



---

*Document de ședință*

---

**A8-0241/2018**

28.6.2018

# **RAPORT**

referitor la Europa în mișcare: o agendă pentru viitorul mobilității în UE  
(2017/2257(INI))

Comisia pentru transport și turism

Raportor: István Ujhelyi

## CUPRINS

	<b>Pagina</b>
PROPUNERE DE REZOLUȚIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN .....	3
EXPUNERE DE MOTIVE .....	17
AVIZ AL COMISIEI PENTRU MEDIU, SĂNĂTATE PUBLICĂ ȘI SIGURANȚĂ ALIMENTARĂ .....	21
INFORMAȚII PRIVIND ADOPTAREA ÎN COMISIA COMPETENTĂ.....	29
VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA COMPETENTĂ.....	30

## PROPUNERE DE REZOLUȚIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN

### referitoare la Europa în mișcare: o agendă pentru viitorul mobilității în UE (2017/2257(INI))

*Parlamentul European,*

- având în vedere comunicarea Comisiei intitulată „Europa în mișcare - O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți” (COM(2017)0283),
- având în vedere Acordul de la Paris privind schimbările climatice, ratificat de Parlamentul European și de Consiliu la 4 octombrie 2016<sup>1</sup>
- având în vedere Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor)<sup>2</sup>,
- având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 18 octombrie 2017 privind mobilitatea curată, competitivă și conectată pentru toți<sup>3</sup>,
- având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 5 iulie 2017 privind implicațiile digitizării și robotizării transporturilor asupra elaborării politicilor UE<sup>4</sup>,
- având în vedere Rezoluția sa din 23 aprilie 2009 privind Planul de acțiune pentru sisteme de transport inteligente<sup>5</sup>,
- având în vedere Rezoluția sa din 10 decembrie 2013 referitoare la CARS 2020: către o industrie a autovehiculelor puternică, competitivă și durabilă în Europa<sup>6</sup>,
- având în vedere Rezoluția sa din 7 iulie 2015 referitoare la emiterea biletelor integrate multimodale în Europa<sup>7</sup>,
- având în vedere Rezoluția sa din 9 septembrie 2015 referitoare la implementarea Cărții albe privind transporturile 2011: evaluarea situației actuale și calea de urmat pentru realizarea unei mobilități sustenabile<sup>8</sup>,
- având în vedere Declarația de la Valletta din 29 martie 2017 privind siguranța rutieră,
- având în vedere Cartea albă a Comisiei intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din

---

<sup>1</sup> JO L 282, 19.10.2016, p. 1.

<sup>2</sup> JO L 119, 4.5.2016, p. 1.

<sup>3</sup> JO C 81, 2.3.2018, p. 195.

<sup>4</sup> JO C 345, 13.10.2017, p. 52.

<sup>5</sup> JO C 184E, 8.7.2010, p. 50.

<sup>6</sup> JO C 468, 15.12.2016, p. 57.

<sup>7</sup> JO 265, 11.8.2017, p. 2.

<sup>8</sup> JO C 316, 22.9.2017, p. 155.

punct de vedere al resurselor” (COM(2011)0144),

- având în vedere studiul său din 2016, intitulat „Vehicule autopilotate: viitorul transportului rutier?”,
  - având în vedere studiul său din 2017, intitulat „Provocările legate de finanțarea infrastructurii în economia colaborativă”,
  - având în vedere studiul Comitetului Economic și Social European din 2017, intitulat „Impactul digitalizării și al economiei la cerere asupra piețelor forței de muncă și consecințele pentru relațiile de muncă și industriale”,
  - având în vedere articolul 52 din Regulamentul său de procedură,
  - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism și avizul Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară (A8-0241/2018),
- A. întrucât în sectorul transporturilor au loc schimbări structurale, iar viitorul transporturilor în UE se află la intersecția priorităților globale ale cadrului privind clima și energia pentru 2030, ale programului „Aer curat pentru Europa” și ale orientărilor UE în materie de siguranță rutieră 2011-2020;
- B. întrucât decarbonizarea transporturilor și utilizarea tehnologiilor cu emisii scăzute de dioxid de carbon oferă oportunități pentru viitorul mobilității și al creșterii economice sustenabile;
- C. întrucât economia colaborativă și bazată pe partajare transformă sectorul transporturilor în întreaga lume; întrucât valoarea tranzacțiilor din cadrul economiei colaborative în sectorul transporturilor din Europa în 2015 a fost estimată la 5,1 miliarde EUR, ceea ce reprezintă o creștere de 77 % comparativ cu anul precedent, în timp ce interacțiunile economice bazate pe partajare nemonetară depășesc cu mult acest scenariu, fapt care evidențiază importanța acestui fenomen;
- D. întrucât se estimează că transportul de călători va crește cu aproximativ 42 % între 2010 și 2050, iar transportul de mărfuri va crește cu 60 % în aceeași perioadă de timp;
- E. întrucât Cartea albă privind transporturile din 2011 a solicitat ca, până în 2030, 30 % din transporturile de mărfuri efectuate de-a lungul coridoarelor majore să fie transferate de la drumuri spre moduri de transport mai sustenabile, cum ar fi transportul feroviar, cifra ridicându-se la 50 % până în 2050, solicitând, în același timp, dezvoltarea unor infrastructuri verzi adecvate;
- F. întrucât aplicarea principiului „utilizatorul plătește, poluatorul plătește” în toate modurile de transport, inclusiv în transportul rutier, feroviar, maritim și aviatic, va contribui la crearea unor condiții de concurență echitabile între toate modurile de transport;
- G. întrucât noile servicii de mobilitate urmăresc să îmbunătățească în mod semnificativ transportul urban și au potențialul de a face acest lucru reducând congestionarea și emisiile și oferind o alternativă la autoturismele private, dat fiind că mașina personală

rămâne principalul mijloc de transport având în vedere călătoriile efectuate; întrucât acestea pot permite trecerea la un transport multimodal și partajat, care, astfel, este mai sustenabil, și pot completa formele publice și active de transport;

- H. întrucât sectorul transporturilor joacă un rol esențial în funcționarea economiei UE, reprezentând aproximativ 4 % din PIB-ul UE și peste 5 % din totalul locurilor de muncă din UE<sup>9</sup>; întrucât femeile reprezintă doar 22 % din forța de muncă din sector și întrucât o treime din totalul lucrătorilor din sector sunt în vârstă de peste 50 de ani;
- I. întrucât se așteaptă ca vehiculele conectate și autonome să crească eficiența, siguranța și securitatea transportului rutier în viitor, având în vedere că eroarea umană este cauza principală a tuturor accidentelor rutiere de pe drumurile europene;
- J. întrucât s-au înregistrat progrese mari în ultimele decenii, UE devenind cea mai sigură regiune de transport rutier din lume; întrucât numărul mare de victime ale accidentelor, care se ridică la 25 500 de decese și 135 000 de persoane grav rănite pe drumurile europene anul trecut, încă mai provoacă mari suferințe umane și costuri economice inacceptabile, estimate la 100 de miliarde EUR pe an și întrucât obiectivele pentru 2020 de a reduce numărul victimelor accidentelor rutiere la jumătate față de 2010 nu sunt îndeplinite, iar procentul de decese și de vătămări grave ale utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, precum pietonii, cicliștii sau șoferii autovehiculelor mai mici cu două roți, crește într-un ritm accelerat;
- K. întrucât transportul este cauza principală a poluării atmosferice în zonele urbane și este responsabil de producerea a peste 25 % din emisiile de gaze cu efect de seră din UE, din care transportul rutier generează peste 70 %, procent care continuă să crească,
- L. întrucât lucrările de cercetare și previziunile recente indică o legătură mai puternică între expunerea la poluarea atmosferică și creșterea riscurilor pentru sănătatea publică, inclusiv în ceea ce privește cancerul și bolile cardiovasculare cum ar fi accidentele vasculare cerebrale sau bolile cardiace ischemice și întrucât în UE se estimează că particulele în suspensie cauzează 399 000 de decese premature pe an, cifra ridicându-se la 75 000 pentru oxizii de azot și la 13 600 pentru ozon; întrucât persoanele care trăiesc în medii urbane sunt deosebit de expuse acestui pericol;
- M. întrucât, în prezent, la nivel mondial se depun eforturi majore pentru a crea un sector al transporturilor mai favorabil incluziunii, mai sigur și mai echitabil, inclusiv prin introducerea unor obiective ambițioase și adoptarea unor standarde obligatorii și întrucât UE nu ar trebui piardă ocazia de a se afla în prim-planul acestor inovații sociale,

### ***Impactul tranziției din sectorul transporturilor asupra competențelor și modalităților de lucru***

1. salută comunicarea Comisiei intitulată „Europa în mișcare: o agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți”, care recunoaște că sectorul mobilității trece prin schimbări profunde și subliniază că revoluția digitală a mobilității ar trebui să conducă la un sector al

---

<sup>9</sup> *EU Transport in Figures - Statistical pocketbook 2015* (Transportul UE în cifre: broșură statistică 2015), Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, Luxemburg, 2015.

