



---

*Document de ședință*

---

**A9-0108/2023**

3.4.2023

# **RAPORT**

referitor la noul cadru al UE pentru mobilitatea urbană  
(2022/2023(INI))

Comisia pentru transport și turism

Raportor: Andrey Novakov

## CUPRINS

	Pagina
PROPUNERE DE REZOLUȚIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN.....	3
EXPUNERE DE MOTIVE.....	28
AVIZ AL COMISIEI PENTRU DEZVOLTARE REGIONALĂ.....	31
INFORMAȚII PRIVIND ADOPTAREA ÎN COMISIA COMPETENTĂ.....	37
VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA COMPETENTĂ.....	38

## PROPUNERE DE REZOLUȚIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitoare la noul cadru al UE pentru mobilitatea urbană  
(2022/2023(INI))

*Parlamentul European,*

- având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), în special titlul XVIII și Tratatul privind Uniunea Europeană, în special articolul 5 alineatul (3),
- având în vedere Comunicarea Comisiei din 14 decembrie 2021 intitulată „Noul cadru al UE pentru mobilitatea urbană” (COM(2021)0811),
- având în vedere propunerea Comisiei din 14 decembrie 2021 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (COM(2021)0812), în special considerentul 52 și articolul 40 referitoare la cerințele privind nodurilor urbane,
- având în vedere pachetul Comisiei „Pregătiți pentru 55” din 14 iulie 2021 axat pe realizarea obiectivelor Pactului verde european,
- având în vedere pachetul privind mobilitatea urbană din 2013 și evaluarea acestuia (SWD(2021)0048),
- având în vedere Regulamentul (UE) 2021/1153 al Parlamentului European și al Consiliului din 7 iulie 2021 de instituire a Mecanismului pentru interconectarea Europei<sup>1</sup>,
- având în vedere Regulamentul (UE) 2021/1060 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2021 de stabilire a dispozițiilor comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european Plus, Fondul de coeziune, Fondul pentru o tranziție justă și Fondul european pentru afaceri maritime, pescuit și acvacultură și de stabilire a normelor financiare aplicabile acestor fonduri, precum și Fondului pentru azil, migrație și integrare, Fondului pentru securitate internă și Instrumentului de sprijin financiar pentru managementul frontierelor și politica de vize<sup>2</sup> (Regulamentul privind dispozițiile comune),
- având în vedere Regulamentul (UE) 2021/1058 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2021 privind Fondul european de dezvoltare regională și Fondul de coeziune<sup>3</sup>,
- având în vedere Regulamentul (UE) 2021/1059 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2021 privind dispoziții specifice pentru obiectivul Cooperare teritorială europeană (Interreg) sprijinit de Fondul european de dezvoltare regională și

---

<sup>1</sup> JO L 249, 14.7.2021, p. 38.

<sup>2</sup> JO L 231, 30.6.2021, p. 159.

<sup>3</sup> JO L 231, 30.6.2021, p. 60.

de instrumentele de finanțare externă<sup>4</sup>,

- având în vedere Regulamentul (UE) 2021/241 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 februarie 2021 de instituire a Mecanismului de redresare și reziliență<sup>5</sup>,
- având în vedere Directiva (UE) 2019/1161 a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iunie 2019 de modificare a Directivei 2009/33/CE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic<sup>6</sup>,
- având în vedere Regulamentul (UE) 2016/2338 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători<sup>7</sup>,
- având în vedere programul „Europa digitală”,
- având în vedere comunicarea Comisiei din 30 iunie 2021 intitulată „O viziune pe termen lung pentru zonele rurale ale UE - Către zone rurale mai puternice, conectate, reziliente și prospere până în 2040” (COM(2021)0345),
- având în vedere comunicarea Comisiei din 3 martie 2021 intitulată „O Uniune a egalității: Strategia privind drepturile persoanelor cu handicap 2021-2030” (COM(2021)0101),
- având în vedere comunicarea Comisiei din 3 mai 2022 intitulată „Punerea oamenilor pe primul loc, asigurarea creșterii durabile și favorabile incluziunii, deblocarea potențialului regiunilor ultraperiferice ale UE” (COM(2022)0198),
- având în vedere noua Cartă de la Leipzig referitoare la puterea transformatoare a orașelor pentru binele comun, adoptată în cadrul reuniunilor ministeriale informale din 30 noiembrie 2020,
- având în vedere Pactul de la Amsterdam de stabilire a Agendei urbane a UE, convenită de miniștrii din UE responsabili pentru chestiunile urbane la 30 mai 2016,
- având în vedere Agenda 2030 a ONU pentru dezvoltare durabilă, în special obiectivul de dezvoltare durabilă (ODD) nr. 11 privind orașele și comunitățile durabile,
- având în vedere rezoluția sa din 15 februarie 2022 referitoare la provocările cu care se confruntă zonele urbane în perioada post-COVID-19<sup>8</sup>,
- având în vedere rezoluția sa din 6 octombrie 2021 referitoare la cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 – Recomandări privind următorii pași către

---

<sup>4</sup> JO L 231, 30.6.2021, p. 94.

<sup>5</sup> JO L 57, 18.2.2021, p. 17.

<sup>6</sup> JO L 188, 30.6.2021, p. 116.

<sup>7</sup> JO L 354, 23.12.2016, p. 22.

<sup>8</sup> JO C 342, 6.9.2022, p. 2.

„Viziunea zero”<sup>9</sup>,

- având în vedere rezoluția sa din 3 iulie 2018 referitoare la rolul orașelor în cadrul instituțional al Uniunii<sup>10</sup>,
  - având în vedere rezoluția sa din 13 martie 2018 referitoare la rolul regiunilor și al orașelor din UE în punerea în aplicare a Acordului de la Paris COP 21 privind schimbările climatice<sup>11</sup>,
  - având în vedere rezoluția sa din 9 septembrie 2015 referitoare la dimensiunea urbană a politicilor UE<sup>12</sup>,
  - având în vedere articolul 54 din Regulamentul său de procedură,
  - având în vedere avizul Comitetului Regiunilor privind „Noul cadru al UE pentru mobilitatea urbană”<sup>13</sup>,
  - având în vedere avizul Comisiei pentru dezvoltare regională,
  - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism (A9-0108/2023),
- A. întrucât grupurile cu nevoi speciale includ persoanele cu dizabilități și cu mobilitate redusă, persoanele în vârstă, femeile, copiii sau persoanele care însoțesc copiii pentru a-și exercita pe deplin dreptul la mobilitate, studiu, joacă și muncă;
- B. întrucât transportul public înseamnă servicii tradiționale, cum ar fi rețelele feroviare, de metrou, de tramvai sau de autobuze;
- C. întrucât transportul în comun înseamnă un transport public și noi servicii bazate pe partajare, servicii la cerere, noi modele de afaceri flexibile și ale tipuri de mobilitate care transportă în mod colectiv mai mulți pasageri;
- D. întrucât micromobilitatea cuprinde dispozitive de mobilitate personală electrice și neelectrice, cum ar fi, spre exemplu, bicicletele, bicicletele electrice, trotinetele electrice, hoverboard-urile, monociclurile și altele;
- E. întrucât mobilitatea activă include transportul de persoane sau de bunuri care poate fi acționat prin activitatea fizică umană sau printr-o combinație între un motor electric și acțiunea umană, cum ar fi bicicletele electrice;
- F. întrucât propunerea Comisiei de modificare a rețelei transeuropene de transport (TEN-T) vizează construirea unei rețele de transport sustenabile, eficiente, accesibile și multimodale la nivelul UE, inclusiv dezvoltarea unor planuri de mobilitate urbană durabilă (PMUD) pentru orașe;

---

<sup>9</sup> JO C 132, 24.3.2022, p. 45.

<sup>10</sup> JO C 118, 8.4.2020, p. 2.

<sup>11</sup> JO C 162, 10.5.2019, p. 31.

<sup>12</sup> JO C 316, 22.9.2017, p. 124.

<sup>13</sup> JO C 498, 30.12.2022, p. 17.

- G. întrucât cadrul UE pentru mobilitatea urbană propus de Comisie afirmă că ar trebui să se acorde prioritate la nivel național și local dezvoltării transportului în comun, în special a transportului public, și mobilității active și plasării acestora în centrul eforturilor de realizare a unei mobilități urbane sustenabile;
- H. întrucât orice cadru de mobilitate urbană trebuie să se concentreze asupra intereselor publice, să răspundă nevoilor cetățenilor și să sprijine dezvoltarea economică și socială a statelor membre, astfel încât mobilitatea urbană să fie planificată și integrată în diferitele sectoare ale economiei și să vizeze schimbarea comportamentului colectiv pentru a construi orașe mai sustenabile, cu o calitate mai bună a vieții, printr-o varietate de soluții de transport abordabile, accesibile, eficiente, inteligente și sustenabile;
- I. întrucât Agenția Europeană de Mediu a avertizat că emisiile generate de transporturi au crescut între 2013 și 2019 și, cu excepția unei scăderi în 2020, ca urmare a restricțiilor de deplasare a persoanelor introduse ca răspuns la pandemia de COVID-19, se preconizează că aceste emisii vor crește în continuare;
- J. întrucât deficitul de personal și insecuritatea locului de muncă amenință sustenabilitatea economică a sectorului transporturilor și, prin urmare, cea a cadrelor de mobilitate urbană;
- K. întrucât organizarea transportului în orașe depinde de interacțiunea cu împrejurimile;
- L. întrucât programul-cadru Orizont Europa va furniza 359,3 milioane EUR în perioada 2021-2023 pentru obiectivul său privind orașele inteligente și neutre din punct de vedere climatic, cu scopul de a ajunge la un total de 100 de orașe neutre din punct de vedere climatic în UE până în 2030<sup>14</sup>; întrucât acțiunile de cercetare și inovare propuse de CE pentru atingerea acestui obiectiv vor aborda, printre altele, planificarea urbană ecologică;
- M. întrucât costul total al transportului pentru societate se ridică la aproximativ 987 de miliarde EUR pe an; întrucât această cifră poate fi defalcată în costuri de mediu (44 %), costuri care decurg din accidente (29 %) și costuri generate de congestione (27 %); întrucât 565 de miliarde EUR din aceste costuri provin din utilizarea autoturismelor private, dar veniturile obținute din taxele pe proprietatea acestora, accizele la combustibili și taxele de folosire a drumurilor acoperă aproape jumătate din aceste costuri (267 de miliarde EUR), ceea ce indică faptul că costurile externe ale transportului nu au fost încă pe deplin internalizate; întrucât aceste externalități negative îi afectează în mod disproporționat pe cei cu venituri mai mici<sup>15</sup>;
- N. întrucât 75 % din totalul emisiilor de CO<sub>2</sub> se produce în orașe (16), aproximativ 23 % din emisiile generate de transporturi în UE provin din zone urbane, 70 % dintre cetățenii UE locuiesc în orașe în prezent și se preconizează că ponderea va ajunge la aproape 84 % în 2050, astfel încât orașele joacă un rol important în contribuția la obiectivele Pactului verde;
- O. întrucât congestiunea traficului costă UE aproximativ 270 de miliarde EUR pe an<sup>12</sup> și

---

<sup>14</sup> Comisia Europeană, [Orizont Europa](#).

<sup>15</sup> Raportul special nr. 6/2020 al Curții de Conturi Europene privind mobilitatea urbană durabilă în UE.

este așadar una dintre cele mai mari dificultăți pentru mobilitatea urbană, majoritatea europenilor fiind afectați de poluarea aerului, poluarea fonică și căldura urbană;

- P. întrucât revizuirea Directivei privind performanța energetică a clădirilor<sup>16</sup> ar trebui să faciliteze progresele statelor membre în realizarea tranziției verzi prin dispoziții pentru instalarea infrastructurii de electromobilitate, inclusiv instalarea mai rapidă a punctelor de reîncărcare, și dispoziții referitoare la spațiile de parcare pentru biciclete;
- Q. întrucât electromobilitatea se află în prezent în stadii diferite de dezvoltare în statele membre și în regiunile din întreaga UE și ar trebui instituite derogări specifice și o flexibilitate pentru a permite statelor membre și regiunilor cu o piață a electromobilității mai puțin dezvoltată să înregistreze progrese în realizarea tranziției verzi; întrucât ar trebui să se acorde o atenție deosebită asigurării faptului că rețeaua energetică are capacitatea de a satisface cerințele vehiculelor electrice din prezent și din viitor și că se ia în considerare planificarea marjelor de rezervă pentru puterea racordării la rețea;
- R. întrucât în ultimele luni s-a înregistrat o creștere fără precedent a prețului petrolului, iar tendința viitoare este neclară; întrucât este extrem de important să se reducă consumul de combustibili fosili; întrucât, potrivit Agenției Internaționale a Energiei, reducerea vitezei este o măsură eficientă în acest sens;
- S. întrucât transportul public asigură locuri de muncă sigure pentru două milioane de persoane la nivel local, în comunități din întreaga UE, oferă o serie de parcursuri profesionale și oportunități de angajare și angajează personal din medii diferite; întrucât, în timpul pandemiei, a fost necesar ca o parte semnificativă a acestor angajați să intre în șomaj tehnic, iar mulți dintre ei au decis să părăsească sectorul, în special în statele membre în care nivelul prestațiilor de securitate socială este redus, iar gradul de acoperire a negocierilor colective este scăzut;
- T. întrucât o penurie de forță de muncă în transportul public a dus recent la o reducere a serviciilor de transport, inclusiv la anularea serviciilor de noapte și de sfârșit de săptămână, precum și la reducerea rutelor; întrucât acest lucru a avut un impact negativ asupra mobilității favorabile incluziunii, punând în pericol coeziunea socială și accesul la locuri de muncă, la educație și la asistență medicală pentru persoanele cele mai vulnerabile, care se bazează exclusiv pe transportul public pentru mobilitatea lor; întrucât sărăcia în materie de mobilitate este în creștere în întreaga UE;
- U. întrucât circulația eficientă a persoanelor, a serviciilor și a bunurilor, inclusiv transportul urban de mărfuri și logistica, este esențială pentru funcționarea economiilor urbane și se observă soluții inovatoare și bune practici în orașele din UE; întrucât planurile logistice urbane sustenabile pot juca un rol important, având în vedere creșterea volumului de transport de mărfuri și de logistică;
- V. întrucât livrările către consumatori prin comerțul electronic au crescut cu 25 % în 2020 ca urmare a pandemiei și este probabil să se mențină creșterea livrărilor „pe ultimul kilometru”, precum și impactul lor în zonele urbane;

---

<sup>16</sup> Directiva 2010/31/UE din 19 mai 2010 privind performanța energetică a clădirilor (JO L 153 18.6.2010, p. 13).

