



Bruxelles, 20.7.2016
COM(2016) 501 final

**COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU,
COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL
REGIUNILOR**

O strategie europeană pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon

{SWD(2016) 244 final}

1. INTRODUCERE

Mobilitatea cu emisii scăzute este o componentă esențială a procesului mai amplu de tranziție către economia circulară cu emisii scăzute de dioxid de carbon necesară pentru ca Europa să rămână competitivă și să poată răspunde nevoilor de mobilitate a persoanelor și mărfurilor.

Transporturile generează aproape un sfert din emisiile de gaze cu efect de seră din Europa și constituie cauza principală a poluării aerului în orașe. Răspunsul Europei la aceste provocări este o trecere ireversibilă la o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon și poluanți atmosferici. *Ambiția este una clară: 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 1990¹ și să se înscrie în mod ferm pe o traiectorie care să tindă spre zero. Emisiile de poluanți atmosferici generate de transporturi care dăunează sănătății noastre trebuie reduse drastic, fără întârziere.*

Sectorul transporturilor are un potențial mult mai mare decât în trecut de a contribui la reducerea emisiilor UE, în conformitate cu angajamentele noastre asumate în cadrul Acordului de la Paris privind schimbările climatice² și în concordanță cu Agenda 2030 pentru dezvoltare durabilă.

Trecerea la o mobilitate cu emisii reduse de dioxid de carbon a început deja la nivel mondial, iar ritmul său se accelerează. Ea oferă oportunități considerabile. Reprezintă o oportunitate pentru producătorii europeni de automobile să se modernizeze, să adopte mai ferm noi tehnologii și să recâștige încrederea consumatorilor. Pentru alte ramuri industriale și alți producători, este o șansă să stabilească standarde mondiale și să își exporte produsele. Și în același timp, reprezintă o oportunitate pentru întreprinderile și prestatorii de servicii energetice inovatoare, precum și pentru investitori să contribuie la creșterea durabilă și să ofere noi locuri de muncă.

Trecerea a început și în Europa, pe baza politicilor existente ale UE³. Acum trebuie să-i accelerăm ritmul prin această strategie pentru mobilitate cu emisii reduse de dioxid de carbon, acoperind, în același timp, nevoile de mobilitate ale unei piețe interne eficiente și ale unui context de conectivitate globală. Pentru aceasta, trebuie să întreprindem o gamă largă de acțiuni. Planul de acțiune le enumeră pe cele pe care actuala Comisie preconizează să le întreprindă respectând principiul și procesele unei mai bune legiferări, astfel încât să se asigure că toate măsurile propuse se vor baza pe date concrete, vor respecta principiul subsidiarității și vor fi eficace, eficiente și proporționale. Acțiunile abordează pârgii esențiale pentru a orienta sectorul transporturilor în direcția corectă, respectând neutralitatea tehnologică și contribuind la ocuparea forței de muncă, la creștere economică și la sporirea volumului de investiții: (1) o mai mare eficiență a sistemului de transport, (2) surse alternative de energie cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru transporturi și (3) vehicule cu emisii scăzute și cu emisii zero. În plus, facilitatori orizontali cheie precum strategia privind uniunea energetică, cercetarea și inovarea, politica industrială și în materie de investiții, strategiile privind piața unică digitală și agenda pentru competențe vor sprijini această transformare. Având în vedere că transportul rutier este responsabil pentru peste 70 %

¹ COM (2011) 144 *Carte albă: Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punctul de vedere al resurselor.*

² Sectorul transporturilor contribuie la obiectivele de reducere a emisiilor naționale de gaze cu efect de seră, în conformitate cu propunerea de regulament privind partajarea eforturilor, COM(2016)482.

³ A se vedea prezentarea generală a politicilor existente în documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește prezenta comunicare.

din emisiile de gaze cu efect de seră generate de transporturi și pentru o mare parte din poluarea aerului⁴, acțiunile se vor axa pe acest domeniu. În același timp, toate sectoarele de transport pot și trebuie să-și aducă o contribuție.

Prin intermediul inițiativelor sale, UE va crea condiții favorabile și va oferi stimulente puternice pentru mobilitatea cu emisii scăzute de dioxid de carbon. Acțiunile anunțate în prezenta comunicare fac parte dintr-o abordare holistică care necesită un angajament pe termen lung al tuturor părților interesate, inclusiv al statelor membre, care vor trebui să contribuie, în funcție de propriile responsabilități. Cercetătorii, precum și industria prelucrătoare și sectorul serviciilor din Europa ar trebui să continue să inoveze și să ia decizii comerciale luând în calcul obiectivul până la mijlocul secolului. Aceștia vor avea nevoie de stimulente și de investițiile adecvate, la momentul potrivit, pentru a introduce pe piață inovațiile lor în Europa și la nivel mondial. De asemenea, regiunile și orașele vor fi actori importanți în furnizarea de soluții de mobilitate cu emisii scăzute, aproape de locul în care problemele sunt resimțite cel mai mult și, în cele din urmă, alegerile comportamentale făcute de utilizatorii mobilității vor determina gradul nostru de succes.

Numai prin acțiuni susținute de toți actorii, Europa își va putea transforma sistemul de transport, un sistem esențial pentru prosperitatea și bunăstarea cetățenilor săi.

2. UN CADRU DE REGLEMENTARE PENTRU O MOBILITATE CU EMISII SCĂZUTE DE DIOXID DE CARBON

Pentru a facilita tranziția la emisii reduse de mobilitate și a oferi certitudine investitorilor, cadrul de reglementare al UE trebuie să se schimbe. Numeroase progrese din trecut au fost contrabalansate de cererea de transport în creștere, astfel încât punctul de plecare trebuie să fie un sistem de transport mai eficient. Energia alternativă cu emisii reduse de dioxid de carbon pentru transporturi reprezintă o oportunitate pentru inovare și pentru crearea de locuri de muncă și permit reducerea dependenței Europei de importurile de petrol.