transportului rutier mai sigur, mai inovator, mai integrat, mai sustenabil, mai echitabil, mai competitiv și mai curat, interconectat cu alte moduri de transport mai sustenabile; salută abordarea strategică a comunicării pentru realizarea unui cadru de reglementare coerent pentru domeniul transportului rutier, care este din ce în ce mai complex;

2. subliniază că sectorul mobilității din UE trebuie să profite de oportunitățile create de tehnologiile digitale; consideră că ar trebui dezvoltate și promovate noi modele de afaceri care să dea naștere unor servicii de mobilitate partajată inovatoare, inclusiv unor noi platforme online pentru operațiuni de transport de mărfuri sau co-voiajare, unor servicii de partajare a autovehiculelor sau a bicicletelor sau unor aplicații pentru telefoane inteligente care oferă analize și date în timp real privind condițiile de trafic;
3. încurajează Comisia și statele membre să propună și să aplice măsurile C-STI în concordanță cu obiectivele și inițiativele declarate în Cartea albă privind transporturile din 2011, precum și în Acordul de la Paris din decembrie privind schimbările climatice;
4. subliniază că sectorul autovehiculelor din UE oferă locuri de muncă pentru opt milioane de persoane și reprezintă 4 % din valoarea adăugată brută a UE, generând un excedent comercial de 120 de miliarde EUR;
5. subliniază că schimbările din industria autovehiculelor legate de digitalizare, automatizare sau îmbunătățirea caracterului ecologic al vehiculelor vor necesita noi cunoștințe de specialitate și modalități de lucru; subliniază că aceste schimbări ar trebui să dea naștere la noi oportunități pentru ca sectorul transporturilor să devină mai atractiv și pentru a elimina deficitul de forță de muncă din sector; subliniază că producția de vehicule mai curate, mai bine conectate și mai automatizate va avea un impact asupra producției, dezvoltării, întreținerii și reparației și va necesita noi competențe, cum ar fi cele pentru asamblarea motoarelor electrice sau fabricarea bateriilor de a doua generație, a pilelor de combustie și a echipamentelor de calcul sau de teledetecție; subliniază că industria se confruntă deja cu provocări enorme pentru recrutarea de personal cu competențe corespunzătoare și că, deși se preconizează că va continua creșterea numărului de locuri de muncă în domeniul ingineriei, competențele în materie de software sunt o nouă cerință pe care întreprinderile trebuie să o aibă în vedere; invită Comisia și statele membre să adapteze formarea și perfecționarea la locul de muncă a lucrătorilor din domeniul transporturilor din UE la aceste noi provocări;
6. subliniază că egalitatea de șanse între femei și bărbați ar trebui să constituie una dintre prioritățile agendei pentru viitorul sectorului transporturilor; subliniază că sectorul transporturilor este dominat de bărbați, care reprezintă o treime din forța de muncă, și că este necesar să se încurajeze echilibrul între sexe; salută crearea platformei „Femeile și transporturile – O platformă a UE pentru schimbare”, care urmărește promovarea ocupării forței de muncă în rândul femeilor și a egalității de șanse în sectorul transporturilor; invită Comisia și statele membre să colaboreze prin intermediul acestei platforme în vederea creării de locuri de muncă pentru femei concomitent cu digitalizarea sectorului;
7. subliniază că revoluția digitală va reconfigura lanțul valoric, prioritățile de cercetare și investiții și oportunitățile tehnologice din industria autovehiculelor, care trebuie să fie transparente, coerente și în concordanță cu standardele juridice, fapt care va avea efecte asupra poziției sale competitive la nivel mondial;

8. reamintește că conducerea automată va conduce la un impact semnificativ asupra forței de muncă din sectorul transporturilor și necesită o nouă calificare în cazul profesiilor afectate; invită statele membre să ia măsuri adecvate anticipând această schimbare de pe piața muncii, care ar trebui să fie însoțite de un dialog social mai intens; invită Comisia să elaboreze o strategie la nivelul UE care să includă noile posibilități pe care le va crea digitalizarea sectorului transporturilor în domeniul ocupării forței de muncă și să țină seama de bunele practici din statele membre, cu scopul final de a încuraja crearea de locuri de muncă în sectorul transporturilor, incluzând, în mod prioritar, dispoziții referitoare la o tranziție echitabilă pentru angajații ai căror locuri de muncă devin perimate ca urmare a digitalizării sectorului transporturilor;
9. subliniază faptul că, în cele din urmă, conducerea automată va ridica întrebări în ceea ce privește interpretarea legislației UE în vigoare privind timpul de conducere și perioadele de odihnă; invită Comisia să monitorizeze în permanență dacă este necesară o acțiune legislativă;
10. atrage atenția asupra impactului pozitiv al digitalizării în sectorul transporturilor, deoarece va contribui la reducerea birocrăției și la simplificarea procedurilor atât pentru autorități, cât și pentru întreprinderi și va facilita verificarea conformității cu legislația privind timpul de condus și de odihnă și cu normele privind cabotajul după introducerea tahografelor digitale, îmbunătățind astfel condițiile pentru conducătorii auto profesioniști și contribuind la crearea unor condiții de concurență echitabile pentru toți operatorii din sectorul transporturilor;
11. salută Noua agendă pentru competențe în Europa a Comisiei și inițiativele precum Planul de cooperare sectorială în materie de competențe și Coaliția pentru competențe și locuri de muncă în sectorul digital, care promovează cooperarea între sindicate, instituțiile de formare și actorii din sectorul privat, pentru a anticipa, a identifica și a găsi soluții pentru fenomenul necorelării competențelor;
12. salută faptul că sectorul auto este unul dintre cele șase sectoare-pilot ale „Planului” pentru care au fost puse la dispoziție fonduri prin intermediul acțiunii alianței privind competențele sectoriale din cadrul programului Erasmus+;
13. invită Comisia să prezinte o evaluare la mijlocul perioadei a proiectelor lansate în domeniul competențelor în sectorul autovehiculelor, inclusiv a proiectului de cercetare pe trei ani SKILLFULL și a recomandărilor stabilite de către grupul la nivel înalt GEAR 2030; consideră că, pe baza rezultatului proiectului SKILLFULL, va fi posibil să se evalueze caracterul adecvat al cerințelor de formare și de calificare existente pentru conducătorii de transport rutier, în special în lumina noilor profesii/competențe;
14. invită statele membre ca, mai degrabă decât să reacționeze la provocări specifice, să aibă o atitudine proactivă în ceea ce privește răspunsul la digitalizare, să ia decizii cuprinzătoare și strategice pe baza neutralității tehnologice, care să vizeze maximizarea beneficiilor potențiale, și să depună eforturi pentru a ajunge la un acord referitor la o abordare la nivelul UE a aspectelor principale;
15. subliniază rolul fundamental pe care îl pot juca utilizatorii și consumatorii în promovarea tranziției în domeniul transporturilor și invită Comisia și statele membre să îmbunătățească transparența și disponibilitatea publică a datelor relevante pentru a

sensibiliza mai bine opinia publică și a permite consumatorilor să facă alegeri bine informate;

### *Tranziția prin intermediul progreselor în domeniul cercetării și inovării*

16. subliniază că Europa este lider mondial în ceea ce privește atât producția, cât și operațiunile de transport, și subliniază că este extrem de important ca sectorul european al transporturilor să continue să se dezvolte, să investească, să inoveze și să se reînnoiască în mod sustenabil pentru a-și menține poziția de lider tehnologic și poziția concurențială;
17. amintește obiectivul esențial privind crearea unui spațiu european unic al transporturilor fără bariere, în care fiecare mod de transport își are propriul loc în cadrul unei comodalități eficiente și în care să se intensifice interacțiunea dintre diferitele moduri de transport; invită, prin urmare, statele membre să creeze un mediu adecvat, bazat pe stimulente, pentru a permite o creștere a eficienței modurilor de transport și pentru a elimina barierele existente, precum sarcinile administrative inutile;
18. reamintește că va fi nevoie de tehnologii de transport și soluții de mobilitate sustenabile și inovatoare pentru a îmbunătăți siguranța rutieră și pentru a limita schimbările climatice și emisiile de dioxid de carbon, poluarea atmosferică și congestiunea; reamintește, de asemenea, că este necesar un cadru european de reglementare care să stimuleze inovarea; solicită, în acest context, să se crească finanțarea acordată cercetării și dezvoltării intersectoriale interconectate în ceea ce privește autovehiculele conectate și fără șofer, electrificarea infrastructurilor feroviare și rutiere, combustibilii alternativi, proiectarea și fabricarea vehiculelor, gestionarea rețelelor și a traficului și serviciile și infrastructura de mobilitate inteligente, fără a neglija sistemele existente din alte sectoare; ia act de faptul că, pentru a putea fi dezvoltate în mod eficiente, aceste inovații esențiale vor necesita utilizarea multor tipuri de know-how industrial; evidențiază, în acest sens, că vehiculele cooperative, automatizate și conectate pot stimula competitivitatea industriei europene și pot reduce consumul de energie și emisiile de gaze din sectorul transporturilor și pot contribui la reducerea numărului de decese cauzate de accidentele rutiere; subliniază, prin urmare, că ar trebui să se stabilească cerințe legate de infrastructură pentru a se garanta funcționarea acestor sisteme în condiții de siguranță;
19. subliniază că, pentru a ține pasul cu evoluțiile tehnologice și pentru a oferi cetățenilor europeni cele mai bune soluții posibile de transport și mobilitate și, în același timp, pentru a se asigura că întreprinderile europene își pot menține și extinde avantajul competitiv, Europa are nevoie de un cadru mai bun pentru acțiuni comune privind cercetarea și inovarea în domeniul transporturilor; consideră că obiectivele ambițioase pentru viitorul nostru sistem de transport pot fi atinse doar dacă se pot dezvolta, testa și pune în aplicare idei și concepte noi în strânsă interacțiune cu agendele politice și de reglementare;
20. solicită să se acorde în mod transparent mai mult sprijin financiar pentru cercetare, inovare și formare, așa cum s-a întâmplat în cadrul strategiilor de specializare inteligentă, unde cofinanțarea din partea Fondului european de dezvoltare regională a oferit sprijin în domenii precum grupurile motopropulsoare sau sistemele inteligente de transport;
21. reamintește că finanțarea europeană pe durata următorului cadru financiar multianual (CFM) pentru 2021-2027 va fi esențială pentru finalizarea infrastructurilor