- W. întrucât transportul cu autocarul reprezintă 40 % din activitatea de transport rutier în comun din UE;
- X. întrucât mobilitatea este esențială și indispensabilă pentru incluziunea socială și constituie un factor structural decisiv în dezvoltarea societăților, în capacitatea de conectare a persoanelor, comunităților, sectoarelor de producție și de servicii și deopotrivă a unor regiuni și culturi diferite, precum și în promovarea coeziunii teritoriale și sociale, a dinamismului economic, a calității mediului și a echilibrului ecologic;
- Y. întrucât, în cadrul politicilor de transport urban, accentul ar trebui deplasat de pe simpla asigurare a mobilității către asigurarea accesibilității serviciului, acordând prioritate cu precădere accesibilității serviciului la prețuri abordabile pentru toți, indiferent de venit, vârstă, situație de sănătate sau amplasare (de exemplu, mediu urban, periurban sau rural);
- Z. întrucât transportul în comun și, în special, transportul public, inclusiv în suburbii, trebuie să fie consolidat sub aspectul creșterii capacității, al acoperirii geografice, al frecvențelor și al accesibilității financiare;
- AA. întrucât sistemele de transport public trebuie să fie accesibile tuturor cetățenilor, în special utilizatorilor din grupurile cu nevoi speciale;
- AB. întrucât diferite orașe și state membre ale UE au luat măsuri ca răspuns la criza energetică actuală, cum ar fi scăderea prețului biletelor pentru transportul public;
- AC. întrucât noile servicii de mobilitate bazate pe partajare, servicii la cerere, flexibilitate și noi modele de afaceri completează serviciile tradiționale de transport public; întrucât aceste servicii contribuie la reducerea emisiilor de dioxid de carbon, la îmbunătățirea calității aerului și la reducerea zgomotului, a congestiei traficului și a lipsei locurilor de parcare în zonele urbane și la îmbunătățirea conectivității cu zonele suburbane, periurbane și rurale;
- AD. întrucât soluțiile multimodale eficiente care combină o varietate de soluții de transport, cum ar fi transportul în comun, mobilitatea individuală și mobilitatea activă, însoțite de infrastructura necesară, inclusiv nodurile de mobilitate, pot contribui la îmbunătățirea calității și eficacității investițiilor în mediul urban, asigurând, în același timp, beneficii globale pentru calitatea vieții oamenilor; întrucât Comisia ar trebui să propună un pachet multimodal în acest sens;
- AE. întrucât pandemia de COVID-19 a exacerbât provocările cu care se confruntă sistemele de mobilitate urbană, dar a servit, de asemenea, drept catalizator pentru a le face mai reziliente, mai inteligente, mai sigure, mai sustenabile și mai accesibile, numeroase orașe de pe întreg teritoriul Europei accelerând punerea în aplicare a planurilor lor de mobilitate în timpul pandemiei și introducând măsuri de facilitare a distanțării sociale care au favorizat mobilitatea activă, ceea ce a dus la o creștere puternică a mersului pe jos și cu bicicleta și la darea în exploatare a infrastructurii pentru biciclete;
- AF. întrucât normele și cerințele privind mobilitatea activă, micromobilitatea și noile forme de mobilitate cu emisii zero și cu emisii scăzute se află încă într-un stadiu incipient sau



variază de la un stat membru la altul, ceea ce are un impact semnificativ asupra siguranței cetățenilor și duce, de asemenea, la pierderea de oportunități pentru utilizatori în diferite state membre și la incertitudine pentru operatori;

- AG. întrucât mobilitatea activă are un potențial considerabil de a contribui la depășirea problemelor din zonele urbane, îmbunătățirea calității aerului, reducerea congestionării traficului și îmbunătățirea sănătății individuale;
- AH. întrucât mobilitatea multimodală îmbunătățită și infrastructurile inteligente, inclusiv căile ferate, soluțiile de utilizare în comun a autoturismelor și infrastructura de mobilitate inteligentă, ar putea avea beneficii semnificative pentru turism, ospitalitate și infrastructura de cazare în mediul urban;
- AI. întrucât Agenția Europeană de Mediu (AEM) estimează că, în 2018, expunerea pe termen lung la particule în suspensie cu un diametru de 2,5 microni sau mai mici (PM 2,5) în Europa a cauzat aproximativ 417 000 de decese premature, dintre care aproximativ 379 000 s-au înregistrat în UE-28; întrucât pragurile din UE depășesc cu mult orientările OMS pentru majoritatea poluanților, cu o preocupare deosebită față de lipsa unei limite zilnice pentru PM 2,5; întrucât, la fel ca în cazul COVID-19, aceasta reprezintă o urgență de sănătate publică ce necesită acțiuni imediate;
- AJ. întrucât Comisia a publicat Ghidul tematic dedicat planului de mobilitate urbană durabilă (PMUD), axat pe siguranța rutieră și pe micromobilitate în procesul de planificare și punere în aplicare a PMUD;
- AK. întrucât în ultimii ani s-au înregistrat doar îmbunătățiri limitate pentru îndeplinirea obiectivelor de siguranță rutieră în UE și întrucât, în fiecare an, aproximativ 22 600 de persoane își pierd încă viața pe drumurile din UE și aproximativ 120 000 sunt grav rănite; întrucât 39 % din accidente rutiere mortale din UE au loc în zonele urbane, iar obiectivul UE de a reduce la jumătate numărul deceselor cauzate de accidente rutiere în perioada 2010-2020 nu a fost atins;
- AL. întrucât utilizatorii vulnerabili ai drumurilor, cum ar fi pietonii, bicicliștii și utilizatorii de vehicule motorizate cu două roți sunt expuși celui mai mare risc și reprezintă aproximativ 70 % din totalul deceselor în zonele urbane;
- AM. întrucât bunele practici și stimulentele, cum ar fi limitele de viteză și formarea specială a conducătorilor auto, ar putea contribui la reducerea numărului de accidente grave și de decese;
- AN. întrucât numărul accidentelor în care sunt implicați bicicliști și alți utilizatori de forme de micromobilitate și mobilitate activă reprezintă un motiv serios de îngrijorare; întrucât sunt necesare eforturi suplimentare la nivelul UE și la nivel național pentru a atinge obiectivul UE consacrat în obiectivele „Viziunii zero” în scopul de a îmbunătăți protecția tuturor utilizatorilor;
- AO. întrucât accesibilitatea urbană joacă un rol esențial în a permite grupurilor cu nevoi speciale, cum ar fi persoanele cu dizabilități și cu mobilitate redusă, persoanele în vârstă sau persoanele care însoțesc copiii să își exercite pe deplin dreptul la mobilitate, studiu și muncă,

- AP. întrucât utilizarea inteligenței artificiale (IA) în mobilitatea urbană are potențialul de a îmbunătăți în mod semnificativ siguranța, securitatea și eficiența, de a spori incluziunea grupurilor vulnerabile, de a reduce congestionarea traficului, poluarea atmosferică și fonică și costurile și de a decarboniza sectorul transporturilor;
- AQ. întrucât subsidiaritatea și proporționalitatea sunt principii esențiale care guvernează exercitarea competențelor UE și, prin urmare, ar trebui respectate în orice moment și în toate domeniile de politică ale UE;
- AR. întrucât mobilitatea și transportul ar trebui să permită circulația în interiorul și în afara zonelor urbane, pentru a favoriza utilizarea și dezvoltarea, și în scopuri turistice, a unei zone turistice sau economice care se află în jurul unuia sau mai multor orașe mari,

***Consolidarea noului cadru al UE pentru mobilitatea urbană: un nou capitol în siguranța, accesibilitatea și securitatea transportului rutier urban în UE***

1. subliniază că mobilitatea urbană este esențială pentru calitatea vieții persoanelor și pentru funcționarea economiei; evidențiază că, pentru a îndeplini obiectivele economice, de mediu, digitale, de sănătate și societale ambițioase ale UE, mobilitatea urbană în UE trebuie să fie bazată pe soluții de transport inteligente, incluzive, sănătoase, accesibile ca preț, competitive, sustenabile, fără sincope și multimodale, inclusiv transportul feroviar, autobuzele și autocarele sustenabile, soluțiile de folosire în comun a autoturismelor și mobilitatea activă și micromobilitatea; reliefează că aceste soluții de transport ar trebui să amelioreze condițiile de viață și de mediu ale orașelor și să ridice nivelurile de satisfacție;
2. reamintește că toate măsurile noi ar trebui să se bazeze pe rezultatele unor evaluări cuprinzătoare ale impactului, ținând seama de consecințele economice, sociale și de mediu, precum și de diversele nevoi de mobilitate ale utilizatorilor, iar evaluarea performanței de mediu a diferitelor soluții de transport urban ar trebui să se bazeze pe emisiile generate pe durata ciclului de viață și pe indicatorii de mediu relevanți;
3. subliniază că cetățenii sunt dispuși să treacă la moduri de transport inteligente și sustenabile, mai ales pentru mobilitatea lor zilnică, condițiile principale fiind reprezentate de cost, disponibilitate și viteză; consideră că implicarea și participarea cetățenilor la nivel local, regional, național și european (inclusiv la elaborarea PMUD) sunt esențiale pentru a asigura sprijinul public necesar, reunind toate părțile interesate în planificarea unui serviciu de înaltă calitate care să răspundă nevoilor și așteptărilor tuturor;
4. invită statele membre să dezvolte sisteme de transport urban sigure, accesibile, favorabile incluziunii, abordabile ca preț, inteligente, reziliente și sustenabile;
5. sprijină toate eforturile de a face orașele mai accesibile și invită statele membre să ia măsuri rapide și ambițioase pentru ca orașele să devină mai favorabile incluziunii;
6. reliefează necesitatea de a aborda problemele legate de sărăcia din perspectiva transporturilor și inegalitățile de acces la rețelele de transport, deoarece acestea afectează viața de zi cu zi a milioane de persoane cu venituri mai mici și a utilizatorilor din grupurile cu nevoi speciale; consideră că abordarea aspectelor conexe ale

conectivității dintre zonele rurale, periurbane și urbane ar trebui să fie o prioritate pentru orașe; invită Comisia și statele membre să combată inegalitățile în ceea ce privește accesul la rețelele de transport și să sprijine orașele mai mici și zonele periurbane pentru a garanta faptul că aceste zone sunt conectate; evidențiază necesitatea unei abordări multimodale și integrate pentru a combate excluziunea în materie de mobilitate și sărăcia din perspectiva transporturilor și pentru a asigura accesul egal la centrele urbane;

