



2017/2257(INI)

17.5.2018

AVIZ

al Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară

destinat Comisiei pentru transport și turism

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

Raportor pentru aviz: Damiano Zoffoli

SUGESTII

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

1. își exprimă sprijinul pentru Comunicarea Comisiei din 31 mai 2017 intitulată „Europa în mișcare” (COM(2017)0283), în special în ceea ce privește nevoia de a realiza cu promptitudine tranziția către o mobilitate rutieră cu emisii scăzute și cu emisii zero, intermodalitate, mobilitatea partajată și dezvoltarea unor vehicule conectate și automatizate, prin investiții în rețelele energetice, de infrastructură și digitale și integrarea acestora; salută abordarea strategică a comunicării pentru realizarea unui cadru de reglementare coerent pentru domeniul transportului rutier, care este din ce în ce mai complex;
2. constată că decarbonizarea transporturilor are potențialul de a reduce dependența de importuri și de a le înlocui cu surse de energie mai curate, produse pe plan intern; reamintește că:
 - a) sectorul transportului rutier generează o cincime din cantitatea totală de emisii de gaze cu efect de seră din UE și este alimentat aproape în totalitate de combustibili pe bază de petrol,
 - b) între 2010 și 2050, se estimează că volumul transportului rutier de pasageri va crește cu 42 %, iar volumul transportului rutier de marfă va crește cu 60 %, și
 - c) până la mijlocul secolului, emisiile de gaze cu efect de seră cauzate de transporturi vor trebui să fie cu cel puțin 60 % mai reduse decât în 1990 și să se înscrie în mod ferm pe o traiectorie care să tindă spre zero;subliniază, prin urmare, faptul că este nevoie să se depună eforturi continue pentru a stimula inovarea și pentru a atrage investiții private în C&D, în dezvoltarea piețelor pentru noile tehnologii și soluții și în infrastructură, precum și pentru a sprijini dezvoltarea unor servicii de transport cu emisii scăzute de carbon, cum ar fi transporturile publice; subliniază importanța stabilirii unor orientări pentru mobilitate, precum și faptul că standardele de eficiență a vehiculelor și infrastructurile de transport trebuie să fie aliniate la un obiectiv privind emisiile de carbon, care să fie în conformitate cu angajamentele asumate în cadrul Acordului de la Paris, luând în considerare nivelul emisiilor pe durata de viață a vehiculelor;
3. reamintește angajamentele asumate de UE în ceea ce privește lupta împotriva schimbărilor climatice, în conformitate cu Acordul de la Paris, cu Agenda 2030 a ONU și cu cadrul de politici privind clima și energia pentru 2030; salută măsurile care au fost deja adoptate pentru a reduce decalajul dintre obiectivele declarate în materie de decarbonizare și nivelul real al emisiilor produse de traficul rutier, cum ar fi procedura de testare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial (WLTP), precum și pachetele privind emisiile generate în condiții reale de conducere (RDE); solicită Comisiei să monitorizeze eficacitatea acestor măsuri și, dacă este necesar, să sugereze îmbunătățiri suplimentare; consideră că procedura de testare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial (WLTP) constituie un pas în direcția cea bună în ceea ce

privește măsurarea consumului de carburant și a emisiilor de dioxid de carbon (CO₂) ale autoturismelor;

4. subliniază că, în cazul defalcării călătoriilor în funcție de modul de transport, autoturismul privat rămâne principalul mijloc de transport ca număr de călătorii realizate;
5. consideră că este important să se îmbunătățească infrastructura pentru forme de mobilitate alternative cu emisii zero în mediile urbane; subliniază că este nevoie să se finanțeze proiecte pentru facilitarea mobilității cu emisii scăzute de dioxid de carbon la nivel local și regional, de exemplu, sisteme urbane de închiriere de biciclete;
6. subliniază că, în acest scop, va fi nevoie să se majoreze rapid rata de utilizare a electromobilității și a combustibililor cu emisii scăzute de dioxid de carbon, deoarece transportul rutier este responsabil pentru o cincime din emisiile UE, iar această cifră este în creștere, ținând însă seama de emisiile de carbon și de impactul asupra mediului asociate procesului de producție a acestor surse alternative de energie; consideră că este important ca cetățenii să fie încurajați să adopte un comportament sustenabil în ceea ce privește transportul, prin stimulente economice, precum și prin sensibilizarea cu privire la efectele pe care le au asupra mediului diferitele moduri de transport; ia act de obstacolele actuale, atât financiare, cât și nefinanciare, cu care se confruntă consumatorii atunci când achiziționează un vehicul electric; reamintește că acceptarea de către utilizatorii finali a combustibililor cu emisii scăzute de dioxid de carbon depinde în mare măsură de disponibilitatea și accesibilitatea infrastructurii; salută, în acest sens, inițiativele publice și private existente pentru a permite utilizarea serviciilor de roaming între operatorii infrastructurilor de încărcare; invită Comisia și statele membre să ia toate măsurile necesare pentru a facilita serviciile de roaming și accesibilitatea infrastructurii de reîncărcare în Europa;
7. consideră că, pentru a accelera intrarea pe piață a combustibililor cu emisii scăzute de dioxid de carbon și pentru a exploata pe deplin beneficiile acestora asupra climei, este necesar să se creeze stimulente pentru utilizarea acestora și dezvoltarea de vehicule compatibile; reamintește totuși că, pentru a respecta Acordul de la Paris, emisiile de gaze cu efect de seră generate de transporturi vor trebui să se înscrie în mod ferm pe o traiectorie care să tindă spre zero până la jumătatea secolului; subliniază că, dacă se continuă o abordare tehnologică universală, sectorul european al transportului rutier nu se poate transforma într-un sector sustenabil din punct de vedere ecologic și economic și că, prin urmare, este nevoie să aibă loc o tranziție către o evaluare cu adevărat neutră din punct de vedere tehnologic a sistemelor de propulsie în vederea dezvoltării pe viitor a unor vehicule care corespund diferitelor nevoi legate de mobilitate; subliniază că este nevoie de eforturi transsectoriale pentru a accelera investițiile în infrastructuri pentru combustibili cu emisii scăzute de dioxid de carbon, aceasta reprezentând o condiție prealabilă pentru introducerea pe piață și utilizarea pe scară mai largă a vehiculelor alimentate cu energie alternativă;
8. constată totodată că, dat fiind că deplasările zilnice se realizează în medie pe distanțe foarte scurte, este esențial să se creeze infrastructuri pentru mobilitatea ușoară (mersul pe jos, mersul cu bicicleta etc.), pentru a le oferi cetățenilor o alternativă la transportul rutier;

9. subliniază că, potrivit previziunilor, transportul de pasageri va crește cu 40 % până în 2050, în special în sectorul transportului aerian (+ 58 %), ceea ce va duce la o creștere cu 15 % a emisiilor de gaze cu efect de seră în perioada 2030 - 2050, comparativ cu nivelurile din 1990;
10. ia act de faptul că, având în vedere noile soluții din economia colaborativă și bazată pe partajare, viitoarele strategii în materie de mobilitate și transporturi trebuie să recunoască potențialul de investiții în zonele rurale;
11. ia act de faptul că învățămintele dobândite în urma proiectelor anterioare și a celor în curs de desfășurare, cum ar fi programul de lucru privind transporturile, Mecanismul pentru interconectarea Europei și Mobilitatea partajată durabilă interconectată cu transportul public în zonele rurale europene (SMARTA), contribuie la crearea de sate inteligente, inclusiv a unei logistici „din ușă în ușă” mai eficiente și mai inteligente, a unor concepte inovatoare în direcția mobilității ca serviciu, a unei infrastructuri de transport inteligente de generație următoare, a unui transport conectat și automatizat și a unei mobilități urbane inteligente (transport către/dinspre orașe);
12. salută faptul că Comisia a stabilit, de asemenea, o legătură cu economia circulară, cu un accent deosebit pe materiale rare și baterii; încurajează Comisia, în acest context, să evalueze în continuare amprenta asupra mediului a producției și reciclării bateriilor, pentru a obține o imagine completă a impactului asupra mediului al vehiculelor electrice pe bază de baterii, cu scopul de a facilita compararea sustenabilității pe durata ciclului de viață a diferitelor sisteme de propulsie;
13. subliniază posibilele beneficii ale utilizărilor secundare ale bateriilor vehiculelor, de exemplu pentru rețele inteligente și soluții inteligente de stocare în locuințe și invită Comisia și statele membre să sprijine cercetarea și proiectele-pilot în acest domeniu prin mecanisme de finanțare;
14. își exprimă sprijinul pentru utilizarea sporită a tehnologiilor digitale în punerea în aplicare a principiului „poluatorul plătește”, prin mecanisme precum taxarea rutieră electronică (eTolling) și sistemul de emisie a biletelor electronice (eTicketing), pe baza performanțelor ecologice ale vehiculelor; subliniază că un cadru armonizat pentru sistemele de taxare rutieră ar trebui să țină seama atât de gazele cu efect de seră, cât și de emisiile poluante, în ceea ce privește performanța de mediu, pentru a trimite semnale clare și echilibrate pentru dezvoltarea de vehicule noi; subliniază, cu toate acestea, că aceste norme trebuie să fie clare și transparente pentru participanții la trafic; subliniază efectele benefice pentru mediu și siguranță ale soluțiilor de mobilitate conectată și de transport automatizat în zonele urbane, cum ar fi cele care vizează optimizarea fluxurilor de trafic și reducerea traficului cauzat de autovehiculele care caută loc de parcare și invită Comisia și statele membre să acorde sprijin orașelor pentru adoptarea tehnologiei necesare; subliniază totuși că dezvoltarea conducerii autonome nu ar trebui să aibă drept rezultat o intensificare a transportului individual sau congestionarea traficului; consideră că este important ca noile servicii de transport, bazate pe concepte precum co-voiajarea și mobilitatea ca serviciu (MaaS), să fie tratate ca moduri de transport care sunt cel puțin comparabile cu utilizarea privată a vehiculelor, dacă nu preferabile acesteia; salută orientările Comisiei pentru orașe privind reglementările aplicabile accesului vehiculelor în orașe; subliniază totuși că trebuie să se depună mai

multe eforturi la nivel european pentru a evita fragmentarea spațiului unic al transporturilor; subliniază, în acest context, importanța finanțării proiectelor de infrastructură de transport pentru atingerea obiectivelor privind clima, precum și importanța cooperării transfrontaliere între statele membre; consideră, în ceea ce privește finanțarea din partea UE în domeniul transporturilor, că unul dintre criteriile de eligibilitate pentru proiecte ar trebui să fie adecvarea în scopul atingerii obiectivelor privind clima;

15. subliniază că, potrivit datelor OMS, transportul rutier contribuie la poluarea aerului și la poluarea fonică, care au un impact negativ asupra sănătății cetățenilor, în special în zonele urbane; subliniază că, în UE-28, se estimează că particulele în suspensie cauzează 399 000 de decese premature anual, în timp ce oxidul de azot cauzează 75 000, iar ozonul, 13 600 de astfel de decese; subliniază că peste 30 % din populația europeană este expusă unui zgomot produs de trafic care depășește standardul de 55 Ldn dB; solicită să se aplice o strategie eficace pentru a reduce nivelul de poluanți, cum sunt NO_x, NO₂ și particulele în suspensie și subliniază, totodată, că emisiile poluante din aer generate de transporturi vor trebui să fie reduse în mod drastic;
16. reamintește experimentele oribile privind expunerea la gaze de eșapament efectuate pe subiecți umani și maimuțe de Grupul european de cercetare privind mediul și sănătatea în sectorul transporturilor (EUGT), un organism finanțat de către marile societăți din sectorul autovehiculelor; reamintește că acesta nu este primul astfel de scandal din industria autovehiculelor; solicită ca toate activitățile de cercetare care contribuie la politica UE să fie complet independente de industria autovehiculelor, inclusiv în ceea ce privește finanțarea și subcontractarea;
17. ia act de faptul că furnizarea de informații privind autoturismele către consumatori este esențială pentru accelerarea decarbonizării în sectorul transporturilor, și solicită, prin urmare, o mai bună informare cu privire la emisiile și consumul de combustibil al vehiculelor, inclusiv etichetarea standardizată, vizibilă și clară a vehiculelor, pentru a permite consumatorilor să facă alegeri în cunoștință de cauză și a încuraja o evoluție a comportamentului întreprinderilor și persoanelor și o mobilitate mai curată; subliniază că informațiile mai precise vor facilita, de asemenea, utilizarea achizițiilor publice verzi de către autoritățile publice; salută Recomandarea Comisiei (EU) 2017/948¹, invitând totodată Comisia să aibă în vedere revizuirea Directivei 1999/94/CE privind etichetarea autovehiculelor²;
18. solicită ca externalitățile de mediu și societale ale transportului rutier să fie internalizate și să se asigure transmiterea unor semnale legate de prețuri către consumatori care să reflecte aceste costuri;
19. subliniază că Directiva privind vehiculele nepoluante trebuie să țină seama de

¹ Recomandarea (UE) 2017/948 a Comisiei din 31 mai 2017 privind utilizarea valorilor consumului de carburant și ale emisiilor de CO₂ omologate de tip și măsurate în conformitate cu procedura de testare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial atunci când informațiile sunt puse la dispoziția consumatorilor în temeiul Directivei 1999/94/CE a Parlamentului European și a Consiliului (notificată în cadrul documentului C(2017)3525)), JO L 142, 2.6.2017, p. 100.

² Directiva 1999/94/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 1999 privind disponibilitatea informațiilor cu privire la consumul de carburant și emisiile de CO₂ destinate consumatorilor la comercializarea autoturismelor noi, JO L 12, 18.1.2000, p. 16.

necesitățile și de resursele de care dispun autoritățile locale și regionale pentru a-și valorifica întregul potențial, în special în ceea ce privește complexitatea și sarcina administrativă;

20. salută angajamentul Comisiei de a prezenta, până la 2 mai 2018, o propunere legislativă privind standardele referitoare la emisiile de CO₂ și la consumul de combustibil în cazul vehiculelor grele, care ar trebui să fie ambițioasă, realistă și bazată pe informațiile colectate utilizând Instrumentul de calculare a consumului de energie al vehiculelor (VECTO), pentru a asigura coerența legislației privind vehiculele grele; subliniază că VECTO trebuie actualizat rapid și cu regularitate pentru a se putea ține seama în mod adecvat de noile tehnologii în vederea îmbunătățirii eficienței autovehiculelor în timp util;
21. subliniază că mobilitatea rurală diferă în mod semnificativ de mobilitatea urbană în ceea ce privește distanțele și disponibilitatea transportului în comun, dar și în ceea ce privește factorii economici și de mediu, cum ar fi o presiune mai mică asupra mediului cauzată de emisiile poluante, venituri medii mai mici și obstacole mai mari în calea investițiilor în infrastructură; subliniază că modernizarea fundamentală, tranziția echitabilă din punct de vedere social către energia curată și digitizarea mobilității și transporturilor europene trebuie să țină seama de caracteristicile specifice ale zonelor rurale, deoarece, în aceste domenii, în special noile schimbări economice, tehnologice și societale au un impact asupra sistemului de transport și mobilitate în ansamblul său; subliniază că Comisia ar trebui, prin urmare, să introducă o abordare transsectorială, menită să asigure punerea în aplicare în bune condiții a unei abordări integrate privind satele inteligente care să țină seama de transporturi și de mobilitate, încurajând utilizarea platformelor digitale care duc la creșterea mobilității rurale, precum și un mediu mai curat și mai sănătos; solicită asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru îmbunătățirile tehnologice speciale vizând centrele și rețelele rurale;
22. subliniază că nivelul de ambiție al obiectivelor privind CO₂ pentru vehiculele grele de marfă trebuie să fie coerent cu ambițiile viitoare privind reducerea emisiilor poluante, de exemplu, în temeiul EURO 7, precum și cu cerințele impuse de Directiva 2015/719 privind greutatea și dimensiunile¹; subliniază că VECTO trebuie actualizat rapid și cu regularitate pentru a se putea ține seama în mod adecvat de noile tehnologii în vederea îmbunătățirii eficienței autovehiculelor în timp util;
23. ia act de faptul că transportul de cabotaj reprezintă doar un mic procent din totalul transportului rutier de mărfuri și subliniază că restricțiile impuse operațiunilor de cabotaj nu ar trebui să conducă la o creștere a numărului de deplasări fără încărcătură, care reduc eficiența și au efecte negative asupra mediului.

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

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

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

VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA SESIZATĂ PENTRU AVIZ

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

1	-
EFDD	Julia Reid

0	0

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri