



COMISIA
EUROPEANĂ

Strasbourg, 11.7.2023
COM(2023) 440 final

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

Înverzirea transportului de marfă

1. Introducere

Transportul de marfă reprezintă coloana vertebrală a pieței noastre unice și un catalizator al comerțului nostru cu restul lumii. De la transportul materiilor prime și până la livrarea coletelor la ușă, lanțurile logistice stimulează creșterea economică și crearea de locuri de muncă, generând noi oportunități pentru întreprinderile din UE și oferind în același timp consumatorilor o gamă largă de produse și de servicii de transport.

Pe măsură ce economia noastră crește, se preconizează o creștere a volumului de marfă. Întrucât transportul de marfă reprezintă peste 30 % din emisiile de CO₂ generate de transporturi¹ și este o sursă importantă de emisii de poluanți atmosferici², decarbonizarea transportului de marfă este vitală pentru îndeplinirea obiectivelor noastre climatice și de mediu, prevăzute în Pactul verde european. De aceea, Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă³ a făcut din „înverzirea transportului de mărfuri” una dintre inițiativele sale emblematice.

Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă este foaia noastră de parcurs pe calea către moduri de transport mai durabile, către punerea la dispoziție pe scară largă a unor alternative durabile într-un sistem de transport multimodal și către implementarea unor stimulente adecvate pentru a impulsiona tranziția. Planul de acțiune privind reducerea la zero a poluării⁴ a subliniat, de asemenea, necesitatea de a investi în transporturi și mobilitate mai durabile pentru a realiza obiectivul ambițios de reducere la zero a poluării. Comisia a prezentat deja mai multe inițiative pentru a sprijini „înverzirea” transportului de mărfuri, punând accentul pe creșterea durabilității fiecărui mod de transport sub aspectul eficienței și al emisiilor vehiculelor, pe utilizarea combustibililor durabili și pe punerea la dispoziție a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare necesare pentru decarbonizarea transporturilor la nivelul tuturor modurilor de transport (pachetul „Pregătiți pentru 55”). Se pune de asemenea accent pe asigurarea faptului că infrastructura noastră TEN-T este adecvată pentru obiectivele noastre de mediu (pachetul privind mobilitatea eficientă și verde).

Cu toate acestea, putem și trebuie să facem mai mult, aceasta fiind linia directoare a inițiativelor din pachetul Comisiei privind înverzirea transportului de mărfuri. Obstacolele inutile în materie de reglementare continuă să submineze eficiența transportului european de marfă, limitând posibilitățile de reducere a emisiilor. Prin urmare, îmbunătățirea eficienței operaționale, atât în cadrul modurilor de transport, cât și la nivel de sistem, este una dintre metodele de înverzire a transportului de mărfuri eficiente din punctul de vedere al costurilor. Ambiția de a trece la forme de transport mai durabile și mai eficiente din punct de vedere energetic – cum ar fi transportul feroviar și cel pe căile navigabile interioare – prin creșterea atractivității acestora, este esențială pentru a asigura un transport de marfă mai adaptat exigențelor viitorului. În condiții potrivite, digitalizarea poate crea o soluție reciproc

¹ Estimare bazată pe modelul PRIMES, dezvoltat și întreținut de E3Modelling.

² Estimare bazată pe modelul PRIMES, dezvoltat și întreținut de E3Modelling.

³ COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU, COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL REGIUNILOR „Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului” [COM(2020) 789 final].

⁴ COMUNICAREA COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU, COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL REGIUNILOR Calea către o planetă sănătoasă pentru toți – Plan de acțiune al UE: „Către reducerea la zero a poluării aerului, apei și solului” [COM(2021) 400 final].

avantajoasă: îmbunătățirea performanței și a condițiilor de muncă, reducând în același timp impactul negativ asupra mediului⁵.

Războiul de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei a accentuat și mai mult urgența decarbonizării transportului european de marfă, care se bazează încă în mare măsură pe combustibilii fosili. Îmbunătățirea eficienței sale operaționale va contribui la creșterea rezilienței sectorului transporturilor din punctul de vedere al resurselor și va avea, prin urmare, același efect și asupra pieței noastre unice. Comisia va continua să se concentreze pe reducerea dependenței transportului de marfă de combustibilii fosili, de exemplu prin trecerea la vehicule, nave și avioane cu emisii zero sau cu emisii scăzute, promovând în același timp eliminarea blocajelor din diferite moduri de transport și încurajând utilizarea sporită a unor soluții mai eficiente din punct de vedere energetic. Crizele recente au arătat că operatorii de logistică se pot adapta relativ rapid la circumstanțe neprevăzute. Cu toate acestea, a devenit totodată clar că flexibilitatea depinde de numeroși factori, inclusiv de interconectivitatea modurilor de transport, de capacitatea de infrastructură existentă și de coordonarea prin lanțuri logistice pentru optimizarea fluxurilor de transport, precum și de calificarea corespunzătoare a forței de muncă. Flexibilitatea intermodalității și multimodalității este esențială pentru obținerea unui sistem de transport rezilient, capabil să răspundă mai bine la crizele viitoare.

Pachetul privind înverzirea transportului de mărfuri și alte inițiative viitoare planificate a fi prezentate de Comisie vizează îmbunătățirea performanței transportului de marfă prin introducerea unor măsuri de creștere a eficienței și durabilității globale a acestuia. Ele vor consolida atractivitatea și competitivitatea opțiunilor de transport de marfă mai verzi, promovând în același timp opțiuni de transport mai durabile.

Mai precis, pe lângă prezenta comunicare, pachetul privind înverzirea transportului de mărfuri mai cuprinde trei propuneri legislative adoptate de Comisie la 11 iulie 2023:

- revizuirea Directivei privind greutatea și dimensiunile (96/53/CE);
- un proiect de regulament privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european;
- un proiect de regulament privind un cadru armonizat pentru contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport de marfă și de călători (CountEmissionsEU)

și

- revizuirea Directivei privind transporturile combinate (92/106/CEE), planificată pentru adoptare în cursul acestei luni.

Prezenta comunicare explică modul în care aceste măsuri se înscriu în cadrul de politică existent și în care se combină cu alte propuneri viitoare menționate mai jos, cum ar fi revizuirea Directivei privind serviciile de informații fluviale sau revizuirea Directivei privind mecanicii de locomotivă. Toate acestea sunt orientate către implementarea infrastructurii și a vehiculelor, precum și a normelor, a sprijinului financiar și a stimulentele necesare, subliniind în același timp rolul esențial al lucrătorilor din sectorul transporturilor în această tranziție istorică.

⁵ De exemplu, Coaliția europeană digitală verde a elaborat o metodologie de evaluare a impactului net asupra mediului al soluțiilor digitale în domeniul transporturilor (<https://www.greendigitalcoalition.eu/>).

2. Tendințe generale în transportul european de marfă

În 2021, activitatea de transport de marfă din UE a reprezentat peste 3 400 de miliarde de tone-kilometri (tkm)⁶. Între 2010 și 2021, transportul rutier și maritim a crescut cu 19,5 %, respectiv cu 11,8 %, în timp ce creșterea generală a activității de transport de marfă a fost de 13 %. În aceeași perioadă, căile ferate și căile navigabile interioare au înregistrat o creștere de 9,2 %, respectiv o scădere de 12,4 % în tkm⁷.

Repartiția modală a transportului de marfă s-a schimbat doar moderat în ultimul deceniu⁸. Unul dintre motivele care stau la baza componenței modale actuale este reprezentat de schimbările economice structurale de pe piața noastră unică, cum ar fi importanța tot mai redusă a industriei grele în UE, intensificarea comerțului electronic și dependența sporită a actorilor industriali de livrări efectuate exact la timp, care necesită soluții rapide, directe și fiabile. Asigurarea unor conexiuni neîntrerupte între diferitele moduri de transport este, prin urmare, mai importantă ca niciodată, pentru ca creșterea preconizată a transportului de marfă să se realizeze cât mai mult prin intermediul unor opțiuni durabile – reducând astfel și saturarea traficului rutier și generând economii pentru societate în ceea ce privește costurile aferente⁹.

În plus, realizarea spațiului feroviar unic european necesită timp și, cu toate că s-au înregistrat progrese remarcabile, în special în ceea ce privește deschiderea piețelor transportului feroviar de marfă către concurență, aspectele legate de interoperabilitate continuă să împiedice o creștere semnificativă. În ceea ce privește operațiunile, este necesară o mai mare flexibilitate în planificarea și alocarea capacității feroviare pentru a putea răspunde nevoilor specifice ale transportului de marfă. În plus, disponibilitatea și calitatea infrastructurii nu sunt încă la nivelul necesar pentru ca piața unică să funcționeze așa cum ar trebui; implementarea divergentă a standardelor de infrastructură împiedică exploatarea unor trenuri de marfă de capacitate sporită și continuăm să ne confruntăm cu existența unor lacune notabile, cum ar fi lipsa anumitor legături transfrontaliere și lipsa de terminale de transbordare. Eliminarea acestor lacune ar spori, de asemenea, reziliența sectorului feroviar în caz de criză¹⁰.

Sectorul transportului de marfă din Europa a trebuit deja să își consolideze reziliența în ultimii ani. Instituite la doar câteva zile de la debutul pandemiei de COVID-19 în Europa, culoarele verzi au asigurat servicii de transport neîntrerupte, cu perturbări reduse ale lanțurilor de aprovizionare de la nivelul UE¹¹. Ele au redus astfel impactul restricțiilor legate de pandemia de COVID-19 și au sprijinit redresarea economică, protejând în același timp sănătatea și siguranța lucrătorilor din sectorul transporturilor. De asemenea, aeroporturile din UE au servit drept centre de distribuție a vaccinurilor împotriva COVID-19 în întreaga

⁶ Această cifră include transportul aerian și maritim intra-UE, dar nu și activitățile de transport între UE și restul lumii.

⁷ Transportul aerian de marfă a reprezentat 2,4 miliarde tkm în 2021, crescând cu aproximativ 29 % față de 2010.

⁸ Transportul maritim domină în mare măsură transportul de marfă în afara UE. Transportul rutier reprezintă jumătate din repartitia modală pentru transportul de marfă intra-UE, în timp ce ponderea modală a transportului feroviar de marfă a scăzut ușor de la 12,4 % în 2010 la 11,9 % în 2021. Ponderea (scăzută) a navigației interioare s-a redus, de asemenea, de la 5,1 % la 4 %.

⁹ De exemplu, costurile saturării pentru transportul rutier sunt estimate la 230 de miliarde EUR pe an, sau 1,8 % din PIB-ul UE. Sursa: SWD(2020) 331 final.

¹⁰ De exemplu, acest lucru ar asigura organizarea mai ușoară a unor servicii feroviare alternative, în cazul unor perturbări similare incidentului de la Rastatt din vara anului 2017. La 12 august 2017, prăbușirea tunelului de la Rastatt din Germania a perturbat traficul feroviar internațional de marfă, închizând linia până în octombrie 2017. Un studiu realizat de asociațiile părților interesate a estimat pierderile la aproximativ 2 miliarde EUR.

¹¹ COMUNICAREA COMISIEI referitoare la implementarea culoarelor verzi în temeiul Orientărilor privind măsurile de gestionare a frontierelor în vederea protejării sănătății și a asigurării disponibilității mărfurilor și serviciilor esențiale [C(2020) 1897 final].

Uniune și în afara acesteia¹². Schimbările climatice și fenomene meteorologice extreme, cum ar fi secetele, caniculele și inundațiile au exercitat și ele o presiune puternică asupra funcționării diferitelor forme de transport de marfă.

