

Avizul Comitetului European al Regiunilor privind punerea în aplicare a Cărții albe privind transporturile din 2011

(2015/C 195/02)

Raportor: domnul Spyros SPYRIDON (EL-PPE), consilier municipal al orașului Poros

I. RECOMANDĂRI POLITICE ⁽¹⁾

COMITETUL EUROPEAN AL REGIUNILOR,

Transporturile ca factor esențial de coeziune economică, socială și teritorială

1. subliniază faptul că mobilitatea persoanelor și a bunurilor este o condiție prealabilă pentru realizarea obiectivelor de bază ale UE privind asigurarea coeziunii economice, sociale și teritoriale și finalizarea pieței unice. Transporturile contribuie la competitivitatea Europei și a regiunilor sale, iar UE se află în avangardă în acest sector la nivel mondial;
2. observă că, atât pentru produse, cât și pentru gospodării, costurile de transport reprezintă un procent substanțial; astfel, el reprezintă 13,2 % din bugetul familiei și 15 % din prețul produselor. În același timp, transporturile sunt încă dependente, în proporție de 96 %, de petrolul care se extrage, în mare parte, în regiuni instabile ale lumii;
3. ia act de faptul că nu există obiective intermediare, ceea ce îngreunează evaluarea progreselor realizate. Cu toate acestea, numirea noii Comisii Europene și viitoarea evaluare a punerii în aplicare a Cărții albe, într-un context în schimbări rapide (criza economică, evoluțiile geopolitice mai largi care afectează transporturile) creează cadrul unei evaluări parțiale a realizărilor de până acum;
4. ia act de faptul că obiectivele ambițioase ale Cărții albe constituie o forță motrice pentru realizarea de progrese. Subliniază interdependența dintre politicile în domeniul transporturilor și cele privind mediul, inovarea și politica socială, precum și cele economice. Propune legarea acestor obiective de cele privind reducerea dependenței de petrol, reducerea poluării fonice și atmosferice, dar și a costurilor prea mari, precum și combaterea schimbărilor climatice cauzate de emisiile de gaze cu efect de seră;
5. Recomandă Comisiei ca, în cadrul evaluării în curs și al posibilei actualizări a obiectivelor, să ia în considerare noile provocări, cum ar fi evoluțiile geopolitice, deplasările fluxurilor de transport, apariția unor noi concurenți, noile evoluții tehnologice, dumpingul social, precum și condițiile specifice existente în fiecare stat membru și regiune. Aceasta ar trebui, de asemenea, să introducă ținte intermediare pentru perioada de după 2020;
6. felicită Comisia Europeană pentru viziunea de ansamblu dovedită prin adoptarea unei serii de propuneri și inițiative legislative în ceea ce privește pachetele de măsuri privind transportul feroviar și aerian și politica portuară și solicită Parlamentului European și Consiliului să accelereze procedurile, în vederea adoptării rapide. Aceste măsuri ale UE ar trebui elaborate în conformitate cu principiile subsidiarității și cu reducerea la minimum a birocrăției.
7. Comitetul solicită totuși să se acorde o atenție cel puțin egală transportului public urban, care este o componentă esențială a sistemului de transport public și care poate avea impactul cel mai direct asupra mediului și calității vieții pentru un număr cât mai mare de locuitori, în cele mai dens populate regiuni ale UE;
8. atrage atenția asupra faptului că îmbunătățirea competitivității sectorului european al transporturilor și logisticii față de alte regiuni ale lumii presupune, în special, garantarea liberei circulații a bunurilor și produselor în cadrul pieței comune a UE.

⁽¹⁾ În conformitate cu articolul 55 alineatul (2) din Regulamentul de procedură al CoR, „atunci când privesc propuneri referitoare la acte legislative [...], avizele Comitetului se pronunță cu privire la respectarea principiilor subsidiarității și proporționalității”.

