

RO

RO

RO



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 8.7.2008
COM(2008) 433 final

**COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE CONSILIU ȘI CĂTRE PARLAMENTUL
EUROPEAN**

Ecologizarea transporturilor

{SEC(2008) 2206}

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE CONSILIU ȘI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN

Ecologizarea transporturilor

(Text cu relevanță pentru SEE)

1. INTRODUCERE

Mobilitatea este un domeniu-cheie pentru calitatea vieții și este esențial pentru competitivitatea UE. Adevărată coloană vertebrală a economiei, aceasta face legătura între diferitele stadii ale lanțului de producție, permite sectorului serviciilor să intre în contact cu clienții săi și este, în același timp, generatoare de locuri de muncă. Mobilitatea are, așadar, o importanță capitală pentru atingerea obiectivelor strategiei de la Lisabona pentru creștere economică și ocuparea forței de muncă. Acest lucru este cu atât mai evident cu cât sectorul se dezvoltă cu rapiditate: între 1995 și 2005, transportul de mărfuri și pasageri în UE a crescut cu 31,3 %, respectiv cu 17,7% și se preconizează că această creștere va continua.

În același timp, datorită efectelor sale, mobilitatea este și o sursă de **costuri pentru societate**. Emisiile generate de transport ne afectează sănătatea, au un impact negativ asupra calității mediului și au o contribuție semnificativă și în ce în ce mai mare la schimbările climatice. Nivelul de emisii de CO₂ provenite din sectorul rutier este cu 30% mai mare decât în 1990, iar transportul este singurul sector al economiei pentru care se prognozează creșterea acestui nivel. Zgomotul și ambuteiajele deranjează zilnic mulți cetățeni, iar accidentele de circulație provoacă un număr mare de decese în fiecare an.

„Mobilitatea durabilă”, care presupune disocierea mobilității de efectele sale nocive, este de mulți ani un element central al politicii Uniunii Europene în domeniul transporturilor. În reexaminarea efectuată în 2006¹ a cărții albe publicate în 2001, Comisia a subliniat necesitatea de a recurge la o gamă largă de mijloace de acțiune, variind de la instrumente economice și măsuri de reglementare, la investiții în infrastructură și noi tehnologii, astfel încât mobilitatea durabilă să devină o realitate.

„Stabilirea corectă a prețurilor” este esențială. Utilizatorii de transport plătesc deja o sumă semnificativă, însă prețul pe care îl plătesc reflectă în mică măsură costurile reale pe care societatea le suportă pentru alegerile lor. În consecință, aceștia nu au nicio motivație să adopte un comportament care să genereze costuri mai reduse. Utilizând o taxare diferențiată², instrumentele economice (taxe și impozite sau sisteme de comercializare a cotelor de emisii) pot încuraja utilizatorii să treacă la vehicule sau la moduri de transport mai ecologice (inclusiv mersul pe jos sau cu bicicleta), să folosească infrastructurile mai puțin aglomerate sau să călătorească la

¹ COM (2006) 314 .

² De exemplu, în cazul taxelor de descongestionare, acestea ar trebui să fie stabilite în funcție de loc și de oră.

ore diferite. Acestea constituie o modalitate eficace de asigurare a unei mobilități durabile.

Dacă piața oferă alternative realiste, precum vehicule mai ecologice la prețuri accesibile sau un nivel corespunzător de servicii în alte moduri de transport, semnalele transmise de prețuri vor fi mai eficace. Este posibil ca aceste alternative să nu existe întotdeauna, în special acolo unde există un nivel insuficient al investițiilor în infrastructură și în cercetare și dezvoltare, din cauza unor disfuncționalități ale piețelor. În consecință, sunt necesare și alte măsuri strategice complementare, inclusiv reglementarea. Aceste măsuri nu ar trebui nici să impună, nici să favorizeze o anumită abordare sau soluție tehnică.