7. invită statele membre și orașele să ia în considerare posibilitatea de a oferi „vouchere pentru mobilitate sustenabilă” sau sisteme de mobilitate cu preț redus pentru transportul în comun sustenabil, în special pentru transportul public, pe care grupurile de beneficiari definite pe baza unor criterii specifice (utilizatorii de transport vulnerabili, cei săraci din perspectiva transporturilor etc.) să le poată folosi în mod liber în funcție de alegerile lor de mobilitate sustenabilă;
8. consideră că veniturile din taxele pe carbon legate de mobilitate ar trebui utilizate pentru a finanța soluții de transport sustenabile pentru persoanele sărace din perspectiva transporturilor;
9. subliniază că fiecare mod de transport are un impact diferit asupra vieții de zi cu zi a oamenilor și că fiecare mod de transport are un rol de jucat în realizarea unui transfer modal susținut pe scară largă către moduri de transport sustenabile, inclusiv către transportul în comun, mobilitatea privată sustenabilă și mobilitatea activă; evidențiază că trecerea la un transport sustenabil nu poate fi pur și simplu impusă persoanelor și regiunilor, ci trebuie sprijinită de utilizatori și adaptată la nevoile individuale și geografice, respectând principiul subsidiarității; consideră că sunt necesare mai multe eforturi pentru a sensibiliza opinia publică prin campanii și alte inițiative pentru a obține sprijinul cetățenilor; remarcă, în acest sens, ziua fără mașini ca modalitate de a prezenta posibilități alternative; încurajează Comisia să stabilească o „zi anuală armonizată a UE fără mașini”; solicită să se ofere beneficii în cadrul planurilor sustenabile pentru cei care aleg soluții de transport sustenabile pentru a face naveta;
10. subliniază că tuturor utilizatorilor (din zonele urbane, periurbane și rurale) ar trebui să li se acorde aceeași importanță și să se afle în centrul procesului de planificare a transportului urban, recunoscând, în același timp, că nevoile de mobilitate ale utilizatorilor și circumstanțele și preferințele lor individuale nu sunt omogene; solicită, prin urmare, o gamă diferențiată de opțiuni de mobilitate inteligentă și sustenabilă, mai degrabă decât o soluție universală, inclusiv moduri active sustenabile și transport în comun, care s-a dovedit a fi în măsură să îmbunătățească mobilitatea și condițiile de viață în zonele urbane și să contribuie la realizarea obiectivelor sociale, economice, climatice și de mediu ale UE și a obiectivului său de realizare a neutralității climatice până în 2050;
11. solicită sprijin financiar, fiscal și de reglementare pentru utilizarea soluțiilor de mobilitate cu emisii zero și cu emisii scăzute, cum ar fi serviciile de transport în comun eficiente, fiabile, punctuale, favorabile incluziunii și la prețuri accesibile, în special pentru transportul public, mobilitatea individuală, punctele și sistemele de conectare intermodale și alte moduri de transport, cum ar fi noile servicii de mobilitate, formele active de mobilitate și transport, toate acestea aducând diferite opțiuni flexibile pe piață pentru a stimula concurența și a crea orașe mai locuibile, oferind totodată soluții mai

bune, mai sănătoase, mai valoroase, mai favorabile incluziunii, la prețuri accesibile, eficiente și sustenabile pentru cetățeni, în special pentru locuitorii orașelor;

12. solicită ca transportul în comun și, în special, transportul public să fie accesibile, bine organizate, abordabile ca preț și să ofere cetățenilor un serviciu confortabil de la ușă la ușă; constată că ponderea vehiculelor nepoluante în cadrul parcului auto, precum și a modurilor de transport inteligente și sustenabile, cum ar fi tramvaiele, reprezintă un factor important în reducerea poluării aerului, a emisiilor de dioxid de carbon și a congestiei traficului;
13. subliniază că transportul public este important nu doar pentru a combate dificultățile climatice, ci și din punctul de vedere al dimensiunii sale socioeconomice, și anume asigurarea coeziunii sociale și a locurilor de muncă locale sigure și de calitate; remarcă necesitatea de a investi într-o rețea de transport în comun de înaltă calitate, modernizată, interoperabilă, accesibilă și extinsă, printr-o planificare adecvată care să implice actorii locali, municipalitățile și publicul larg, prin înființarea de operatori și prin investiții în cercetarea științifică și inovare;
14. subliniază importanța unor condiții de concurență echitabile între furnizorii publici și privați de transport și între moduri de transport care să permită o concurență loială, precum și necesitatea unei complementarități suplimentare între serviciile de transport;
15. recunoaște beneficiile soluțiilor de mobilitate alternativă inteligentă și sustenabilă în cadrul serviciilor de transport în comun, cum ar fi autoturismele utilizate în comun, vehiculele la comandă, bicicletele electrice și trotinetele și alte forme de micromobilitate; consideră că astfel de moduri de transport ar putea avea un caracter complementar și ar putea oferi o gamă mai amplă de opțiuni consumatorilor, în funcție de nevoile lor în materie de mobilitate;
16. solicită o mai bună accesibilitate, fiabilitate și conectivitate între zonele urbane, periurbane și rurale, în special în regiunile cu un PIB pe cap de locuitor mai mic de 75 % din media UE, precum și noduri multimodale de călători și solicită, de asemenea, să se garanteze accesul neîngrădit la un transport inteligent, sustenabil, favorabil incluziunii, sănătos și la prețuri accesibile, inclusiv să fie garantat transportul partajat pentru toți în vederea protejării coeziunii și coerenței politicilor UE în domeniul transporturilor; constată cu îngrijorare, în acest sens, că zonele periurbane și rurale, în special teritoriile slab populate, se confruntă cu o lipsă de soluții și infrastructuri de transport eficiente, accesibile și conectate, inclusiv de infrastructurii pentru combustibili alternativi, care limitează perspectivele socioeconomice ale acestor zone și ale cetățenilor lor; subliniază oportunitatea de a dezvolta și de a implementa servicii de transport la cerere și partajate pentru zonele periurbane și rurale, ca modalitate de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră sau de îmbunătățire a condițiilor de trafic și solicită un schimb de bune practici;
17. evidențiază, în acest sens, rolul important pe care trenurile urbane, suburbane și regionale și serviciile lor fiabile în ceea ce privește frecvența și punctualitatea trebuie să-l joace în continuare pentru naveta zilnică către și dinspre zonele urbane;
18. reliefează că, printr-o protecție puternică și efectivă a drepturilor călătorilor în cazul întârzierilor și al altor neajunsuri ale serviciilor (cum ar fi anulările, răspunsul la

plângeri, nevoile speciale ale călătorilor), contribuie la facilitarea mobilității călătorilor și face modurile de transport precum transportul feroviar mai atractive și mai ușor de folosit;

19. remarcă experiența mai multor orașe din UE în care sistemele de transport public sunt gratuite, înregistrându-se o creștere a numărului de pasageri, precum și o scădere substanțială a traficului rutier; solicită realizarea de studii pentru a evalua impactul acestor sisteme, în special în ceea ce privește variația numărului de călători, durata călătoriei, numărul accidentelor rutiere și al victimelor sau impactul asupra schimbărilor climatice;
20. accentuează faptul că asigurarea siguranței rutiere pentru cei mai vulnerabili participanți la trafic influențează semnificativ comportamentele în materie de transport; subliniază, în acest sens, că viitorul cadru al UE pentru mobilitatea urbană trebuie să includă măsuri sistemice de siguranță rutieră, cu un accent deosebit pe participanții la trafic vulnerabili; invită Comisia, statele membre și alte părți interesate să adopte măsuri bazate pe standardele de siguranță ale UE care ar putea îmbunătăți siguranța rutieră, cum ar fi asigurarea unei formări de calitate, respectarea limitelor timpului de lucru al conducătorilor auto și a altor condiții de muncă și standarde sociale legate de gestionarea oboselii și siguranță, îmbunătățirea infrastructurii pentru mersul pe jos și cu bicicleta, introducerea de mijloace de detectare și raportare a evenimentelor sau condițiilor legate de siguranță, plasarea întotdeauna în centrul elaborării mobilității a tuturor participanților la trafic și, de asemenea, luarea în considerare a utilizatorilor vulnerabili și a utilizatorilor din grupuri cu nevoi speciale; îndeamnă autoritățile locale să adopte o abordare bazată pe un sistem sigur și să stabilească obiective de siguranță rutieră;
21. constată că excesul de viteză este un factor determinant în aproximativ 30 % din accidentele rutiere mortale și un factor agravant în majoritatea accidentelor; observă, în acest sens, potențialul unei viteze mai scăzute în zonele rezidențiale, cum ar fi utilizarea unor limite de viteză de 30 km/h pentru a îmbunătăți siguranța rutieră și a reduce consumul de energie; constată că probabilitatea ca bărbații să fie implicați într-un accident auto este mai mare decât cea a femeilor, dar atunci când o femeie este implicată într-un accident auto, este cu 47 % mai probabil să fie grav rănită, cu 71 % mai probabil să fie rănită moderat și cu 17 % mai probabil să decedeze; subliniază, în acest sens, utilizarea unor manechine feminine adecvate la testele de coliziune a autovehiculelor pentru a îmbunătăți siguranța rutieră pentru femei;
22. remarcă, în ceea ce privește siguranța rutieră, importanța elementelor de siguranță active și pasive în vehiculele private și în vehiculele de transport în comun și evidențiază importanța disponibilității rețelei mobile în statele membre, deoarece acest lucru este necesar pentru butoanele de urgență;
23. sprijină toate eforturile de îmbunătățire a siguranței rutiere în vederea atingerii obiectivelor „Viziunii zero” și invită Comisia să integreze mai bine obiectivele și acțiunile UE în materie de siguranță rutieră în orientările privind PMUD prin monitorizarea și promovarea celor mai bune practici;
24. subliniază importanța lansării unor campanii de informare pentru a crește gradul de

sensibilizare și de educare în domeniul siguranței rutiere; reliefează, în acest sens, că educația joacă un rol-cheie în cunoașterea și învățarea regulilor și culturii circulației rutiere de la vârste fragede, ceea ce ar contribui semnificativ la creșterea nivelurilor de siguranță rutieră; solicită așadar consolidarea și întărirea rolului școlilor; invită Comisia și statele membre să investească în continuare în sensibilizarea și formarea în școli și pentru publicul larg;

25. invită Comisia să adapteze cerințele și metodele pentru testele de conducere din Directiva privind permisele de conducere<sup>17</sup>, astfel încât viitorii conducători auto să fie mai bine pregătiți pentru interacțiunile lor cu participanții vulnerabili la trafic în mediul urban, în conformitate cu Viziunea zero, cum ar fi îmbunătățirea metodelor de predare, adaptarea la cele mai recente evoluții tehnologice și creșterea timpului de practică;
26. solicită ca transportul urban să devină mai accesibil, mai fiabil, mai abordabil, mai sănătos, mai sigur și mai favorabil incluziunii și sprijină, de asemenea, în acest sens, Convenția Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap (UNCPRD) și Actul european privind accesibilitatea<sup>18</sup>; încurajează Comisia, în acest context, să propună orientări privind accesibilitatea, caracterul incluziv, accesibilitatea din punctul de vedere al prețului, sustenabilitatea, siguranța și securitatea pentru utilizatorii transporturilor și pentru cei care nu le utilizează, în special, pentru cei care provin din grupuri cu nevoi speciale; solicită o abordare mai cuprinzătoare pentru a asigura accesibilitatea pe întreaga durată a călătoriei;
27. remarcă rolul-cheie pe care îl pot juca digitalizarea și soluțiile IA în această privință, pe lângă alte politici; recomandă implementarea IA și a tehnologiilor digitale în transportul public, cum ar fi butoanele SOS și alte sisteme care îmbunătățesc siguranța și securitatea, ceea ce va avea și un impact pozitiv, făcând transportul în comun mai sigur pentru utilizatorii vulnerabili în prezent, cum ar fi femeile;
28. ia act de faptul că, în cazul accesibilității, IA și digitalizarea pot aduce o contribuție semnificativă prin semnale auditive în transportul public și în infrastructură, prin folosirea vehiculelor private inteligente, prin virtualizarea înainte de călătorie, prin traversări sigure sau inteligente sau prin roboți asistivi;
29. recunoaște eforturile Comisiei, dar observă că sunt necesare o politică și o legislație europene mai ambițioase și mai consecvente pentru a îmbunătăți accesul la metrou, transportul feroviar, autobuze, tramvaie și soluții de mobilitate partajată; reamintește că barierele fizice reprezintă în continuare unul dintre principalele motive ale problemelor de accesibilitate pentru utilizatorii din grupurile cu nevoi speciale; subliniază că este important să se abordeze alte aspecte legate de accesibilitate, cum ar fi disponibilitatea spațiilor de parcare destinate persoanelor cu dizabilități, o politică strictă și o aplicare adecvată a normelor privind blocarea abuzivă a spațiilor de parcare și crearea unor obstacole temporare, cum ar fi parcare necorespunzătoare a dispozitivelor de micromobilitate și a altor vehicule, accesibilitatea infrastructurii orașului pentru mersul pe jos și cu bicicleta, inclusiv calitatea și accesibilitatea trotuarelor, precum și trecerile

---

<sup>17</sup> Directiva 2006/126/CE din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere (JO L 403, 30.12.2006, p. 18).