transfrontaliere și pentru eliminarea blocajelor de-a lungul coridoarelor principale ale rețelei transeuropene de transport (TEN-T); observă că finanțarea infrastructurii încurajează investițiile publice și private în servicii și tehnologii de transport sustenabile și de înaltă calitate; solicită, prin urmare, ca în cadrul viitorului CFM să se prevadă finanțare pentru a se sprijini dezvoltarea și introducerea rapidă a sistemelor, serviciilor și soluțiilor digitale destinate transporturilor în viitor;

22. subliniază că barierele financiare ar trebui reduse, iar accesul la finanțare ar trebui simplificat, având în vedere că costurile birocratice și administrative implică o taxă proporțional mai mare pentru IMM-uri din cauza lipsei de competențe și de capacitate; invită Comisia să monitorizeze dacă licitațiile publice ale statelor membre legate de infrastructurile de transport inteligente respectă dispozițiile privind facilitarea accesului IMM-urilor prevăzute în Directiva 2014/24/UE privind achizițiile publice;
23. subliniază că Europa trebuie să îmbunătățească ecosistemul inovării, de la cercetarea tehnologică de bază până la cercetarea cu privire la noile servicii și modele de afaceri care conduc la inovare socială (după ce sunt desfășurate pe piață la scară largă); subliniază că sprijinul public pentru ecosistemul de inovare ar trebui să se concentreze asupra disfuncționalităților pieței cu privire la cercetare și inovare, precum și asupra unor politici favorabile inovării, permițând reglementării și standardizării de la nivel european și instrumentelor financiare să stimuleze investițiile din sectorul privat în inovare;
24. constată că cercetarea la nivelul UE, în special prin intermediul programului Orizont 2020, va fi esențială pentru obținerea de rezultate, astfel cum s-a demonstrat prin parteneriate public-private cum ar fi Întreprinderea comună Pile de combustie și hidrogen și Inițiativa europeană privind vehiculele verzi și solicită crearea unui parteneriat public-privat specific pentru conducerea conectată și automatizată; sprijină activitatea Comisiei pentru crearea alianței europene în domeniul bateriilor și solicită intensificarea sprijinului financiar pentru dezvoltarea producției și reciclării sustenabile a bateriilor și a celulelor de baterii în UE pentru viitoarele vehicule cu emisii scăzute și cu emisii zero, ca și activitatea Comisiei pentru dezvoltarea unei abordări comerciale echitabile la nivel global pentru importul de materiale cum ar fi litiul și cobaltul, dat fiind că dezvoltarea acestor tehnologii va juca un rol-cheie în viitoarea mobilitate curată și sustenabilă;
25. subliniază că este important să se dezvolte strategii coerente de dezvoltare economică și industrială care să asigure coordonarea dintre obiectivele urmărite (precum dezvoltarea în continuare a producției și utilizarea unor vehiculele cu emisii reduse) și disponibilizarea resurselor necesare pentru atingerea lor, în ceea ce privește infrastructura și componentele legate de utilizare, precum bateriile, aspect care ar putea face, de altfel, obiectul unei atenții deosebite din partea Comisiei și a statelor membre în vederea elaborării unei strategii a UE privind producția de baterii; subliniază că este important să se stimuleze producătorii și capacitatea de absorbție a pieței în vederea reducerii costurilor;
26. salută faptul că Comisia a stabilit, de asemenea, o legătură cu economia circulară, cu un accent deosebit pe materialele rare și pe baterii; încurajează Comisia, în acest context, să evalueze în continuare amprenta producției și reciclării bateriilor asupra mediului, pentru a obține o imagine completă a impactului asupra mediului al vehiculelor electrice pe bază de baterii, cu scopul de a facilita compararea sustenabilității pe durata ciclului de viață a

diferitelor sisteme de propulsie;

27. subliniază posibilele beneficii ale aplicațiilor de reutilizare a bateriilor vehiculelor, spre exemplu pentru rețele inteligente și soluțiile domestice inteligente de stocare, și invită Comisia și statele membre să sprijine cercetarea și proiectele-pilot în acest domeniu prin mecanisme de finanțare;
28. își exprimă sprijinul pentru utilizarea crescută a tehnologiilor digitale în cursul punerii în aplicare a principiului „poluatorul plătește”, prin mecanisme precum taxarea rutieră electronică (eTolling) și sistemul de emisie a biletelor electronice (eTicketing), pe baza performanței ecologice a vehiculelor; salută orientările Comisiei pentru orașe privind reglementările aplicabile accesului vehiculelor în orașe; subliniază, totuși, că trebuie să se depună mai multe eforturi la nivel european pentru a se evita fragmentarea spațiului unic al transporturilor; subliniază, în acest context, că este important să se finanțeze proiectele de infrastructură din domeniul transporturilor și să se realizeze investiții semnificative în domeniul combustibililor cu emisii scăzute de carbon cei mai favorabili pentru mediu, atât pentru a promova transformarea sistemului de transport, cât și pentru a asigura integrarea resurselor energetice și de transport ca mijloc de accelerare a tranziției către un mix de combustibil mai sustenabil; consideră, în ceea ce privește finanțarea UE pentru sectorul transporturilor, că unul dintre criteriile de eligibilitate pentru proiecte ar trebui să fie caracterul adecvat pentru atingerea obiectivelor climatice;
29. reamintește angajamentele asumate de UE în ceea ce privește lupta împotriva schimbărilor climatice în conformitate cu Acordul de la Paris, cu Agenda 2030 a ONU și cu cadrul de politici privind clima și energia pentru 2030; salută măsurile care au fost deja adoptate pentru a reduce decalajul dintre obiectivele declarate în materie de decarbonizare și nivelul real al emisiilor produse de traficul rutier, cum ar fi procedura de testare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial (WLTP), precum și pachetele privind emisiile generate în condiții reale de conducere (RDE); solicită Comisiei să monitorizeze eficacitatea acestor măsuri și, dacă este necesar, să sugereze îmbunătățiri suplimentare; consideră că WLTP constituie un pas în direcția potrivită în ceea ce privește măsurarea consumului de carburant și emisiile de CO<sub>2</sub> ale autoturismelor;
30. ia act de faptul că furnizarea către consumatori de informații privind autoturismele este esențială pentru a accelera decarbonizarea în sectorul transporturilor și solicită, prin urmare, să se furnizeze informații mai bune, mai fiabile și mai accesibile cu privire la emisiile și consumul de combustibil ale vehiculelor, inclusiv etichetarea standardizată, vizibilă și clară a vehiculelor, pentru a permite consumatorilor să facă alegeri în cunoștință de cauză și a încuraja atât schimbarea comportamentului întreprinderilor și persoanelor, cât și o mobilitate mai curată; subliniază că existența unor informații mai precise va facilita și permite, de asemenea, utilizarea achizițiilor publice verzi de către autoritățile publice ale statelor membre, regiunilor și orașelor; salută Recomandarea Comisiei (EU) 2017/948<sup>10</sup>, invitând totodată Comisia să aibă în vedere revizuirea Directivei 1999/94/CE privind etichetarea autovehiculelor<sup>11</sup>;
31. ia act de obstacolele actuale, atât financiare, cât și nefinanciare, cu care se confruntă consumatorii atunci când achiziționează un vehicul cu emisii scăzute; reamintește că

---

<sup>10</sup> JO L 142, 2.6.2017, p. 100.

<sup>11</sup> JO L 12, 18.1.2000, p. 16.

acceptarea de către utilizatorii finali a vehiculelor cu emisii scăzute depinde în mare măsură de disponibilitatea și accesibilitatea unei infrastructuri cuprinzătoare și transfrontaliere; salută, în acest sens, inițiativele publice și private existente pentru a permite utilizarea serviciilor de roaming între operatorii infrastructurilor de încărcare; invită Comisia și statele membre să ia toate măsurile necesare pentru a facilita serviciile de roaming și accesibilitatea infrastructurii de încărcare în Europa; invită Comisia să sprijine mai mult eforturile depuse de statele membre în vederea extinderii infrastructurii lor de combustibili alternativi, pentru a obține cât mai curând posibil o acoperire de bază la nivelul întregii UE;

32. consideră că, pentru a accelera intrarea pe piață a combustibililor cu emisii scăzute de dioxid de carbon și pentru a exploata pe deplin beneficiile acestora asupra climei, este necesar să se creeze stimulente pentru utilizarea acestora și dezvoltarea de vehicule compatibile; reamintește totuși că, pentru a respecta Acordul de la Paris, emisiile de gaze cu efect de seră (GES) generate de transporturi vor trebui să se înscrie în mod ferm pe o traiectorie care să tindă spre zero până la jumătatea secolului; subliniază că, dacă se continuă o abordare tehnologică universală, sectorul european al transportului rutier nu se poate transforma într-un sector sustenabil din punct de vedere ecologic și economic și că, prin urmare, este necesară o tranziție spre o evaluare cu adevărat neutră din punct de vedere tehnologic a sistemelor de propulsie în vederea dezvoltării pe viitor a unor vehicule care să corespundă diferitelor nevoi legate de mobilitate; subliniază că este nevoie de eforturi transsectoriale pentru a accelera investițiile în infrastructuri pentru combustibili cu emisii scăzute de dioxid de carbon, aceasta reprezentând o condiție prealabilă pentru introducerea pe piață și utilizarea pe scară mai largă a vehiculelor alimentate cu energie alternativă;
33. subliniază că, pentru a-și valorifica întregul potențial, Directiva privind vehiculele nepoluante<sup>12</sup> trebuie să țină seama de necesitățile și de resursele de care dispun autoritățile locale și regionale, în special în ceea ce privește complexitatea și sarcinile administrative;
34. salută angajamentul Comisiei de a prezenta, până la 2 mai 2018, o propunere legislativă privind standardele referitoare la emisiile de CO<sub>2</sub> și la consumul de combustibil în cazul vehiculelor grele, care ar trebui să fie ambițioasă, realistă și bazată pe informațiile colectate utilizând Instrumentul de calculare a consumului de energie al vehiculelor (VECTO), pentru a asigura coerența legislației privind vehiculele grele; subliniază că VECTO trebuie actualizat rapid și cu regularitate pentru a se putea ține seama în mod adecvat de noile tehnologii în vederea îmbunătățirii eficienței autovehiculelor în timp util;
35. subliniază că nivelul de ambiție al obiectivelor privind CO<sub>2</sub> pentru vehiculele grele trebuie să fie coerent cu ambițiile viitoare privind reducerea emisiilor poluante, spre exemplu în temeiul EURO 7, precum și cu cerințele impuse de Directiva 2015/719 privind greutatea și dimensiunile<sup>13</sup>;
36. reamintește experimentele îngrozitoare privind expunerea la gaze de eșapament efectuate pe subiecți umani și maimuțe de Grupul european de cercetare privind mediul și sănătatea în sectorul transporturilor (EUGT), un organism finanțat de către marile societăți din sectorul autovehiculelor; reamintește că acesta nu este primul astfel de scandal din

---

<sup>12</sup> JO L 120, 15.5.2009, p. 5.

<sup>13</sup> JO L 115, 6.5.2015, p. 1.

industria autovehiculelor; solicită ca toate activitățile de cercetare care contribuie cu date la politica UE să fie complet independente de industria autovehiculelor, inclusiv în ceea ce privește finanțarea și subcontractarea;

### *O tranziție în sectorul transporturilor potrivită pentru toți utilizatorii*

37. subliniază că conectivitatea între autovehiculele autonome, între autovehicule și infrastructură, între vehicule, biciclete și pietoni, precum și rețeaua în sine trebuie să constituie un obiectiv esențial pe termen lung pentru a asigura fluidizarea traficului; invită, prin urmare, Comisia să abordeze aspectele legate de utilizarea și gestionarea datelor, punând accentul pe protecția datelor, și să analizeze toate aplicațiile tehnologice pertinente dezvoltate cu ajutorul tehnologiilor de proiectare asistată de calculator (CAD) care includ niveluri avansate de autonomie și furnizează servicii cu valoare adăugată; subliniază necesitatea de a se dezvolta infrastructuri de telecomunicații și satelitare pentru a asigura servicii mai bune de poziționare și comunicare între vehicule și infrastructură și invită Comisia să precizeze dacă și până când infrastructura de transport existentă trebuie să fie aliniată la standardele privind infrastructura de transport inteligentă;
38. subliniază că conducerea autonomă și vehiculele nepoluante vor impune o planificare și investiții integrate în infrastructură pentru a dota drumurile cu infrastructura necesară pentru telecomunicații și încărcare, spre exemplu pentru autovehiculele electrice, precum și pentru a se furniza date rutiere de înaltă calitate, spre exemplu pentru a realiza hărți digitale de înaltă definiție, precum și echipamente de bord pe deplin interoperabile; invită Comisia și statele membre să stimuleze investițiile pentru a finanța modernizarea inovatoare și sustenabilă a infrastructurii de transport;
39. reamintește Comisiei că, pentru a obține o conectivitate adecvată a transporturilor, pentru a gestiona în mod corespunzător caracteristicile în materie de siguranță, semnalizare, automatizare și echipament digital pentru consumatori și pentru a asigura gestionarea sigură a datelor, este necesar să se asigure cât mai curând posibil acoperirea completă 5G a coridoarelor TEN-T pentru transportul feroviar, rutier și pe căile navigabile interioare; solicită dezvoltarea de proiecte pentru autostrăzi inteligente și înființarea de coridoare de transport inteligent; consideră că drumurile principale ar trebui să fie echipate cu cabluri de fibră optică, precum și cu stații de comunicare fără fir și stații de bază 5G;
40. reamintește că obiectivul primordial ar trebui să fie reducerea la zero a numărului victimelor pe șoselele europene și subliniază necesitatea de a asigura coexistența în condiții de siguranță a modurilor de transport vechi și noi, schimbarea respectivă fiind facilitată de integrarea obligatorie a anumitor sisteme de asistență a conducătorilor auto și asigurarea infrastructurii corespunzătoare; invită Comisia să realizeze o evaluare aprofundată și neutră din punct de vedere tehnologic a implicațiilor în materie de securitate aferente utilizării sistemelor automatizate, prin abordarea holistică a analizei implicațiilor în materie de siguranță ale tuturor sistemelor de transport intermodale;
41. subliniază că obiectivele privind reducerea numărului de decese și vătămări grave în accidente rutiere încă nu au fost îndeplinite și că politica europeană în domeniul transporturilor ar trebui, prin urmare, să se concentreze asupra realizării lor; subliniază

importanța unei legislații adecvate în materie de siguranță în vederea realizării unui sector al transportului rutier mai sigur; reamintește Comisiei și statelor membre că, pentru reducerea numărului de accidente și de victime pe șoselele europene, trebuie să se garanteze condiții de parcare și odihnă adecvate pe întreg teritoriul UE;

42. subliniază că dezvoltarea autovehiculelor conectate și automatizate a fost stimulată în mare măsură de tehnologie; solicită, prin urmare, ca impactul social al acestora să fie cercetat și recunoscut și consideră că trebuie să se asigure că introducerea autovehiculelor conectate și automatizate este pe deplin compatibilă cu valorile și scopurile sociale, umane și ambientale; subliniază că, în cazul unui accident în care sunt implicate unul sau mai multe autovehicule automatizate, ar trebui să fie clar cui îi revine răspunderea, adică întreprinderii/întreprinderilor de software, producătorului/producătorilor autovehiculului, conducătorului/conducătorilor auto sau societății/societăților de asigurări.
43. subliniază că aceste schimbări care se prevăd nu ar trebui să aibă loc în detrimentul incluziunii sociale și a conectivității statelor membre și a zonelor în care există deficiențe în materie de mobilitate; constată că este nevoie să amelioreze capacitatea rețelei, valorificând infrastructura rețelelor existente și inovațiile viitoare semnificative, pentru a permite integrarea mai profundă a tehnologiilor digitale și a aborda discrepanțele majore în ceea ce privește conectivitatea atât dintre statele membre, cât și dintre zonele urbane și cele rurale sau cele centrale și cele îndepărtate, pentru care ar trebui dezvoltate o serie de soluții specifice adecvate, bazate pe coordonarea dintre sectorul public și cel privat și sprijinite de aceasta; subliniază că modurile tradiționale de transport, cum ar fi autobuzele, vor juca în continuare un rol esențial în regiunile îndepărtate și cele muntoase și nu ar trebui să fie marginalizate în cadrul acestui proces; reamintește că experiența obținută în mai multe state membre ale UE arată că structurarea rețelelor rutiere de transport colectiv și de transport public sub egida unor contracte privind obligațiile de serviciu public care combină linii profitabile cu linii neprofitabile poate oferi rezultate optime pentru cetățeni, finanțele publice și concurența de pe piață;
44. reamintește necesitatea de a se favoriza mijloace colective și mai sigure de transport pentru transportul de mărfuri și călători pe coridoarele transfrontaliere majore și în zonele metropolitane, pentru a reduce poluarea, congestionarea circulației și numărul victimelor și pentru a proteja sănătatea cetățenilor și a utilizatorilor drumurilor;
45. invită Comisia și statele membre să promoveze planuri de mobilitate sustenabilă urbană și respectiv rurală justificate de interesul public și să integreze toate noile moduri de transport, sprijinind implementarea unui sistem de transport multimodal pentru pasageri, îmbunătățind mobilitatea și calitatea serviciilor pentru cetățeni, inclusiv pentru persoanele în vârstă și cetățenii cu dizabilități, oferindu-le alternative și internalizând sau reducând costurile legate de sănătate și costurile ambientale externe pentru orașe, încurajând, în același timp, turismul; ia act de faptul că aceste planuri ar trebui să promoveze incluziunea, participarea și ocuparea forței de muncă în rândul cetățenilor care locuiesc în zone mai îndepărtate, cu scopul de a combate amenințarea reprezentată de depopulare din zonele rurale, pentru a îmbunătăți accesibilitatea și comunicarea cu zonele periferice și regiunile transfrontaliere; subliniază că mobilitatea rurală diferă în mod semnificativ de mobilitatea urbană nu doar în ceea ce privește distanțele și disponibilitatea transportului în comun, ci și în ceea ce privește factorii economici și de mediu, cum ar fi o presiune mai mică asupra mediului generată de emisiile poluante, venituri medii mai

mici și obstacole mai mari în calea investițiilor în infrastructură;

46. ia act de faptul că învățămintele dobândite în urma proiectelor anterioare și a celor în curs de desfășurare, cum ar fi programul de lucru privind transporturile, Mecanismul pentru interconectarea Europei și Mobilitatea partajată sustenabilă interconectată cu transportul public în zonele rurale europene (SMARTA), contribuie la crearea de sate inteligente, inclusiv a unei logistici „din ușă în ușă” mai eficiente și mai inteligente, a unor concepte inovatoare în direcția mobilității ca serviciu, a unei infrastructuri de transport inteligente de generație următoare, a unui transport conectat și automatizat și a unei mobilități urbane inteligente (transport către/dinspre orașe);
47. subliniază că mobilitatea este privită tot mai mult ca un serviciu, motiv pentru care ar trebui introdus la nivel transfrontalier un transport extins, multimodal și fără sincope, de tip „din ușă în ușă”; în consecință, invită statele membre să pună la dispoziție servicii de informare și rezervare pentru călătoriile multimodale, cu informații în timp real; invită Comisia ca, până la sfârșitul lui 2018, să prezinte o propunere legislativă privind drepturile pasagerilor în cadrul transportului multimodal; susține că aceste noi servicii de transport ar trebui considerate, spre exemplu în contextul taxării rutiere, drept moduri de călătorie cel puțin la fel de bune ca și utilizarea autovehiculelor în scop personal, sau chiar preferabile acesteia, și că introducerea lor nu ar trebui încetinită de obstacole legislative;
48. invită Comisia să promoveze bunele practici de reglementare existente la nivel național și local care integrează forme de mobilitate noi și tradiționale, care sprijină opțiunile consumatorilor, punând la dispoziția lor informații și servicii de rezervare a biletelor pentru călătoriile multimodale și încurajând utilizarea transportului public în detrimentul celui privat sau sprijinind ofertele generate de inițiativele de economie colaborativă în sectorul transporturilor care oferă impulsul și sprijinul necesar pentru promovarea turismului sustenabil și a patrimoniului de mediu și cultural, în special favorizând IMM-urile și concentrându-se asupra statelor membre și a domeniilor unde există deficiențe în materie de mobilitate;
49. reiterează că călătoriile reprezintă unul dintre sectoarele care sunt cel mai afectate de digitalizare și că acest mediu digital nou și mai influent le permite consumatorilor să joace un rol mai activ atunci când își caută, cumpără, rezervă și plătesc călătoriile; subliniază că este necesar să se pună în aplicare normele existente care protejează transparența și neutralitatea, astfel încât consumatorii să poată face alegeri în cunoștință de cauză pe baza unor informații fiabile;
50. subliniază importanța orientării mobilității; consideră că este important ca cetățenii să fie încurajați să adopte obiceiuri sustenabile în domeniul mobilității prin intermediul unor stimulente economice, precum și prin sensibilizarea cu privire la impactul asupra mediului generat de modurile individuale de transport, precum și prin coordonarea și dezvoltarea unor servicii de transport cu emisii reduse de dioxid de carbon, cum ar fi transportul public, și crearea sau îmbunătățirea infrastructurii pentru mobilitatea ușoară (mersul pe jos, mersul cu bicicleta etc.), pentru a le oferi cetățenilor o alternativă la transportul rutier; subliniază că este nevoie să se finanțeze proiecte pentru facilitarea mobilității cu emisii scăzute de dioxid de carbon la nivel local și regional, spre exemplu prin sisteme urbane de transport cu bicicleta;
51. invită Comisia să promoveze o logistică eficientă și verde pentru o mai bună gestionare a

creșterii preconizate a cererii de transport de mărfuri printr-o mai bună optimizare a capacităților de încărcare a camioanelor și să reducă numărul de camioane goale sau parțial încărcate; invită, de asemenea, Comisia să consolideze eforturile depuse în vederea accelerării transferului multimodal și să promoveze platformele multimodale pentru coordonarea cererilor de transport; invită statele membre să utilizeze documente electronice de transport ca practică standard la nivelul Europei pentru a reduce sarcinile birocratice și pentru a crește eficiența;

52. subliniază contribuția importantă pe care o poate aduce circulația în convoi și utilizarea camioanelor ecocombi la sporirea eficienței și la reducerea consumului de combustibil în transportul rutier de mărfuri; invită, prin urmare, Comisia și statele membre să îndeplinească obiectivele Declarației de la Amsterdam și să creeze stimulente pentru utilizarea mai frecventă a camioanelor ecocombi;
53. încurajează Comisia să sprijine inițiativele care contribuie la reducerea și evitarea congestiei rutiere fără a transfera volumele de transport către secțiuni rutiere alternative, cum ar fi exemplele de bune practici privind „taxa de congestie”, precum și măsurile de succes în materie de transfer modal;
54. invită Comisia să efectueze o evaluare aprofundată a aspectelor legate de protecția datelor și de răspundere care ar putea apărea odată cu dezvoltarea autovehiculelor automatizate;
55. subliniază potențialul modelelor economiei colaborative de a îmbunătăți eficiența sistemului de transporturi și de a reduce externalitățile nedorite, cum ar fi congestia și emisiile; solicită autorităților, în conformitate cu principiul subsidiarității, să ia în considerare integrarea deplină a serviciilor de transport cu adevărat colaborative în sistemul de transport convențional, pentru a favoriza crearea unor lanțuri de transport complete care să funcționeze fără sincope, precum și oferirea unor noi modalități de mobilitate sustenabilă;
56. subliniază că, în contextul economiei colaborative, aspectele legate de protecția consumatorului, repartizarea răspunderii, fiscalitate, sistemele de asigurare, protecția socială a lucrătorilor (indiferent dacă aceștia sunt angajați sau desfășoară activități independente) și protecția datelor sunt cele mai stringente și așteaptă să se introducă măsuri de reglementare în aceste domenii; solicită Comisiei și statelor membre să se asigure că economia colaborativă nu va da naștere unei concurențe neloiale, nu va conduce la practici de dumping social și fiscal și nu va înlocui transportul public reglementat.
57. consideră că este necesar, având în vedere hotărârea Curții de Justiție în cauza C-434/15 din 20 decembrie 2017<sup>14</sup>, să se stabilească o distincție clară între simpla intermediere prin intermediul platformelor on-line și prestarea unui serviciu de transport; consideră că un serviciu nu face parte din societatea informațională atunci când majoritatea activității privește furnizarea de servicii profesionale și, în orice caz, atunci când platforma tehnologică stabilește, în mod direct sau indirect, costul, cantitatea sau calitatea serviciului furnizat;

---

<sup>14</sup> Hotărârea Curții (Marea Cameră) din 20 decembrie 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi/Uber Systems* Spania, SL, C-434/15, ECLI:EU:C:2017:981.

58. solicită statelor membre să adopte măsuri pentru a reduce riscul și posibilitatea evitării obligațiilor fiscale de către întreprinderile care furnizează servicii în cadrul economiei colaborative, insistând ca acestea să plătească impozite atunci când activitățile lor generează profit și furnizează servicii;

o

o o

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



## EXPUNERE DE MOTIVE

### Introducere

Sectorul mobilității joacă un rol esențial în economia și societatea europeană. Odată cu dezvoltarea autovehiculelor automatizate, cu digitalizarea și cu necesitatea de a dezvolta un transport mai ecologic, sectorul trece prin schimbări profunde care afectează toate aspectele societăților noastre. Comisia Europeană a răspuns provocărilor din sectorul mobilității cu un pachet de propuneri legislative (așa-numitul „pachet privind mobilitatea”), menit să încurajeze taxarea rutieră inteligentă, să reducă emisiile de CO<sub>2</sub>, să combată munca ilegală și să asigure condiții adecvate și perioade de odihnă pentru lucrători. În calitate de colegiutor, Parlamentul European influențează rezultatul acestui proces. Pe lângă acțiunea legislativă, este necesar să se mențină accentul pe evoluțiile viitoare și să se asigure faptul că tranziția din sectorul transporturilor va avea ca efect un sector al mobilității mai echitabil, mai competitiv și mai ecologic.