Competitivitatea regiunilor este influențată de calitatea serviciilor de transport, pe care, la rândul său, le condiționează;

9. subliniază rolul mai amplu al autorităților locale în planificarea transportului urban și regional și a mobilității, precum și importanța crucială a acestor aspecte pentru calitatea vieții și competitivitatea regiunilor. Autorităților locale și regionale le revine responsabilitatea planificării și întreținerii rețelei, a parcarilor, a asigurării accesibilității și a monitorizării aplicării standardelor de mediu și trebuie, prin urmare, să fie implicate pe baza parteneriatelor și a guvernanței pe mai multe niveluri. CoR pledează pentru o mai mare implicare a autorităților locale și regionale în procesul decizional;

10. subliniază faptul că planificarea transporturilor în centrele urbane este strâns legată de urbanism și amenajarea teritoriului. Reiterează Conceptul de planificare a mobilității urbane durabile (inclusiv în ce privește stabilirea prețurilor), rolul UE sub acest aspect trebuind să favorizeze armonizarea, fără însă să capete caracter constrângător;

11. reamintește că, pentru a se garanta un transport de calitate la nivel european, este necesar să se asigure faptul că punctele de plecare și de sosire a fluxurilor de trafic beneficiază de aceeași atenție și de același sprijin ca și rețelele transeuropene de transport. Este necesar ca aceste puncte de plecare și de sosire să beneficieze de un sprijin deplin și să se asigure gestionarea comună a tuturor modurilor și tipurilor de transport.

12. atrage atenția asupra faptului că, deși Cartea albă arată că, pentru prosperitatea viitoare, este necesar să se asigure un transport eficient în toate regiunile, sectorul transporturilor este perceput din ce în ce mai mult de Comisia Europeană ca orice alt segment de piață liberă, și nu doar atunci când evaluează ajutoarele de stat. Operatorii din transportul public (sau care aparțin unui organism public) se confruntă adesea cu o situație dificilă, din cauza faptului că operatorii privați preiau transporturi și rute profitabile (uneori la prețuri de dumping, cu scopul de a instaura un viitor monopol), în timp ce organismele publice și o serie de transportatori (inclusiv entitățile deținute de actori din sectorul public) sunt nevoiți să exploateze doar liniile și rutele mai puțin rentabile. Dacă estimăm că Cartea albă analizează transporturile nu doar ca pe un sector comercial, ci și ca pe un instrument ce permite garantarea competitivității și a prosperității UE și a diferitelor sale regiuni, este necesar să se schimbe radical modul de tratament al operatorilor din sectorul public sau cu un statut considerat echivalent, în raport cu operatorii privați. În mod logic, pentru operatorii privați transportul este numai o posibilă sursă de beneficii comerciale, fără a lua în considerare necesitatea de a asigura competitivitatea diferitelor regiuni și a UE în ansamblul ei;

13. sprijină promovarea mijloacelor de transport nemotorizate (deplasările cu bicicleta sau pe jos) pentru distanțe mici, aceste soluții fiind mai ecologice, ieftine și, adesea, mai rapide. Asigurarea unor rețele de transport corespunzătoare și măsurile menite să provoace o schimbare de mentalitate, în special cele de încurajare și de facilitare a utilizării respectivelor mijloace de transport, vor contribui la realizarea acestui obiectiv;

14. se exprimă, în cazul transportului de mărfuri pe distanțe lungi, în favoarea combinării intermodale a modalităților de transport durabile, prin urmare a transferului modal dinspre rutier spre transporturile durabile, precum cel feroviar, cel maritim și cel fluvial;

15. subliniază importanța existenței unei rețele și a unor mijloace de transport adecvate și finanțate suficient pentru regiunile dezavantajate sub aspect geografic și demografic, precum cele în care populația este foarte dispersată, ca și pentru regiunile insulare, transfrontaliere, ultraperiferice și muntoase, ca o condiție esențială a realizării coeziunii teritoriale. Nevoile specifice acestor regiuni nu sunt suficient recunoscute în politicile și programele UE privind transporturile. Susține necesitatea unei planificări atente, care să ia în considerare cerințele de mediu, nevoile furnizorilor de servicii de transport și stabilirea unor prețuri rezonabile pentru utilizatori;