<sup>18</sup> Directiva (UE) 2019/882 din 17 aprilie 2019 privind cerințele de accesibilitate aplicabile produselor și serviciilor (JO L 151, 7.6.2019, p. 70).



sigure și accesibile;

30. solicită ca deplasarea cu bicicleta să fie mai accesibilă persoanelor din grupuri cu nevoi speciale; ia act de faptul că trecerile supraînălțate pentru pietoni și bicicliști în intersecții îmbunătățesc siguranța și accesibilitatea pentru persoanele cu mobilitate redusă, reducând necesitatea de a schimba nivelurile folosind trepte sau rampe la traversarea intersecțiilor;
31. ia act de apariția rapidă a noilor forme de mobilitate și micromobilitate, cum ar fi bicicletele, bicicletele electrice, trotinetele electrice, hoverboard-urile, monociclurile și alte dispozitive de mobilitate personală electrice și neelectrice; recunoaște potențialul acestora ca soluții pe „primul și ultimul kilometru” pentru asigurarea unui serviciu „de la ușă la ușă”, făcând transportul în comun mai atractiv și permițând cetățenilor să ajungă la destinații sau să călătorească din locuri care sunt în prezent insuficient deservite de transportul public; subliniază că aceste forme de mobilitate ar trebui totuși încorporate, prezentate și tratate în mod corespunzător în mobilitatea urbană, inclusiv din punctul de vedere al politicilor de siguranță și conformitate la toate nivelurile de guvernanță;
32. subliniază, cu toate acestea, preocuparea sa cu privire la deficiențele grave ale reglementării micromobilității în multe state membre și la peisajul dispersat al măsurilor luate în orașele europene, deoarece nu facilitează acest tip de transport și prezintă riscuri pentru siguranța oamenilor; invită Comisia, în acest context, să colaboreze îndeaproape cu statele membre și cu orașele europene pentru a elabora recomandări minime comune, bune practici și cerințe privind siguranța rutieră urbană;
33. ia act de faptul că aceste recomandări minime comune, bune practici și cerințe ar include recomandări privind utilizarea în condiții de siguranță a dispozitivelor de mobilitate personală alimentate cu energie electrică și neelectrică, luând în considerare diferite dispoziții posibile, cum ar fi educația sau formarea specifică, abordările pentru parcare acestora (fără parcare fixă sau cu zone de parcare desemnate), limitele de viteză și cerințele privind vârsta, cerințele privind casca și alte echipamente de protecție, precum și normele privind transportul copiilor, interzicerea conducerii sub influența substanțelor intoxicante etc.; observă că aceste cerințe ar trebui adaptate fără sincope la diferitele niveluri de guvernanță, independent de planificarea și punerea în aplicare a PMUD și fără a compromite principiul subsidiarității; încurajează puternic statele membre ca, în cooperare cu orașele, să-și adapteze legislația națională și să lanseze campanii de informare pentru a crește gradul de informare și educație în privința siguranței rutiere; subliniază că educația în școli joacă un rol important în cunoașterea și învățarea normelor de circulație rutieră;
34. reliefează problema parcării la întâmplare a scuterelor electrice și a bicicletelor electrice, în special pe trotuare, care trebuie abordată, deoarece afectează în special pietonii și bicicliștii, precum și utilizatorii de scaune cu rotile și părinții cu cărucioare;
35. constată, în acest sens, că lipsa unei aplicări adecvate compromise, de asemenea, siguranța și securitatea rutieră pentru toți participanții la trafic; solicită să se pună accentul pe aplicarea normelor existente pentru a asigura coexistența respectuoasă a modurilor de transport;

36. invită, de asemenea, Comisia să armonizeze standardele și cerințele tehnice pentru tipurile de transport prin micromobilitate; solicită o revizuire a legislației privind marcajul CE și a aplicării sale, precum și o analiză pentru a stabili dacă includerea acestor vehicule în Regulamentul privind omologarea de tip<sup>19</sup> poate oferi o soluție;

### ***Mobilitatea activă***

37. consideră că mobilitatea activă include transportul de persoane sau de bunuri care și se poate realiza fie prin activitatea fizică umană, fie printr-o combinație între un motor electric și forța umană, cum ar fi în cazul bicicletelor electrice;
38. subliniază că mobilitatea activă reprezintă o soluție prețioasă, eficientă și accesibilă pentru a se deplasa „de la ușă la ușă” și a face naveta, susținută de oameni, care poate ajuta efectiv la obținerea neutralității climatice până în 2050, precum și la decarbonizarea transporturilor, la reducerea emisiilor, a poluării atmosferice și a aglomerației din trafic și ar trebui deci încurajată în orice cadru pentru mobilitate urbană, cu scopul de a pune la dispoziție soluții de transport, accesibile, la prețuri rezonabile și sustenabile;
39. încurajează, așadar, autoritățile locale să investească și să construiască o infrastructură sigură pentru biciclete și mersul pe jos, să integreze bicicletele folosite în comun și bicicletele electrice în sistemele de transport din zonele urbane; încurajează statele membre să ofere stimulente pentru a cumpăra biciclete, inclusiv biciclete electrice; încurajează, în vederea promovării multimodalității, crearea de sinergii între deplasarea cu bicicleta, mersul pe jos și alte moduri de transport, cum ar fi punerea la dispoziție a mai multor locuri pentru biciclete în trenuri și asigurarea unor zone de parcare mai securizate pentru biciclete în gări și în nodurile de mobilitate;
40. încurajează Comisia să facă mai multe pentru a promova mobilitatea activă în întreaga UE, să prezinte o strategie specială pentru deplasarea cu bicicleta și să facă din 2024 Anul european al mobilității active; invită insistent Comisia să recunoască că lanțul de aprovizionare cu biciclete din UE este un sector strategic în cadrul strategiei industriale a UE;

### ***Infrastructura urbană și nodurile urbane TEN-T***

41. subliniază că planificarea infrastructurii urbane ar trebui să contribuie la o tranziție inteligentă și sustenabilă în domeniul transporturilor, permițând multimodalitatea și asigurând calitatea vieții în orașe și legături între zonele urbane, periurbane și rurale în cadrul zonelor lor de acumulare economică, educativă, turistică și culturală; cere să se planifice infrastructura astfel încât să înlesnească crearea de noduri multimodale la nivelul nodurilor urbane și evidențiază că infrastructura ar trebui să înglobeze rutele de acces și legăturile „pe ultimul kilometru” cu nodurile multimodale pentru pasageri, inclusiv rute de acces precum podurile, tunelurile sau pasajele subterane în cazul modurilor active;

---

<sup>19</sup> Regulamentul (UE) 2018/858 din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (JO L 151, 14.6.2018, p. 1).



42. subliniază că planificarea infrastructurii urbane ar trebui să se desfășoare în conformitate cu legislația UE privind siguranța rutieră, și să includă standardele de siguranță pentru infrastructura destinată deplasării cu bicicleta și mersului pe jos și pentru alte moduri de mobilitate activă; încurajează statele membre și autoritățile locale să construiască o infrastructură sigură pentru mobilitatea activă și să ia în considerare așa cum se cuvine continuitatea și siguranța infrastructurii rutiere și a celei pentru deplasarea cu bicicleta dacă se construiește o nouă infrastructură sau se modernizează infrastructura existentă;
43. încurajează statele membre, autoritățile locale și rețelele de orașe să își unească forțele pentru a promova și a pune în aplicare planuri de mobilitate urbană durabilă (PMUD) pentru a îmbunătăți calitatea vieții în toate orașele europene, respectând totodată principiul subsidiarității; încurajează statele membre să ajute autoritățile locale să dezvolte și să pună în practică PMUD-urile;
44. subliniază importanța PMUD-urilor și încurajează adoptarea unei abordări mai armonizate în întreaga UE; accentuează, în acest sens, că viitoarele orientări actualizate privind PMUD ar trebui să integreze mai bine toate modurile de transport sustenabil, inclusiv mobilitatea activă și infrastructura care îi este destinată, pe baza celor mai bune practici în acest domeniu și a unei abordări cuprinzătoare în materie de siguranță în zonele urbane; încurajează includerea parcarilor pentru biciclete sau a instalațiilor de încărcare a bicicletelor electrice în PMUD;
45. încurajează implicarea și participarea cetățenilor și a altor părți interesate la nivel local, regional, național și european la procesul de concepere a PMUD, deoarece este extrem de important să se obțină sprijinul necesar al cetățenilor, reunind toate părțile interesate în planificarea unui serviciu de înaltă calitate care să răspundă nevoilor și așteptărilor tuturor;
46. subliniază că PMUD ar trebui nu numai să prezinte măsuri de integrare a diferitelor moduri de transport și de promovare a modurilor de transport sustenabile, ci și să evalueze cât de rezonabile ca preț și accesibile sunt pentru utilizatorii de transport, ținând totodată seama de nevoile de transport și de mobilitate diferite ale diferitelor grupuri;
47. cere ca PMUD să reflecte modelele de mobilitate și nevoile diferite ale grupurilor cu nevoi speciale; evidențiază că este foarte important să fie implicate activ în aceste planuri grupurile cu nevoi speciale;
48. încurajează statele membre să integreze accesibilitatea fără obstacole la serviciile de transport urban în PMUD-urile lor; reamintește că obiectivele și acțiunile UE în materie de siguranță rutieră trebuie integrate mai bine în orientările privind PMUD prin monitorizarea și promovarea celor mai bune practici;
49. accentuează că necesitatea unui nou cadru pentru mobilitatea urbană la nivel european trebuie să țină seama de toate nivelurile acestuia; subliniază că PMUD-urile trebuie să fie integrate în planificarea urbană și teritorială a autorităților locale și coroborate cu aceasta; încurajează regiunile să promoveze această coordonare între teritoriile și localitățile lor prin stimulente care să sprijine această legătură între PMUD-uri și planificarea urbană și teritorială; invită Comisia să dea dovadă de mai multă ambiție și

să elaboreze planuri de mobilitate urbană la nivel regional, respectând totodată pe deplin principiul subsidiarității;

50. evidențiază că rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) se bazează pe transportul urban intermodal pentru a înlesni „primul și ultimul kilometru” atât pentru pasageri, cât și pentru mărfuri, iar în cadrul acesteia proporția modală a modurilor de transport sustenabile, inclusiv mobilitatea activă, ar trebui să crească;
51. evidențiază că trebuie îmbunătățită mobilitatea intermodală, pentru a conecta oamenii cu locurile de muncă, cu activitățile educative și cele recreative și trebuie lărgit accesul echitabil la mobilitate și la servicii de transport între zonele urbane, periurbane și rurale;
52. cere să se îmbunătățească considerabil legăturile dintre aeroporturi, vertiporturi, porturi marine și orașe și noduri urbane, pentru a face posibil să se găsească soluții de transport și mobilitate multimodale și fără sincope; subliniază importanța fundamentală a infrastructurii feroviare și a interoperabilității în această privință;
53. consideră oportună activitatea desfășurată de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (AESA) în ceea ce privește vertiporturile, a căror dezvoltare este esențială pentru introducerea serviciilor de mobilitate aeriană urbană;
54. salută propunerea Comisiei de a sprijini mai mult nodurile urbane TEN-T, inclusiv nodurile și legăturile din regiunile periferice și ultraperiferice ale UE, aceasta fiind necesară pentru a rezolva problema legăturilor lipsă și a legăturilor slabe, care rămân o dificultate majoră; reliefează mai ales necesitatea de a consolida conectivitatea neîntreruptă între zonele rurale, montane, periurbane și urbane, susținută de o infrastructură interoperabilă bazată pe modurile de transport durabile, cum ar fi transportul feroviar, căile navigabile interioare și nodurile intermodale; subliniază importanța conectivității cu transportul în comun de foarte bună calitate, mai cu seamă transportul public, mobilitatea activă și mobilitatea individuală;
55. salută, în acest context, elaborarea unor PMUD-uri care conectează nodurile urbane, deoarece acestea pot include măsuri de corelare a modurilor de transport sustenabile cu alte moduri; consideră, în acest sens, că rețeaua EuroVelo ar trebui să fie integrată efectiv în rețeaua TEN-T, pentru a se încerca să se găsească sinergii între cele două rețele, iar atunci când se construiește sau se modernizează infrastructura TEN-T în nodurile urbane, ar trebui să se aibă grijă așa cum se cuvine ca deplasarea cu bicicleta să fie posibilă;
56. subliniază că este important să se asigure faptul că nodurile urbane sunt dotate cu conexiuni inteligente și sustenabile între liniile principale de mare viteză, gări și rute ocolitoare pentru trenurile de mare viteză și interiorul orașelor, cu scopul de a menține continuitatea neîntreruptă de-a lungul principalelor linii de rețea, acolo unde este posibil, menținând totodată soluțiile de mobilitate integrată în zonele metropolitane și soluțiile de conectivitate ușoare și inteligente cu centrele orașelor, zonele urbane și periurbane;
57. invită Comisia să extindă lista actuală a nodurilor urbane pentru a include și alte orașe situate pe coridoarele TEN-T, așa cum s-a convenit cu statele membre, și să ofere mai mult sprijin tehnic și financiar pentru a ajuta noile noduri urbane să își creeze și să își

actualizeze PMUD-urile; evidențiază că o mai bună implicare a autorităților locale în guvernanta și planificarea coridoarelor TEN-T și definirea criteriilor relevante pentru evaluarea PMUD-urilor ar putea fi îmbunătățite prin crearea unor mecanisme de colaborare;