2.1 OPTIMIZAREA SISTEMULUI DE TRANSPORT ȘI ÎMBUNĂTĂȚIREA EFICIENȚEI ACESTUIA

Modul în care este organizată mobilitatea se schimbă grație noilor tehnologii și modele de afaceri și de mobilitate, așa cum o arată extinderea rapidă a economiei colaborative în sectorul mobilității. Mobilitatea este din ce în ce mai mult determinată de cerere, fapt care conduce la o mai bună utilizare a resurselor de transport. Datele, semnalele de preț mai clare și un sistem de transport multimodal sprijină aceste tendințe și, prin urmare, joacă un rol important în modul în care UE abordează mobilitatea cu emisii scăzute de dioxid de carbon.

Soluții de mobilitate digitale

Tehnologiile digitale pot face transporturile mai sigure, mai eficiente și mai incluzive. Ele favorizează mobilitatea neîntreruptă de la punctul de plecare până la destinație, logistica integrată și serviciile cu valoare adăugată de-a lungul lanțului valoric. Pentru a valorifica la maximum acest potențial, tehnologiile digitale trebuie să fie bine integrate în concepte de mobilitate durabilă. De aceea, implementarea sistemelor de transport inteligente pentru toate

⁴ Transportul rutier reprezintă cea mai mare sursă de oxid de azot (39 %) și o sursă importantă de particule (13 %).

modurile de transport a devenit o parte integrantă a dezvoltării rețelei transeuropene de transport⁵.

În ceea ce privește transportul rutier, în prezent se fac eforturi considerabile pentru a stimula dezvoltarea și implementarea unor sisteme de transport inteligente cooperative. În acest scop, Comisia lucrează la un cadru de implementare rapidă și coordonată a acestui tip de sisteme peste tot în UE.

Taxare echitabilă și eficientă în transporturi

Furnizarea de semnale de preț corecte și luarea în considerare a externalităților constituie una dintre modalitățile cele mai raționale din punct de vedere economic de stimulare a unor operațiuni de transport mai eficiente din punct de vedere energetic, a energiei cu emisii reduse și a accelerării reînnoirii parcului auto. În timp ce aplicarea de taxe este deja utilizată la nivelul UE pentru camioane și transportul feroviar, există posibilități de acțiune la nivelul statelor membre și la nivel municipal pentru a aborda transportul de pasageri. Astfel de taxe ar trebui să fie complementare taxării existente a carburanților de motor.

La nivelul UE, taxarea ar trebui să se orienteze către sistemele de taxare rutieră bazate pe distanța parcursă, în funcție de numărul de kilometri parcurși efectiv, pentru a reflecta mai bine principiile „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește”. În acest scop, Comisia elaborează standarde pentru sistemele de taxare electronică interoperabile în UE, în scopul de a facilita accesul pe piețe pentru noi prestatori de servicii de taxare și de a reduce costurile de sistem globale⁶. În plus, Comisia va revizui Directiva privind taxarea camioanelor pentru a permite taxarea, de asemenea, pe baza diferențierii dioxidului de carbon și pentru a extinde unele dintre principiile sale la autobuze și autocare, precum și la autoturisme și camionete⁷.

Promovarea multimodalității

Măsurile de sprijinire a integrării multimodale au un rol important în obținerea mobilității cu emisii scăzute de dioxid de carbon prin acordarea de stimulente pentru trecerea la moduri de transport cu emisii mai reduse, cum ar fi căile navigabile interioare, transportul maritim pe distanțe mici și transportul feroviar.

Cadrul de reglementare revizuit pentru sectorul feroviar, de exemplu⁸, este conceput pentru a face transportul feroviar mai competitiv și mai atractiv atât pentru sectorul pasageri, cât și pentru sectorul marfă. Pentru a promova în continuare intermodalitatea, Comisia va moderniza stimulentele pentru transportul combinat⁹ și pregătește măsuri pentru a spori capacitatea și eficiența utilizării coridoarelor pentru transportul feroviar de marfă¹⁰. Comisia

⁵ Aceasta include sistemul european de gestionare a traficului feroviar pentru căile ferate, programul de cercetare privind managementul traficului aerian în cerul unic european în sectorul transportului aviatic și serviciile de informații fluviale în sectorul transportului pe căile navigabile interioare.

⁶ Revizuirea Directivei 2004/52/CE privind serviciul european de taxare rutieră electronică (SETRE) și a Deciziei 2009/750/CE a Comisiei.

⁷ Revizuirea Directivei „Eurovigneta” (1999/62/CE).

⁸ Legislație adoptată parțial de colegiitori, restul se apropie de etapa adoptării finale [COM(2013) 26, COM(2013) 28 și COM (2013) 29].

⁹ O evaluare recentă a Directivei privind transportul combinat a arătat că aceasta trebuie să fie simplificată, iar stimulentele economice pentru transportul intermodal trebuie să fie revizuite.

¹⁰ Revizuirea Regulamentului (UE) nr. 913/2010 privind o rețea feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv.

sprijină implementarea coridoarelor rețelei centrale multimodale prin elaborarea celei de a doua generații de planuri de lucru și prin facilitarea măsurilor pentru punerea în aplicare a rețelei transeuropene de transport¹¹.

Pentru a consolida și mai mult transportul public și a contribui la reducerea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul rutier, Comisia pregătește măsuri care să faciliteze dezvoltarea serviciilor de transport intern cu autobuzul și autocarul.