16. subliniază că, întrucât noile state membre încă nu dispun de conexiuni de transport de bază de calitate – nu numai în ceea ce privește rețeaua TEN-T, dar în special la nivelul conexiunilor regionale și locale elementare (ocolirea localităților, rețeaua rutieră regională și locală curentă de care depinde mobilitatea forței de muncă etc.), care constituie un factor determinant pentru competitivitatea acestor regiuni – pentru soluționarea problemelor de transport și încurajarea acestui sector în noile state membre, este necesar să se adopte o abordare foarte diferită de cea pusă în aplicare în vechile state membre, unde aceste infrastructuri există deja;

17. subliniază că existența unor conexiuni de transport transfrontaliere la nivel local și regional este esențială pentru asigurarea coeziunii teritoriale transfrontaliere și dezvoltarea cooperării dincolo de granițe și insistă asupra faptului că acest aspect nu a fost suficient luat în considerare în cursul elaborării programelor de cooperare transfrontalieră pentru perioada 2014-2020;
18. subliniază că trebuie acordată o atenție specială asigurării unor servicii de transport de înalt nivel destinate categoriilor de persoane vulnerabile, precum și în regiunile care se confruntă cu dificultăți din punct de vedere demografic;
19. subliniază legătura fundamentală care există între asigurarea unui sistem de transport fiabil, flexibil și de calitate, și competitivitatea industriei turismului;
20. este dezamăgit de progresele reduse înregistrate până în prezent în ceea ce privește „biletul intermodal pentru întreaga călătorie”, în special pentru transportul multimodal dincolo de frontierele regionale sau naționale; așteaptă consemnarea de progrese semnificative în acest domeniu până în 2020;
21. semnalează că au fost realizate foarte puține progrese în ceea ce privește un sistem de informații paneuropean privind transportul multimodal și serviciile de emitere a biletelor și că, în prezent, cele mai multe state membre ale UE nu dispun încă de un sistem național de orare fixe de transport, care să reunească toate orarele existente pe teritoriul lor și care să permită căutarea și rezervarea de legături de transport în comun în interiorul unui stat membru. Informațiile privind transportul multimodal constituie unul dintre instrumentele care pot stimula în mod semnificativ interesul călătorilor pentru utilizarea transportului public. În plus, consideră că, în momentul creării acestor sisteme de informații și al interconectării lor, ar trebui să se recurgă nu numai la informațiile statice pe care le furnizează orarele fixe, ci și la vastele posibilități pe care le oferă informațiile ce vor putea fi obținute prin intermediul sistemelor GNSS, inclusiv al sistemului european de navigație Galileo;
22. salută progresele înregistrate în ceea ce privește drepturile pasagerilor. Totuși, observă că respectivele drepturi și informațiile referitoare la acestea sunt fragmentate în funcție de mijlocul de transport și solicită ca, în interesul utilizatorilor, acestea să fie mai coerente; solicită totodată ca aceste drepturi, acordate de Uniunea Europeană, să fie aplicate în mai mare măsură de statele membre, care fac deocamdată uz de toate derogările posibile pentru limitarea aplicării lor;
23. subliniază că etapa cea mai complicată din punctul de vedere al informațiilor legate de călătorii și de înregistrare o constituie „primul și ultimul kilometru”, ceea ce corespunde acelei porțiuni a itinerarului în cazul căreia transportul ține, în general, de competența autorităților locale și regionale. Astfel, este esențială implicarea autorităților locale și regionale în procesele de implementare și monitorizare, pentru a se asigura funcționarea eficientă a întregului sistem;
24. regretă faptul că numai patru state membre aplică integral regulamentul privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar și solicită cu fermitate tuturor celorlalte state membre să retragă scutirile în vigoare;
25. subliniază că lipsa de armonizare a standardelor între statele membre duce la denaturarea concurenței și, eventual, la devierea sarcinii de transport, cu consecințe asupra aspectelor de mediu, comunicare și administrative;
26. crearea unei infrastructuri de transport de calitate și a unor niveluri adecvate de acces la aceasta va face toate regiunile mai puternice din punct de vedere economic și mai atractive pentru investițiile directe, consolidând astfel atât competitivitatea acestora, cât și poziția competitivă a UE în ansamblu;
27. consideră că trebuie clarificate prerogativele organismelor naționale de aplicare a legii în ceea ce privește drepturile călătorilor pe parcursul călătoriilor transfrontaliere;

Către un sistem de transport european integrat, fiabil, curat și sigur

28. observă că, de la o regiune la alta, rețeaua de transport este inegală și fragmentată, în special în ceea ce privește transportul feroviar și rutier; pentru încurajarea concurenței, este necesară o rețea de transport de înaltă calitate, precum și instrumente financiare flexibile, motiv pentru care este considerată esențială dezvoltarea rețelei TEN-T, mai ales în cazul transportului feroviar de marfă și a unei rețele globale de aeroporturi regionale;

29. sprijină internalizarea costurilor externe (costuri sociale și de mediu, incluzând accidentele, poluarea atmosferică, fonică și congestionarea traficului) și principiul „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește”, astfel încât opțiunile de piață să corespundă cerințelor de durabilitate. În acest sens, ar trebui să se analizeze posibilitatea introducerii treptate, prin măsuri suplimentare, a unui sistem de internalizare armonizat obligatoriu pentru vehiculele comerciale pe ansamblul rețelei interurbane, punând capăt situației actuale în care transportatorii internaționali au nevoie de eurovinietă, de cinci viniete naționale și de opt sisteme electronice și contracte de percepere a taxelor de drum pentru a putea circula fără probleme pe drumurile europene pe care se percepe taxa de drum;

30. observă progresele realizate în materie de siguranță rutieră, dar și diferențele dintre statele membre în materie de legislație și standarde, de exemplu în ceea ce privește transportul produselor periculoase. Reamintește solicitarea sa privind un model științific de internalizare a costurilor, în special în cazul accidentelor rutiere;

31. observă că, pentru transportul de pasageri, în special pe calea aerului, siguranța pasagerilor depinde, în afară de calitatea tehnică, și de evaluarea regulată a echipajelor, precum și de îmbunătățirea continuă a standardelor de siguranță, și invită organismele competente să ia măsuri imediate în aceste domenii specifice;

32. salută inițiativa „shift2rail” și promovarea proiectului „centura albastră”, atrăgând totodată atenția asupra faptului că transferul modal către transportul feroviar și transportul maritim și fluvial nu a progresat în mod satisfăcător, în ciuda traficului intens de pe șosele și din spațiul aerian. Trenul și vaporul pot contribui la realizarea obiectivelor de reducere a gazelor cu efect de seră și a accidentelor; Prin urmare, trebuie promovată dezvoltarea și finalizarea rețelei TEN-T, armonizarea criteriilor și reglementărilor aplicate de diversele administrații feroviare și înlesnirea accesului noilor operatori, în contextul liberei concurențe;

33. salută punerea concretă în aplicare a programului „Mecanismul pentru Interconectarea Europei”, însă este preocupat de faptul că planul Juncker va redirecționa 2,7 miliarde EUR în condițiile în care bugetul MIE este deja insuficient pentru realizarea rețelei transeuropene de transport; regretă în acest sens lipsa manifestă de investiții a Uniunii Europene într-un sistem eficient de transport și în tranziția ecologică;

34. invită statele membre, ca urmare a raportului Curții de Conturi Europene, să ia măsuri pentru eliminarea blocajelor în transportul pe căi navigabile (poduri, ecluze, lărgimea râurilor etc.), să acționeze în mod coordonat, să finalizeze proiectele de infrastructură și să pună în aplicare planuri de întreținere;

35. observă că nu se face referire nici la transportul integrat pe căi maritime, fluviale și aeriene, nici la dezvoltarea hidroavioanelor și solicită includerea acestora în planificarea transporturilor;

36. sprijină inițiativa privind cerul unic european și invită Comisia să prezinte un sistem transparent de alocare a sloturilor orare pentru o mai bună utilizare a aeroporturilor în beneficiul concurenței. Atrage atenția asupra faptului că întârzierile la decolare și la aterizare sunt un factor al creșterii prețurilor și solicită să se analizeze posibilul impact asupra mediului al creșterii înălțimii de zbor și al emisiilor poluante produse astfel în troposferă;

37. solicită acțiuni coordonate pentru consolidarea transportului multimodal, în special prin crearea legăturilor necesare în punctele nodale (de exemplu, aeroporturi, porturi și centre intermodale de transport) și subliniază necesitatea coordonării la frontierele statelor membre, care ar putea fi asigurată de grupările europene de cooperare teritorială (GECT);

38. apreciază în mod deosebit progresele realizate în ceea ce privește identificarea de surse și metode de finanțare alternative pentru marile proiecte din domeniul transporturilor, care necesită planificare și finanțare pe termen lung; Comitetul atrage însă atenția asupra diferenței de abordare pentru promovarea surselor alternative și lipsei unei progresii a ajutoarelor, în funcție de gradul de „curățenie” al propulsiei alternative în cauză. Recomandă, prin urmare, să se acorde un sprijin mai eficace modurilor de propulsie care nu generează emisii deloc sau în cantitate minimă și pentru care există o infrastructură care funcționează în mod fiabil (este cazul tramvaielor și al troleibuzelor);

39. subliniază că evoluțiile tehnologice și legislative din sectorul transporturilor vor presupune noi competențe în rândul utilizatorilor. Invită statele membre și Comisia Europeană să ia în considerare necesitatea formării continue și costurile acestea din perspectiva elaborării și planificării în vederea atingerii de bune rezultate;

40. observă schimbările rapide în ceea ce privește condițiile de muncă din sectorul transporturilor și solicită Comisiei Europene și statelor membre să asigure armonizarea standardelor și a drepturilor sociale, în vederea îmbunătățirii condițiilor de lucru și a descurajării concurenței neloiale;

41. subliniază că ecologizarea transporturilor necesită măsuri paralele de promovare a deplasărilor cu mijloace de transport în comun, activități de cercetare pentru găsirea de combustibili mai puțin poluanți și motoare mai eficiente. În acest scop, este necesară aplicarea unor politici de promovare a utilizării vehiculelor hibride și a transportului electric pe șine;

42. subliniază importanța inovării tehnologice generate de combustibilii alternativi și a unei infrastructuri reînnoite pentru o economie sustenabilă, ecologică și cu emisii reduse de carbon, astfel încât întreprinderile europene să își extindă exporturile, să stimuleze creșterea economică și să creeze locuri de muncă.

Europa ar trebui să-și exporte modelul de succes în materie de transporturi

43. își reafirmă sprijinul față de eforturile pe care Uniunea Europeană le depune pe plan internațional, printr-o participare activă la foruri internaționale, în scopul exportării propriilor modele de transport;

44. calitatea și siguranța rețelelor europene de transport, bazate pe standarde ridicate, sunt un exemplu pentru țările terțe și contribuie la securitatea și calitatea vieții europenilor. Totodată, exportarea standardelor europene și deschiderea piețelor internaționale consolidează competitivitatea industriei europene;

45. subliniază faptul că sectorul transporturilor este extrem de complex și cuprinde, pentru a da doar câteva exemple, infrastructura, tehnologiile informației, cercetarea și inovarea, cerințele privind vehiculele și aspectele legate de mentalitatea utilizatorilor. CoR solicită statelor membre și instituțiilor UE să acorde atenția cuvenită articulării acestor diferite aspecte, cu un minimum de birocrație și în strânsă cooperare cu autoritățile locale și regionale, pentru obținerea celor mai bune rezultate.

Bruxelles, 16 aprilie 2015.

Președintele
Comitetului European al Regiunilor
Markku MARKKULA