De aceea, Comisia propune două categorii diferite de inițiative, în vederea intensificării eforturilor de a face transportul mai ecologic și mai durabil. Din prima categorie face parte „stabilirea corectă a prețurilor” prin internalizarea costurilor externe ale transporturilor. În acest caz, strategia Comisiei este de a acționa într-o manieră adaptată fiecărui impact și mod de transport, având în vedere că Uniunea Europeană a început deja să lucreze în acest domeniu. Astfel, normele UE privind impozitarea energiei și propunerea Comisiei de a include sectorul aviației în sistemul european de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră constituie primii pași semnificativi în această direcție. A doua categorie de inițiative este constituită dintr-un set de măsuri complementare care includ instrumente de reglementare, măsuri privind infrastructura și măsuri privind cercetarea și dezvoltarea. Și în acest domeniu, Uniunea a luat deja o serie de măsuri care constituie o bază pentru eforturile viitoare.

Această comunicare debutează prin prezentarea succintă a măsurilor existente sau propuse de Uniunea Europeană în domeniul transportului durabil. Aceste măsuri sunt și vor rămâne complementare acțiunilor întreprinse de statele membre, care au o importanță capitală pentru realizarea mobilității durabile. În continuare, sunt descrise două acțiuni de internalizare a costurilor externe ale transporturilor – o strategie globală și o propunere de revizuire a directivei privind taxarea vehiculelor grele de marfă pentru utilizarea infrastructurii. În cele din urmă, comunicarea descrie o altă comunicare de însoțire privind reducerea zgomotului pe calea ferată și stabilește inițiativele complementare pe care le va întreprinde Comisia în următoarele luni.

Ținând cont de actualul context politic, toate aceste inițiative sunt deosebit de importante. Atât Parlamentul European³, cât și Consiliul European⁴ au subliniat recent importanța unei politici durabile în domeniul transporturilor, în special în contextul combaterii schimbărilor climatice. Este clar că transportul va trebui să contribuie la atingerea obiectivelor ambițioase pe care Consiliul European și le-a stabilit în 2007: reducerea gazelor cu efect de seră cu 20% (30% în cadrul unui acord internațional), creșterea la 20% a ponderii surselor de energie regenerabilă și reducerea cu 20% a consumului de energie - toate acestea până în 2020.

³ Rezoluția din 11.3.2008 privind o politică europeană durabilă în domeniul transporturilor, ținând seama de politicile europene în domeniul energiei și al mediului – raportor: dl Albertini.

⁴ Consiliul European din martie 2008.

2. DEZVOLTARE PE BAZA SITUAȚIEI EXISTENTE...

Inventarul privind ecologizarea transportului, care însoțește prezenta comunicare, arată că Uniunea Europeană a luat deja o serie de măsuri în ceea ce privește toate modurile de transport și în numeroase domenii de politici diferite, de la cercetare și dezvoltare, la politica energetică și de la transport, la politica de mediu. Mai mult ca niciodată, punerea în aplicare a acestor măsuri este primordială pentru eficacitatea lor. Măsurile sunt grupate în funcție de problemele de mediu pe care trebuie să le remedieze, adică schimbări climatice, poluare locală, poluare fonică, congestionarea traficului și accidente. Pentru fiecare dintre aceste probleme, este prezentat în cele ce urmează un rezumat al măsurilor aferente.

2.1. Schimbări climatice

Schimbările climatice se situează acum în vârful ierarhiei priorităților în ceea ce privește problemele de mediu. În acest domeniu, Comisia a propus recent cele mai importante măsuri, care trebuie să primească acum acordul Consiliului și Parlamentului European. Acestea se referă la măsuri de limitare a emisiilor de CO₂ provenind de la autovehiculele noi, includerea sectorului aviației în sistemul european de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră (ETS), aplicarea pentru autovehicule a unor taxe anuale de circulație și a unor taxe de înmatriculare diferențiate, în funcție de emisiile de CO₂ și asigurarea contribuției tuturor mijloacelor de transport care nu sunt incluse în sistemul ETS la realizarea obiectivelor naționale de limitare a emisiilor de gaze cu efect de seră.

