



TEN/795

Green transition in transport

DOCUMENT DE LUCRU

Secția pentru Transporturi, Energie, Infrastructură și Societatea Informațională

Tranziție verde în transport

Aviz explicativ solicitat de Președinția SE

În atenția membrilor grupului de studiu

Întâlnirea grupului de studiu: 01.02.2022, ora 14:30

Contact: ten@eesc.europa.eu

Administrator: António RIBEIRO PEREIRA

Data documentului: 20/01/2023

Grup de studiu	Tranziție verde în transport
Președinte	Lidija PAVIĆ-ROGOŠIĆ (HR-III)
Raportor:	Stefan BACK (SE-I)
Coraportor	Mateusz SZYMAŃSKI (PL-II)
Membrii	John COMER (IE-III) Pierre Jean COULON (FR-II) Ágnes CSER (HU-III) (Rule 86.2 – Simo TIAINEN) Baiba MILTOVIČA (LV-III) Maria NIKOLOPOULOU (ES-II) Bogdan PREDA (RO-I) (Rule 86.2 – Ionel BORS) Jürgen ROTH (AT-I)
Consilieri	Per BOQVIST (for the rapporteur Stefan BACK) Krystyna WOJEWÓDZKA-KRÓL (for the co-rapporteur Mateusz SZYMAŃSKI)
Recomandare	Președinția suedeză a Consiliului UE, Scrisoarea din 14.11.2022
Bază legală	Articolul 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene Opinie exploratorie
Secția responsabilă	Transporturi, Energie, Infrastructură și Societatea Informațională
Adoptat în secțiune	ZZ/LL/AAAA
Rezultatul votului	.../.../...

(pentru/împotrivă/abțineri)

Adoptat în plen	ZZ/LL/AAAA
Sesiunea plenară nr	...
Rezultatul votului	
(pentru/împotrivă/abțineri)	.../.../...

1. Concluzii și recomandări

1.1 ...

[Această parte va fi adăugată după prima întâlnire]

2. Context

2.1 Președinția suedeză a Consiliului Uniunii Europene a solicitat un aviz exploratoriu cu privire la tranziția la un sistem de transport sustenabil pe termen lung.

Avizul solicitat trebuie privit pe fundalul obiectivelor ambițioase stabilite pentru Green Deal, așa cum sunt precizate, pentru orizontul 2030, în propunerile pachetului Fit for 55. Green Deal stabilește obiectivul unei reduceri cu 90% a emisiilor de CO₂ din transport până în 2050 și o reducere cu 55% până în 2030.

2.2 După cum s-a convenit provizoriu în ceea ce privește reducerea emisiilor de CO₂ ale autoturismelor și furgonetelor, până în 2030 urmează să se obțină o reducere de 55% pentru mașini și o reducere de 50% pentru camionete și o propunere pentru reducerea cu 100% a emisiilor de CO₂ ale mașinilor noi și camionetelor vor fi prezentate de către Comisie după 2035, în urma procedurilor de consultare.

2.3 Alte propuneri-cheie relevante pentru partea de transport a pachetului Fit for 55 în care s-au încheiat acorduri de trilog provizorii se referă la comerțul cu emisii, care include transportul maritim, aviația și transportul maritim.

2.4 Negocierile trilogului sunt în desfășurare cu privire la o propunere de revizuire a directivei privind combustibilii din surse regenerabile și a directivei cu dispoziții privind infrastructura de distribuție a combustibililor regenerabili.

2.5 În decembrie 2021 a fost prezentată o propunere de revizuire a regulamentului cu orientări pentru Rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) care vizează o implementare mai rapidă și mai eficientă a

rețelei și promovarea durabilității. Acest lucru ar fi realizat, printre altele, prin consolidarea rolului coordonatorilor coridoarelor TEN-T, inclusiv prin transmiterea forței legale asupra planurilor lor de lucru pentru coridoarele TEN-T, subliniind rolul orașelor pentru dezvoltarea transportului colectiv, a modurilor active de mobilitate și ca noduri pentru interfața transportului și distribuției pe distanțe lungi, precum și sublinierea importanței terminalelor intermodale pentru a facilita multimodalitatea. În același pachet, au fost prezentate o comunicare privind mobilitatea orașului și o propunere privind comunicarea IT. O abordare comună cu privire la propunerea TEN T a fost convenită în Consiliul de Miniștri al Transporturilor în decembrie 2022.

2.6 Programul de lucru al Comisiei pentru 2023 include un pachet ecologic de transport de marfă, cu o revizuire a Directivei privind greutatea și dimensiunile pentru vehiculele grele și o revizuire a Directivei privind transportul combinat.

2.7 În plus, pentru 2023 este planificată o comunicare privind un spațiu european comun de date pentru mobilitate, precum și o propunere pentru o bancă europeană de hidrogen.

2.8 În concluzie, ne aflăm într-un punct în care acordurile încheiate în cadrul trilogurilor aflate în desfășurare privind pachetul Fit for 55 pot avea un efect decisiv asupra posibilităților de a atinge obiectivele Green Deal stabilite pentru 2050. Propunerile menționate mai sus planificate pentru 2023 și modul în care acestea vor fi tratate de colegislatori vor fi, de asemenea, importante în acest sens. Găsirea unei modalități eficiente de gestionare a perioadei de tranziție atât în ceea ce privește dezvoltarea tehnică și de sistem, cât și aspectele sociale este deosebit de importantă. Reușita în aceste privințe este esențială pentru succes.

3. Comentarii generale

3.1 Transportul acoperă un număr mare de probleme, multe dintre ele specifice fiecărui tip de transport. Elementele esențiale pentru implementarea și, după caz, accelerarea ecologizării transportului sunt, în principal: reducerea emisiilor, dezvoltarea surselor regenerabile, digitalizarea, îmbunătățirea eficienței și mijloacele alternative de transport în mobilitatea orașului. Aceste elemente par a fi comune tuturor modurilor și atât transportului de mărfuri, cât și de pasageri. Este important ca resursele adecvate – private sau publice – să fie furnizate pentru cercetarea și dezvoltarea de vehicule cu emisii zero și scăzute, combustibili regenerabili și soluții digitale pentru transport.

3.2 De asemenea, este important să se acorde atenția cuvenită consecințelor sociale importante ale ecologizării transportului, atât pentru forța de muncă, cât și pentru utilizatori și să se asigure că sunt evitate efectele negative în ceea ce privește situația de angajare a forței de muncă, disponibilitatea și accesibilitatea transportului pentru utilizatori și că lanțurile logistice rămân eficiente și la prețuri rezonabile. Soluțiile adecvate pentru aceste probleme sunt importante pentru acceptarea tranziției ecologice a transportului de către forța de muncă, publicul larg și mediul de afaceri, toate acestea fiind elemente cheie pentru o tranziție de succes.

3.3 Având în vedere nivelul foarte ridicat de ambiție și ținând cont de faptul că cererea de transport este de așteptat să crească și, până în 2050, să devină de peste două ori mai mare decât în prezent (de 2,3 ori pentru transportul de pasageri și de 2,6 ori pentru marfă), o gestionare bună și credibilă a tranziției devine esențială, ținând cont și de faptul că este important ca măsurile de implementare să fie fezabile și văzute ca fezabile.

3.4 Credibilitatea va fi, de asemenea, esențială pentru ca oamenii să fie pregătiți să modifice obiceiurile și stilul de viață într-un mod care să promoveze tranziția ecologică, cum ar fi disponibilitatea de a investi în vehicule cu sisteme de propulsie noi, preferința pentru car-sharing, utilizarea sporită a transportului colectiv, creșterea utilizarea mijloacelor active de mobilitate, cum ar fi mersul cu bicicleta sau mersul pe jos, în special în orașe, disponibilitatea companiilor de transport de marfă de a face schimb de informații pentru a îmbunătăți posibilitățile de utilizare eficientă a resurselor prin partajarea capacității.

3.5 Urbanizarea și dezvoltarea comerțului electronic vor însemna o schimbare a nevoilor și modelelor de transport, așa cum se reflectă, de exemplu, în propunerea TEN-T menționată mai sus și în comunicarea privind mobilitatea urbană. Zonele urbane oferă un context bun pentru promovarea modurilor de mobilitate active și ecologice și a soluțiilor ecologice de transport de marfă.

3.6 Într-o Uniune Europeană cu 27 de state membre în care elemente precum natura, demografia, densitatea populației și condițiile generale de viață și nivelul costurilor întreprinderilor variază considerabil, poate fi necesar, din motive practice și de fezabilitate, să se accepte că o singură dimensiune nu se potrivește neapărat tuturor și că poate fi necesar să fim flexibili și să acceptăm soluții diferite, în măsura în care acestea nu perturbă în viața reală funcționarea pieței interne. Exemple în acest sens ar putea fi dimensiunea totală a combinațiilor de vehicule sau măsura în care produsele forestiere pot fi utilizate în producția de biocombustibili și ponderea biocarburanților în oferta totală de energie regenerabilă pentru transport.

3.7 În ultimii ani, Europa a fost expusă unor situații de criză care au afectat funcționarea sistemului de transport, cum ar fi pandemia de COVID-19, care a afectat transportul de pasageri și a reprezentat o provocare pentru funcționarea legăturilor de transport de marfă. Ulterior, războiul din Ucraina și sancțiunile provocate de acesta au avut efecte considerabile asupra disponibilității și prețurilor energiei, inclusiv în ceea ce privește combustibilii de transport. Nu poate fi exclus ca problemele energetice și prețurile să aibă efecte asupra posibilităților de dezvoltare a combustibililor regenerabili, creând în același timp circumstanțe care promovează, de exemplu, dezvoltarea transportului colectiv.

3.8 Elementele importante în acest sens ar putea fi probleme precum următoarele:

Cerințe de CO₂ – combustibili regenerabili/mijloace de propulsie – disponibilitate și opțiuni

3.9 Disponibilitatea combustibililor regenerabili și a altor mijloace de propulsie, cum ar fi electricitatea. Comisia Europeană pare să se concentreze pe electricitatea produsă din surse regenerabile și pe hidrogenul

verde ca surse principale de energie. Contribuția biocombustibililor conform propunerii de energie regenerabilă este foarte limitată. Ar putea merita să discutăm dacă ponderea biocombustibililor ar trebui mărită. La rândul său, această întrebare poate ridica problema utilizării terenurilor și a silviculturii sau propunerea legislativă LULUCF care limitează posibilitatea utilizării produselor forestiere pentru producția de biocombustibili.

3.10 Propunerea viitoare pentru limitarea emisiilor de CO₂ la vehiculele grele aduce în discuție posibilele limitări ale propulsiei electrice, în special pentru transportul pe distanțe lungi, precum și problema caracterului adecvat al furnizării de combustibili alternativi pentru astfel de vehicule. În acest context, industria auto a ridicat problema unei opțiuni alternative de dezvoltare a combustibililor fosili cu emisii scăzute de dioxid de carbon, ca mijloc de reducere a emisiilor fără a necesita reînnoirea parcurilor de vehicule și fără a necesita o infrastructură dedicată.

3.11 O problemă cheie este disponibilitatea și infrastructura adecvată pentru distribuția surselor regenerabile. Este evident clar că aceasta este o condiție prealabilă cheie pentru a face posibilă utilizarea surselor regenerabile în transport, inclusiv cu capacitatea necesară vehiculelor grele. Având în vedere întârzierile în implementarea TEN-T, pot fi ridicate întrebări în acest sens. În orice caz, investițiile în acest tip de infrastructură ar trebui tratate ca o prioritate și promovate, de exemplu prin scutiri fiscale.

Eficiența ca mijloc de ecologizare

3.12 Promovarea eficienței ca atare îmbunătățește durabilitatea transportului. Eficiența poate fi îmbunătățită printr-o capacitate de încărcare mai bună, o infrastructură îmbunătățită care face transportul mai rapid sau o infrastructură îmbunătățită a terminalelor care face ca încărcarea/descărcarea sau schimbarea modului să meargă mai rapid. Posibilitățile de utilizare a instalațiilor care îmbunătățesc eficiența nu ar trebui condiționate, de exemplu, de calitățile de mediu ale unui vehicul, deoarece acest lucru ar limita domeniul de aplicare al durabilității îmbunătățite relevante.

3.13 Aceasta înseamnă, de exemplu, că capacitatea de încărcare îmbunătățită care rezultă din acceptarea vehiculelor mai mari și mai grele și/sau a combinațiilor de vehicule nu ar trebui să fie condiționată de calitățile de mediu ale unui vehicul, cum ar fi emisiile zero, și nici nu ar trebui să fie legată de utilizarea specifică.

3.14 Totuși, este la fel de important ca vehiculelor, avioanelor sau navelor cu emisii scăzute și zero să li se acorde condiții de concurență echitabile, asigurându-se, pe cât posibil, că prescripțiile tehnice asigură aceeași capacitate de încărcare ca și la alte vehicule, nave și avioane.

3.15 Digitalizarea este un alt mijloc important de îmbunătățire a eficienței. Schimbul de informații între întreprinderi ar putea contribui la îmbunătățirea eficienței, permite integrarea mijloacelor de transport, coordonarea operațiunilor și, prin urmare, la îmbunătățirea durabilității.

Schimbarea modală și ecologizarea

3.16 Având în vedere că un element cheie al Acordului verde este îmbunătățirea durabilității tuturor modurilor de transport, obiectivul specific de realizare a unui transfer modal de la transportul rutier la cel feroviar, pe căile navigabile interioare și transportul maritim pare din ce în ce mai discutabil. Mai degrabă, obiectivul ar trebui să fie promovarea multimodalității eficiente și fără întreruperi, în care fiecare mod poate oferi tot ce e mai bun, cu o durabilitate generală îmbunătățită ca rezultat.

Abordare globală

3.17 Pentru a îmbunătăți durabilitatea, abordarea de bază ar trebui să fie utilizarea optimă a soluțiilor disponibile și funcționale. Cu siguranță, resursele trebuie alocate dezvoltării de soluții noi și inovatoare, dar este la fel de important să nu împiedicăm utilizarea opțiunilor deja disponibile. Ecologizarea transportului trebuie să fie credibilă și realistă – ecologizarea transportului nu ar trebui să devină un scop în sine.

3.18 Aceasta înseamnă că soluțiile la care trebuie lucrate trebuie să fie credibile din punct de vedere social. În termeni concreți, aceasta înseamnă că trebuie elaborate planuri concrete și coordonate și să facă obiectul unui dialog social între părțile în cauză cu privire la modul de a permite forței de muncă să se adapteze la noile cerințe de competență și să evite șomajul tranzitoriu.

3.19 În același mod, este important ca soluțiile să fie credibile din punct de vedere financiar. Aceasta înseamnă că, de exemplu, costul utilizării combustibililor cu emisii scăzute sau zero trebuie să fie suportabil financiar pentru consumatori și să permită operațiunilor la un nivel acceptabil de profit pentru operatorii comerciali. Sprijinul financiar direct este un fel de soluție care ar trebui evitată. O soluție mai bună este acordarea de scutiri de taxe pentru consumatorii sau întreprinderile care investesc în soluții durabile.

3.20 Rolul sistemului de achiziții publice este subliniat ca mijloc de promovare a obiectivelor durabile atunci când se realizează investiții publice. Ar putea fi luată în considerare opțiunea de a introduce respectarea legislației muncii ca o cerință specifică.

Participare și consultare

3.21 Trebuie atrasă atenția asupra importanței unei tranziții ecologice de succes pentru a obține un consens prin dialog social și consultare amplă cu toate părțile interesate și publicul larg. Această abordare va ajuta la definirea problemelor, la găsirea de soluții acceptabile pentru toți cei implicați și la crearea încrederii și

a sprijinului general pentru măsurile planificate. Ea trebuie privită ca o condiție indispensabilă pentru a reuși negocierea procesului complex de transformare a sectorului transporturilor.

4. Comentarii specifice

Aspecte sociale – accesibilitate și nivel de servicii

4.1 Transportul durabil din punct de vedere social trebuie să fie accesibil, inclusiv și convenabil. Accesibilitatea înseamnă, inter alia, o planificare teritorială adecvată, inclusiv în ceea ce privește interfața dintre aglomerări și zonele învecinate și ținându-se cont și de soluțiile dedicate persoanelor vârstnice și persoanelor cu mobilitate redusă (alei rulante, trenuri de deal etc.). Oferta de transport ecologic pentru turismul urban ar trebui îmbunătățit.

4.2 Ar trebui să existe sprijin pentru transportul partajat și activ, în special în orașe, inclusiv promovarea modurilor verzi care utilizează sisteme de transport inteligente și îmbunătățirea siguranței rutiere.

4.3 Prețurile pentru transportul public trebuie să fie accesibile și echitabile, fără a duce la diminuarea legăturilor de personal, ținând seama de toate părțile interesate. În ceea ce privește serviciul public, transportul public nu trebuie să se bazeze doar pe rentabilitate și nici nu trebuie să conducă la excluderea transportului. Acest lucru poate însemna că utilizarea transportului intensiv de carbon poate fi necesară pentru a menține un nivel adecvat de servicii.

Aspecte sociale – forța de muncă

4.4 O problemă majoră a sectorului transporturilor este deficitul de resurse umane, care poate pune o problemă pentru dezvoltarea sectorului, inclusiv pentru tranziția ecologică planificată. În acest context, se atrage atenția asupra importanței asigurării unor condiții de muncă satisfăcătoare și a combaterii dumpingului social în sector, inclusiv pentru lucrătorii platformelor. Deși relațiile de muncă rămân o competență națională, există totuși un motiv pentru a atrage atenția asupra posibilităților de negociere colectivă pentru a ajunge la un acord privind condițiile de muncă atractive în sectorul transporturilor, inclusiv salariile și securitatea și sănătatea în muncă.

4.5 Se subliniază importanța formării și a învățării pe tot parcursul vieții, în special ca mijloc de a permite forței de muncă să țină pasul cu noile cerințe de competență ca urmare a tranziției ecologice, inclusiv digitalizarea sectorului.

4.6 Măsuri precum cele prevăzute la punctele 4.3 și 4.5 de mai sus vor oferi sectorului o imagine atractivă și vor atrage tinerii în sectorul transporturilor.