2.2 INTENSIFICAREA UTILIZĂRII ENERGIEI ALTERNATIVE CU EMISII SCĂZUTE DE DIOXID DE CARBON PENTRU TRANSPORTURI

Sectorul transporturilor din UE încă depinde de petrol pentru a-și acoperi aproximativ 94 % din necesarul de energie, un procent mult mai mare decât în oricare alt sector și care face ca acesta să fie într-o foarte mare măsură dependent de importuri. În timp ce tranziția către utilizarea de energie alternativă cu emisii scăzute de dioxid de carbon în sectorul transporturilor a început deja, aceasta va trebui să fie accelerată în deceniul următor. Ea constituie o oportunitate pentru Europa de a ajunge pe o poziție de lider în ceea ce privește dezvoltarea de noi produse, cum ar fi biocombustibilii avansați. Pentru aceasta, infrastructura relevantă trebuie să fie implementată.

Un cadru eficient pentru energia alternativă cu emisii scăzute

Ca parte a revizuirii legislației în vigoare cu privire la combustibili și la energia din surse regenerabile¹², Comisia examinează cum ar putea fi stimulată puternic inovarea în domeniul energiilor necesare pentru decarbonizarea pe termen lung. Acest lucru ar putea fi realizat, de exemplu, printr-o obligație impusă furnizorilor de combustibil de a furniza o anumită cotă de energie alternativă din surse regenerabile – printre altele, biocarburanți avansați și combustibili sintetici – de exemplu printr-un mandat de combinare sau prin obligația de a reduce impactul gazelor cu efect de seră generat de energia furnizată.

Comisia a indicat deja că biocarburanții obținuți din culturi alimentare au un rol limitat în decarbonizarea sectorului transporturilor și că aceștia nu ar trebui să beneficieze de sprijin public după 2020¹³. În contextul actualei activități analitice pentru sprijinirea revizuirii legislației actuale privind carburanții și energia regenerabilă, Comisia se axează pe eliminarea treptată a acestora și înlocuirea lor cu biocarburanți mai avansați. Efectele acestora vor fi evaluate cu atenție, inclusiv nevoile de investiții pentru biocarburanții avansați și faptul că, fără sprijin, în acest stadiu, aceștia nu vor putea concura cu combustibilii fosili sau cu biocarburanții obținuți din culturi alimentare¹⁴.

Perspectivile de utilizare a energiei alternative cu emisii reduse diferă în funcție de modul de transport. Gama cea mai largă de opțiuni este disponibilă, în prezent, pentru automobile și autobuze, iar soluțiile sunt destul de clare pentru transportul feroviar, prin electrificare. Pe termen mediu, biocarburanții avansați vor fi deosebit de importanți pentru aviație, precum și pentru camioane sau autocare. Se preconizează o utilizare tot mai frecventă a gazului natural

¹¹ Propunere de regulament privind măsuri de simplificare pentru accelerarea punerii în aplicare a proiectelor de interes comun privind rețeaua transeuropeană de transport.

¹² Directiva 2009/28/CE privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile și Directiva 98/70/CE privind calitatea benzinei și a motorinei.

¹³ COM(2014) 15 *Un cadru pentru politica privind clima și energia în perioada 2020-2030*.

¹⁴ Sprijinul pentru biocarburanții avansați poate fi acordat cu respectarea condițiilor stabilite în Orientările privind ajutoarele de stat pentru energie și mediu.

ca alternativă la combustibilii marini, în transportul maritim, precum și la motorină în ceea ce privește camioanele și autocarele. Potențialul acestuia poate fi sporit în mod semnificativ prin utilizarea biometanului și a metanului sintetic (tehnologiile de obținere a gazelor prin transformarea energiei electrice).

Implementarea infrastructurii pentru combustibili alternativi

O mare parte a combustibililor alternativi (inclusiv energia electrică) necesită infrastructuri specifice în afara actualului sistem de realimentare cu combustibil. Directiva privind infrastructura pentru combustibili alternativi¹⁵ abordează furnizarea de standarde comune pentru piața internă, disponibilitatea adecvată a infrastructurii și informarea consumatorilor cu privire la compatibilitatea dintre combustibili și vehicule. O metodologie pentru compararea prețurilor combustibililor este în curs de pregătire.

Pe baza directivei menționate, până în noiembrie 2016, statele membre vor elabora cadre de politică pentru introducerea de puncte de reîncărcare cu energie electrică și de stații de alimentare cu gaze naturale accesibile publicului și, opțional, de stații de alimentare cu hidrogen¹⁶. Pentru a obține exploatarea la scară tot mai largă a vehiculelor electrice, infrastructura de încărcare și de întreținere trebuie să devină disponibilă pe scară largă în întreaga Europă. Obiectivul final este de a permite deplasări cu autoturismul electric pe întreg cuprinsul Europei, făcând încărcarea autovehiculelor electrice la fel de ușoară ca alimentarea rezervorului.

UE sprijină utilizarea acestui tip de autovehicule prin fonduri și prin intermediul platformelor sale pentru părțile interesate¹⁷. Proiectele în curs de desfășurare dezvoltă oportunitățile comerciale și testează fezabilitatea prin studii reale, reunind investiții private și publice de peste 1 miliard EUR și un sprijin financiar din partea UE de aproape 600 de milioane EUR pentru aproximativ 100 de proiecte¹⁸. În acest context, ar trebui exploatate și mai mult și oportunitățile de finanțare oferite de Fondul european pentru investiții strategice. Comisia va evalua necesitatea adaptării instrumentelor de finanțare existente, pentru a facilita realizarea proiectelor de investiții transfrontaliere prin care se creează infrastructuri de încărcare și de alimentare cu combustibili alternativi. În contextul activității sale privind eficiența energetică, Comisia examinează opțiunile de promovare a instalării de puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice în clădiri.

Interoperabilitate și standardizare pentru electromobilitate

Standardizarea și interoperabilitatea sunt esențiale pentru a valorifica la maximum dimensiunea pieței interne, în special, pentru electromobilitate, iar obstacolele în calea încărcării vehiculelor electrice oriunde în UE trebuie să fie eliminate. Ar trebui să se depună eforturi suplimentare pentru a promova crearea unei piețe a serviciilor de electromobilitate la nivelul UE, cum ar fi interoperabilitatea transfrontalieră a plăților și furnizarea de informații în timp real privind punctele de reîncărcare.

¹⁵ Directiva 2014/94/UE.

¹⁶ În măsura în care politicile statelor membre includ acordarea de ajutoare de stat, acestea trebuie să respecte normele aplicabile privind ajutoarele de stat.

¹⁷ Cum ar fi Forumul pentru transporturi durabile.

¹⁸ Cofinanțate din fonduri private și publice, inclusiv din Mecanismul pentru interconectarea Europei și fondurile structurale și de investiții europene.

Sunt în curs de elaborare standarde la nivelul UE, în cooperare cu statele membre ale UE, cu industria de profil și cu organizațiile europene de standardizare. Există deja un standard comun pentru prize pentru autovehicule, și urmează să se stabilească standarde pentru încărcarea prin inducție, baterii și prize de încărcare pentru autobuzele și motocicletele electrice. În același timp, Comisia a inaugurat un laborator special pentru a garanta faptul că următoarea generație de automobile electrice și rețele inteligente sunt pe deplin interoperabile, bazate pe standarde armonizate, validarea tehnologiei și metode de testare. De asemenea, UE participă la eforturile internaționale în domeniu, inclusiv în cadrul unei colaborări cu Statele Unite și cu Comisia Economică pentru Europa a Națiunilor Unite.

2.3 TRECEREA LA VEHICULE CU EMISII ZERO

Îmbunătățirea eficienței sistemului de transport și trecerea la energie alternativă cu emisii scăzute de dioxid de carbon trebuie să fie completate de politici pentru a sprijini eficiența și inovarea în ceea ce privește vehiculele și cererea de astfel de produse.

În sectorul transportului rutier, vor fi necesare în continuare noi îmbunătățiri ale motorului cu combustie. Cu toate acestea, trecerea transformatoare la vehicule cu emisii reduse și cu emisii zero trebuie să fie sprijinită de o gamă largă de măsuri la toate nivelurile de elaborare a politicilor pentru a implica atât producătorii, cât și utilizatorii. Comparativ cu situația din trecut, politicile vor trebui să acorde o atenție mai mare și camioanelor, autobuzelor și autocarelor.

Îmbunătățiri ale procesului de testare a vehiculelor pentru a recâștiga încrederea consumatorilor

Pe parcursul anului trecut, Comisia a efectuat schimbări fundamentale în modul în care sunt măsurate și verificate emisiile vehiculelor. Noile teste ale emisiilor „în condiții reale de conducere”¹⁹ urmează să fie introduse rapid, astfel încât valorile limită pentru emisiile de poluanți atmosferici să aibă un impact mai mare pe teren, iar consumatorii să poată avea din nou încredere în acestea. Un nou cadru de omologare de tip va consolida testarea independentă, supravegherea pieței și aplicarea legislației în Europa²⁰. În acest context, transparența²¹ și fiabilitatea performanței de mediu a vehiculelor vor asigura recâștigarea încrederii consumatorilor și vor oferi instrumente suplimentare pentru abordarea problemelor grave legate de calitatea aerului în întreaga UE.

O nouă procedură globală de testare, procedura de testare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial, va fi pusă în aplicare pentru a oferi valori mai realiste și mai exacte cu privire la emisiile de dioxid de carbon și consumul de combustibil²². Stabilirea unor standarde pentru perioada de după 2020 pentru autoturisme și camioane se va baza pe această nouă procedură

¹⁹ Regulamentul (UE) nr. 2016/427 al Comisiei din 10 martie 2016 (primul pachet de reglementare a emisiilor generate în condiții reale de conducere) și Regulamentul (UE) nr. 2016/646 al Comisiei din 20 aprilie 2016 (al doilea pachet de reglementare a emisiilor generate în condiții reale de conducere).

²⁰ Propunere pentru un nou regulament, adoptată de Comisie la 27 ianuarie 2016, COM(2016) 31.

²¹ Comisia va propune, de asemenea, ca factorul de conformitate al fiecărui vehicul să fie indicat în certificatul de conformitate al acestuia, astfel încât performanța în materie de emisii a unui vehicul să fie complet transparentă pentru consumator. Acest lucru este preconizat ca parte a celui de al treilea pachet de reglementare a emisiilor generate în condiții reale de conducere care este, în prezent, în curs de pregătire.

²² La 14 iunie 2016, Comitetul de reglementare tehnică reunind reprezentanți ai statelor membre (Comitetul tehnic pentru autovehicule) a votat în favoarea proiectului de regulament al Comisiei de introducere a procedurii de testare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial.

de testare, iar în definirea noilor standarde va trebui să fie luat în considerare nivelul de strictețe mai ridicat al noului test.

De asemenea, Comisia analizează fezabilitatea măsurării consumului de combustibil și a emisiilor de dioxid de carbon în condiții reale, precum și posibila utilizare a unor astfel de date pentru a informa consumatorii și pentru a controla corectitudinea procedurilor de testare²³.

Strategia pentru perioada de după 2020 pentru autoturisme și camioane

Standardele UE de eficiență a carburanților pentru autoturismele și camioanele noi s-au dovedit a fi o puternică forță motrice pentru inovare și eficiență în tehnologia autovehiculelor²⁴. Datorită pieței secundare a vehiculelor, beneficiile acestora s-au răspândit treptat la nivelul întregului parc auto. Emisiile provenite de la motoare cu combustie convenționale vor trebui reduse și mai mult după 2020. Vehiculele cu consum zero și cele cu emisii scăzute vor trebui să fie exploatate la scară largă și să câștige o cotă de piață semnificativă până în 2030. Pentru a sprijini tranziția, vor fi necesare stimulente atât pe partea de ofertă, cât și pe partea de cerere, prin măsuri la nivelul UE, la nivelul statelor membre, precum și la nivel regional sau local.

Comisia lucrează în prezent la elaborarea unor standarde de emisii de dioxid de carbon pentru perioada de după 2020 pentru autoturisme și camioane, evaluând costurile și beneficiile acestora, impactul asupra competitivității și evoluțiile politicilor industriale la nivelul UE și la nivel mondial. Aceasta va analiza, de asemenea, impactul diferitelor modalități de a stimula, respectând neutralitatea tehnologică, utilizarea vehiculelor cu emisii scăzute și cu emisii zero – de exemplu, stabilirea unor obiective specifice pentru acestea. Astfel de vehicule vor trebui să fie definite în mod corespunzător²⁵, inclusiv, eventual, făcând-se distincția între vehiculele cu emisii reduse și cele cu emisii zero. Calendarul global al cadrului pentru perioada de după 2020, în special stabilirea unui obiectiv intermediar înainte de 2030, va fi evaluat, de asemenea. Calendarul reînnoirii flotei ar necesita acțiuni mai degrabă timpurii decât tardive. Comisia lansează o consultare publică cu privire la aceste opțiuni împreună cu prezenta strategie.

Aceste măsuri vor trebui să fie susținute de dezvoltarea unei baze de producție locală de acumulatori electrice de nouă generație.

În ceea ce privește adoptarea de către consumatori, mai sunt încă multe de făcut pentru a crea piețe pentru vehiculele cu emisii scăzute și cu emisii zero. Din acest motiv, Comisia lucrează în prezent la îmbunătățirea informării consumatorilor prin etichetarea autovehiculelor²⁶ și la oferirea de sprijin prin intermediul normelor privind achizițiile publice. Statele membre,

²³ Mecanismul de consultanță științifică independentă lucrează la evaluarea științifică a opțiunilor pentru Comisie.

²⁴ Evaluarea Regulamentelor nr. 443/2009 și 510/2011 de stabilire a standardelor de reducere a emisiilor pentru autoturisme și camioane.

²⁵ Regulamentele actuale nr. 443/2009 și nr. 510/2011 definesc un regim de credite suplimentare pentru vehiculele cu emisii de evacuare sub 50 g/km. Acesta ar include anumite autoturisme hibride reîncărcabile, autovehicule complet electrice și vehicule cu pile de combustie (și anume, pe bază de hidrogen).

²⁶ Ca un prim pas, o evaluare a Directivei privind etichetarea autovehiculelor (Directiva 1999/94/CE) este publicată împreună cu prezenta strategie. Comisia ar putea lua în considerare extinderea etichetării pentru a acoperi și alți poluanți.

autoritățile locale și municipale, precum și producătorii înșiși pot oferi stimulentele atât de necesare.

Gradul de sensibilizare a consumatorilor reprezintă o problemă deosebită în ceea ce privește vehiculele electrice sau cele echipate cu pile de combustie. Datorită îmbunătățirilor aduse tehnologiei bateriilor, autonomia este în creștere, costurile de achiziție sunt în scădere, iar costurile de realimentare și de întreținere sunt semnificativ mai mici comparativ cu combustibilii convenționali. Potențialii utilizatori trebuie să devină mai conștienți de aceste avantaje. O abordare mai holistică, care să arate și beneficiile combustibililor sau energiei utilizate ar putea să schimbe și mai mult alegerile consumatorilor, să consolideze rolul combustibililor alternativi și să permită o reducere și mai mare a cantității de dioxid de carbon emis.

Instrumentele fiscale sunt foarte eficiente pentru a stimula comportamentul consumatorilor. Statele membre aplică în continuare o gamă largă de stimulente fiscale contradictorii care descurajează mobilitatea cu emisii scăzute de dioxid de carbon. Printre acestea se numără subvențiile pentru combustibili fosili, de exemplu prin rate scăzute pentru anumiți combustibili și regimuri fiscale pentru autovehiculele de serviciu. Aceste regimuri, care țin de competența statelor membre, trebuie să fie revizuite astfel încât să asigure stimulente pozitive pentru vehiculele și energia pentru transporturi cu emisii reduse de dioxid carbon. Pentru autovehiculele de serviciu, un cadru bine conceput ar putea contribui în mare măsură la introducerea vehiculelor cu emisii scăzute și cu emisii zero, întrucât acestea sunt flote de dimensiuni semnificative și cu un ritm rapid de reînnoire.

Strategia pentru perioada de după 2020 pentru camioane, autobuze și autocare

Emisiile provenite de la camioane, autobuze și autocare reprezintă în prezent aproximativ un sfert din emisiile de dioxid de carbon generate de transportul rutier și se preconizează o creștere a acestora cu până la aproximativ 10 % în perioada 2010-2030²⁷. În timp ce camioanele, autobuzele și autocarele au făcut obiectul unor standarde privind poluarea atmosferică similare celor pentru autoturisme și camionete pe care, în prezent, trebuie să le respecte în condiții reale de conducere, UE nu are nici standarde de eficiență a carburanților pentru acestea, nici un sistem de monitorizare a emisiilor de dioxid de carbon, la fel ca în cazul autoturismelor și al camionetelor.

Într-o primă etapă, Comisia lucrează, în prezent, la două propuneri: o propunere privind certificarea emisiilor de dioxid de carbon și a consumului de combustibil al acestor vehicule și o propunere privind monitorizarea și raportarea unor astfel de date certificate. Aceste măsuri vor spori transparența și vor facilita, de asemenea, diferențierea în ceea ce privește taxarea utilizatorilor rutieri.

De asemenea, UE va trebui să introducă măsuri pentru a reduce în mod activ emisiile de dioxid de carbon provenite de la camioane, autobuze și autocare. În alte părți ale lumii, precum Statele Unite, China, Japonia și Canada, s-au introdus deja standarde, iar unii producători europeni participă la aceste sisteme. Europa nu poate să rămână în urmă. Costurile de funcționare mai scăzute pentru transportul de mărfuri și vehiculele cu un consum mai eficient de carburant vor fi în beneficiul întregii economii și, în ultimă instanță, al

²⁷ Scenariul de referință UE 2016: Energie, transporturi și emisii de GES – tendințe până în 2050.

consumatorilor și pasagerilor. Piața secundară va extinde beneficiile la transportatorii mici și mijlocii.

Prin urmare, Comisia va accelera activitatea analitică privind opțiunile de proiectare în ceea ce privește standardele de emisii de dioxid de carbon pentru astfel de vehicule și va lansa o consultare publică pentru a pregăti terenul pentru o propunere în cursul actualului mandat. Având în vedere durata de viață medie a unui camion, de aproximativ 10 ani, vehiculele vândute în 2020 se vor afla în continuare pe drumurile europene în 2030. Pentru a putea realiza progrese rapide, vor fi analizate opțiuni diferite pentru standarde, inclusiv doar pentru motoare sau pentru vehiculele complete, cu obiectivul de a reduce emisiile cu mult înainte de 2030. În analiza sa, Comisia va utiliza toate datele disponibile, inclusiv instrumentul de simulare²⁸ elaborat în strânsă colaborare cu părțile interesate.

Potențialul de introducere a tehnologiilor cu emisii scăzute sau zero diferă în funcție de categoria de vehicule grele. Pentru anumite categorii, cum ar fi autobuzele urbane, adoptarea tehnologiilor cu emisii zero pare posibilă în viitorul apropiat. Prin urmare, ar putea fi luat în calcul un obiectiv separat de emisii zero. Achizițiile publice reprezintă un instrument puternic pentru crearea de piețe pentru produse inovatoare și ar trebui să fie utilizate pentru a sprijini exploatarea la scară tot mai largă a unor astfel de vehicule. Întrucât o parte importantă a achizițiilor publice este efectuată de autoritățile municipale și locale, există un potențial major pentru vehiculele de transport public, cum ar fi autobuzele, care utilizează energii alternative cu emisii scăzute de dioxid de carbon. Pentru a eficientiza și mai mult astfel de achiziții publice, Comisia lucrează, în prezent, la revizuirea Directivei privind vehiculele nepoluante²⁹, care a introdus obligații privind durabilitatea în domeniul achizițiilor publice în UE. Opțiunile care sunt analizate în prezent includ extinderea domeniului de aplicare, cerințe de conformitate mai solide și obiective în materie de achiziții.

3. MEDIU FAVORABIL PENTRU MOBILITATEA CU EMISII SCĂZUTE DE DIOXID DE CARBON

O serie de inițiative și acțiuni orizontale la toate nivelurile vor sprijini tranziția către mobilitatea cu emisii scăzute.

Uniunea energetică: stabilirea de legături între sistemele de transport și cele energetice

Mobilitatea cu emisii scăzute ar putea avea un impact asupra aprovizionării cu energie, prin crearea unei cereri suplimentare de anumite surse de energie și prin reducerea cererii pentru altele. Furnizorii de combustibili fosili vor trebui să profite de noile oportunități legate de energia alternativă cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru transporturi. Mobilitatea cu emisii scăzute ar putea stimula cererea de energie electrică și ar putea crea o presiune suplimentară asupra sectorului energiei electrice în ceea ce privește decarbonizarea în cadrul schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii.

În timp ce infrastructura de energie electrică existentă are, în general, capacitatea de a permite utilizarea pe scară largă a energiei electrice în sectorul transporturilor³⁰, pot apărea provocări la nivelul rețelei de distribuție în perioadele de vârf. Pentru a aborda acest aspect, în

²⁸ Instrument de calculare a consumului de energie al vehiculelor.

²⁹ Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic.

³⁰ Cererea suplimentară de energie electrică din partea sectorului transporturilor va fi contrabalansată de o scădere a cererii în alte sectoare, ca urmare a îmbunătățirilor eficienței energetice.

conformitate cu strategia privind uniunea energetică³¹, Comisia lucrează la propunerea privind organizarea pieței energiei electrice, cu scopul de a facilita integrarea electromobilității, încurajând încărcarea în perioadele cu electricitate ieftină, atunci când cererea este scăzută sau oferta ridicată. Propunerea ar putea, de asemenea, să reducă obstacolele în calea producției proprii, a stocării și a consumului de energie electrică din surse regenerabile. Acest lucru ar facilita, de exemplu, posibilitatea consumatorilor de a utiliza energie electrică produsă de panourile solare proprii pentru încărcarea vehiculelor.

Pe termen lung, bateriile vehiculelor ar putea, de asemenea, să devină o parte integrantă a sistemului de energie electrică și să furnizeze energie în rețea atunci când este necesar. În mod similar, hidrogenul, biometanul și combustibilii sintetici ar putea fi produși din energie electrică în perioadele în care prețurile sunt scăzute, oferind o formă de stocare a energiei.

Cercetare, inovare și competitivitate

Eforturile de cercetare și inovare în vederea sprijinirii tranziției pe termen lung către mobilitatea cu emisii zero trebuie să se intensifice. Mai târziu în cursul acestui an, Comisia intenționează să prezinte o strategie integrată pentru cercetare, inovare și competitivitate pentru uniunea energetică, care va reuni trei linii de acțiune interconectate: tehnologiile energetice, transporturile și industria. Scopul este de a asigura coerența cu discuțiile orizontale aflate în curs de desfășurare cu privire la politica mai amplă privind cercetarea, inovarea și competitivitatea.

De acum înainte resursele ar trebui să se axeze pe opțiunile inovatoare cu emisii zero și cu emisii scăzute și pe implementarea acestora. Este important să se stabilească priorități clare și să se maximizeze sinergiile, de exemplu între sistemul de transport și cel energetic, cum ar fi prin dezvoltarea unor soluții de stocare a energiei, inclusiv a bateriilor de următoare generație, care să satisfacă cererile de transport și care să permită Europei să dezvolte o bază de producție pentru producerea în masă a unor astfel de soluții. În ceea ce privește energia pentru transporturi, piețele tradiționale pentru energia din combustibili fosili se vor reduce și vor apărea noi oportunități pentru furnizarea de alternative cu emisii scăzute. Prin urmare, activitățile de cercetare ar trebui să se concentreze, de asemenea, pe biocombustibili avansați și combustibili sintetici, relevanți pentru decarbonizarea actualei flote de transport rutier și pentru sectoarele care ar putea rămâne cel puțin parțial dependente de combustibili lichizi, cum ar fi aviația.

Sectorul industrial investește în activități de cercetare și inovare, iar Europa a ocupat dintotdeauna o poziție puternică în ceea ce privește producția pentru transporturi. Această poziție trebuie menținută. În timp ce, în domeniul transportului rutier, Europa ocupă încă primul loc în ceea ce privește brevetele pentru îmbunătățirea motoarelor cu ardere internă, restul lumii beneficiază de un număr mai mare de brevete pentru energie alternativă, iar piețele pentru vehicule cu emisii scăzute se dezvoltă mai rapid în afara UE. UE pur și simplu nu își poate permite ca inovarea și dezvoltarea de noi tehnologii să aibă loc – împreună cu locurile de muncă create – în principal în afara Uniunii. Europa trebuie să conducă în continuare procesul de standardizare la nivel mondial.

Mobilitatea cu emisii scăzute și inovarea vor trebui să facă parte integrantă din politicile industriale ale tuturor statelor membre. Chestiunea competitivității este importantă nu doar

³¹ COM(2015)80 *O strategie-cadru pentru o Uniune a energiei robustă, dublată de o politică în materie de schimbări climatice orientată spre viitor.*

pentru marii producători de vehicule, fie că este vorba despre mașini, vehicule grele, avioane, trenuri sau nave. Producătorii de componente, deseori întreprinderi mici și mijlocii, reprezintă și ei o parte vitală a industriei prelucrătoare europene.

Tehnologiile digitale

Tehnologiile digitale oferă un potențial enorm pentru optimizarea sistemului de transport și deschiderea de noi oportunități pentru industria prelucrătoare și sectorul serviciilor. De asemenea, ele sprijină integrarea transportului cu alte sisteme, cum ar fi sistemul energetic, și eficientizează sectorul mobilității.

Însă pentru a valorifica procesul de digitalizare în sectorul transporturilor, este necesar să se creeze cadre de reglementare care să stimuleze dezvoltarea și pătrunderea pe piață a acestor tehnologii și să se stabilească standarde care să asigure interoperabilitatea, inclusiv la nivel transfrontalier, și care să permită schimbul de date, abordând în același timp aspecte legate de protecția datelor și securitatea cibernetică. În cadrul strategiei privind piața unică digitală³², Comisia pregătește o inițiativă privind libera circulație a datelor cu scopul de a preveni restricțiile nejustificate privind localizarea datelor și care abordează aspecte legate de accesul la date și utilizare, inclusiv pentru transporturi și informațiile în materie de trafic. În Comunicarea sa privind digitalizarea industriei europene³³, Comisia a prezentat deja măsuri în sprijinul noilor modele de afaceri, inclusiv pentru economia colaborativă.

Competențe

Se estimează că industria transporturilor în general oferă locuri de muncă pentru peste 15 milioane de persoane, reprezentând 7 % din totalul forței de muncă ocupate în UE³⁴. Vor fi necesare competențe noi pentru a asista tranziția tehnologică către o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon. Noua agendă pentru competențe în Europa³⁵ vizează abordarea acestei provocări. Sectorul tehnologiei autovehiculelor și cel al tehnologiei maritime vor fi două dintre primele domenii vizate de „Planul de cooperare sectorială în materie de competențe”.

Investiții

Prezenta strategie pentru mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon urmărește, de asemenea, să ofere certitudinea necesară pentru investitori. Instrumentele de investiții ale UE vor fi orientate către susținerea unei mai mari eficiențe a sistemului de transport, respectând neutralitatea tehnologică, precum și către susținerea energiei alternative cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru transporturi și a vehiculelor cu emisii zero.

Planul de investiții pentru Europa este esențial pentru sprijinirea acestor obiective de politică. S-au înregistrat progrese semnificative în implementarea rezervei de proiecte în sectorul transporturilor din Fondul european pentru investiții strategice. Accentul a fost plasat pe mobilizarea investițiilor private și publice necesare, creșterea capacității de absorbție a

³² COM(2015) 192.

³³ COM(2016) 180.

³⁴ Cifre pentru 2014 bazate pe ancheta Eurostat privind forța de muncă (15-64 de ani). Aproximativ 11 milioane de locuri de muncă corespund serviciilor de transport (inclusiv activități poștale și de curierat) și peste 4 milioane, producției de echipamente de transport.

³⁵ COM(2016) 381.

riscurilor și a certitudinii de livrare în cazul sprijinului pentru proiectele care se confruntă cu dificultăți în ceea ce privește accesul la finanțare pe termen lung³⁶. Acest sprijin poate include și crearea de platforme și alte activități conexe pentru a ajuta orașele să atragă și să mobilizeze fonduri, precum și furnizarea de asistență tehnică prin intermediul Platformei europene de consiliere în materie de investiții.

În plus, sunt disponibile o serie de fonduri specifice ale UE. Pachetul referitor la transporturi din cadrul fondurilor structurale și de investiții europene se ridică la 70 de miliarde EUR, incluzând 39 de miliarde EUR pentru sprijinirea trecerii la mobilitatea cu emisii scăzute de dioxid de carbon. La rândul său, această sumă include 12 miliarde EUR pentru dezvoltarea mobilității urbane durabile multimodale, cu emisii scăzute de dioxid de carbon. Mecanismul pentru interconectarea Europei oferă 24 de miliarde EUR. O parte importantă a programului de cercetare și inovare în domeniul transporturilor din cadrul Orizont 2020, în valoare de 6,4 miliarde EUR, este axată pe mobilitatea cu emisii scăzute de dioxid de carbon.

Acțiuni ale orașelor

Transportul urban este responsabil pentru 23 % din emisiile de gaze cu efect de seră ale UE. De asemenea, acesta reprezintă unul dintre motivele pentru care multe zone urbane încalcă limitele de poluare a aerului. Punerea în aplicare a prezentei strategii va depinde în foarte mare măsură de orașe și de autoritățile locale, iar orașele joacă deja un rol principal în tranziția către mobilitatea cu emisii scăzute de dioxid de carbon. Acestea pun în aplicare stimulente pentru sursele alternative de energie și vehiculele cu emisii scăzute de dioxid de carbon. Ca parte a unei abordări cuprinzătoare prin planificarea unei mobilități urbane durabile, integrarea amenajării spațiale și analizarea cererii de mobilitate, acestea încurajează transferul modal către moduri de călătorie active (deplasarea cu bicicleta și pe jos), transportul public și/sau sistemele de mobilitate partajată, și anume partajarea bicicletelor și a autoturismelor și utilizarea în comun a autoturismelor pentru a reduce congestia și poluarea în orașe.

Multe orașe europene fixează ținte ambițioase pentru a contribui la îndeplinirea obiectivelor climatice ale Acordului de la Paris, iar Comisia va continua să le sprijine, inclusiv în cadrul Agendei urbane pentru UE și al parteneriatelor acestora. Schimbul de cele mai bune practici și utilizarea la scară tot mai largă a noilor tehnologii la nivel local ar trebui facilitate în continuare prin inițiative precum „Convenția primarilor”, Parteneriatul european pentru inovare „Orașe și comunități inteligente” și inițiativa CIVITAS pentru un transport mai curat și mai bun în orașe.

Acțiuni globale cu privire la transportul internațional

O gamă largă de acțiuni sunt întreprinse în sectorul aviației în vederea reducerii emisiilor, inclusiv realizarea de progrese tehnologice majore și utilizarea de aeronave cu un consum redus de carburant, precum și îmbunătățirea gestionării traficului aerian. Cu toate acestea, sunt necesare progrese suplimentare, în special la nivel internațional, întrucât ritmul creșterii traficului aerian este mai mare decât cel al reducerii emisiilor. La ediția de anul acesta a Adunării Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), UE este ferm hotărâtă să ajungă la un acord cu privire la un mecanism global bazat pe piață pentru a aborda emisiile generate

³⁶ Printre exemple se numără activitatea în curs cu privire la conceperea de produse financiare pentru a debloca investițiile în parcurile de autobuze cu emisii scăzute sau pentru a îmbunătăți performanța de mediu a navelor de transport.

de aviația internațională și pentru a realiza o creștere cu caracter neutru din punct de vedere al emisiilor de dioxid de carbon începând cu 2020. Această măsură globală bazată pe piață, precum și alte măsuri, cum ar fi standardul convenit recent la nivel internațional cu privire la emisiile de dioxid de carbon pentru aeronavele noi, sunt menite să asigure creșterea neutră din punctul de vedere al emisiilor de dioxid de carbon a aviației internaționale începând cu anul 2020. UE își va revizui propria măsură internă (schema UE de comercializare a certificatelor de emisii pentru aviație) ținând seama de rezultatele Adunării OACI.

Plecând de la introducerea unui „indice de proiectare pentru eficiența energetică” pentru noile nave implicate în transportul maritim internațional, UE este, de asemenea, ferm hotărâtă să securizeze un acord global solid și obligatoriu cu privire la colectarea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din transportul maritim internațional în cadrul Organizației Maritime Internaționale, mai târziu în cursul acestui an. Acesta trebuie să fie completat curând de un acord internațional privind un obiectiv de reducere a emisiilor în sectorul transportului maritim, care ar trebui să fie urmat de măsuri de reducere a emisiilor în sectorul maritim internațional. UE dispune deja de norme care, începând din 2018, vor impune navelor care utilizează porturile UE să monitorizeze, să raporteze și să verifice emisiile. UE poate alinia această legislație în eventualitatea încheierii unui acord internațional privind un sistem global. În ceea ce privește poluanții atmosferici, Comisia sprijină adoptarea unor măsuri suplimentare de către Organizația Maritimă Internațională pentru a reduce aceste emisii, cum ar fi desemnarea unor zone suplimentare de control al emisiilor și aplicarea unui plafon la nivel global pentru conținutul de sulf din combustibili în 2020.

UE își menține angajamentul nu doar de a contribui la reducerea emisiilor, ci și de a contribui din punct de vedere financiar și tehnic la consolidarea capacităților în întreaga lume. UE s-a angajat deja în proiecte de consolidare a capacităților cu multe țări în curs de dezvoltare, lucrând atât cu Organizația Aviației Civile Internaționale, cât și cu Organizația Maritimă Internațională pentru a asigura dezvoltarea de capacități cu adevărat globale pentru a face față provocărilor viitoare, inclusiv pe teritoriul continentului african și cu unele dintre țările cel mai puțin dezvoltate și statele insulare mici.

4. CONCLUZII

Prezenta strategie pentru mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon ar trebui să aducă o contribuție importantă la modernizarea economiei UE, contribuind la reducerea emisiilor generate de sectorul transporturilor și la respectarea angajamentelor asumate de UE în cadrul Acordului de la Paris.

Comisia invită Parlamentul European, Consiliul, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor să sprijine strategia și îi îndeamnă pe toți actorii să se implice în mod activ și să contribuie la aplicarea cu succes a acesteia, prin colaborare la toate nivelurile și în toate sectoarele.

În paralel cu această strategie, Comisia lansează consultări publice pe tema modalităților de reducere a emisiilor generate de transportul rutier – de la autoturisme și camioane până la camioane, autobuze și autocare.