Statele membre ar trebui să îndeplinească obiectivul de creștere a cotei de energie regenerabilă utilizată în transportul rutier, iar Comisia a propus recent ca obiectivul de 10% să devină obligatoriu. Comisia a mai propus ca, până în 2020, furnizorii de combustibili să reducă emisiile de gaze cu efect de seră provenite din combustibili cu 10%, pe toată durata ciclului de viață al acestora. Pentru carburanți, normele UE prevăd niveluri minime ale taxelor; cu toate acestea, majoritatea mijloacelor de transport din sectorul aviatic și maritim sunt exceptate de la aceste taxe, deși statele membre pot limita aceste excepții doar la transportul internațional.

În plus, există norme UE speciale pentru anumite vehicule rutiere în ceea ce privește echipamente precum sistemele de aer condiționat. Comisia elaborează inițiative în domeniul indicatorilor de schimbare a vitezei și a propus recent un cadru pentru sistemele de monitorizare a presiunii din pneuri.

2.2 Poluare locală

În ceea ce privește lupta împotriva poluării locale, Uniunea Europeană a obținut deja rezultate deloc neglijabile, dar mai rămâne încă mult de făcut. Măsuri de limitare a poluării atmosferice au fost luate în cadrul pieței unice și variază în funcție de mijloacele de transport, dar, în general, sunt orientate spre limitarea emisiilor în cazul noilor vehicule (standardele „EURO”), a navelor sau a ambarcațiunilor de agrement. De asemenea, sunt stabilite niveluri maxime ale concentrației anumitor substanțe poluate în combustibili, cum ar fi sulful în combustibilii folosiți în sectorul maritim și plumbul în benzină, precum și norme de reducere a emisiilor în timpul stocării și distribuției de combustibili.

Transportul pe căi navigabile este supus unor norme referitoare la limitarea poluării apelor. Toate modurile de transport se supun legislației generale referitoare la locurile și modalitățile de eliminare a deșeurilor și există prevederi specifice în ceea ce privește anumite tipuri de vehicule rutiere și componentele acestora (de exemplu pneuri, baterii).

În ceea ce privește achizițiile publice de autovehicule, Comisia a propus⁵ recent ca orice cumpărare de autovehicule, camionete, autobuze și camioane să utilizeze o metodologie care ține cont de consumul de energie, de emisiile poluante și de CO₂ de-a lungul întregii durate de viață a vehiculului. Cele mai multe proiecte noi de infrastructură din domeniul transporturilor trebuie să respecte normele referitoare la evaluarea de mediu, iar altele, și pe cele referitoare la protecția naturii.

2.3. Poluare fonică

Măsurile luate de Uniunea Europeană pentru a limita poluarea fonică au vizat în special elaborarea unui cadru general pentru evaluarea zgomotului și pentru limitarea, în cadrul pieței unice, a poluării fonice provenite de la toate noile moduri de transport terestre, care utilizează motoare⁶. De asemenea, există limitări în ceea ce privește aeronavele, iar măsuri mai stricte pot fi aplicate pentru anumite aeroporturi ale Uniunii. Aeroporturile, marile orașe (inclusiv porturile acestora), căile de transport feroviar sau rutier utilizate în mod intens trebuie, de asemenea, monitorizate în ceea ce privește zgomotul și, acolo unde este cazul, trebuie luate măsuri pentru reducerea poluării fonice. Valori limită pentru zgomotul produs de pneuri vor intra în vigoare în 2009, pentru pneurile de schimb.

2.4. Congestionarea traficului

Măsurile UE au contribuit la finanțarea de capacități de infrastructură suplimentare sau alternative, iar politica UE a avut ca scop descongestionarea celor mai aglomerate moduri de transport, dezvoltând, în același timp, cadre comune de taxare. Există măsuri privind taxarea vehiculelor grele de marfă pentru utilizarea infrastructurii, precum și prevederi specifice în domeniul infrastructurii feroviare. În plus, Comisia a prezentat recent o propunere referitoare la redevențele aeroportuare. Sectoarele de transport feroviar, fluvial și maritim sunt cele care beneficiază de cea mai mare finanțare pentru dotarea cu infrastructură, prin programele rețelelor transeuropene și Marco Polo, în special pentru a încuraja transferul de la transportul rutier spre aceste moduri de transport. În sectoarele aerian și feroviar, există măsuri pentru creșterea eficienței infrastructurii, iar în sectorul rutier, se lucrează la îmbunătățiri tehnologice. Toate sectoarele vor beneficia de posibilitățile pe care Galileo le va oferi în ceea ce privește gestionarea parcului auto, optimizarea căilor de transport, evitarea congestiei traficului și prevenirea accidentelor.