### Context

Comunicarea Comisiei intitulată „Europa în mișcare: o agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți” abordează o gamă largă de aspecte cu care se confruntă sectorul mobilității rutiere și pune accentul pe aspectele care fac obiectul propunerilor legislative din cadrul pachetului privind mobilitatea.

Scopul prezentului raport strategic din proprie inițiativă este de a aprofunda ideile prezentate în comunicarea Comisiei și a sublinia aspectele-cheie ale politicii din domeniul transporturilor care nu au fost acoperite de propunerile legislative din cadrul pachetului privind mobilitatea. Aspecte esențiale sunt abordate și în raportul din proprie inițiativă al Comisiei pentru transport și turism referitor la o strategie europeană privind sistemele de transport inteligente cooperative și, prin urmare, prezentul raport nu acoperă aceleași aspecte. De asemenea, raportul ține seama de avizele Comitetului Economic și Social European privind comunicarea Comisiei menționată mai sus și, în special, privind implicațiile digitizării și robotizării transporturilor asupra elaborării politicilor UE.

### Schimbările structurale profunde din sectorul transporturilor

Digitalizarea reprezintă unul dintre factorii-cheie care afectează toate domeniile din sectorul transporturilor. Aceasta va afecta atât consumatorii, cât și furnizorii de servicii de mobilitate. Va avea, de asemenea, un impact asupra industriei europene și asupra lucrătorilor. Legiuitorii au responsabilitatea de a se asigura că aceste schimbări profunde nu creează disparități în societate și că se menține competitivitatea Uniunii Europene.

Schimbarea a fost rapidă și profundă. Se fac numeroase cercetări pentru a se evalua impactul digitalizării și a se anticipa viitoarele sale evoluții, deși numărul studiilor finalizate disponibile rămâne limitat. Provocarea cu care se confruntă factorii de decizie politică este de a nu menține abordarea reactivă în legătură cu anumite provocări, ci a lua măsuri strategice pentru a aborda provocările generale. Cercetarea și dezvoltarea bine orientate vor fi esențiale pentru menținerea poziției de lider tehnologic pe o piață mondială foarte competitivă.

### Noile competențe și modalități de lucru

Un aspect fundamental este necesitatea de a le oferi cetățenilor, în calitate de lucrători, dar și de consumatori de servicii diverse, competențele necesare în acest nou context. Este nevoie de o acțiune concertată la nivel european pentru a asigura coeziunea între statele membre, întrucât neadaptarea în mod adecvat la progresele digitalizării ar putea avea consecințe grave asupra perspectivelor lor economice și asupra competitivității UE.

Industria autovehiculelor reprezintă una dintre principalele forțe motrice ale economiei europene, reprezentând aproape 7 % din produsul intern brut al UE și oferind locuri de muncă unui număr de 12,2 milioane de persoane. Este esențial să se asigure faptul că această industrie dispune de lucrătorii de care are nevoie pentru a rămâne în avangarda progresului tehnologic și a-și menține poziția solidă pe piața mondială.

Comisia a luat unele măsuri importante. Lansarea Noii agende pentru competențe în Europa a adus în atenție nevoia de a identifica competențele necesare într-o economie aflată într-o rapidă dezvoltare și de a asigura faptul că lucrătorii au posibilitatea de a beneficia de o formare relevantă.

O serie de inițiative sunt deosebit de relevante pentru sectorul european al autovehiculelor. Educația și dobândirea de competențe sunt direct legate de perspectivele de angajare. Întrucât șomajul în rândul tinerilor reprezintă o provocare semnificativă, cooperarea dintre sectorul industrial și cel al educației joacă un rol esențial în asigurarea faptului că tinerii reușesc să intre cu succes pe piața muncii cu competențele și formarea profesională adecvate. Digitalizarea îi afectează, de asemenea, pe cei care lucrează deja în sectorul transporturilor. Conducerea automată, în special, va afecta cererea de șoferi pe piața forței de muncă. Unele locuri de muncă se vor pierde în mod inevitabil odată cu această evoluție tehnologică și acum este momentul să ne asigurăm că persoanele care pot fi afectate de această schimbare se pot recalifica în timp util pentru a îndeplini noi sarcini și a beneficia de noile oportunități pe care le oferă digitalizarea.

### **Provocări în materie de cercetare și inovare**

Întregul potențial al revoluției digitale poate fi valorificat numai dacă ne situăm în avangarda cercetării și inovării care vor contura viitorul sectorului mobilității. UE riscă să rămână în urma actorilor-cheie, cum ar fi Statele Unite și China, unde cercetarea și inovarea progresează rapid. Este clar că UE are nevoie de un cadru de reglementare care să încurajeze inovarea. UE trebuie, de asemenea, să asigure un nivel crescut de finanțare prin diferite instrumente, în special prin intermediul programului Orizont 2020, principalul program de cercetare și inovare.

### **O tranziție în sectorul transporturilor potrivită pentru toți utilizatorii**

Tranziția în sectorul transporturilor trebuie gestionată și facilitată într-un mod care asigură utilizarea optimă a noilor oportunități din punctul de vedere al tuturor utilizatorilor din sectorul mobilității. Siguranța și securitatea utilizatorilor mijloacelor de transport au în continuare o importanță capitală. Întrucât eroarea umană este principala cauză a accidentelor, transportul automatizat poate contribui în mod decisiv la îndeplinirea obiectivului de reducere la zero a numărului victimelor pe șoselele europene. Cu toate acestea, perioada de tranziție va fi dificilă, întrucât necesită nu numai integrarea transporturilor automatizate în mediul actual, inclusiv asigurarea conectivității și a infrastructurii necesare, ci și asigurarea coexistenței în condiții de siguranță cu mijloacele tradiționale de transport, care vor rămâne, cel mai probabil, în uz mult timp de acum încolo.

Raportorul dorește să atragă în mod deosebit atenția asupra nevoii de a asigura faptul că revoluția mobilității nu lasă în urmă zone sau grupuri sociale. Zonele rurale trebuie să beneficieze de infrastructuri și servicii de transport adecvate, deoarece incluziunea și accesibilitatea lor este crucială pentru vitalitatea lor economică.

În plus, transformarea sectorului transporturilor ar trebui să se concentreze pe dezvoltarea unor soluții mai ecologice și mai sustenabile. Sectorul transporturilor este în prezent cauza principală a poluării atmosferice în zonele urbane, fiind responsabil de producerea a peste 25 % din emisiile de gaze cu efect de seră din UE, din care transportul rutier generează peste 70 %. Legiuitorii au responsabilitatea de a acționa în acest domeniu, întrucât de aceste măsuri vor beneficia toți cetățenii.



17.5.2018

## **AVIZ AL COMISIEI PENTRU MEDIU, SĂNĂTATE PUBLICĂ ȘI SIGURANȚĂ ALIMENTARĂ**

destinat Comisiei pentru transport și turism

referitor la Europa în mișcare: o agendă pentru viitorul mobilității în UE  
(2017/2257(INI))

Raportor pentru aviz: Damiano Zoffoli

### **SUGESTII**

Comisia pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară recomandă Comisiei pentru transport și turism, competentă în fond, includerea următoarelor sugestii în propunerea de rezoluție ce urmează a fi adoptată:

1. își exprimă sprijinul pentru Comunicarea Comisiei din 31 mai 2017 intitulată „Europa în mișcare” (COM(2017)0283), în special în ceea ce privește nevoia de a realiza cu promptitudine tranziția către o mobilitate rutieră cu emisii scăzute și cu emisii zero, intermodalitate, mobilitatea partajată și dezvoltarea unor vehicule conectate și automatizate, prin investiții în rețelele energetice, de infrastructură și digitale și integrarea acestora; salută abordarea strategică a comunicării pentru realizarea unui cadru de reglementare coerent pentru domeniul transportului rutier, care este din ce în ce mai complex;
2. constată că decarbonizarea transporturilor are potențialul de a reduce dependența de importuri și de a le înlocui cu surse de energie mai curate, produse pe plan intern; reamintește că:
  - a) sectorul transportului rutier generează o cincime din cantitatea totală de emisii de gaze cu efect de seră din UE și este alimentat aproape în totalitate de combustibili pe bază de petrol,
  - b) între 2010 și 2050, se estimează că volumul transportului rutier de pasageri va crește cu 42 %, iar volumul transportului rutier de marfă va crește cu 60 %, și
  - c) până la mijlocul secolului, emisiile de gaze cu efect de seră cauzate de transporturi vor trebui să fie cu cel puțin 60 % mai reduse decât în 1990 și să se înscrie în mod ferm pe o traiectorie care să tindă spre zero;subliniază, prin urmare, faptul că este nevoie să se depună eforturi continue pentru a stimula inovarea și pentru a atrage investiții private în C&D, în dezvoltarea piețelor pentru noile tehnologii și soluții și în infrastructură, precum și pentru a sprijini

dezvoltarea unor servicii de transport cu emisii scăzute de carbon, cum ar fi transporturile publice; subliniază importanța stabilirii unor orientări pentru mobilitate, precum și faptul că standardele de eficiență a vehiculelor și infrastructurile de transport trebuie să fie aliniate la un obiectiv privind emisiile de carbon, care să fie în conformitate cu angajamentele asumate în cadrul Acordului de la Paris, luând în considerare nivelul emisiilor pe durata de viață a vehiculelor;

3. reamintește angajamentele asumate de UE în ceea ce privește lupta împotriva schimbărilor climatice, în conformitate cu Acordul de la Paris, cu Agenda 2030 a ONU și cu cadrul de politici privind clima și energia pentru 2030; salută măsurile care au fost deja adoptate pentru a reduce decalajul dintre obiectivele declarate în materie de decarbonizare și nivelul real al emisiilor produse de traficul rutier, cum ar fi procedura de testare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial (WLTP), precum și pachetele privind emisiile generate în condiții reale de conducere (RDE); solicită Comisiei să monitorizeze eficacitatea acestor măsuri și, dacă este necesar, să sugereze îmbunătățiri suplimentare; consideră că procedura de testare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial (WLTP) constituie un pas în direcția cea bună în ceea ce privește măsurarea consumului de carburant și a emisiilor de dioxid de carbon (CO<sub>2</sub>) ale autoturismelor;
4. subliniază că, în cazul defalcării călătoriilor în funcție de modul de transport, autoturismul privat rămâne principalul mijloc de transport ca număr de călătorii realizate;
5. consideră că este important să se îmbunătățească infrastructura pentru forme de mobilitate alternative cu emisii zero în mediile urbane; subliniază că este nevoie să se finanțeze proiecte pentru facilitarea mobilității cu emisii scăzute de dioxid de carbon la nivel local și regional, de exemplu, sisteme urbane de închiriere de biciclete;
6. subliniază că, în acest scop, va fi nevoie să se majoreze rapid rata de utilizare a electromobilității și a combustibililor cu emisii scăzute de dioxid de carbon, deoarece transportul rutier este responsabil pentru o cincime din emisiile UE, iar această cifră este în creștere, ținând însă seama de emisiile de carbon și de impactul asupra mediului asociate procesului de producție a acestor surse alternative de energie; consideră că este important ca cetățenii să fie încurajați să adopte un comportament sustenabil în ceea ce privește transportul, prin stimulente economice, precum și prin sensibilizarea cu privire la efectele pe care le au asupra mediului diferitele moduri de transport; ia act de obstacolele actuale, atât financiare, cât și nefinanciare, cu care se confruntă consumatorii atunci când achiziționează un vehicul electric; reamintește că acceptarea de către utilizatorii finali a combustibililor cu emisii scăzute de dioxid de carbon depinde în mare măsură de disponibilitatea și accesibilitatea infrastructurii; salută, în acest sens, inițiativele publice și private existente pentru a permite utilizarea serviciilor de roaming între operatorii infrastructurilor de încărcare; invită Comisia și statele membre să ia toate măsurile necesare pentru a facilita serviciile de roaming și accesibilitatea infrastructurii de reîncărcare în Europa;
7. consideră că, pentru a accelera intrarea pe piață a combustibililor cu emisii scăzute de dioxid de carbon și pentru a exploata pe deplin beneficiile acestora asupra climei, este necesar să se creeze stimulente pentru utilizarea acestora și dezvoltarea de vehicule

compatibile; reamintește totuși că, pentru a respecta Acordul de la Paris, emisiile de gaze cu efect de seră generate de transporturi vor trebui să se înscrie în mod ferm pe o traiectorie care să tindă spre zero până la jumătatea secolului; subliniază că, dacă se continuă o abordare tehnologică universală, sectorul european al transportului rutier nu se poate transforma într-un sector sustenabil din punct de vedere ecologic și economic și că, prin urmare, este nevoie să aibă loc o tranziție către o evaluare cu adevărat neutră din punct de vedere tehnologic a sistemelor de propulsie în vederea dezvoltării pe viitor a unor vehicule care corespund diferitelor nevoi legate de mobilitate; subliniază că este nevoie de eforturi transsectoriale pentru a accelera investițiile în infrastructuri pentru combustibili cu emisii scăzute de dioxid de carbon, aceasta reprezentând o condiție prealabilă pentru introducerea pe piață și utilizarea pe scară mai largă a vehiculelor alimentate cu energie alternativă;

8. constată totodată că, dat fiind că deplasările zilnice se realizează în medie pe distanțe foarte scurte, este esențial să se creeze infrastructuri pentru mobilitatea ușoară (mersul pe jos, mersul cu bicicleta etc.), pentru a le oferi cetățenilor o alternativă la transportul rutier;
9. subliniază că, potrivit previziunilor, transportul de pasageri va crește cu 40 % până în 2050, în special în sectorul transportului aerian (+ 58 %), ceea ce va duce la o creștere cu 15 % a emisiilor de gaze cu efect de seră în perioada 2030 - 2050, comparativ cu nivelurile din 1990;
10. ia act de faptul că, având în vedere noile soluții din economia colaborativă și bazată pe partajare, viitoarele strategii în materie de mobilitate și transporturi trebuie să recunoască potențialul de investiții în zonele rurale;
11. ia act de faptul că învățămintele dobândite în urma proiectelor anterioare și a celor în curs de desfășurare, cum ar fi programul de lucru privind transporturile, Mecanismul pentru interconectarea Europei și Mobilitatea partajată durabilă interconectată cu transportul public în zonele rurale europene (SMARTA), contribuie la crearea de sate inteligente, inclusiv a unei logistici „din ușă în ușă” mai eficiente și mai inteligente, a unor concepte inovatoare în direcția mobilității ca serviciu, a unei infrastructuri de transport inteligente de generație următoare, a unui transport conectat și automatizat și a unei mobilități urbane inteligente (transport către/dinspre orașe);
12. salută faptul că Comisia a stabilit, de asemenea, o legătură cu economia circulară, cu un accent deosebit pe materiale rare și baterii; încurajează Comisia, în acest context, să evalueze în continuare amprenta asupra mediului a producției și reciclării bateriilor, pentru a obține o imagine completă a impactului asupra mediului al vehiculelor electrice pe bază de baterii, cu scopul de a facilita compararea sustenabilității pe durata ciclului de viață a diferitelor sisteme de propulsie;
13. subliniază posibilele beneficii ale utilizărilor secundare ale bateriilor vehiculelor, de exemplu pentru rețele inteligente și soluții inteligente de stocare în locuințe și invită Comisia și statele membre să sprijine cercetarea și proiectele-pilot în acest domeniu prin mecanisme de finanțare;
14. își exprimă sprijinul pentru utilizarea sporită a tehnologiilor digitale în punerea în aplicare a principiului „poluatorul plătește”, prin mecanisme precum taxarea rutieră

electronică (eTolling) și sistemul de emisie a biletelor electronice (eTicketing), pe baza performanțelor ecologice ale vehiculelor; subliniază că un cadru armonizat pentru sistemele de taxare rutieră ar trebui să țină seama atât de gazele cu efect de seră, cât și de emisiile poluante, în ceea ce privește performanța de mediu, pentru a trimite semnale clare și echilibrate pentru dezvoltarea de vehicule noi; subliniază, cu toate acestea, că aceste norme trebuie să fie clare și transparente pentru participanții la trafic; subliniază efectele benefice pentru mediu și siguranță ale soluțiilor de mobilitate conectată și de transport automatizat în zonele urbane, cum ar fi cele care vizează optimizarea fluxurilor de trafic și reducerea traficului cauzat de autovehiculele care caută loc de parcare și invită Comisia și statele membre să acorde sprijin orașelor pentru adoptarea tehnologiei necesare; subliniază totuși că dezvoltarea conducerii autonome nu ar trebui să aibă drept rezultat o intensificare a transportului individual sau congestionarea traficului; consideră că este important ca noile servicii de transport, bazate pe concepte precum co-voiajarea și mobilitatea ca serviciu (MaaS), să fie tratate ca moduri de transport care sunt cel puțin comparabile cu utilizarea privată a vehiculelor, dacă nu preferabile acestea; salută orientările Comisiei pentru orașe privind reglementările aplicabile accesului vehiculelor în orașe; subliniază totuși că trebuie să se depună mai multe eforturi la nivel european pentru a evita fragmentarea spațiului unic al transporturilor; subliniază, în acest context, importanța finanțării proiectelor de infrastructură de transport pentru atingerea obiectivelor privind clima, precum și importanța cooperării transfrontaliere între statele membre; consideră, în ceea ce privește finanțarea din partea UE în domeniul transporturilor, că unul dintre criteriile de eligibilitate pentru proiecte ar trebui să fie adecvarea în scopul atingerii obiectivelor privind clima;

15. subliniază că, potrivit datelor OMS, transportul rutier contribuie la poluarea aerului și la poluarea fonică, care au un impact negativ asupra sănătății cetățenilor, în special în zonele urbane; subliniază că, în UE-28, se estimează că particulele în suspensie cauzează 399 000 de decese premature anual, în timp ce oxidul de azot cauzează 75 000, iar ozonul, 13 600 de astfel de decese; subliniază că peste 30 % din populația europeană este expusă unui zgomot produs de trafic care depășește standardul de 55 Ldn dB; solicită să se aplice o strategie eficace pentru a reduce nivelul de poluanți, cum sunt NO<sub>x</sub>, NO<sub>2</sub> și particulele în suspensie și subliniază, totodată, că emisiile poluante din aer generate de transporturi vor trebui să fie reduse în mod drastic;
16. reamintește experimentele oribile privind expunerea la gaze de eșapament efectuate pe subiecți umani și maimuțe de Grupul european de cercetare privind mediul și sănătatea în sectorul transporturilor (EUGT), un organism finanțat de către marile societăți din sectorul autovehiculelor; reamintește că acesta nu este primul astfel de scandal din industria autovehiculelor; solicită ca toate activitățile de cercetare care contribuie la politica UE să fie complet independente de industria autovehiculelor, inclusiv în ceea ce privește finanțarea și subcontractarea;
17. ia act de faptul că furnizarea de informații privind autoturismele către consumatori este esențială pentru accelerarea decarbonizării în sectorul transporturilor, și solicită, prin urmare, o mai bună informare cu privire la emisiile și consumul de combustibil al vehiculelor, inclusiv etichetarea standardizată, vizibilă și clară a vehiculelor, pentru a permite consumatorilor să facă alegeri în cunoștință de cauză și a încuraja o evoluție a comportamentului întreprinderilor și persoanelor și o mobilitate mai curată; subliniază



că informațiile mai precise vor facilita, de asemenea, utilizarea achizițiilor publice verzi de către autoritățile publice; salută Recomandarea Comisiei (EU) 2017/948<sup>15</sup>, invitând totodată Comisia să aibă în vedere revizuirea Directivei 1999/94/CE privind etichetarea autovehiculelor<sup>16</sup>;

18. solicită ca externalitățile de mediu și societale ale transportului rutier să fie internalizate și să se asigure transmiterea unor semnale legate de prețuri către consumatori care să reflecte aceste costuri;
19. subliniază că Directiva privind vehiculele nepoluante trebuie să țină seama de necesitățile și de resursele de care dispun autoritățile locale și regionale pentru a-și valorifica întregul potențial, în special în ceea ce privește complexitatea și sarcina administrativă;
20. salută angajamentul Comisiei de a prezenta, până la 2 mai 2018, o propunere legislativă privind standardele referitoare la emisiile de CO<sub>2</sub> și la consumul de combustibil în cazul vehiculelor grele, care ar trebui să fie ambițioasă, realistă și bazată pe informațiile colectate utilizând Instrumentul de calculare a consumului de energie al vehiculelor (VECTO), pentru a asigura coerența legislației privind vehiculele grele; subliniază că VECTO trebuie actualizat rapid și cu regularitate pentru a se putea ține seama în mod adecvat de noile tehnologii în vederea îmbunătățirii eficienței autovehiculelor în timp util;
21. subliniază că mobilitatea rurală diferă în mod semnificativ de mobilitatea urbană în ceea ce privește distanțele și disponibilitatea transportului în comun, dar și în ceea ce privește factorii economici și de mediu, cum ar fi o presiune mai mică asupra mediului cauzată de emisiile poluante, venituri medii mai mici și obstacole mai mari în calea investițiilor în infrastructură; subliniază că modernizarea fundamentală, tranziția echitabilă din punct de vedere social către energia curată și digitizarea mobilității și transporturilor europene trebuie să țină seama de caracteristicile specifice ale zonelor rurale, deoarece, în aceste domenii, în special noile schimbări economice, tehnologice și societale au un impact asupra sistemului de transport și mobilitate în ansamblul său; subliniază că Comisia ar trebui, prin urmare, să introducă o abordare transsectorială, menită să asigure punerea în aplicare în bune condiții a unei abordări integrate privind satele inteligente care să țină seama de transporturi și de mobilitate, încurajând utilizarea platformelor digitale care duc la creșterea mobilității rurale, precum și un mediu mai curat și mai sănătos; solicită asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru îmbunătățirile tehnologice speciale vizând centrele și rețelele rurale;
22. subliniază că nivelul de ambiție al obiectivelor privind CO<sub>2</sub> pentru vehiculele grele de marfă trebuie să fie coerent cu ambițiile viitoare privind reducerea emisiilor poluante, de exemplu, în temeiul EURO 7, precum și cu cerințele impuse de Directiva 2015/719

---

<sup>15</sup> Recomandarea (UE) 2017/948 a Comisiei din 31 mai 2017 privind utilizarea valorilor consumului de carburant și ale emisiilor de CO<sub>2</sub> omologate de tip și măsurate în conformitate cu procedura de testare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial atunci când informațiile sunt puse la dispoziția consumatorilor în temeiul Directivei 1999/94/CE a Parlamentului European și a Consiliului (notificată în cadrul documentului C(2017)3525)), JO L 142, 2.6.2017, p. 100.

<sup>16</sup> Directiva 1999/94/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 1999 privind disponibilitatea informațiilor cu privire la consumul de carburant și emisiile de CO<sub>2</sub> destinate consumatorilor la comercializarea autoturismelor noi, JO L 12, 18.1.2000, p. 16.

privind greutatea și dimensiunile<sup>17</sup>; subliniază că VECTO trebuie actualizat rapid și cu regularitate pentru a se putea ține seama în mod adecvat de noile tehnologii în vederea îmbunătățirii eficienței autovehiculelor în timp util;

23. ia act de faptul că transportul de cabotaj reprezintă doar un mic procent din totalul transportului rutier de mărfuri și subliniază că restricțiile impuse operațiunilor de cabotaj nu ar trebui să conducă la o creștere a numărului de deplasări fără încărcătură, care reduc eficiența și au efecte negative asupra mediului.

---

<sup>17</sup> Directiva (UE) 2015/719 a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2015 de modificare a Directivei 96/53/CE a Consiliului de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutateii maxime autorizate în traficul internațional, JO L 115, 6.5.2015, p. 1.

**INFORMAȚII PRIVIND ADOPTAREA  
ÎN COMISIA SESIZATĂ PENTRU AVIZ**

<b>Data adoptării</b>	17.5.2018
<b>Rezultatul votului final</b>	+: 60 -: 1 0: 0
<b>Membri titulari prezenți la votul final</b>	Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Ivo Belet, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Birgit Collin-Langen, Miriam Dalli, Seb Dance, Angélique Delahaye, Stefan Eck, Bas Eickhout, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, György Hölvényi, Anneli Jäätteenmäki, Benedek Jávor, Urszula Krupa, Jo Leinen, Peter Liese, Lukas Mandl, Valentinas Mazuronis, Susanne Melior, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, John Procter, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Ivica Tolić, Nils Torvalds, Adina-Ioana Vălean, Damiano Zoffoli
<b>Membri supleanți prezenți la votul final</b>	Nikos Androulakis, Nicola Caputo, Esther Herranz García, Jan Huitema, Peter Jahr, Karol Karski, Ulrike Müller, Stanislav Polčák, Julia Reid, Bart Staes, Dubravka Šuica, Tiemo Wölken
<b>Membri supleanți [articolul 200 alineatul (2)] prezenți la votul final</b>	John Flack, Jaromír Kohlíček, Miltiadis Kyrkos

## VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA SESIZATĂ PENTRU AVIZ

60	+
ALDE	Gerben-Jan Gerbrandy, Jan Huitema, Anneli Jäätteenmäki, Valentinas Mazuronis, Ulrike Müller, Nils Torvalds
ECR	John Flack, Karol Karski, Urszula Krupa, Bolesław G. Piecha, John Procter
EFDD	Piernicola Pedicini
ENF	Sylvie Goddyn
GUE/NLG	Stefan Eck, Jaromír Kohlíček
NI	Zoltán Balczó
PPE	
S&D	Nikos Androulakis, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nicola Caputo, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Jytte Guteland, Miltiadis Kyrkos, Jo Leinen, Susanne Melior, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Pavel Poc, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Tiemo Wölken, Damiano Zoffoli
VERTS/ALE	Bas Eickhout, Benedek Jávor, Davor Škrlec, Bart Staes

1	-
EFDD	Julia Reid

0	0

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri

## INFORMAȚII PRIVIND ADOPTAREA ÎN COMISIA COMPETENTĂ

<b>Data adoptării</b>	21.6.2018
<b>Rezultatul votului final</b>	+: 31 -: 2 0: 2
<b>Membri titulari prezenți la votul final</b>	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Markus Pieper, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Jill Seymour, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
<b>Membri supleanți prezenți la votul final</b>	Jakop Dalunde, Marek Plura, Franck Proust, Henna Virkkunen
<b>Membri supleanți [articolul 200 alineatul (2)] prezenți la votul final</b>	Olle Ludvigsson, Lukas Mandl

## VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA COMPETENTĂ

31	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
EFDD	Daniela Aiuto
ENF	Georg Mayer
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Dieter-Lebrecht Koch, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Lukas Mandl, Marian-Jean Marinescu, Markus Pieper, Marek Plura, Franck Proust, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Olle Ludvigsson, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Claudia Țapardel, Janusz Zemke
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

2	-
EFDD	Peter Lundgren, Jill Seymour

2	0
ECR	Jacqueline Foster, Kosma Zlotowski

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri