijine și să faciliteze eforturile depuse de părțile interesate și de autoritățile competente, acordurile pe care le-au încheiat și natura inovatoare a produselor și serviciilor oferite și, în cazul în care până în 2020 nu se realizează progrese reale privind sistemele integrate, interoperabile, multimodale și transfrontaliere de emiteră a biletelor, îi solicită Comisiei să întreprindă acțiuni legislative, pe baza progreselor deja realizate și a inițiativelor deja introduse, prin introducerea unor norme minime și a unui calendar;
11. subliniază rolul activ și responsabilitatea autorităților locale și regionale în ceea ce privește primul și ultimul kilometru al unei călătorii; consideră esențial ca acestea să se implice în implementarea măsurilor individuale, în supravegherea funcționării acestora și în asigurarea funcționării eficiente a sistemului în ansamblu; având în vedere cele de mai sus, invită autoritățile competente din statele membre:
- să introducă, până cel târziu în 2020, în strânsă cooperare cu reprezentanții sectorului transporturilor, sisteme de informații naționale și actualizate privind orarele și tarifele pe baza unor interfețe deschise, care să conecteze datele de călătorie locale și regionale privind transportul public local desfășurat de societăți publice și private, și să continue să actualizeze în mod regulat sistemele respective,
 - să se asigure că, până cel târziu în 2020, toate mijloacele de transport public local de persoane sunt echipate cu sisteme inteligente de transmitere a informațiilor în timp real despre poziția vehiculului de transport și că includerea acestor sisteme devine o condiție în cadrul procedurilor de ofertare,
 - să prevadă, până cel târziu în 2024, pe baza unor interfețe deschise, interconectarea transfrontalieră a sistemelor naționale de informații privind orarele și tarifele, cu informații în timp real privind orarele societăților locale de transport public și să o pună la dispoziția operatorilor, prestatorilor de servicii de planificare a călătoriilor și consumatorilor;
12. împărtășește opinia Comisiei potrivit căreia accesul echitabil, deschis și egal al tuturor prestatorilor de servicii de informare, de planificare a călătoriei și de emiteră a biletelor, inclusiv al IMM-urilor și a întreprinderilor nou înființate, la date de trafic, de călătorie și în timp real cu caracter cuprinzător și multimodal este o condiție prealabilă pentru furnizarea pe întregul teritoriu al UE a unor servicii multimodale de informare, planificare a călătoriilor și emiteră a biletelor și invită Comisia să prezinte o propunere care să impună prestatorilor în cauză să pună la dispoziție, în condiții echitabile și egale, toate datele respective, necesare pentru furnizarea unor servicii mai cuprinzătoare, oferind astfel călătorilor o alegere reală și accesibilă între conexiunile cele mai sustenabile, mai ieftine, respectiv mai rapide, fără a aduce atingere intereselor economice ale operatorilor implicați;
13. subliniază obligația care revine Comisiei, conform politicii UE în domeniul concurenței, de a identifica și de a contracara orice risc potențial de monopolizare a informațiilor în cazul furnizorilor multimodali de informații și de bilete; adaugă faptul că Comisia trebuie să se asigure, de asemenea, că partea dedicată plății pentru serviciile electronice

de emitere a biletelor nu atinge proporții atât de ridicate încât să penalizeze întreprinderile care asigură transportul pasagerilor;

14. solicită crearea unei platforme de dialog care să implice toți reprezentanții din sectorul transporturilor și autoritățile competente de la nivel local, regional, național și european, pentru a elabora soluții fezabile, printre altele pentru introducerea etapizată a unor sisteme electronice de emitere a biletelor interoperabile la nivelul UE, ținând seama de întregul ciclu de călătorie, de la planificare până la achiziționarea biletelor, precum și pentru abordarea problemelor legate de repartizarea veniturilor din vânzările de bilete și de repartizarea sarcinilor în cazul litigiilor între părțile contractate; consideră că aceste soluții ar trebui dezvoltate într-o manieră dictată de piață, fără a împovăra operatorii și pasagerii cu costuri disproporționate; solicită Comisiei să promoveze ferm prin intermediul cofinanțării UE a unor sinergii în acest domeniu între rețelele de telecomunicații și de transport transeuropene;
15. subliniază că drepturile pasagerilor europeni sunt limitate în măsura în care se aplică separat pentru fiecare contract de transport individual, dar atunci când o călătorie presupune traversarea frontierelor sau utilizarea transportului modal, drepturile pasagerilor nu pot fi garantate în mod obișnuit și îndeamnă prin urmare Comisia să răspundă apelului Parlamentului din Rezoluția sa din 2011 referitoare la Foaia de parcurs¹ pentru o cartă a drepturilor pasagerilor care să acopere toate formele de transport, prin prezentarea unei propuneri pentru o astfel de cartă, care să includă o secțiune separată privind călătoriile multimodale și protecția clară și transparentă a drepturilor pasagerilor în context multimodal, ținând seama de caracteristicile specifice ale fiecărui mod de transport și de sistemele multimodale integrate de emitere a biletelor, până în 2017;
16. subliniază importanța capitală pe care accesul liber și egal la mijloacele de transport al tuturor și în special al persoanelor vulnerabile o are pentru mobilitatea socială și având în vedere schimbările demografice din Europa și solicită să se acorde o mai mare atenție nevoilor persoanelor cu handicap sau cu mobilitate redusă, precum și cerințelor speciale ale persoanelor vârstnice în ceea ce privește accesul la informații înaintea și în cursul călătoriei, opțiunile de emitere a biletelor și la sistemele de rezervare și de plată, inclusiv posibilitatea rezervării de spații pentru scaune cu rotile; salută foaia de parcurs a Comisiei pentru un act european privind accesibilitatea și potențialul de acțiune legislativă pentru eliminarea barierelor economice și sociale cu care se confruntă persoanele cu handicap; îndeamnă Comisia să elimine barierele din calea transportului, în cadrul eforturilor sale de îmbunătățire a accesibilității;
17. subliniază importanța de a menține diferite modele de stabilire a prețurilor și opțiuni de plată (alocații, reducere etc.) pentru a se asigura că anumite grupuri din societate (șomerii, pensionarii, studenții, familiile numeroase, persoanele cu venituri mici și alte grupuri sociale defavorizate) pot beneficia de sistemele multimodale de emitere a biletelor în UE;

¹ Rezoluția Parlamentului European din 15 decembrie 2011 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 (JO C 168 E, 14.6.2013, p. 72.)

18. remarcă faptul că sistemele de informare pentru transportul multimodal ar trebui să fie ușor de utilizat și, prin urmare, să fie completate cu hărți și date geografice actualizate;
19. solicită continuarea sprijinului pentru părțile interesate în vederea găsirii de soluții inovatoare și, prin urmare, nu doar menținerea, ci și dezvoltarea surselor relevante de finanțare din partea UE, cum ar fi Programul pentru inovare 4 Shift2Rail din cadrul programului Orizont 2020 și Mecanismul pentru interconectarea Europei, în paralel cu fondurile structurale; în această privință, îndeamnă Banca Europeană de Investiții să utilizeze în mod corespunzător Fondul european pentru investiții strategice;
20. solicită Comisiei să publice o listă ușor accesibilă conținând o evaluare periodică a proiectelor cofinanțate de UE în domeniul „serviciilor integrate intermodale de emiteră a biletelor”;
21. subliniază rolul vital al sistemului global de navigație prin satelit (GNSS) și, în special, al sistemului european de navigație prin satelit Galileo în colectarea de date dinamice, care să permită călătorilor să fie informați cu privire la posibilele perturbări și la opțiunile alternative de călătorie, atât înainte de plecare, cât și în cursul călătoriei; subliniază faptul că avantajele sistemelor prin satelit trebuie să fie însoțite de dispoziții suficiente privind protecția datelor;
22. subliniază necesitatea de a reduce congestionarea traficului și poluarea atmosferică în zonele urbane și solicită introducerea unor stimulente pentru încurajarea utilizării modurilor de transport sustenabile în întreaga Europă, incluzând în serviciile de informare și planificare a călătoriilor informații privind diverse servicii de mobilitate, cum ar fi car-sharing-ul, car-pooling-ul, sistemele park-and-ride, închirierea de biciclete, pistele ciclabile și drumurile pietonale;
23. salută creșterea disponibilității sistemelor electronice integrate de emiteră a biletelor în orașe și alte zone urbane, cum ar fi tehnologiile digitale incluzive bazate pe „smartcard”, care pot fi utilizate în cadrul diferitelor moduri de transport și pentru călătoriile transfrontaliere, dar subliniază că soluțiile tehnice ar trebui găsite de piață și nu impuse la nivel european;
24. remarcă faptul că o conexiune permanentă și de calitate la rețea constituie una dintre condițiile prealabile pentru crearea unui sistem inteligent favorabil pasagerilor, capabil să furnizeze informații dinamice și în timp real cu privire la situația traficului; invită, prin urmare, Comisia să acorde prioritate facilitării, încurajării și sprijinirii disponibilității largi a infrastructurilor digitale de mare viteză gratuite sau la prețuri reduse pe toate modurile de transport și în toate nodurile de transport, prin mecanismul Conectarea Europei, Orizont 2020, FEIS și alte surse de finanțare relevante;
25. subliniază importanța protecției datelor, îndeamnă la respectarea Directivei 95/46/CE și solicită condiții clare pentru utilizarea și transmiterea datelor, în special a datelor cu caracter personal, care ar trebui să fie prelucrate și utilizate numai sub formă anonimă și numai în scopul facilitării sistemelor intermodale de emiteră a biletelor; subliniază că achiziționarea și plata biletelor prin intermediul aplicațiilor online și mobile ar trebui de preferință să fie disponibile fără a fi necesară înregistrarea în sistem;

26. subliniază importanța planificării călătoriei, a accesibilității informațiilor multimodale și a sistemelor clare și transparente de emitere a билетelor, inclusiv prin intermediul platformelor digitale și online, și necesitatea îmbunătățirii accesului la transportul public pentru călătoriile în străinătate efectuate pe teritoriul UE, precum și a încurajării modernizării serviciilor de transport durabile în scopul de a atrage turiști europeni și din afara Europei, deoarece acest lucru va facilita întregul proces de planificare a călătoriilor; subliniază, de asemenea, posibilele efecte pozitive ale unui sistem de rezervare integrat în ceea ce privește o mai bună conectare a tuturor regiunilor, mai ales a celor mai îndepărtate, precum regiunile ultraperiferice;
27. subliniază necesitatea de a promova și de a valorifica mai mult și mai eficient cele peste o sută de servicii de planificare a călătoriilor multimodale care sunt deja disponibile în orașe, în regiuni și la nivel național în UE și solicită, de asemenea, eforturi în vederea promovării interconectării acestor servicii;
28. încredințează Președintelui sarcina de a transmite prezenta rezoluție Consiliului și Comisiei.

EXPUNERE DE MOTIVE

Importanța furnizării pe întregul teritoriu al UE a unor servicii multimodale de informare, planificare a călătoriilor și emitere a biletelor

Politica europeană în domeniul transporturilor se confruntă cu provocări numeroase. Pe lângă întrebările legate de sustenabilitate, viabilitatea economică, eficiența energetică și durabilitatea mediului, se ridică întrebări privind modalitățile de reacție la congestionarea traficului, ambuteiaje și alte probleme de trafic. Furnizarea pe întregul teritoriu al UE a unor servicii multimodale de informare, planificare a călătoriilor și emitere a biletelor reprezintă o parte importantă a răspunsului la toate aceste întrebări, deoarece serviciile respective:

- facilitează mobilitatea și călătoriile, atât ale cetățenilor UE, cât și ale vizitatorilor din țările terțe, și astfel exercitarea libertăților fundamentale, stimulând, de asemenea, turismul și, prin urmare, economia,
- contribuie la transferul traficului către transportul public, inclusiv către alternative precum închirierea de biciclete, sistemele park-and-ride și car-sharing, și la combaterea ambuteiajelor, un lucru bine-venit în condițiile creșterii volumului traficului, deoarece contribuie în mod semnificativ la sustenabilitatea transporturilor în UE, în special în orașe,
- promovează o mai bună integrare a diferitelor moduri de transport, precum și o utilizare mai eficientă a infrastructurii existente, ceea ce este indispensabil, dat fiind faptul că în 2012 autoturismul a fost mijlocul de transport ales de către 72,2 % dintre călători, în timp ce 8,2 % au optat pentru călătoria cu autobuzul și 6,5 % pentru călătoria cu trenul,
- furnizează informații special destinate călătorilor cu dizabilități sau mobilitate redusă informații, cum ar fi informații legate de echipamentele de asistență pentru îmbarcare și debarcare, stimulând astfel mobilitatea socială,
- sunt însoțite de utilizarea informațiilor în timp real, care permit, de asemenea, adaptarea la situațiile de perturbare a traficului, și consolidează domeniile cercetării și industriei în Europa prin tehnologiile asociate cu serviciile de informare, de planificare a călătoriilor și de emitere a biletelor.

În acest fel, aceste servicii contribuie în mod semnificativ la crearea unui spațiu european unic al transporturilor și la realizarea unei piețe unice europene.

Biletul integrat

Obiectivul pe termen lung este furnizarea la nivelul UE a unor informații complete privind ofertele de transport ale operatorilor publici și privați din domeniul aerian, feroviar, maritim/fluvial sau rutier și, prin urmare, facilitarea călătoriilor multimodale și transfrontaliere neîntrerupte din poartă în poartă. Pe baza unor informații complete, consumatorii ar trebui să poată identifica opțiunea de călătorie cea mai durabilă, mai rapidă sau mai ieftină pentru nevoile lor specifice, să poată rezerva și plăti online și să efectueze călătoria folosind un singur bilet, indiferent de câte moduri de transport diferite utilizează în

timpul călătoriei. Cu toate acestea, aceste informații cuprinzătoare nu sunt încă disponibile. Prin urmare, înainte de introducerea biletului integrat, valabil pentru toate modurile de transport utilizate pe parcursul unei călătorii, trebuie să se prevadă accesul nediscriminatoriu și egal la informații complete. În plus, introducerea unui bilet integrat se confruntă cu costuri ridicate și obstacole tehnice; așadar măsurile de introducere a acestuia nu trebuie să ducă la creșterea excesivă a prețului biletelor aferente unui mod de transport, astfel încât modul de transport respectiv să devină neatractiv pentru consumatori. Acesta este un motiv de îngrijorare în special în cazul modurilor de transport deosebit de sustenabile. O soluție la problema respectivă o reprezintă internalizarea sistematică a costurilor externe, deoarece aceasta este singura modalitate de a asigura condiții de concurență echitabile pentru toate modurile de transport.

Măsuri pentru depășirea obstacolelor existente

Pentru a permite călătorilor să obțină informații complete în timp real, aceste informații trebuie puse la dispoziția serviciilor de informare și de planificare a călătoriilor, astfel încât călătorii să poată avea acces la informațiile respective pe paginile de internet ale serviciilor în cauză. Cu toate acestea, portalurile existente oferă doar o gamă limitată de opțiuni în ceea ce privește modurile de transport, care se bazează pe acorduri comerciale. În plus, opțiunile prezentate acoperă, în multe cazuri, doar anumite regiuni sau țări și, prin urmare, nu ajută la simplificarea călătoriilor transfrontaliere. Astfel, încă nu există un acces echitabil și egal la informații multimodale privind călătoriile și traficul, neputând fi propuse conexiuni de transport cuprinzătoare.

În ceea ce privește divulgarea informațiilor privind călătoriile și traficul, este imposibil să se impună punerea la dispoziție a tuturor datelor și obligativitatea schimburilor de date, având în vedere natura sensibilă a multora dintre datele respective. Totuși, toți operatorii de transport ar putea fi obligați să dezvăluie un set specific de date care să includă toate informațiile necesare pentru a le permite cetățenilor UE să aleagă conexiunea cea mai sustenabilă, ieftină și rapidă, fără a aduce atingere intereselor comerciale ale operatorilor. Este sarcina Comisiei să identifice mijloacele adecvate în acest sens și, în același timp, să se asigure că accesul respectiv la informații nu duce la o poziție dominantă a unui furnizor, și, prin urmare, la apariția unui monopol care ar submina în mod semnificativ competitivitatea celorlalți actori de pe piață.

În ceea ce privește serviciile de emiteră a biletelor, Comisia ar trebui să se limiteze la crearea unui cadru care să ofere operatorilor marja necesară pentru a lansa inițiative proprii. Comisia ar trebui să sprijine, respectiv să faciliteze cooperarea eficientă a părților interesate.

De asemenea, ar trebui să se evite pe deplin presiunea exercitată de măsurile de reglementare în ceea ce privește interfețele și formatele de date, deoarece procesul legislativ nu poate ține pasul cu evoluțiile tehnologice, iar potențialul de inovare al pieței nu ar trebui limitat.

În general, raportorul salută succesul inițiativelor voluntare, cum ar fi Full Service Model, Smart Ticketing Alliance sau All Ways Travelling, care abordează obstacolele existente în scopul găsirii de soluții comune. Astfel, raportorul propune, de asemenea, crearea unei platforme care să înlesnească cooperarea între toate părțile interesate din cadrul lanțului valoric al informațiilor de călătorie, cu scopul de a găsi soluții comune la problemele existente. Interoperabilitatea sistemelor informatice este extrem de importantă pentru

dezvoltarea unor instrumente de planificare a călătoriilor multimodale și, pentru acest motiv, operatorii relevanți de pe piață ar trebui să se reunească și să elaboreze soluții comune care să faciliteze călătoriile multimodale și transfrontaliere. Statele membre și regiunile ar trebui încurajate să își împărtășească experiența și cunoștințele în vederea unor schimburi de bune practici cu omologii lor.

În plus, lipsesc dispozițiile privind drepturile pasagerilor care efectuează călătorii multimodale. Aspectele legate de răspundere și de drepturile pasagerilor, de exemplu în cazul întârzierilor și al conexiunilor pierdute pe parcursul unei călătorii care se desfășoară cu mai mult de un singur mod de transport, rămân, așadar, nerezolvate. Această lipsă de securitate juridică ar trebui să fie remediată cât mai repede posibil, pentru a îngreuna, pe de o parte, posibilitatea ca prestatorii de servicii de călătorie să se sustragă responsabilităților lor și, pe de altă parte, pentru a face mai atractive pentru călători opțiunile multimodale.

Rolul transportului public local și al informațiilor în timp real

Transport public local joacă un rol extrem de important, deoarece acesta transportă călători pe așa-numitul „prim/ultim kilometru” al călătoriei. Autoritățile locale și regionale responsabile de acesta ar trebui, prin urmare, să fie implicate în furnizarea de informații în timp real cu privire la trafic și în dezvoltarea pe întregul teritoriu al UE a unor servicii multimodale de informare, planificare a călătoriilor și emiteră a biletelor.

Cu toate acestea, o problemă o reprezintă faptul că, din cauza structurii regionale a asociațiilor de transport, operatorii publici de transport deseori nu dispun de un sistem național de orare de transport. Acest sistem este totuși necesar pentru o imagine de ansamblu a opțiunilor de transport multimodal. Acesta este motivul pentru care raportorul propune, în primă etapă, interconectarea generală a orarelor regionale în cadrul unui sistem național de orare și, în a doua etapă, interconectarea transfrontalieră.

Inovarea în domeniul transportului public local este esențială pentru crearea unui sistem de transport public atractiv cu acoperire teritorială mare și informații care privesc orarele tuturor prestatorilor de servicii. Prin urmare, raportorul propune ca vehiculele să fie echipate cu sisteme inteligente și/sau senzori care să permită transmiterea de informații „dinamice”, inclusiv informațiile în timp real, atât între vehicule, cât și între vehicule și infrastructură. Aceasta este singura modalitate de a informa călătorii, de exemplu, cu privire la poziția exactă a vehiculului pe traseu, precum și de a asigura un răspuns rapid la eventualele perturbări, cum ar fi întârzierile etc. Sistemele globale de navigație prin satelit (GNSS), și în special Galileo, joacă un rol esențial în această privință, deoarece acestea nu au doar rolul de a permite planificarea eficientă a traseelor, ci și de a facilita reacția la perturbările traficului și la circumstanțe excepționale, respectiv situații de criză.

Mai trebuie parcurs încă un drum lung până la un serviciu interoperabil, compatibil și continuu de informare în timp real cu privire la trafic care să funcționeze la nivelul întregii UE, dar dezvoltarea internetului și a telefoanelor inteligente permite crearea sa și o impune. De aceea, raportorul salută, de asemenea, în mod explicit, actul delegat al Comisiei prin care se stabilesc specificațiile pentru a asigura accesibilitatea la nivelul UE, precum și pentru schimbul și dezvoltarea în continuare a serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic. Acesta este un pas în direcția cea bună, dar sunt necesare măsuri suplimentare astfel încât persoanele care călătoresc în Europa să poată să aleagă opțiunea de călătorie

multimodală din poartă în poartă cea mai sustenabilă, rapidă și ieftină, să o rezerve și să o plătească, precum și să fie informate atât înainte, cât și pe parcursul călătoriei, cu privire la eventualele perturbări și, după caz, la rutele alternative propuse.

REZULTATUL VOTULUI FINAL ÎN COMISIE

Data adoptării	28.5.2015
Rezultatul votului final	+: 40 -: 0 0: 4
Membri titulari prezenți la votul final	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Stelios Kouloglou, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Claudia Tapardel, Pavel Telička, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Membri supleanți prezenți la votul final	Rosa D'Amato, Daniel Dalton, Knut Fleckenstein, Franck Proust, Davor Škrlec, Ruža Tomašić, Matthijs van Miltenburg