2.5. Accidente

Siguranța a fost una dintre componentele fundamentale ale politicii de transport a Uniunii Europene încă de la începuturile acesteia. Reglementările UE prevăd numeroase cerințe diferite de siguranță pentru vehiculele noi, precum și prevederi

⁵ COM(2007) 817.

⁶ Incluzând, de exemplu, specificații tehnice privind interoperabilitatea în sectorul feroviar.

privind obținerea permiselor de conducere, limitarea vitezei autobuzelor și autocarelor și asigurarea inspecției tehnice a vehiculelor și infrastructurii. În domeniul transportului feroviar și al transportului pe căile navigabile interioare, există, de asemenea, o serie de măsuri de siguranță care se referă atât la materialul rulant feroviar, cât și la nave, precum și dispoziții privind infrastructura și organizațiile din sectorul feroviar. În sectorul maritim, sunt prevăzute mai multe măsuri pentru creșterea siguranței, prevenirea accidentelor care implică nave, pasageri și echipaje și reducerea impactului accidentelor asupra mediului; toate aceste măsuri sunt dublate de inspecții. În sectorul aviației, măsurile de siguranță includ proiectarea, întreținerea și utilizarea aeronavelor, precum și licențele personalului. Sectoarele aviație, feroviar și maritim fac obiectul unor prevederi referitoare la investigarea și raportarea accidentelor.

3. STABILIREA CORECTĂ A PREȚURILOR ...

Valorificarea instrumentelor de politică existente este esențială pentru asigurarea durabilității transportului și pentru lupta împotriva celor cinci tipuri de efecte negative diferite ale acestui domeniu. Așa cum s-a menționat anterior, stabilirea corectă a prețurilor este un mijloc foarte important în acest sens, fiind un element central al abordării Comisiei. În consecință, Comisia propune, alături de prezenta comunicare, două inițiative în acest sens: o comunicare privind internalizarea costurilor externe ale transporturilor și o propunere de revizuire a directivei existente privind taxarea vehiculelor grele de marfă pentru utilizarea infrastructurii.

3.1. Internalizarea costurilor externe ale transporturilor

Prezenta comunicare și anexele sale conțin două elemente. Primul este un cadru comun de estimare a costurilor externe ale transporturilor. Acesta este bazat pe rezultatele unor activități finanțate de Comisie pentru analizarea celor mai bune practici, sugerarea unei metodologii și elaborarea unui manual care să conțină valorile de referință ce pot fi utilizate pentru costurile externe. Comunicarea indică modul în care pot fi utilizate aceste valori pentru costurile externe.

Al doilea element al prezentei comunicări este o strategie care indică modalitatea prin care costurile externe pot fi internalizate pentru toate modurile de transport. Aceasta satisface, astfel, prevederile directivei privind taxele aplicate vehiculelor grele de marfă⁷. Strategia ține cont de faptul că, pentru anumite efecte, precum zgomotul și congestionarea traficului, costurile pe care societatea le suportă pentru utilizatorii de transport variază în spațiu, timp și depind de modul de transport, în timp ce acest lucru nu este valabil pentru alte tipuri de efecte, precum emisiile de gaze cu efect de seră. În consecință, strategia este individualizată, în funcție de modul de transport și de impact.

De-a lungul timpului, Comisia a subliniat în permanență importanța utilizării instrumentelor economice pentru atingerea obiectivelor de politică. În acest context, eforturile de internalizare a costurilor externe ale transporturilor au reprezentat o parte esențială a Cărții albe a Comisiei Europene privind politica în domeniul

⁷

Directiva 2006/38/CE de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare la vehiculele grele de marfă a taxelor pentru utilizarea anumitor infrastructuri.

transporturilor, prezentată în 2001 și a evaluării intermediare a acesteia, care a avut loc în 2006. Uniunea Europeană a început deja să internalizeze aceste costuri prin instrumente precum normele menționate deja de taxare a carburanților, precum și prin propunerile Comisiei de a include sectorul aviației în sistemul european de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră (ETS) și prin modularea taxelor de înmatriculare și a taxelor anuale de circulație pentru mașini în funcție de nivelul de emisii de CO₂. Prezenta strategie se bazează pe aceste inițiative.

În sectorul rutier, strategia prevede o acțiune imediată care să permită internalizarea mai eficace și mai eficientă a costurilor, respectiv propunerea de taxare a vehiculelor grele pentru utilizarea anumitor infrastructuri (a se vedea secțiunea 3.2). Din motive de subsidiaritate, transportul privat nu este vizat de această propunere, dar Comisia încurajează statele membre să pună în aplicare un sistem de taxare pentru toate tipurile de transport rutier, nu doar pentru vehiculele grele de marfă, întrucât aceasta ar stimula toți utilizatorii rețelei rutiere să își modifice comportamentul, sporind astfel impactul pozitiv semnificativ.

Propunerea de internalizare a costurilor pentru vehiculele grele de marfă va avea un impact pozitiv și asupra sectorului feroviar, căruia îi va oferi oportunități suplimentare de a internaliza costurile, în condițiile în care este adoptată aceeași practică și pentru alte moduri de transport.

De asemenea, strategia stabilește etapele ulterioare pentru adoptarea de măsuri referitoare la alte moduri de transport. În ceea ce privește căile navigabile interioare, aceasta anunță internalizarea tuturor costurilor externe pentru acest sector iar, pentru sectorul maritim, unde internalizarea nu a început încă, strategia obligă Comisia să inițieze acțiuni în 2009, în cazul în care Organizația Maritimă Internațională (OMI) nu a adoptat până atunci măsuri concrete de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, un obiectiv pe care Uniunea Europeană îl urmărește în mod activ. Măsurile luate de Comisie vor putea include și integrarea sectorului maritim în sistemul european de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră (ETS). Pentru transportul maritim, strategia va fi dezvoltată în conformitate cu noua politică maritimă integrată pentru Uniunea Europeană⁸.

În același timp, strategia anunță o măsură transversală de internalizare a costurilor, care va fi luată mai târziu, în cursul anului 2008: revizuirea directivei privind impozitarea energiei. Aceasta va permite ca dispozițiile referitoare la impozitarea energiei să completeze mai bine sistemul ETS și să țină cont mai mult de obiectivele Uniunii Europene privind schimbările climatice, energia și calitatea aerului.

Strategia va fi evaluată în 2013.

3.2. Taxarea rutieră

Transportul rutier generează majoritatea costurilor externe în domeniul transporturilor, astfel încât trebuie să se ajungă urgent la o stabilire corectă a

⁸ COM(2007) 575. Această politică include mai multe propuneri de îmbunătățire a durabilității (ecologizării) transportului maritim. Pentru mai multe detalii, a se vedea secțiunea 4 din documentul de lucru al serviciilor Comisiei care conține inventarul privind ecologizarea transporturilor SEC (2008) 2206.

prețurilor în acest sector. Revizuirea directivei privind taxele aplicate vehiculelor grele de marfă pentru a încuraja statele membre să aplice sisteme de taxare diferențiată, va îmbunătăți eficiența și performanța de mediu a transportului rutier de mărfuri, fapt deosebit de important, ținând cont de contribuția semnificativă a acestui sector la trafic și la producerea de emisii.

În prezent, directiva împiedică statele membre să utilizeze în modul cel mai eficient posibil sistemele de taxare rutieră sau alte sisteme pe care acestea le dezvoltă. Acum, taxele nu pot fi calculate și modulate în funcție de costurile externe. Aceasta înseamnă că statele membre nu pot institui măsuri care să îi stimuleze în suficientă măsură pe operatori să își modernizeze parcul auto prin achiziționarea de vehicule mai ecologice și să își adapteze itinerariile și logistica pentru a le spori durabilitatea.

Propunerea ar modifica această situație, oferindu-le statelor membre un cadru care să le permită să moduleze mai bine taxarea⁹, în funcție de poluarea locală (aer și zgomot)¹⁰ și de gradul de congestionare a traficului pe care anumite vehicule îl produc când sunt utilizate. Reducerea congestiei traficului va contribui, de asemenea, în mod considerabil la reducerea emisiilor de CO₂.

Pentru a garanta că taxele rutiere sunt proporționale atât cu efectele negative asupra mediului, cât și cu congestionarea cauzată și că piața internă continuă să funcționeze în mod corespunzător, Comisia propune utilizarea unei metode comune și transparente pentru calcularea costurilor externe. Directiva ar urma să conțină și prevederi conform cărora toate veniturile obținute din acest sistem ar urma să fie alocate pentru reducerea impactului transporturilor asupra mediului și a congestiei traficului¹¹ și că, după o perioadă tranzitorie, aceste taxe vor fi încasate utilizându-se sisteme electronice.

4. ADOPTAREA DE MĂSURI COMPLEMENTARE

Așa cum s-a arătat anterior, este necesar să se ia atât măsuri pentru stabilirea corectă a prețurilor, cât și măsuri complementare pentru a contracara efectele negative ale activităților de transport. Aceasta este cu atât mai necesar cu cât, așa cum subliniază strategia Comisiei privind internalizarea costurilor, prețurile pentru anumite produse sau servicii, precum transportul riscă să nu antreneze o schimbare de comportament (din cauza unei lipse de elasticitate a cererii). În consecință, adoptarea de măsuri complementare este indispensabilă. De aceea, Comisia prezintă, odată cu prezenta comunicare, o altă comunicare vizând reducerea zgomotului pe calea ferată produs de vagoanele existente, iar în următoarele 18 luni va lua măsuri suplimentare, orientate spre alte moduri de transport și alte efecte. Aceste măsuri sunt expuse în continuare.

⁹ Directiva actuală permite doar o diferențiere limitată a taxelor rutiere, atât timp cât sunt recuperate numai costurile de infrastructură și aceasta sub rezerva anumitor condiții, care includ faptul că nu pot fi generate venituri suplimentare.

¹⁰ Costurile privind CO₂ vor fi abordate prin intermediul taxelor pe combustibili, ca parte a proiectului de revizuire a directivei privind impozitarea energiei.

¹¹ De exemplu, infrastructuri alternative, gestionarea traficului și cercetare.

4.1. Reducerea zgomotului pe calea ferată

Conform estimărilor, 10% din populația Uniunii Europene este expusă la un nivel ridicat de zgomot provenit din transportul feroviar, iar acesta este unul dintre principalii factori care limitează dezvoltarea suplimentară a acestui sector. Reducerea zgomotului va avea nu doar un efect pozitiv intrinsec, ci va face ca dezvoltarea rețelei de transport și a infrastructurii să fie mai acceptabilă pentru public. Dacă această evoluție are ca efect o dezvoltare mai ușoară și o utilizare mai flexibilă a infrastructurilor feroviare, acest lucru ar trebui, prin urmare, să favorizeze transferul pasagerilor și al mărfurilor dinspre transportul rutier spre cel feroviar, reducându-se, astfel, impactul global al sectorului de transporturi asupra societății.

Dat fiind că normele UE limitează deja emisiile sonore provenite de la materialul rulant nou, prezenta comunicare se concentrează asupra vagoanelor existente și prevede măsuri pentru a echipa cea mai mare parte a acestora cu frâne silențioase. Strategia combină plafoanele pentru emisiile sonore, angajamentele voluntare și măsurile legislative de stabilire a unor stimulente financiare.

Comisia va propune măsuri legislative în 2008 pentru a garanta armonizarea sistemelor de taxare în Europa prin adaptarea normelor existente în materie de taxe pentru accesul la calea ferată. Taxele aplicate vagoanelor silențioase vor fi mai mici decât cele pentru vagoanele cu un nivel ridicat de zgomot, pentru a permite recuperarea investiției necesare. Echiparea cu frâne silențioase ar trebui finalizată în 2015. În urma re tehnologizării, ar trebui introduse taxe mai mari pentru vagoanele care continuă să producă un nivel ridicat de zgomot, iar statele membre ar putea introduce, dacă doresc, plafoane pentru emisiile sonore pentru a limita nivelul general de poluare sonoră pe un anumit tronson de cale ferată, oferind astfel un stimulent pentru utilizarea vagoanelor mai silențioase.

Pentru a accelera punerea în aplicare, Comisia încurajează, de asemenea, angajamentele voluntare, în vederea transmiterii către proprietarii de vagoane a unor semnale privind prețurile, înainte de expirarea termenului legal.

4.2. Măsuri care vor fi luate în următoarele 18 luni

4.2.1. Schimbări climatice

Dat fiind faptul că schimbările climatice reprezintă, probabil, cea mai importantă provocare pentru UE și pentru transporturi, Comisia va propune măsuri care depășesc cadrul măsurilor menționate anterior pentru internalizarea costurilor externe. În domeniul aviației, Comisia va propune legislație privind emisiile de oxizi de azot (NO_x) provenite din sectorul aviației, în timp ce în sectorul rutier, Comisia va propune, până la sfârșitul anului 2008, reducerea emisiilor de CO₂ provenite de la vehiculele utilitare noi, un sistem de etichetare a pneurilor și o revizuire a actualei directive privind etichetarea autovehiculelor.

4.2.2. Poluare locală

Având în vedere că există deja numeroase măsuri comunitare de combatere a poluării locale și regionale, noile inițiative se concentrează asupra consolidării și completării acestora.

Data fiind contribuția compușilor organici volatili la formarea smogului, este important să se limiteze emisiile de acest tip în momentul realimentării cu carburant a autoturismelor pentru pasageri în stațiile de benzină. Prin urmare, Comisia va propune legislație în acest scop. Propunerea menționată anterior referitoare la oxizii de azot proveniți din sectorul aviației ar trebui să contribuie, de asemenea, la reducerea poluării atmosferice locale.

Continuarea diminuării conținutului de sulf din combustibilii lichizi a fost identificată drept o metodă rentabilă de reducere a emisiilor de poluanți. În acest sens, Comisia va prezenta, în 2009, o propunere care va ține seama de progresele semnificative înregistrate recent în acest domeniu în cadrul OMI și care va include combustibilii pentru transportul maritim.

4.2.3. *Zgomot*

Date fiind poluarea fonică din ce în ce mai mare, impactul zgomotului asupra sănătății¹² și efectul restrictiv al acestuia asupra îmbunătățirii infrastructurii de transport, Comisia consideră că este foarte important să își continue eforturile de reducere a emisiilor sonore din domeniul transportului. Pe lângă propunerea legislativă privind zgomotul pe calea ferată (a se vedea secțiunea 4.1), sunt posibile și alte acțiuni ale Comisiei menite să limiteze zgomotul în aeroporturile din UE prin revizuirea directivei actuale privind zgomotul provocat de aeronave. În 2009, Comisia va propune, de asemenea, revizuirea directivei privind zgomotul ambiental.

4.2.4. *Congestionarea traficului*

Având în vedere costurile anuale generate de congestionarea traficului, de aproximativ 1,1% din PIB-ul UE, Comisia consideră că abordarea acestei probleme reprezintă o prioritate. Internalizarea costurilor externe prin sisteme inteligente de taxare rutieră va reprezenta principala modalitate de a realiza acest lucru, iar propunerea de revizuire a directivei privind taxarea vehiculelor grele de marfă pentru utilizarea infrastructurii va constitui cel mai important instrument al UE în sectorul rutier. În plus, Comisia va pune la dispoziție, în cadrul programului privind rețeaua transeuropeană, fonduri pentru finanțarea acțiunilor privind sistemele electronice de taxare rutieră, atunci când aceste sisteme sunt puse în aplicare de cel puțin două state membre. Comisia va clarifica, de asemenea, în ce măsură și în ce condiții pot fi introduse echipamente interoperabile de taxare la bord.

În sectorul aviației, pachetul privind cerul unic este destinat să tripleze capacitatea spațiului aerian european, reducând în același timp emisiile atmosferice cu până la 10% pe zbor.

4.2.5. *Măsuri transversale*

Comisia va prezenta, de asemenea, acțiuni care vor contracara anumite efecte negative, în special în sectorul feroviar și al căilor navigabile interioare, care constituie alternative la transportul rutier. În sectorul feroviar, Comisia va adopta o propunere legislativă privind transportul feroviar de mărfuri, precum și o propunere

¹² A se vedea, de exemplu, COM(2008) 66 privind zgomotul în aeroporturi.

de revizuire a directivei privind taxarea utilizării infrastructurii feroviare (care va include schimbările menționate în secțiunea 4.1).

Planul de acțiune privind mobilitatea urbană va lua în considerare toate cele cinci efecte negative și va propune acțiuni cu o valoare adăugată clară a Uniunii, respectând totodată principiul subsidiarității. Acesta va face distincție între acțiunile care pot fi întreprinse pe termen scurt și cele care pot fi realizate pe termen mediu sau lung.

Cartea verde privind rețelele transeuropene de transport va revizui politica actuală, va desprinde concluzii și va examina cel mai bun mod de a dezvolta această politică în anii următori. Aceasta va include consolidarea dimensiunii de dezvoltare durabilă a rețelilor și explorarea celor mai bune modalități de maximizare a contribuției acestora la combaterea schimbărilor climatice.

Planul de acțiune privind sistemele inteligente pentru transportul rutier, care va fi însoțit de o inițiativă legislativă, va stabili o abordare comună pentru a promova pătrunderea pe piață și utilizarea tehnologiilor existente. Planul ar trebui să faciliteze identificarea unei serii de aplicații de bază la nivel european în domeniul sistemelor inteligente de transport, să analizeze rentabilitatea acestora, să organizeze cercetarea și validarea necesară și să gestioneze punerea în aplicare a acestora pe întreg teritoriul Europei de către operatorii rutieri, sectorul industrial, furnizorii de servicii și utilizatorii rețelei rutiere. Aceste tehnologii vor contribui la reducerea congestiei traficului, sporind totodată securitatea și eficiența energetică, deoarece vor permite transportatorilor și călătorilor să își planifice călătoriile pentru a evita ambuteiajele și autorităților administrative să devieze circulația pentru a evita zonele în care traficul ar contribui în mod semnificativ la poluarea atmosferică locală. În plus, utilizarea mai eficientă a infrastructurii existente va reduce necesarul de infrastructură nouă, evitând astfel fragmentarea habitatului și impermeabilizarea solurilor. Acest plan prevede, de asemenea, utilizarea viitoarelor aplicații Galileo.

5. CONCLUZIE

Pentru ca mobilitatea durabilă să devină o realitate, sunt necesare eforturi din partea tuturor factorilor interesați, nu doar din partea Comisiei. Dacă cele trei inițiative noi care însoțesc prezenta comunicare (comunicarea privind internalizarea costurilor externe ale transportului și cea privind reducerea zgomotului pe calea ferată, precum și propunerea de revizuire a directivei privind taxarea vehiculelor grele de marfă pentru utilizarea infrastructurii) și celelalte măsuri prezentate în cadrul comunicării reprezintă o nouă contribuție a Comisiei la acțiunile întreprinse pentru a face față acestei provocări, este nevoie de o acțiune concertată a tuturor părților interesate pentru a spori eficacitatea acestor inițiative.

Cele trei măsuri care însoțesc prezenta comunicare se fundamentează pe ansamblul numeroaselor inițiative existente enumerate în inventarul atașat pentru a realiza progrese pe termen scurt și mediu. Cu toate acestea, Comisia are, de asemenea, o viziune pe termen lung. În 2009, va prezenta un raport privind scenariile pe termen lung pentru dezvoltarea politicii în domeniul transporturilor în următorii 20-40 de ani și va demara perioada de reflecție internă privind măsurile ulterioare în domeniul actualei cărți albe privind transporturile, perioadă care va se va finaliza în 2010.

Dezvoltarea oricărei politici viitoare va implica, în mod evident, urmărirea atentă a mai multor aspecte, precum răspunsul la orice decizii menite să continue Protocolul de la Kyoto după 2012 și exploatarea numeroaselor posibilități oferite de Galileo.

Comisia invită Parlamentului European și Consiliul să susțină această abordare.