58. reamintește că zonele urbane din regiunile ultraperiferice se confruntă cu constrângeri structurale și anumite dificultăți în materie de transport și că în aceste regiuni trebuie asigurate continuitatea teritorială și conectivitatea; își reiterează apelul adresat Comisiei de a elabora un program special în acest sens, după modelul programului de opțiuni destinate expres zonelor îndepărtate și insulare (mecanismul POSEI) în agricultură, pentru a compensa dezavantajele structurale ale acestor regiuni în domeniul transporturilor;
59. evidențiază faptul că unul dintre cele mai ecologice moduri de transport este reprezentat de căile navigabile interioare și că acestea au încă un potențial în mare parte nevalorificat de a transporta cantități considerabile de produse pe teritoriul UE, inclusiv în zonele urbane, după cum a demonstrat-o Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă; accentuează deci că transportul pe căile navigabile interioare poate juca un rol important în îndeplinirea obiectivelor climatice ale UE;
60. reliefează că dezvoltarea în continuare a infrastructurii căilor navigabile interioare este un element esențial pentru obținerea unui transport urban inteligent, sustenabil și competitiv;
61. solicită creșterea semnificativă a ponderii modale a căilor navigabile interioare în transportul urban, făcându-l mai rezilient, mai eficient și mai sustenabil prin promovarea și stimularea utilizării sale și prin permiterea efectuării unor investiții suficiente pentru a reduce aglomerarea traficului rutier, a mări siguranța și a reduce emisiile;
62. solicită statelor membre să își încurajeze autoritățile locale să includă în PMUD-urile lor obiectivul de a valorifica mai bine căile navigabile interioare din orașe și să prezinte propuneri concrete de îmbunătățire a logisticii pe căile noastre navigabile interioare și să ia în considerare livrarea finală; invită Comisia, în acest sens, să îmbunătățească colectarea datelor privind mobilitatea urbană pentru transportul de persoane și de mărfuri pe apă și evidențiază potențialul transportului pe căi navigabile interioare pentru ultimul kilometru din logistica urbană sustenabilă;
63. invită statele membre să se concentreze pe finalizarea rețelei centrale TEN-T de căi navigabile interioare până în 2030, eliminând legăturile lipsă și permițând o infrastructură fizică și digitală de calitate și interconectată prin mijloace în cadrul urban, inclusiv îmbunătățirea legăturilor feroviare în porturi;
64. invită UE să ia măsuri pentru a elimina obstacolele legislative, administrative și transfrontaliere care împiedică transportul multimodal în cadrul economiei europene, dezvoltate în cooperare cu părțile interesate; ia act de faptul că această viziune multimodală ar trebui dezvoltată în următorul Program de acțiune european integrat pentru transportul pe căi navigabile interioare (NAIADES); solicită stimulente suplimentare pentru dezvoltarea platformelor portuare intermodale;

65. remarcă importanța transportului local, care reprezintă, mai exact, 93 % din transportul feroviar de călători pe liniile regionale;
66. solicită creșterea ponderii modale mobilității și a transportului de marfă feroviare și interconectarea acestora cu alte moduri de transport din cadrul de transport urban; solicită, în acest sens, îmbunătățirea cadrului de reglementare existent și reducerea barierelor tehnologice și operaționale; subliniază că integrarea completă a Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS) trebuie încheiată până în 2030, ceea ce înseamnă că este o chestiune urgentă;
67. subliniază că este important să existe condiții de concurență echitabile pentru furnizorii de transport feroviar și ca aceștia să aibă acces în egală măsură la infrastructura urbană, precum și să se revizuiască accesul la calea ferată pentru a îmbunătăți competitivitatea căilor ferate în cadrul transportului urban, în deplină conformitate cu cel de al patrulea pachet feroviar, inclusiv cu dispozițiile privind serviciile publice, și pentru a oferi soluții de transport sustenabile, la prețuri accesibile și atractive pentru călători și mărfuri;
68. pune în evidență avantajele sinergiilor dintre deplasarea cu bicicleta și deplasarea cu trenul, care permit să se găsească soluții vitale pentru parcurgerea ultimului kilometru și călătoriile de agrement; încurajează oferirea unei accesibilități suficiente a garilor în acest scop, precum și asigurarea unui număr suficient de locuri de parcare sigure în gări și în nodurile de mobilitate;
69. consideră că orașele de frontieră ar trebui să poată asigura un transport transfrontalier zilnic eficient și fără sincope, încercând în același timp să rezolve problema legăturilor lipsă și a blocajelor și asigurând o conectivitate mai bună și mai sustenabilă între capitalele și marile orașe europene; evidențiază, în acest sens, mai ales că legăturile feroviare de mare viteză și serviciile feroviare de noapte ar trebui să fie mai bine implementate, în special în zonele în care astfel de servicii lipsesc în prezent; subliniază că unul dintre principalele avantaje competitive ale transportului feroviar este faptul că poate oferi o legătură între centrele orașelor; invită insistent, în acest sens, toate autoritățile în cauză să înlăture toate bariere existente și să creeze aceste legături dintre centrele orașelor europene în care ele nu există încă;
70. atrage atenția asupra cazurilor de perioade extrem de lungi de așteptare la frontieră pentru transportul rutier de mărfuri care, în unele cazuri, provoacă perturbarea sistemelor de mobilitate urbană și a tuturor tipurilor de transport; accentuează că astfel de evenimente care afectează orașele și zonele de frontieră și au un impact direct asupra calității aerului și a poluării fonice deteriorează totodată sănătatea cetățenilor europeni, cresc riscul de accidente rutiere și de deteriorare a infrastructurii; prin urmare, solicită introducerea unui standard la nivelul UE care să prevadă o perioadă medie de 1 minut pentru prelucrarea și controlul vehiculelor grele la frontierele UE, inclusiv a unor măsuri în caz că nu este respectat;
71. reliefează că țelurile și obiectivele în materie de mobilitate urbană necesită o finanțare adecvată pe termen lung și că acest lucru este și mai important având în vedere inflația nemaivăzută de mare și trecerea accelerată la independența de combustibili fosili, determinată, printre alți factori, de criza energetică provocată de războiul de agresiune ilegal și nejustificat dus de Rusia împotriva Ucrainei, precum și de alte instrumente de

sprijin nefinanciare; solicită, în acest sens, să se îmbine fonduri publice, private și europene suficiente și să se pună rapid în practică programele și proiectele relevante existente ale UE; cere și să se acorde o finanțare ambițioasă pentru mobilitatea urbană, pentru a îmbunătăți conectivitatea, eficiența, accesibilitatea ca preț, intermodalitatea și sustenabilitatea după încheierea cadrului financiar multianual 2021-2027; cere să se acorde finanțare suplimentară conectivității intermodale între zonele urbane, periurbane și rurale, inclusiv pentru transportul feroviar, precum și un material rulant și o infrastructură feroviară mai digitalizate, cu scopul de a combate și depopularea acestor zone;

72. relevă că planificarea investițiilor urbane ar trebui să susțină soluții multimodale pentru toți utilizatorii, inclusiv transportul în comun;
73. cere ca Banca Europeană de Investiții (Grupul BEI) să se implice mai mult, pentru a permite majorarea fondurilor disponibile, inclusiv alocarea directă către autoritățile locale, acolo unde este posibil, acordând o atenție deosebită nevoilor orașelor mai mici;
74. pune în evidență avantajele pe care le aduc sprijinirea capacității administrative a UE și formarea în acest domeniu autorităților regionale și locale în ceea ce privește mecanismele și oportunitățile de finanțare;

#### ***Tranziția verde și tranziția digitală în domeniul transportului urban***

75. observă că zonele urbane suferă de pe urma efectelor poluării atmosferice; reamintește că expunerea la poluarea atmosferică, cum ar fi expunerea la particule fine, determină înmulțirea deceselor premature în Europa; invită statele membre să depună mai multe eforturi pentru a îmbunătăți calitatea aerului în orașe;
76. constată că autoritățile locale din zonele urbane europene aplică diferite măsuri de politică pentru a reduce poluarea atmosferică și fonică și aglomerația în orașele lor, de la zone cu emisii scăzute la anumite ferestre de livrare a mărfurilor, vignete pentru emisii, planuri de circulație rutieră etc.; recunoaște, în acest sens, valoarea adăugată a schimbului de bune practici între orașe și la nivel european;
77. pune în evidență avantajele suplimentare pe care le prezintă reducerea aglomerației din trafic, în special în ceea ce privește posibilitatea de acces al vehiculelor de urgență, cum ar fi automobilele de poliție, ambulanțele și mașinile de pompieri;
78. constată că decarbonizarea este adesea mai eficientă în zonele urbane, având în vedere, printre altele, densitatea mai mare a populației și că decarbonizarea ar trebui deci să se realizeze mai rapid în aceste zone;
79. salută inițiativele locale de combatere a emisiilor sonore generate de transporturi, având în vedere impactul negativ asupra sănătății umane și a biodiversității, inclusiv, de exemplu, folosirea radarelor de zgomot în Paris; consideră că Comisia ar trebui să identifice și să promoveze astfel de inițiative, inclusiv prin intermediul orientărilor sale privind PMUD-urile, iar statele membre ar trebui să folosească aceste instrumente pe scară mai largă;
80. salută inițiativele locale de combatere a emisiilor sonore generate de transporturi, având

în vedere impactul negativ asupra sănătății umane și a biodiversității, inclusiv, de exemplu, folosirea radarelor de zgomot în Paris; consideră că Comisia ar trebui să identifice și să promoveze astfel de inițiative prin intermediul orientărilor sale privind PMUD, iar statele membre ar trebui să folosească aceste instrumente pe scară mai largă;

81. observă că se recurge tot mai mult la reglementări privind accesul vehiculelor urbane în zonele urbane europene pentru a reduce aglomerarea traficului și poluarea, inclusiv prin restricționarea accesului vehiculelor grele de marfă; constată că aceste reglementări se bazează adesea și pe standardele Euro privind vehiculele; ia act, în acest sens, de propunerea privind noi standarde Euro 7, mai stricte;
82. accentuează că zonele urbane trebuie să rămână accesibile tuturor, deoarece restricționarea accesului anumitor vehicule sau utilizatori la o zonă urbană poate duce la discriminarea cetățenilor, iar crearea acestor zone afectează în mare măsură mobilitatea zilnică a cetățenilor cu venituri mici și medii și a cetățenilor din zonele periurbane și rurale, precum și statutul lor socioeconomic; consideră că niciun grup de cetățeni nu ar trebui pedepsit printr-un transport inefficient sau printr-o mobilitate imposibilă, lucru ce ar putea duce la o urbanizare și mai amplă;
83. evidențiază cât sunt de importante soluțiile inteligente, care să îi informeze mai bine și în permanență pe conducătorii auto dacă respectă sau nu anumite reguli, mai ales despre asigurarea respectării regulilor la nivel transfrontalier; observă că standardele europene și soluțiile tehnologice comune pot permite accesul fără probleme în toate aceste zone și că aceste standarde se bazează pe date și permit reglementări privind accesul vehiculelor în zonele urbane în zonele în care se dovedește că cantitatea de emisii este extrem de mare; subliniază că reglementările privind accesul vehiculelor în zonele urbane ar trebui să fie însoțite de evaluări ale impactului, precum și de consultări ale cetățenilor și ale altor părți interesate, informații și notificări cu privire la factorii economici implicați; accentuează că autoritățile locale ar trebui să informeze Comisia înainte de a introduce reglementări privind accesul vehiculelor în zonele urbane;
84. reliefează că astfel de măsuri ar contribui la echilibrarea avantajelor acestor zone în ceea ce privește îmbunătățirea calității aerului și aglomerația din trafic, cu neajunsurile lor privind discriminarea, fragmentarea și mai mare a spațiului european unic al transporturilor, costurile suplimentare pentru logistica urbană sau impactul potențial asupra turismului local;
85. sprijină integrarea dimensiunii sustenabile a transportului de marfă în PMUD-uri pentru a accelera planurile de logistică urbană durabilă și soluțiile cu emisii scăzute și cu zero emisii pentru transportul urban de marfă, inclusiv transportul feroviar, transportul pe căile navigabile interioare, parcurile auto cu emisii scăzute și cu zero emisii și bicicletele de marfă prin logistica pentru deplasarea cu bicicleta, prin recurgerea la noi modele de distribuție, la rute dinamice și la conexiunile multimodale;
86. subliniază că logistica urbană ar trebui tratată ca parte integrantă a planificării urbane, pentru a asigura eficiența serviciilor urbane de transport de marfă și pentru a nu perturba alți participanți la trafic;
87. evidențiază că este important să se integreze terminalele multimodale de marfă în sistemul și infrastructura de transport urban; reliefează potențialul nodurilor de colectare



a coletelor, comune tuturor operatorilor de transport, accesibile tuturor tipurilor de utilizatori și disponibile în număr suficient, de a facilita colectarea în condiții de siguranță a coletelor, pentru a reduce traficul asociat livrării de mărfuri prin conexiunile de tip „ultimul kilometru” din orașe;

88. accentuează cât este de importantă decarbonizarea logisticii urbane, care accelerează tranziția către logistica urbană cu emisii zero și cu emisii scăzute în contextul creșterii cererii de comerț electronic desfășurat cu ajutorul vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute, al transportului feroviar și al căilor navigabile interioare; încurajează autoritățile locale să analizeze și potențialul, și posibilitățile de a transporta mărfuri recurgând la soluții alternative, cum ar fi bicicletele, bicicletele de marfă și bicicletele electrice, în logistica lor urbană;
89. invită statele membre, în cooperare cu autoritățile locale și regionale, să asigure disponibilitatea publică a punctelor de reîncărcare și a infrastructurii de realimentare cu combustibili alternativi (în zonele urbane, periurbane și rurale) într-un mod care să țină seama de particularitățile tuturor categoriilor de vehicule, în conformitate cu Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi, cu scopul de a contribui la adoptarea mai rapidă a soluțiilor de transport sustenabil; invită statele membre să colaboreze cu Comisia pentru a crea stimulente pentru ca persoanele fizice și întreprinderile să adopte moduri de transport cu emisii zero și cu emisii scăzute, cum ar fi recomandări privind o procedură legislativă simplificată de planificare urbană și acordare a autorizațiilor;
90. subliniază că combustibilii alternativi cu emisii scăzute și cu emisii zero și economia circulară sunt importanți pentru a atinge obiectivele ambițioase ale UE în materie de climă; constată, în acest sens, că transformarea vehiculelor în vehicule cu emisii scăzute și cu emisii zero are un mare potențial de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră într-un mod incluziv și mai accesibil ca preț; subliniază, prin urmare, că optimizarea cadrului de reglementare la nivelul UE este fi de o importanță crucială pentru sprijinirea industriei de modernizare; invită statele membre și Comisia să colaboreze pentru a dezvolta diverse stimulente financiare, fiscale și de reglementare care să încurajeze utilizatorii privați și comerciali să treacă la alternative cu emisii scăzute și cu emisii zero;
91. încurajează autoritățile locale să pună la dispoziție infrastructura de încărcare pentru bicicletele electrice și bicicletele de marfă; subliniază că infrastructura de reîncărcare și de realimentare cu combustibili alternativi va face parte din nodurile și terminalele multimodale;
92. subliniază că infrastructurile feroviare și de transport public scoase din uz și învechite care ocupă spații mari, cum ar fi gările, suprafețele, depozitele și atelierele mecanice dezafectate, chiar dacă sunt încă deținute de societăți, pot oferi soluții funcționale pentru activități cu beneficii directe pentru comunitățile locale, cum ar fi inițiativele fără scop lucrativ, piețele agroalimentare și alte inițiativele de solidaritate la scară largă, asigurând, în același timp, utilizarea sustenabilă a spațiilor publice în mediul urban;
93. subliniază că IA și digitalizarea sunt instrumente care pot fi folosite pentru a îmbunătăți eficiența generală a sistemului de transport prin introducerea sa în vehicule, sisteme de

gestionare a traficului și servicii bazate pe sisteme de transport inteligente optimizate, pentru a îmbunătăți confortul și fiabilitatea planificării transportului în comun, scăzând emisiile de gaze cu efect de seră, timpul de deplasare și costurile și reducând aglomerația din trafic, îmbunătățind totodată substanțial previzibilitatea serviciilor și satisfacția clienților; constată totodată că transportul poate deveni mai sigur, mai eficient, mai sustenabil și mai accesibil; subliniază, în acest context, necesitatea de a proteja securitatea și confidențialitatea tuturor datelor produse și colectate;

94. încurajează adoptarea celor mai recente tehnologii pentru vehicule, cum ar fi autoturismele, camionetele, camioanele și autobuzele de ultimă generație, lucru ce poate juca un rol important în transportul urban, oferind soluții și logistică de transport individual și colectiv inteligente, sustenabile, sigure, la prețuri accesibile și eficiente, pentru a dezvolta și implementa o mobilitate cooperativă, conectată și automatizată și pentru a permite o gestionare mai eficientă și mai modernă a traficului; subliniază că tehnologia disponibilă permite integrarea multimodală fără sincope, inclusiv emiterea de bilete unice, cu condiția ca programarea și datele în timp real să fie partajate în mod corespunzător de către diferiții operatori; invită insistent Comisia și statele membre să intensifice cercetarea și investițiile în mobilitatea inteligentă, perfecționarea și recalificarea aferente, pentru a contribui la dezvoltarea unor soluții inovatoare în domeniul transporturilor;
95. susține echiparea tronsoanelor rutiere critice și a punctelor predispuse la accidente (de exemplu, tuneluri, poduri, zone aglomerate mari) cu STI adecvate, iar furnizarea de servicii STI în locuri și zone de pe segmente rutiere critice va duce la câștiguri rapide în ceea ce privește siguranța și eficiența rutieră;
96. evidențiază că vehiculele autonome echipate cu sisteme de IA care le scanează împrejurimile și reacționează instantaneu pot reduce substanțial erorile umane și pot contribui substanțial la reducerea numărului de accidente și de decese, salvând efectiv vieți, dacă sunt implementate cu măsuri de protecție adecvate; consideră deci că, dat fiind că progresul în ceea ce privește reducerea ratei mortalității pe drumurile din UE a stagnat în ultimele douăzeci de ani, acestea pot reprezenta un instrument important pentru accelerarea către „viziunea zero”;
97. consideră că este necesar să se ofere un cadru politic local și parteneriate public-privat capabile să sprijine industria și operatorii de mobilitate care lansează modele de afaceri inovatoare și sustenabile și noi tehnologii de mobilitate urbană, cum ar fi operarea de vehicule autonome; constată că acest lucru poate fi facilitat prin alinierea reglementărilor privind politicile de acces la orașe, pentru a realiza economii de scară și a avea costuri mai mici;
98. cere să se conceapă un cadru juridic, de etică și de politică adecvat pentru utilizarea IA în mobilitatea și transporturile sustenabile și inteligente, precum și în domeniul datelor utilizatorilor;
99. subliniază, în această privință, că vehiculele complet autonome sau foarte automatizate vor fi disponibile pe piață în următorii ani și că trebuie create cât mai curând posibil cadre de reglementare adecvate, care să asigure funcționarea lor în siguranță și să ofere un regim clar în materie de responsabilitate, pentru a face față schimbărilor subsecvente,



printre care și interacțiunile dintre vehiculele autonome și ceilalți utilizatori ai infrastructurii;

100. evidențiază că soluțiile digitale trebuie introduse în mod incluziv și participativ, pentru ca transportul să devină accesibil tuturor grupurilor de utilizatori, și că ele trebuie să pună la dispoziție mecanisme de control uman și să evite discriminarea bazată pe competențele digitale și pe accesul la tehnologie;
101. solicită o modernizare urgentă a infrastructurii fizice și digitale în orașe, pentru a asigura implementarea în condiții de siguranță a conducerii automate, cu armonizarea regulilor de circulație între statele membre și autoritățile locale;
102. accentuează potențialul tot mai mare al mobilității aeriene în zonele urbane, în special pentru posibila utilizare a dronelor de către publicul larg;
103. reliefează că vehiculele aeriene fără pilot trebuie considerate ca parte a cadrului de mobilitate și, așadar, siguranța și securitatea acestora ar trebui reglementate și că ar trebui făcută o evaluare amănunțită a impactului asupra mobilității aeriene urbane înainte de a adopta orice măsură sau plan în acest domeniu, pentru a le examina temeinic avantajele și eventualele îngrijorări pe care le creează privind siguranța, zgomotul, viața privată sau drepturile locuitorilor;
104. subliniază că aspectele legate de transportul rutier devin din ce în ce mai importante din cauza impactului lor important asupra sustenabilității economice, de mediu și sociale; pune în evidență importanța schimburilor de bune practici și de date; salută, în această privință, propunerea Comisiei de a îmbunătăți cei 19 indicatori ai mobilității urbane sustenabile până în 2022;
105. accentuează că Comisia trebuie să monitorizeze încontinuu diverșii factori care determină calitatea serviciilor de transport urban, astfel încât să evalueze punerea în aplicare a legislației relevante actuale și să remedieze deficiențele acesteia; încurajează autoritățile naționale să facă periodic schimb de informații statistice cu Comisia, inclusiv de informații privind prestarea de servicii de transport în comun, calitatea aerului, accidentele de mobilitate urbană, fluxurile de pasageri, modelele de deplasare, date privind mobilitatea activă, inclusiv date din nodurile logistice de biciclete ale întreprinderilor care folosesc biciclete de marfă în lanțul lor de aprovizionare, co-voiajarea și alte moduri de mobilitate emergente;
106. evidențiază că este important să se adauge date socioeconomice în sfera de cuprindere a colectării și transmiterii datelor către Comisie pentru fiecare nod urban și că accesibilitatea, prețul accesibil sau ușurința de utilizare a serviciilor de mobilitate publice și private și a altor servicii ar trebui să fie incluse în aceste date;
107. invită statele membre și Comisia să ajute orașele europene să rezolve problemele privind colectarea datelor și să promoveze schimbul de date europene privind transportul și mobilitatea între statele membre cu ajutorul unui spațiu public comun al datelor;
108. evidențiază că trebuie să se stimuleze implementarea rapidă a unor soluții de mobilitate ecologice, centrate pe utilizator și integrate pentru persoane și bunuri, părți interesate

din sectorul public și din cel privat, pentru a se asigura că noile soluții de mobilitate sunt concepute în funcție de nevoile oamenilor și oferă tuturor cetățenilor acces la o nouă generație de opțiuni de călătorie curate, sigure, la prețuri accesibile și echitabile; subliniază că este important ca părțile interesate din sectorul public și din cel privat să ia parte la un dialog constructiv și de colaborare între societate, autoritățile locale și întreprinderi, pentru a realiza această mobilitate sustenabilă a persoanelor și un transport de mărfuri sustenabil în zonele urbane;

109. invită statele membre să asigure informații interoperabile în timp real privind traficul la nivelul UE, care ar trebui să fie puse la dispoziția furnizorilor de servicii și a dezvoltatorilor, pentru a facilita crearea de site-uri de informare privind călătoriile, de dispozitive online de planificare a călătoriilor și de alte aplicații și servicii pentru cetățeni și operatorii de logistică;
110. solicită dezvoltarea și implementarea în continuare a serviciilor de mobilitate digitală multimodală (MDMS), cum ar fi „mobilitatea ca serviciu” (MaaS) în întreaga Europă, care să înglobeze transportul în comun și alte soluții pentru „primul și ultimul kilometru”, cum ar fi serviciile de partajare a micromobilității, care să asigure condiții de concurență echitabile între furnizorii de transport și modurile de transport; subliniază că MaaS este un instrument vital pentru nodurile multimodale care integrează toate serviciile de mobilitate și parcarile, oferind astfel informații despre cele mai bune servicii disponibile, ținând seama de costul și durata călătoriei, prevăzând, de asemenea, țelul privind emisiile zero și emisiile scăzute și permițând emiterea de bilete unice;
111. împărtășește opinia că trebuie depuse mai multe eforturi pentru a sprijini sistemele de informații multimodale și sistemele inteligente de emitere a biletelor; subliniază importanța unei experiențe neproblematică a utilizatorilor pentru pasageri în ceea ce privește căutarea, selectarea și achiziționarea de servicii de mobilitate; subliniază că, pentru a promova sistemele multimodale de emitere a biletelor, ar trebui luate în considerare și promovate soluții sectoriale specifice;
112. accentuează importanța metodelor multimodale de emitere a biletelor și de plată ușor de utilizat; ia act de faptul că un studiu Eurobarometru din 2019 a constatat că un instrument unic de emitere a biletelor pentru toate călătoriile urbane în orice oraș european ar fi cel mai util pentru mobilitatea personală; cere insistent Comisiei să nu amâne alte propuneri legislative promise care afectează mobilitatea urbană, în special sistemele de emitere a biletelor multimodale; subliniază că introducerea de sisteme de emitere a biletelor multimodale este extrem de importantă pentru ca modurile de transport sustenabile să devină cât mai accesibile și mai eficiente pentru utilizatori; încurajează statele membre să-și adapteze legislația națională și să lanseze campanii de informare și soluții de mobilitate integrate, inclusiv emiterea de bilete integrate;
113. subliniază că este important ca pasagerii să aibă o experiență fără sincope în calitate de utilizatori atunci când își folosesc opțiunea de mobilitate urbană și legăturile cu opțiunile de călătorie pe distanțe lungi; consideră că, pentru a emite fără sincope biletele în aceste cazuri, ar trebui să se susțină și să se ia în considerare ca punct de plecare soluțiile bazate pe sectoare atunci când se îmbunătățește emiterea biletelor multimodale pentru deplasările urbane și cele pe distanțe lungi;

114. relevă importanța gestionării inteligente a parcărilor, inclusiv a parcărilor intermodale de tip „park-and-ride” și „kiss-and-ride”, deoarece au un mare potențial de a reduce emisiile, de a evita aglomerarea traficului și de a economisi timp; solicită o mai bună utilizare a aplicațiilor mobile de parcare inteligentă pentru a înlesni accesul la spațiile de parcare și la parcarile de tip „park-and-ride” și pentru a mări disponibilitatea acestora și gama metodelor de plată;
115. încurajează autoritățile regionale și locale să asigure spații de parcare și spații de depozitare sigure pentru biciclete în apropierea destinațiilor inițiale și finale, inclusiv parcuri pentru biciclete de dimensiuni mai mari, cum ar fi bicicletele cu trei roți (inclusiv pentru persoanele cu mobilitate limitată) și bicicletele de marfă, zone echipate cu puncte de reîncărcare destinate bicicletelor electrice și bicicletelor electrice de marfă și, acolo unde este posibil, puncte de reparații în gări, aeroporturi și porturi maritime, precum și în clădirile noi, în cele renovate și în cele existente; cere să se conceapă și să se susțină proiecte care oferă o depozitare sigură a bicicletelor pentru cetățenii care nu au acces la depozitare privată; recunoaște că apariția bicicletelor electrice impune standarde de siguranță mai ridicate în ceea ce privește depozitarea; observă creșterea numărului de furturi de biciclete electrice; evidențiază că Comisia ar trebui să ofere sprijin autorităților locale și regionale în acest sens;
- o
- o      o
116. încredințează Președintei sarcina de a transmite prezenta rezoluție Consiliului, Comisiei, statelor membre și parlamentelor acestora.

## EXPUNERE DE MOTIVE

### Propunerea Comisiei

Orașele europene sunt inima continentului, fiind centre de activități economice, sociale și culturale. Oferite ca exemple de planificare și organizare urbană, orașele europene sunt lidere în ceea ce privește calitatea vieții, durabilitatea și inovarea. Cu toate acestea, dezvoltarea urbană în Europa trebuie îmbunătățită pentru a soluționa problemele actuale, satisfăcând în același timp cerințele în continuă evoluție ale cetățenilor.

După doi ani de incertitudine socială și economică constantă, Europa trebuie să rămână rezilientă în fața crizei sanitare, a colapsului economic, a agresiunii și a războiului. Pe lângă consecințele ecologice, economice și sociale actuale, orașele ar trebui să rezolve probleme majore, cum ar fi conectivitatea transporturilor, atractivitatea și accesibilitatea sistemelor de mobilitate urbană, siguranța rutieră și securitatea cetățenilor.

Încă din 2020, Comisia Europeană a publicat Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă, subliniind cât de important este ca mobilitatea urbană și interurbană să devină mai inteligentă, mai curată și mai durabilă. Propunerea pentru un nou cadru al UE pentru mobilitatea urbană din decembrie 2021 reprezintă o continuare logică a priorităților stabilite în Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă și în pachetul „Pregătiți pentru 55”. Raportorul sprijină pe deplin obiectivul major al acestei inițiative, de exemplu îmbunătățirea conectivității transporturilor între orașele europene și creșterea eficienței mobilității urbane pentru cetățeni, bunuri și livrări, contribuind în același timp la obiectivele UE de reducere a gazelor cu efect de seră.

### Consolidarea noului cadru al UE pentru mobilitatea urbană

Raportorul este convins că UE are nevoie de un cadru comun cu măsuri și orientări pentru a consolida și a îmbunătăți calitatea sistemelor de mobilitate urbană în întreaga Uniune, sporind totodată atractivitatea mijloacelor de transport în comun și eliminând barierele din calea accesibilității pentru toți. UE trebuie să promoveze siguranța rutieră în orașe și nu ar trebui să se facă niciun compromis cu privire la siguranța și securitatea cetățenilor. Comisia Europeană ar trebui să lucreze în strânsă cooperare cu statele membre și cu autoritățile locale pentru a stabili recomandări și orientări comune și coerente pentru a îmbunătăți competitivitatea, siguranța și eficiența mobilității urbane în UE, respectând totodată principiul subsidiarității.

Pandemia de COVID-19 și cererile în continuă evoluție ale utilizatorilor, precum și promovarea puternică a unor moduri de transport individual mai curate, în combinație cu noile tehnologii, au stimulat interesul pentru noi forme de micromobilitate, cum ar fi bicicletele, trotinetele electrice, bicicletele electrice etc. Aceste mijloace de microtransport sunt foarte accesibile, ceea ce le face un element central al ecosistemului urban din majoritatea orașelor europene. Cu toate acestea, este important să se sublinieze faptul că normele și cerințele privind mobilitatea activă, noile forme de transport personal și micromobilitatea variază în continuare de la un stat membru la altul<sup>1</sup>. În acest sens, raportorul

---

<sup>1</sup> Laws and Policies on Electric Scooters in the European Union: A Ride to the Micromobility Directive? (Legi și politici privind trotinetele electrice în Uniunea Europeană: O cale de urmat în Directiva privind

invită Comisia să lucreze în strânsă colaborare cu statele membre pentru a stabili orientări și recomandări comune privind siguranța rutieră pentru micromobilitate, inclusiv, de exemplu, limite de viteză, obligația de a purta cască sau cursuri de formare. Aceste recomandări ar înlesni sarcina statelor membre și le-ar ajuta să adapteze legislația existentă și să organizeze campanii publice pentru cetățeni pentru a îmbunătăți atitudinea socială și comportamentul în domeniul transporturilor.

Raportorul subliniază rolul esențial al planurilor de mobilitate urbană durabilă și încurajează călduros statele membre să garanteze accesibilitatea fără bariere la serviciile de transport urban, ținând seama de obiectivele de siguranță rutieră. Recunoscând eforturile UE de a adopta norme și legi pentru o mai bună accesibilitate a transporturilor, raportorul încurajează Comisia să propună un pachet de standarde minime privind accesibilitatea, siguranța și securitatea pentru utilizatorii transporturilor și, în special, pentru utilizatorii cu nevoi speciale, cum ar fi persoanele în vârstă, persoanele care însoțesc copii, persoane cu dizabilități și mobilitate redusă etc. Acest pachet ar trebui să includă recomandări pentru elaborarea de standarde pentru vehicule, sisteme de mobilitate și calitatea serviciilor de transport și poate propune orientări privind utilizarea inteligenței artificiale și a tehnologiilor digitale, instalarea de sisteme de supraveghere video, butoanele SOS, semnalele acustice etc.

### **Infrastructura urbană și nodurile urbane TEN-T**

Buna funcționare a rețelei transeuropene de transport (TEN-T) se bazează pe orașe ca puncte-cheie de legătură atât pentru pasageri, cât și pentru mărfuri. Integrarea nodurilor urbane în rețeaua TEN-T este esențială pentru a asigura o conectivitate armonioasă și coordonată între zonele urbane, periurbane și rurale, implementând în același timp soluții de transport verde și garantând conexiuni adecvate cu infrastructura feroviară și de căi navigabile interioare. Necesitatea unei legături eficiente și favorabile incluziunii între zonele urbane și cele rurale este o condiție strategică și esențială pentru eliminarea blocajelor, a legăturilor lipsă și a congestionării traficului. Cetățenii europeni care locuiesc în zone periurbane și rurale depind adesea de autoturismele personale pentru transportul lor zilnic; prin urmare, este necesară o infrastructură adecvată pentru a reduce accidentele rutiere și congestionarea traficului. Este esențial să se îmbunătățească și să se promoveze serviciile de transport în comun pentru a reduce poluarea și a crea mai multe stimulente pentru utilizarea unor moduri de transport mai curate și durabile. Prin urmare, vor fi factori hotărâtori nodurile multimodale mai bine echipate care conectează eficient diverse mijloace, cum ar fi trenul, metroul, autobuzul, tramvaiul, mobilitatea partajată și bicicletele, propunând totodată parcuri publice și puncte de reîncărcare și de realimentare accesibile.

Astfel, dezvoltarea terminalelor multimodale de marfă va asigura o logistică mai rapidă și durabilă. Raportorul consideră că este important să se dezvolte platforme logistice în zonele urbane conectate la căile ferate și la căile navigabile interioare, propunând, în același timp, soluții alternative pentru livrări, care rămân fundamentale pentru buna funcționare a TEN-T.

### **Tranziția verde și tranziția digitală în transportul urban**

---

micromobilitatea?) [Maciej M. Sokołowski. În: European Energy and Environmental Law Review (Revizuirea legislației europene privind energia și mediul), august 2020]  
<https://kluwerlawonline.com/api/Product/CitationPDFURL?file=Journals\EELR\EELR2020036.pdf>

Raportorul încurajează Comisia, statele membre și autoritățile locale să colaboreze pentru promovarea și punerea în aplicare a planurilor de mobilitate urbană durabilă și a planurilor de logistică urbană durabilă, respectând pe deplin principiul subsidiarității.

Raportorul subliniază importanța Regulamentului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și invită statele membre să dezvolte, în colaborare cu Comisia, stimulente pentru cetățeni și întreprinderi pentru a încuraja folosirea vehiculelor și modurilor de transport cu emisii zero și cu emisii scăzute de dioxid de carbon.

Digitalizarea și dezvoltarea noilor tehnologii vor permite UE să construiască un sistem de mobilitate al viitorului, mai inteligent și inovator. Inteligența artificială va ajuta transporturile să devină mai sigure, mai fiabile și mai accesibile ca preț, reducând totodată emisiile de gaze cu efect de seră. Prin urmare, raportorul este convins că digitalizarea joacă un rol esențial și central în îmbunătățirea serviciilor de mobilitate pentru toți utilizatorii, dar mai ales pentru persoanele cu dizabilități și cu mobilitate redusă, subliniind că mobilitatea ca serviciu va fi un instrument vital pentru dezvoltarea nodurilor multimodale.

## AVIZ AL COMISIEI PENTRU DEZVOLTARE REGIONALĂ

destinat Comisiei pentru transport și turism

referitor la Noul cadru al UE pentru mobilitatea urbană  
(2022/2023(INI))

Raportor pentru aviz: Marcos Ros Sempere

### SUGESTII

Comisia pentru dezvoltare regională recomandă Comisiei pentru transport și turism, care este comisie competentă, includerea următoarelor sugestii în propunerea de rezoluție ce urmează a fi adoptată:

1. evidențiază că Pactul verde european, Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă și Noul cadru al UE pentru mobilitatea urbană recunosc importanța unei mobilități urbane sigure, fiabile, accesibile, incluzive și la prețuri abordabile pentru stimularea incluziunii sociale în tranziția verde și cea digitală; îndeamnă Comisia să definească mai clar măsuri sociale și fizice specifice privind accesibilitatea prețurilor, pe baza analizării fezabilității sistemelor de mobilitate care oferă transport public gratuit sau parțial gratuit, în funcție de capacitățile financiare ale autorităților locale, propunând totodată mecanisme de sprijin pentru comunitățile mai sărace, astfel încât toți europenii să aibă acces la o mobilitate bună, curată, la prețuri accesibile și sustenabilă;
2. invită Comisia să facă din echitatea socială și coeziunea teritorială unul dintre elementele centrale ale elaborării planurilor de mobilitate urbană durabilă (PMUD), deoarece acestea au un impact mai mare asupra regiunilor din afara nodurilor rețelei transeuropene de transport (TEN-T) și includ un număr mai mare de localități, orașe și zone funcționale; accentuează că propunerea de revizuire a TEN-T prevede creșterea numărului de noduri urbane și stabilește obiectivul ca fiecare regiune europeană să aibă cel puțin un nod urban; reamintește că tranziția către o mobilitate mai fluidă, mai curată și mai sustenabilă oferă prilejuri de a crea noi locuri de muncă, îndeosebi pentru tineri;
3. îndeamnă Comisia să definească mai clar măsuri specifice de accesibilitate pentru a face transportul public accesibil pentru toți cetățenii, în special pentru persoanele cu dizabilități și alți utilizatori vulnerabili; evidențiază beneficiile implicării utilizatorilor încă din primele etape de planificare și ale promovării unor proiecte integrate care să regândească străzile din apropierea școlilor și a instituțiilor și să conceapă un sistem de străzi sigure pentru cetățeni, promovând moduri de călătorie active și nemotorizate; solicită autorităților locale și regionale să adopte programe de tranziție a mobilității care să sprijine deținerea de biciclete prin punerea la dispoziție a unei infrastructuri mai protejate în acest scop, ceea ce va îmbunătăți astfel conexiunile cu orașele și zonele rurale, având în vedere criza energetică și creșterea costurilor legate de mobilitate pentru mulți cetățeni; solicită organizarea în școli a mai multor cursuri axate pe



siguranță în ceea ce privește condusul și mersul cu bicicleta, precum și limite de viteză mai scăzute, de exemplu, 30 km/h în zonele rezidențiale, ceea ce va genera sinergii pozitive între economii în ceea ce privește economiile de energie, siguranța și sustenabilitatea; invită Comisia să integreze mai bine obiectivele și măsurile UE în materie de siguranță rutieră în orientările privind PMUD prin monitorizarea și promovarea exemplurilor de bune practici;

4. salută propunerea Comisiei de a îmbunătăți cei 19 indicatori ai mobilității urbane sustenabile până în 2022; invită Comisia să acorde prioritate alocării de fonduri statelor membre, regiunilor, orașelor și localităților ale căror proiecte îmbunătățesc indicatorii și sunt în conformitate cu PMUD, pentru a evita posibilele limitări în punerea în practică a instrumentelor financiare ale UE pentru finanțarea mobilității urbane; invită, de asemenea, Comisia să majoreze sumele pentru programele și instrumentele finanțate de UE în următorul cadru financiar multianual și să mărească finanțarea pentru regiunile mai puțin dezvoltate în cadrul politicii de coeziune;
5. subliniază că este important să se coopereze la toate nivelurile de guvernare și solicită o mai bună accesibilitate și conectivitate între zonele urbane, periurbane, rurale și transfrontaliere, precum și noduri multimodale pentru pasageri; solicită, de asemenea, acces neîngrădit la un transport inteligent, sustenabil și la prețuri accesibile pentru toți; accentuează că Uniunea dispune în prezent de tehnologii inovatoare pentru a sprijini interconectivitatea dintre zonele urbane și cele neurbane, dintre zonele suburbane dintr-un oraș, dar și interconectarea acestora cu zonele periurbane, rurale periurbane și transfrontaliere, precum și pentru a asigura o conectivitate mai bună și mai sustenabilă între capitalele și marile orașe europene;
6. accentuează că este nevoie de o rețea de transport densă și extinsă, care să lege orașe, zone periurbane și zone rurale pentru a valorifica întregul potențial al acestora; invită Comisia să sprijine un transport transfrontalier eficient care să contribuie la ocuparea forței de muncă, inclusiv extinderea rețelei de trenuri de mare viteză, mai ales în părțile Europei de Est unde aceasta nu există sau este slab dezvoltată, în acord cu recomandările Curții de Conturi Europene, conform cărora calea ferată de mare viteză este considerată un mod de transport confortabil, sigur, flexibil și sustenabil din punctul de vedere al mediului (a se vedea Raportul Special nr. 19/2018);
7. accentuează că este nevoie de un nou cadru al UE pentru mobilitatea urbană, care să implice autoritățile locale și regionale și să țină seama de particularitățile regiunilor urbane, ultraperiferice, insulare și montane; invită Comisia să dezvolte instrumente pentru îmbunătățirea mobilității urbane în toate regiunile sale, inclusiv elaborarea de planuri de mobilitate urbană la nivel regional, pe lângă planurile naționale, ambele trebuind să integreze o perspectivă de gen și incluziunea copiilor și a persoanelor cu dizabilități; evidențiază, de asemenea, că Comisia trebuie să prezinte obiective concrete pentru transferul modal către mobilitatea activă și transportul public; invită Comisia să acorde prioritate proiectelor din cadrul programului Orizont Europa care vizează îmbunătățirea mobilității urbane și a interconectării orașelor și a periferiei lor, pe lângă finanțarea din Fondul european de dezvoltare regională (FEDR) și din Fondul de coeziune (FC) alocată dezvoltării urbane sustenabile; recomandă Comisiei să valorifice experiențele sale precedente pentru a contribui la generarea unor date de o calitate mai bună privind mobilitatea urbană și a atinge aceste obiective;



8. reamintește că zonele urbane din regiunile ultraperiferice se confruntă cu constrângeri structurale și dificultăți specifice în materie de transport și că în aceste regiuni trebuie asigurate continuitatea teritorială și conectivitatea; își reiterează apelul adresat Comisiei de a elabora un program specific în acest sens, după modelul programului de opțiuni specifice pentru zonele îndepărtate și insulare (POSEI) în agricultură, pentru a compensa dezavantajele structurale ale acestor regiuni în domeniul transporturilor;
9. evidențiază că statele membre trebuie să coordoneze procedurile de planificare pentru proiectele și investițiile transfrontaliere în coridoarele transnaționale, astfel încât acestea să progreseze în același ritm în toate țările; invită Comisia să propună un nou proiect de mecanism transfrontalier european, pentru a asigura soluții pe termen lung la aceste probleme;
10. evidențiază că este nevoie să se reorganizeze spațiul public în orașele din UE, alocând mai multe fonduri și infrastructuri pentru mobilitatea activă și micromobilitatea accesibile tuturor nivelurilor societății și asigurând conectivitate și acces inter- și intrateritoriale adecvate, de exemplu prin creșterea numărului de locuri de parcare la intrările în zonele urbane, pentru a asigura un acces facil la diferite moduri de transport public, inclusiv crearea de „benzi albastre” de-a lungul cursurilor de apă, evitând diviziunile teritoriale și sociale și asigurând totodată faptul că coeziunea socială rămâne neafectată; atrage atenția că aceste schimbări ale destinației spațiului public ar trebui realizate printr-o abordare ascendentă, în care cetățenii și diferitele comunități să participe la schimbări; reamintește că FEDR și Fondul social european Plus permit utilizarea instrumentelor participative de dezvoltare locală și le încurajează prin majorarea cu 10 % a sumei prevăzute pentru astfel de programe prin cofinanțare;
11. evidențiază, în acest sens, rolul important pe care trenurile urbane, suburbane și regionale trebuie să îl joace în naveta zilnică către și dinspre zonele urbane; insistă asupra faptului că trebuie garantate investiții adecvate pentru a asigura un serviciu fiabil ca frecvență și punctualitate și pentru a adapta materialul rulant, acolo unde este necesar, astfel încât să existe loc suficient pentru parcuri de biciclete bine concepute și sigure, cu scopul de a permite o creștere substanțială a folosirii combinate a transportului feroviar și a bicicletelor;
12. subliniază rolul și importanța politicii de coeziune și a sinergiei dintre diferitele fonduri, inclusiv Fondul pentru o tranziție justă, FEDR, FC, Mecanismul pentru interconectarea Europei și Orizont Europa în promovarea mobilității multimodale sustenabile, punând accentul pe investiții în infrastructuri de transport public mai verzi, inteligente și sustenabile, în mobilitatea partajată și în mersul cu bicicleta, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii nete de dioxid de carbon, precum și în oferirea celor mai bune soluții pentru cetățeni; încurajează statele membre și autoritățile locale și regionale să facă mai vizibil impactul călătoritului cu transportul public asupra emisiilor de dioxid de carbon pentru utilizatorii acestuia;
13. evidențiază că țelurile și obiectivele în materie de mobilitate urbană necesită o finanțare adecvată, pe termen lung, mai ales în contextul creșterii costurilor din cauza crizei energetice provocate de războiul din Ucraina, precum și alte instrumente de sprijin nefinanciare; solicită, în acest sens, o combinație de fonduri publice naționale și europene suficiente, inclusiv implicarea Băncii Europene de Investiții, și punerea rapidă

în aplicare a programelor și proiectelor existente relevante ale UE, pentru a permite creșterea finanțării disponibile, cu alocare directă către autoritățile locale, acolo unde este posibil, acordând totodată o atenție deosebită nevoilor orașelor mai mici; solicită, de asemenea, o finanțare ambițioasă a mobilității urbane dincolo de cadrul financiar multianual 2021-2027;

14. constată apariția unor zone cu servicii reduse de mobilitate care au mai puțin acces direct către orașe din cauza transferului spațiului public către sectorul construcției de infrastructuri pentru traficul rutier, ceea ce mărește și mai mult decalajul dintre zonele urbane și cele periurbane și dăunează coeziunii la nivel european; accentuează că planificarea infrastructurii urbane ar trebui să contribuie la o mai mare disponibilitate a transportului public, a bicicletelor și a mobilității partajate și la recuperarea spațiului public; accentuează importanța nodurilor de mobilitate partajată în stațiile de transport public adaptate la toate modurile de transport pentru soluționarea problemei „ultimului kilometru” și pentru asigurarea conectivității fizice pentru toți cetățenii, indiferent de locul în care aleg să locuiască, fără a fi nevoie să folosească vehicule private;
15. îndeamnă Comisia și statele membre să stimuleze și să consolideze o rețea fiabilă și punctuală de servicii de transport public prin dezvoltarea unei infrastructuri adecvate și prin creșterea atractivității acesteia, pentru a atinge obiectivele de neutralitate climatică pentru anul 2050; salută tendința de înlocuire a vehiculelor pe bază de combustibili fosili cu vehicule electrice sau alimentate cu energie alternativă, cu condiția ca aceasta să nu aibă ca efect decalaje sociale sau teritoriale asociate; invită statele membre să accelereze instalarea de puncte de încărcare pentru vehiculele electrice în zonele urbane;
16. accentuează că noul Bauhaus european face legătura dintre Pactul verde și spațiile de locuit din orașe și teritorii, inclusiv spațiile publice, adoptând totodată noul cadru al UE pentru mobilitatea urbană, astfel încât societățile UE să se transforme ținând seama de sustenabilitate, estetică și incluziune;
17. invită Comisia și statele membre să promoveze „zonele cu emisii scăzute” în zonele urbane, în special în zonele cele mai dense, să consolideze mobilitatea mai curată și să se pregătească pentru interzicerea la nivelul UE a vânzării de noi vehicule cu combustie începând din 2035; consideră că aceste zone ar trebui introduse treptat, ținând seama de nevoile tuturor utilizatorilor, în special ale celor mai vulnerabili; consideră că taxele eficiente pe CO<sub>2</sub> reprezintă un instrument important al politicilor de mobilitate favorabile climei; insistă, în acest sens, că veniturile generate de astfel de taxe ar trebui folosite pentru a accelera transferul modal necesar în cadrul tranziției verzi.

# INFORMAȚII PRIVIND ADOPTAREA ÎN COMISIA SESIZATĂ PENTRU AVIZ

<b>Data adoptării</b>	25.1.2023
<b>Rezultatul votului final</b>	+: 29 -: 0 0: 6
<b>Membri titulari prezenți la votul final</b>	François Alfonsi, Pascal Arimont, Adrian-Dragoș Benea, Isabel Benjumea, Stéphane Bijoux, Franc Bogovič, Corina Crețu, Rosa D'Amato, Christian Doleschal, Matthias Ecke, Chiara Gemma, Mircea-Gheorghe Hava, Krzysztof Hetman, Ondřej Knotek, Elżbieta Kruk, Nora Mebarek, Martina Michels, Denis Nesci, Niklas Nienaa, Andrey Novakov, Younous Omarjee, Alessandro Panza, Caroline Roose, Marcos Ros Sempere, André Rougé, Susana Solis Pérez
<b>Membri supleanți prezenți la votul final</b>	Karolin Braunsberger-Reinhold, Daniel Buda, Hannes Heide, Jan Olbrycht, Mauri Pekkarinen, Rovana Plumb, Bronis Ropé
<b>Membri supleanți [articolul 209 alineatul (7)] prezenți la votul final</b>	Jordi Cañas, Gilles Lebreton

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

29	+
NI	Chiara Gemma
PPE	Pascal Arimont, Isabel Benjumea Benjumea, Franc Bogovič, Karolin Braunsberger-Reinhold, Daniel Buda, Christian Doleschal, Mircea-Gheorghe Hava, Krzysztof Hetman, Andrey Novakov, Jan Olbrycht
Renew	Stéphane Bijoux, Jordi Cañas, Mauri Pekkarinen, Susana Solís Pérez
S&D	Adrian-Dragoș Benea, Corina Crețu, Matthias Ecke, Hannes Heide, Nora Mebarek, Rovana Plumb, Marcos Ros Sempere
The Left	Martina Michels, Younous Omarjee
Verts/ALE	François Alfonsi, Rosa D'Amato, Niklas Nienä, Caroline Roose, Bronis Ropé

0	-

6	0
ECR	Elzbieta Kruk, Denis Nesci
ID	Gilles Lebreton, Alessandro Panza, André Rougé
Renew	Ondřej Knotek

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri

# INFORMAȚII PRIVIND ADOPTAREA ÎN COMISIA COMPETENTĂ

<b>Data adoptării</b>	21.3.2023
<b>Rezultatul votului final</b>	+ : 35 - : 0 0 : 5
<b>Membri titulari prezenți la votul final</b>	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Karolin Braunsberger-Reinhold, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Caroline Nagtegaal, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Vera Tax, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski
<b>Membri supleanți prezenți la votul final</b>	Tom Berendsen, Sara Cerdas, Leila Chaibi, Nicola Danti, Andor Deli, Markus Ferber, Valter Flego, Maria Grapini, Andrey Novakov, Andreas Schieder
<b>Membri supleanți [articolul 209 alineatul (7)] prezenți la votul final</b>	Asim Ademov, Moritz Körner

## VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA COMPETENTĂ

35	+
NI	Andor Deli
PPE	Magdalena Adamowicz, Asim Ademov, Tom Berendsen, Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Markus Ferber, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Andrey Novakov, Massimiliano Salini, Lucia Vuolo
Renew	Nicola Danti, Valter Flego, Elsi Katainen, Moritz Körner, Caroline Nagtegaal, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Sara Cerdas, Ismail Ertug, Maria Grapini, Rovana Plumb, Andreas Schieder, Vera Tax, Achille Variati, Petar Vitanov
The Left	Leila Chaibi, Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Tilly Metz

0	-

5	0
ECR	Carlo Fidanza, Peter Lundgren, Kosma Złotowski
ID	Philippe Olivier
Verts/ALE	Karima Delli

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri