

Bruxelles, 25 mai 2021
(OR. en)

8824/21

TRANS 297
AVIATION 124
MAR 84
ENV 312
CLIMA 111
MI 352
RECH 218
IND 129
ENER 181
COMPET 360

RAPORT

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Consiliul
Nr. doc. ant.:	8652/21
Subiect:	Concluziile Consiliului privind Strategia Comisiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – Aprobare

I. INTRODUCERE

1. La 11 decembrie 2020, Comisia a prezentat comunicarea intitulată „Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului”. Scopul său este de a înscrie UE pe calea creării sistemului de mobilitate sustenabil, inteligent și rezilient al viitorului și de a aduce schimbările fundamentale necesare pentru atingerea obiectivelor Pactului verde european.
2. Având în vedere obiectivele importante ale strategiei, președinția a organizat o serie de discuții în cadrul videoconferințelor informale ale Grupului de lucru pentru transport - chestiuni intermodale, menite să ofere o perspectivă asupra diferitelor domenii vizate de strategie, și a decis să elaboreze concluzii ale Consiliului pe această temă.

II. LUCRĂRILE DIN CADRUL CONSILIULUI

3. În consecință, primul proiect de concluzii a fost prezentat în cadrul videoconferinței informale a membrilor Grupului de lucru pentru transport - chestiuni intermodale și rețele din 20 aprilie¹, iar la 28 aprilie și 5 mai 2021 au avut loc discuții suplimentare. În plus, statele membre au fost invitate să transmită observații scrise.
4. La 12 mai a avut loc ultima discuție, în cadrul căreia membrii grupului de lucru au examinat un text de compromis revizuit al președinției. În cadrul acestei reuniuni, marea majoritate a delegațiilor au sprijinit cea mai mare parte a textului de compromis, în timp ce unele delegații au exprimat opinii divergente sau au prezentat propuneri de redactare cu privire la unele dintre chestiunile cuprinse în concluzii, în special în ceea ce privește punctele 5 și 10.
5. În urma observațiilor și a preocupărilor exprimate în cadrul ultimei videoconferințe informale a membrilor grupului de lucru, președinția a pregătit o versiune revizuită a concluziilor menite să țină seama de sugestiile sau preocupările exprimate de delegații în cadrul reuniunii din 12 mai.
6. Ulterior, proiectul a fost prezentat Comitetului Reprezentanților Permanenți, care, în cadrul reuniunii sale din 19 mai, a confirmat acordul cu privire la proiectul de concluzii ale Consiliului care figurează în anexa la prezentul raport și a decis să îl transmită Consiliului TTE spre aprobare la 3 iunie 2021.

III. CONCLUZII

7. Prin urmare, Consiliul este invitat să aprobe Concluziile privind Strategia Comisiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă, astfel cum figurează în anexa la prezentul raport.

¹ Doc. ST 7891/21 și reviziile sale.

Proiect de
CONCLUZII ALE CONSILIULUI
privind

Strategia Comisiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă

AVÂND ÎN VEDERE:

- Concluziile Consiliului European din decembrie 2019² și din decembrie 2020³, în ceea ce privește schimbările climatice;
- Concluziile Consiliului European din octombrie 2020⁴ și declarația membrilor Consiliului European din martie 2021⁵, în ceea ce privește aspectele digitale;
- Concluziile Consiliului privind considerente de politică pentru un plan de urgență în caz de pandemie sau altă criză majoră pentru sectorul european al transportului de mărfuri⁶;
- Concluziile Consiliului privind respectarea măsurilor necesare de igienă și de control al infecțiilor pentru a asigura transportul colectiv transfrontalier de pasageri⁷;
- Concluziile Consiliului privind progresele în ceea ce privește implementarea rețelei transeuropene de transport (TEN-T) și privind Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE) pentru transporturi⁸;

² EUCO 20/19.

³ EUCO 22/20.

⁴ EUCO 13/20.

⁵ SN 18/21.

⁶ ST 12391/20.

⁷ ST 9699/20.

⁸ ST 15425/17.

- Concluziile Consiliului privind „Prioritățile politicii UE în domeniul transportului maritim până în 2020: competitivitate, decarbonizare, digitizare în vederea asigurării conectivității la nivel mondial, precum și o piață internă eficientă și un sector maritim de talie mondială”⁹;
- Concluziile Consiliului privind digitalizarea transporturilor¹⁰;
- Concluziile Consiliului intitulate „Sectorul transportului pe apă din UE – perspective: către un sector al transportului pe apă din UE neutru din punctul de vedere al emisiilor de carbon, cu zero accidente, automatizat și competitiv”¹¹;
- Concluziile Consiliului intitulate „Către o piață a hidrogenului pentru Europa”¹²;
- Concluziile Consiliului privind viitorul sistemelor energetice în cadrul uniunii energetice pentru asigurarea tranziției energetice și a realizării obiectivelor în domeniul energiei și al climei până în 2030 și ulterior¹³;
- Concluziile Consiliului pe tema „Pentru o redresare circulară și verde”¹⁴;
- Concluziile Consiliului privind „Transportul feroviar în avangarda mobilității inteligente și durabile”¹⁵,

⁹ ST 9976/17.

¹⁰ ST 15431/17.

¹¹ ST 8648/20.

¹² ST 13976/20.

¹³ ST 10592/19.

¹⁴ ST 13852/20.

¹⁵ ST 8790/21.

1. SALUTĂ prezentarea de către Comisie a Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă¹⁶, care include o viziune pe termen mediu și lung pentru un sistem de transport și mobilitate fără impact asupra climei și mediului, digitalizat, rezilient, echitabil și competitiv.
2. SPRIJINĂ viziunea Comisiei de a face ca transportul european să devină mai sustenabil, incluziv, inteligent, sigur și rezilient și de a se asigura că sectorul transporturilor aduce o contribuție majoră la îndeplinirea obiectivului de realizare a neutralității climatice a UE până în 2050, în conformitate cu Acordul de la Paris, precum și a obiectivului obligatoriu de reducere internă netă a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) în UE cu cel puțin 55 % până în 2030, comparativ cu 1990.
3. În acest sens, CONSIDERĂ că, în paralel cu reorientarea către moduri de transport mai sustenabile, toate modurile de transport ar trebui să contribuie la o reducere substanțială a emisiilor din sectorul transporturilor până în 2030 și până în 2050, într-un mod care să le mențină competitivitatea și să țină seama de potențialul lor de reducere a emisiilor. În acest context, INVITĂ Comisia să evalueze, în concordanță cu cerințele privind o mai bună legislație, modul optim în care fiecare măsură prevăzută în Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă urmează să asigure contribuția modurilor de transport la îndeplinirea obiectivelor menționate mai sus pentru 2030 și 2050, inclusiv prin efectuarea unei analize aprofundate a impactului de mediu, economic și social la nivelul statelor membre.
4. În plus, SUBLINIAZĂ că eforturile pentru îndeplinirea obiectivelor de reducere a emisiilor ar trebui să fie întreprinse în mod colectiv, în modul cel mai eficient posibil din punctul de vedere al costurilor, cu cooptarea tuturor statelor membre, ținând seama de considerente legate de echitate și de solidaritate și luând în considerare pozițiile de start diferite ale statelor membre și circumstanțele lor naționale specifice, inclusiv cele ale statelor membre insulare și ale insulelor, fără a lăsa pe nimeni în urmă.

¹⁶ Comunicarea Comisiei intitulată „Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului” (ST 14012/20 + ADD 1).

5. În vederea reducerii substanțiale a consumului și a dependenței de combustibilii fosili, ESTE DE PĂRERE că o reorientare ambițioasă, dar echilibrată către vehicule, nave, sisteme și flote de aeronave cu emisii zero, care să promoveze atât sensibilizarea tuturor părților, de la furnizori până la consumatori, cât și previzibilitate pentru aceștia, impune o actualizare a cadrului legislativ al UE în concordanță cu principiile unei piețe interne funcționale, pentru a facilita introducerea pe piață și adoptarea unor sisteme de propulsie alternative, cum ar fi cele alimentate cu energie electrică sau cu hidrogen, în tandem cu introducerea pe scară largă a unei infrastructuri de sprijin, inclusiv instalarea de puncte de reîncărcare și de alimentare pentru combustibilii alternativi. CONSIDERĂ, în acest context, că soluțiile generatoare de emisii scăzute de dioxid de carbon și combustibilii pentru transport cu conținut redus de carbon sau din surse regenerabile pot oferi soluții eficiente pentru tranziție și că ar trebui intensificate eforturile pentru a se evita introducerea pe piață a celor mai poluante mijloace de transport pentru fiecare mod de transport în parte.
6. SUBLINIAZĂ că măsurile de politici din domeniul transporturilor ar trebui să reflecte principiile „poluatorul plătește” și „utilizatorul plătește”, indiferent de modul de transport. SUBLINIAZĂ că ar trebui să fie instituite stimulente care să promoveze adoptarea pe scară largă a unui transport mai sustenabil, inclusiv pentru reînnoirea și modernizarea vehiculelor, a navelor, a sistemelor și a flotelor de aeronave.
7. SUBLINIAZĂ că digitalizarea și promovarea inovării în domeniul tehnologiilor verzi sunt forțe motrice esențiale pentru competitivitatea globală pe termen lung a sistemului de transport al UE, întrucât pot îmbunătăți sustenabilitatea, inclusiv prin reducerea poluării, pot aduce o mai mare eficiență, siguranță, securitate și confort și pot promova un ecosistem integrat de transport multimodal; în acest context, ÎNDEAMNĂ CA, atunci când se elaborează politici în materie de transport și mobilitate, acestea să reflecte abordarea identificată în Declarația de la Passau din 29 octombrie 2020, intitulată „Pactul inteligent pentru mobilitate – digitalizarea ca vector pentru realizarea unei mobilități a viitorului sustenabile, sigure, securizate și eficiente”. REAMINTEȘTE că multimodalitatea necesită informații de călătorie și posibilități de emitere a biletelor și de plată multimodale și interoperabile.

8. REAMINTEȘTE importanța activităților de cercetare și inovare pentru consolidarea sustenabilității, digitalizării și rezilienței sistemului de transport și mobilitate și SALUTĂ în special contribuția pe care parteneriatele instituite în cadrul programului Orizont Europa ar trebui să o aducă în acest sens, subliniind în același timp faptul că, pe lângă dezvoltarea și implementarea unor tehnologii inovatoare și neutre din punct de vedere climatic, este necesară și modificarea comportamentului utilizatorilor sistemului de transport și mobilitate pentru atingerea scopului.
9. SUBLINIAZĂ că eforturile de cercetare și inovare în domeniul mobilității cooperative conectate și automatizate ar trebui să acopere toate modurile de transport într-un mod care să conducă la îmbunătățirea siguranței și eficienței transporturilor, să reducă congestionarea traficului și să contribuie la obiectivele climatice și de mediu, promovând totodată interoperabilitatea și protecția datelor în etapa de implementare și prevăzând posibilități de utilizare incluzive, accesibile și accesibile ca preț. REAMINTEȘTE că infrastructura trebuie pregătită pentru a sprijini automatizarea.
10. SOLICITĂ adoptarea rapidă a unei inițiative referitoare la un spațiu al datelor privind mobilitatea în UE, care ar trebui să asigure un acces echitabil, fiabil și sigur la date, precum și interoperabilitatea acestora, în vederea unei mai bune eficiențe a transporturilor, inclusiv pentru a promova transportul multimodal perfect funcțional pentru pasageri și mărfuri, vizând în același timp interoperabilitatea datelor cu alte spații de date conexe. OBSERVĂ că dezvoltarea sistemelor de transport inteligente ar trebui să se bazeze în continuare pe o gamă largă de tehnologii de comunicații electronice, cum ar fi tehnologiile mobile și Wi-Fi, precum și pe servicii și infrastructuri care sunt esențiale din punct de vedere strategic, cum ar fi Galileo și EGNOS.

11. EVIDENȚIAZĂ faptul că finalizarea spațiului european unic al transporturilor rămâne o piatră de temelie a politicii UE în domeniul transporturilor și SUBLINIAZĂ că o condiție prealabilă pentru atingerea acestui obiectiv și pentru obținerea unui transport și a unei mobilități sustenabile și inteligente este de a dispune de o infrastructură de transport multimodală rezilientă, modernă, și de înaltă performanță, care să contribuie la conectarea și integrarea tuturor statelor membre și regiunilor UE, inclusiv a celor îndepărtate, ultraperiferice, insulare, periferice, montane și slab populate, în vederea îmbunătățirii liberei circulații a persoanelor, a bunurilor și a serviciilor. În acest context, REAMINTEȘTE importanța finalizării în termenele stabilite a rețelei transeuropene de transport centrale și globale, inclusiv prin rezolvarea problemelor legate de verigile lipsă și de blocaje, și SALUTĂ integrarea suplimentară a nodurilor urbane.
12. AȘTEAPTĂ CU INTERES prezentarea de către Comisie a viitoarei inițiative privind mobilitatea urbană și SUBLINIAZĂ, în acest context, importanța promovării mobilității active, cum ar fi mersul cu bicicleta și mersul pe jos, utilizarea transportului public și a noilor servicii de mobilitate, gestionarea eficace a mobilității, multimodalitatea și mijloacele de transport sustenabile în toate tipurile de transport (rutier, feroviar, pe apă și aerian), astfel cum se solicită în Declarația de la Graz din 30 octombrie 2018, intitulată „Începutul unei noi ere: mobilitate curată, sigură și accesibilă pentru Europa”. REAMINTEȘTE, în acest context, că transportul public a fost grav afectat de criza provocată de pandemia de COVID-19 și că răspunsul în materie de politici la criză ar trebui să vizeze restabilirea încrederii și consolidarea rezilienței transportului public, accelerând transformarea și modernizarea sustenabilă a acestuia și asigurând totodată accesibilitatea transportului, având în vedere rolul esențial al transportului public în coeziunea socială și teritorială.

13. SUBLINIAZĂ că, pe măsură ce devine mai sustenabil, digitalizat și automatizat, sistemul de transport și mobilitate ar trebui totuși să rămână axat pe utilizator și pe factorul uman. Politica UE în domeniul transporturilor ar trebui să fie favorabilă incluziunii, promovând disponibilitatea și accesibilitatea pentru toți, inclusiv pentru grupurile vulnerabile, cum ar fi persoanele în vârstă, persoanele cu mobilitate redusă și persoanele cu handicap, precum și copiii. Ar trebui asigurate prețuri accesibile, pentru a combate sărăcia din perspectiva transporturilor, iar siguranța transporturilor ar trebui consolidată, inclusiv în ceea ce privește mobilitatea activă. Politica UE în domeniul transporturilor ar trebui, de asemenea, să continue îmbunătățirea condițiilor sociale pentru toate modurile de transport, inclusiv pentru condițiile de muncă, îmbunătățirea posibilităților de recalificare și creșterea atractivității locurilor de muncă în acest sector. ÎNȚELEGE că politica UE în domeniul transporturilor ar trebui să vizeze eliminarea inegalităților și promovarea egalității de gen, precum și să promoveze drepturile și egalitatea de șanse pentru toți. Trebuie ca, pe parcursul elaborării, punerii în aplicare și monitorizării măsurilor de politici în domeniul transporturilor, să se aibă în vedere și să se promoveze integrarea acestor obiective. SUBLINIAZĂ necesitatea cooptării eficace a publicului și nevoia de dialog social astfel încât să se reflecte în mod adecvat, în politicile de transport și mobilitate, nevoile în schimbare ale cetățenilor și ale părților interesate.
14. SUBLINIAZĂ necesitatea de a garanta că transporturile și sectorul logistic se redresează pe deplin în urma actualei crize provocate de pandemia de COVID-19. SUBLINIAZĂ că răspunsul economic la această criză oferă o oportunitate de a accelera transformarea și modernizarea sustenabilă a sistemului de transport și mobilitate și INVITĂ Comisia să prezinte rapid progresele înregistrate în pregătirea unui plan de urgență pentru transporturi în vederea unei mai bune abordări a pandemiilor și a altor crize majore, astfel cum a solicitat Consiliul în concluziile sale privind considerente de politică pentru un plan de urgență în caz de pandemie sau altă criză majoră pentru sectorul european al transportului de mărfuri.

15. SUBLINIAZĂ importanța faptului de a se ține seama, de asemenea, de dimensiunea internațională a politicii în domeniul transporturilor în vederea creșterii competitivității sectorului transporturilor din UE, precum și a sustenabilității și eficienței acestuia, urmărind evoluțiile de la nivel mondial și de a juca un rol activ la nivelul forurilor internaționale, în special în contextul stabilirii de standarde globale și al menținerii unor condiții de concurență echitabile.
16. IA ACT de estimarea Comisiei, cuprinsă în Strategia sa pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă, referitoare la un deficit global de finanțare de aproximativ 230 de miliarde EUR pe an până în 2030 în legătură cu măsurile necesare pentru transformarea în realitate a viziunii privind un sistem de transport și mobilitate mai rezilient, mai sustenabil și mai inteligent, inclusiv pentru sprijinirea eforturilor de tranziție. SUBLINIAZĂ că niște niveluri adecvate de finanțare din partea UE, de finanțare publică la nivel național, regional și local, precum și de resurse private sunt esențiale pentru abordarea nevoilor semnificative de investiții generate de o ambiție tot mai mare vizând inteligența și sustenabilitatea tuturor modurilor de transport. În acest context, SALUTĂ actuala reevaluare a politicii de finanțare a transporturilor efectuată de Grupul BEI în cadrul mai larg al Foi de parcurs referitoare la banca pentru climă pentru 2021-2025 și SUBLINIAZĂ necesitatea de a alinia respectiva politică de finanțare la obiectivele politicii UE în domeniul transporturilor, în conformitate cu orientările stabilite în prezentele concluzii ale Consiliului.
17. SOLICITĂ Comisiei să monitorizeze în mod regulat în ce măsură acțiunile în materie de politici prevăzute în Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă sunt suficiente pentru atingerea obiectivelor politicii UE în domeniul transporturilor sau dacă ar putea fi necesare măsuri suplimentare.
-