Războiul de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei a testat și mai mult reziliența transportului de marfă european. În același timp, sectorul a reacționat ferm și cu succes la cererea de ajutor din partea Ucrainei, după ce Rusia a instituit blocada porturilor sale de la Marea Neagră. Datorită eforturilor comune ale statelor membre UE, Ucrainei, Moldovei, partenerilor internaționali și Comisiei, culoarele de solidaritate¹³ au devenit un element vital pentru economia Ucrainei și pentru securitatea alimentară mondială, precum și coloana vertebrală a noii conectivități cu UE. Această conectivitate va fi menținută.

Privind în perspectivă¹⁴, se estimează că activitatea de transport de marfă va crește cu aproximativ 25 % până în 2030 și cu 50 % până în 2050, comparativ cu 2015¹⁵. Această creștere preconizată reprezintă o provocare semnificativă din punctul de vedere al mediului, din cauza emisiilor de GES, de poluanți atmosferici și de zgomot, cu excepția cazului în care transportul de marfă devine mai durabil.

3. Măsuri recent adoptate pentru a face transportul de marfă mai durabil

Strategia din 2020 pentru o mobilitate durabilă și inteligentă este o foaie de parcurs ambițioasă pentru înscrierea fermă a transporturilor europene pe calea cea bună pentru viitor. Ea stabilește o serie de etape principale ale parcursului către o mobilitate durabilă, inclusiv pentru transportul de marfă, cum ar fi creșterea traficului feroviar de marfă cu 50 % până în 2030, dublarea traficului feroviar de marfă până în 2050 și creșterea transportului pe căile navigabile interioare și a transportului maritim pe distanțe mici cu 25 % până în 2030 și cu 50 % până în 2050¹⁶.

De la lansarea Strategiei pentru o mobilitate durabilă și inteligentă, în decembrie 2020, Comisia a obținut deja rezultate. Pachetul „**Pregătiți pentru 55**” din 2021 a instituit politici care vor face modurile individuale mai durabile. Colegiuitorii au ajuns la un acord pentru a promova adoptarea combustibililor durabili în aviație (ReFuelEU în domeniul aviației)¹⁷ și în transportul maritim (FuelEU în domeniul maritim)¹⁸. Acordul referitor la Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi¹⁹ stabilește un nivel minim de stații de reîncărcare și de realimentare cu hidrogen de-a lungul rețelei transeuropene de transport (TEN-T) și în nodurile sale urbane. În acest sens este esențial să existe spații de parcare sigure și securizate, care să fie, de asemenea, adecvate pentru perioadele de reîncărcare, iar Comisia reiterează necesitatea unei ambiții de a dezvolta astfel de spații de parcare sigure și

¹² Aeroportul din Bruxelles a servit drept nod de distribuire a vaccinurilor Pfizer în Europa și în întreaga lume.

¹³ COMUNICAREA COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIUL, COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL REGIUNILOR Un plan de acțiune pentru culoarele de solidaritate UE-Ucraina pentru a facilita exporturile agricole ale Ucrainei și schimburile comerciale bilaterale cu UE [COM(2022) 217 final].

¹⁴ În funcție de evoluțiile din cadrul tendințelor și politicilor actuale (adică scenariul de referință).

¹⁵ Estimări bazate pe modelul PRIMES, dezvoltat și întreținut de E3Modelling.

¹⁶ Comparativ cu 2015.

¹⁷ Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil [COM(2021) 561 final].

¹⁸ Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE [COM(2021) 562 final].

¹⁹ Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului [COM(2021) 559 final].

securizate de-a lungul rețelei TEN-T. În plus, acordul referitor la **Directiva privind energia din surse regenerabile**²⁰ introduce obiective mai ambițioase pentru sectorul transporturilor²¹.

De asemenea, standardele de CO₂ propuse pentru vehiculele grele²², precum și **noile standarde de emisii Euro 7**²³ propuse vor asigura reducerea semnificativă a emisiilor de CO₂ și de alți poluanți generate de vehiculele nou-vândute utilizate pentru transportul de marfă. În plus, noile standarde de emisii Euro 7 vor aborda problema emisiilor poluante provenite de la frâne și pneuri, contribuind în continuare la atingerea noilor standarde mai stricte privind calitatea aerului propuse de Comisie, în special în orașe.

Necesitatea instituirii unei infrastructuri de transport moderne și a unor sisteme relevante de management al traficului a fost abordată în propunerea de revizuire a **Regulamentului TEN-T**²⁴. Astfel, Comisia a propus îmbunătățirea standardelor de calitate ale rețelei, de exemplu prin includerea unui nou standard privind infrastructura pentru gabaritul de încărcare feroviar (P400) și prin obiective operaționale pentru transportul feroviar de marfă. Implementarea Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS) va fi accelerată și ar trebui finalizată până în 2040, astfel încât trenurile de marfă să poată trece cu ușurință frontierele. Coridoarele rețelei centrale TEN-T și coridoarele de transport feroviar de marfă ar urma să fie reunite în nouă „coridoare europene de transport”, astfel încât planificarea infrastructurii să răspundă nevoilor operaționale zilnice ale transportului feroviar de marfă. În ceea ce privește transportul pe căile navigabile interioare, revizuirea Regulamentului TEN-T introduce conceptul de „condiții de navigare corespunzătoare”, pentru ca statele membre să asigure standarde minime pentru căile navigabile europene, bazate pe niveluri de referință ale apei pentru un număr definit de zile pe an, evitând sau atenuând în același timp impactul asupra mediului și ținând seama de obiectivele de atingere a unei stări ecologice bune a apelor în temeiul legislației UE²⁵. De asemenea, revizuirea Regulamentului TEN-T prevede creșterea numărului de terminale de transbordare și include obiective pentru asigurarea unei capacități suficiente a terminalelor, astfel încât toate modurile de transport să poată funcționa mai eficace împreună.

Dezvoltarea rețelei TEN-T a fost sprijinită de Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE), de politica de coeziune, iar începând din 2021, și de Mecanismul de redresare și reziliență (MRR). În perioada 2014-2020, MIE Transporturi a contribuit cu 23 de miliarde EUR sub formă de granturi din partea UE pentru proiecte de infrastructură de transport. În perioada 2021-2027, MIE Transporturi a alocat deja 13,1 miliarde EUR din bugetul total disponibil de 25,6 miliarde EUR. Marea majoritate a proiectelor sprijinite vizează moduri de

²⁰ Propunere de DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de modificare a Directivei (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului și a Directivei 98/70/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește promovarea energiei din surse regenerabile și de abrogare a Directivei (UE) 2015/652 a Consiliului [[COM\(2021\) 557 final](#)].

²¹ Acordul oferă statelor membre posibilitatea de a alege între un obiectiv obligatoriu de reducere cu 14,5 % a intensității GES în transporturi ca urmare a utilizării surselor regenerabile de energie până în 2030 și o pondere obligatorie de cel puțin 29 % a energiei din surse regenerabile în cadrul consumului final de energie în sectorul transporturilor până în 2030.

²² Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI de modificare a Regulamentului (UE) 2019/1242 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele noi și integrarea obligațiilor de raportare, și de abrogare a Regulamentului (UE) 2018/956 [[COM\(2023\) 88 final](#)].

²³ Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7) și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 [[COM\(2022\) 586 final](#)].

²⁴ Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentului (UE) 2021/1153 și a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013, [[COM\(2021\) 812 final](#)].

²⁵ Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei.

transport durabile, cum ar fi căile ferate, transportul maritim și căile navigabile interioare, precum și infrastructura pentru combustibili alternativi și sistemele inteligente de management al traficului. În ansamblu, aproximativ 80 % din finanțarea MIE Transporturi contribuie la obiectivele climatice ale UE în conformitate cu Pactul verde. În perioada 2021-2027, politica de coeziune a alocat 25,1 miliarde EUR pentru sprijinirea rețelei TEN-T, din care peste două treimi pentru moduri de transport durabile.

De asemenea, s-au înregistrat progrese în ceea ce privește asigurarea implementării fără întârziere a principiilor „poluatorul plătește” și „utilizatorul plătește” în toate modurile de transport. Acest lucru ar trebui să asigure condiții de concurență echitabile între modurile de transport și să creeze argumente economice pentru ca operatorii de transport de marfă să aleagă opțiunea de transport cea mai durabilă. În acest sens, **Directiva privind eurovinieta**²⁶ revizuită, aflată în prezent în vigoare, permite norme mai eficiente și mai „verzi” privind taxarea rutieră. În cadrul propunerii de revizuire a **Directivei privind impozitarea energiei**²⁷, Comisia a propus, de asemenea, norme de impozitare actualizate pentru carburanți, care să țină seama de performanța lor de mediu. În plus, extinderea **sistemului UE de comercializare a certificatelor de emisii (ETS)** la sectorul transportului maritim și rutier va asigura reflectarea costului emisiilor de CO₂ în costul final al acestor servicii, iar normele ETS actualizate pentru aviație vor accelera punerea în aplicare a principiului „poluatorul plătește” prin eliminarea treptată a certificatelor gratuite pentru acest sector până în 2026.

4. Măsuri suplimentare pentru un transport de marfă verde

În pofida acțiunilor întreprinse până în prezent, transportul de marfă se confruntă în continuare cu obstacole de reglementare inutile și este încetinit de disfuncționalitățile pieței. Acest lucru încetinește, de asemenea, decarbonizarea și reducerea poluării în sectorul transportului de marfă. Măsurile propuse de Comisie pentru un transport de marfă verde abordează aceste ineficiențe, atât la nivel modal, cât și la nivel de sistem. Datorită unei serii de măsuri de sprijin importante sintetizate mai jos, calitatea și disponibilitatea serviciilor de transport durabile se vor îmbunătăți – în beneficiul tuturor.

4.1 Îmbunătățirea eficienței operaționale a modurilor individuale

Aproximativ 50 % din volumele transportate de **transportul feroviar de marfă** sunt transportate peste granițe (comparativ cu 7 % din traficul de călători)²⁸, ceea ce conferă sectorului o dimensiune europeană clară. Cu toate acestea, normele actuale care reglementează gestionarea și alocarea capacităților rețelei nu funcționează bine și sunt deosebit de nefavorabile pentru traficul transfrontalier și de marfă. În termeni generali, procesul actual este anual, național și manual. Recurgerea la un exercițiu anual de stabilire a graficelor de circulație nu răspunde nevoilor diferiților clienți ai transportului feroviar: grafice de circulație stabile, rezervări anticipate de bilete pentru călători și curse flexibile ale trenurilor adaptate la lanțurile de aprovizionare „exact la timp” pentru expeditorii de marfă. Concentrarea la nivel național și lipsa coordonării transfrontaliere fac ca trenurile

²⁶ Directiva 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri și Directiva (UE) 2022/362 de modificare a Directivelor 1999/62/CE, 1999/37/CE și (UE) 2019/520, în ceea ce privește taxarea vehiculelor pentru utilizarea anumitor infrastructuri.

²⁷ Propunere de DIRECTIVĂ A CONSILIULUI privind restructurarea cadrului Uniunii de impozitare a produselor energetice și a energiei electrice (reformare) [COM(2021) 563 final].

²⁸ În 2019.

transfrontaliere, dintre care mult sunt destinate transportului de marfă, să piardă timp la frontieră, iar lucrările necoordonate de întreținere a rețelelor naționale perturbă traficul mai mult decât ar fi necesar. În cele din urmă, este încă redusă utilizarea instrumentelor digitale interoperabile pentru gestionarea capacităților și a schimburilor între administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare.

Regulamentul privind coridoarele de transport feroviar de marfă²⁹ a fost menit să remedieze unele dintre aceste deficiențe, dar evaluarea sa³⁰ a arătat că capacitățile rețelei nu pot fi gestionate în mod eficient prin diferențierea coridoarelor de restul rețelei și prin analizarea separată a transportului de marfă și a celui de călători. Prin urmare, Comisia propune acum **măsuri pentru o mai bună gestionare și coordonare a traficului feroviar internațional**³¹, revizuiind întregul cadru de gestionare a capacităților și consolidându-l într-un text juridic unic. Bazându-se pe proiectul de reproiectare a graficelor de circulație coordonat de sectorul de profil, propunerea va oferi administratorilor de infrastructură o mai mare flexibilitate atât în ceea ce privește planificarea strategică pe termen mai lung, cât și alocarea de capacități pe termen mai scurt. Rezultatul va fi o utilizare mai eficientă a capacităților feroviare pentru toate tipurile de trafic. Coordonarea transfrontalieră va fi, de asemenea, îmbunătățită, întrucât administratorii de infrastructură vor avea obligația să stabilească principii și proceduri comune și să consulte toate părțile interesate relevante prin intermediul unor procese structurate. Vor fi promovate o mai mare utilizare și interoperabilitate a instrumentelor digitale. Pe rețeaua feroviară pot coexista diferite tipuri de servicii feroviare, dar acest lucru necesită o gestionare și o cooperare adecvate. Propunerea Comisiei va îmbunătăți în special coordonarea transfrontalieră, facilitând astfel crearea de noi servicii transfrontaliere, inclusiv trenuri de noapte de călători care să lege capitalele și regiunile Europei, precum și servicii de transport de marfă de lung parcurs.

Se preconizează că propunerea va îmbunătăți punctualitatea trenurilor și fiabilitatea serviciilor feroviare și va reduce impactul negativ al lucrărilor de infrastructură asupra traficului feroviar. Prin atragerea unor volume mai mari de marfă în transportul feroviar, propunerea va avea și un impact pozitiv asupra mediului, îmbunătățind eficiența energetică și reducând emisiile de gaze cu efect de seră și emisiile de poluanți, accidentele rutiere și saturarea traficului.

Revizuirea normelor privind **certificarea mecanicilor de locomotivă** va sprijini, de asemenea, o mai bună utilizare a capacităților de către transportul feroviar de marfă. Prin armonizarea în continuare a cerințelor de formare și certificare în întreaga UE, revizuirea va îmbunătăți mobilitatea transfrontalieră a mecanicilor de locomotivă și va încuraja adoptarea tehnologiilor digitale. Normele actuale impun adesea trenurilor să schimbe mecanicii de locomotivă la frontierele naționale; aceste opriri suplimentare la frontieră au un impact asupra eficienței, împiedicând utilizarea optimă a capacității feroviare, mărinnd durata călătoriei și costul transportului feroviar transfrontalier și, în același timp, subminând reziliența la perturbări în cadrul sistemului.

Implementarea cuplajelor automate digitale (*digital automatic coupling, DAC*) va reprezenta o schimbare radicală pentru transportul feroviar de marfă european. Cuplajele

²⁹ Regulamentul (UE) nr. 913/2010 din 22 septembrie 2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv.

³⁰ Evaluarea Regulamentului (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 septembrie 2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv – Oficiul pentru Publicații al UE (europa.eu).

³¹ COM(2023) 443.

automate digitale au potențialul de a susține trenuri mai rapide și mai grele. Ele pot reduce timpii de deservire ai terminalelor și, prin urmare, pot elibera capacități de infrastructură, asigurând în același timp o localizare mai precisă a transportului de marfă prin dimensiunea lor digitală, care este esențială pentru a permite o mai bună planificare a operațiunilor logistice. Prin urmare, se preconizează că cuplajele automate digitale vor aduce beneficii substanțiale pentru întregul sector, atât prin îmbunătățirea capacității, cât și prin reducerea costurilor. A sosit momentul ca sectorul transportului feroviar de marfă și statele membre, cu sprijinul instituțiilor financiare relevante ale UE, să găsească noi resurse de finanțare pentru ca cuplajele automate digitale să devină o realitate europeană. UE a mobilizat deja fonduri pentru cercetare și inovare pentru a sprijini dezvoltarea cuplajelor automate digitale – în special prin intermediul programului european de punere în aplicare a cuplajelor automate digitale, gestionat de întreprinderea comună pentru căile ferate ale Europei. Băncile de promovare, băncile comerciale și, eventual, investitorii instituționali (de exemplu, fondurile de pensii, asigurătorii) naționali ar putea fi mobilizați pentru a sprijini nevoile de investiții, iar Banca Europeană de Investiții include acum printre prioritățile sale investițiile în sectorul feroviar, inclusiv investițiile în implementarea de noi tehnologii. Comisia, cu ajutorul Întreprinderii comune pentru căile ferate ale Europei, elaborează o strategie cuprinzătoare în materie de migrație pentru a coordona implementarea.

La fel ca transportul feroviar de marfă și după cum se subliniază în Planul de acțiune NAIADES III³², **navigația interioară** necesită și ea un impuls semnificativ. Digitalizarea este esențială pentru îmbunătățirea eficienței, fiabilității și competitivității navigației și a managementului traficului, precum și pentru o mai bună integrare a sectorului în lanțuri multimodale mai largi și pentru reducerea emisiilor. În același timp, dezvoltarea în continuare a navigației interioare trebuie să țină seama de normele de mediu relevante ale UE cu impact asupra căilor navigabile interioare. Deși **Directiva privind serviciile de informații fluviale** (Directiva RIS) a sporit eficiența operațională a serviciilor de navigație interioară prin armonizarea acestora la nivelul UE, se mai pot aduce îmbunătățiri. Gradul de armonizare atins diferă între tehnologiile RIS, actualizarea și adoptarea standardelor tehnice sunt încă prea lente, iar instrumentele digitale ar putea fi utilizate cu mai mare eficacitate. Viitoarea revizuire a Directivei RIS urmărește să remedieze aceste deficiențe.

În același timp, un **transport rutier** mai eficient va rămâne esențial pentru fluxurile de marfă și, în special, pentru livrările pe ultimul kilometru. Prin urmare, este esențial să se reducă emisiile generate de serviciile de transport rutier de marfă, deoarece vehiculele grele sunt în continuare responsabile pentru aproximativ 28 % din emisiile de CO₂ generate de transportul rutier³³ și reprezintă o sursă semnificativă de poluare a aerului³⁴. Trecerea la introducerea vehiculelor grele alimentate cu combustibili alternativi, în special a vehiculelor grele cu emisii zero, este în curs, dar va necesita timp, chiar și în cadrul standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ propuse pentru camioane. Trebuie depuse mai multe eforturi pentru a genera economii de energie și creșteri ale eficienței. Mozaicul de norme și standarde naționale divergente și lipsa de securitate juridică în ceea ce privește normele aplicabile operațiunilor transfrontaliere ale anumitor tipuri de vehicule încetinesc și ele tranziția către

³² COMUNICAREA COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIUL, COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL REGIUNILOR NAIADES III: Promovarea unui transport european pe căile navigabile interioare adaptat exigențelor viitorului [COM(2021) 324 final].

³³ Sursa: *EU transport in figures, Statistical Pocketbook* („Transportul din UE în cifre”, Carte statistică de buzunar), Comisia Europeană, 2022.

³⁴ Vehiculele grele reprezintă, de asemenea, 34 % din emisiile de oxid de azot generate de transportul rutier în 2020 și sunt o sursă de alți poluanți atmosferici, cum ar fi particulele în suspensie, ceea ce reprezintă un motiv de îngrijorare în special pentru operațiunile de transport în centrele urbane și în apropierea acestora.

vehicule cu emisii zero. Ele descurajează sectorul să utilizeze soluții care ar putea reduce impactul asupra mediului per tonă-kilometru transportat, cum ar fi sistemul modular european, în cazul în care soluțiile sunt convenite de statele membre învecinate.

Revizuirea Directivei privind greutatea și dimensiunile (WDD)³⁵ va contribui la creșterea eficienței și durabilității transportului rutier în mai multe moduri. În primul rând, ea va sprijini tranziția către parcuri de vehicule grele cu emisii zero prin stimulente, cum ar fi asigurarea unei capacități de încărcare suplimentare pentru vehiculele grele cu grupuri motopropulsoare cu emisii zero. Revizuirea va garanta că investițiile în grupuri motopropulsoare cu emisii zero nu doar împiedică pierderea capacității de încărcare, ci pot conduce și la o creștere a sarcinii utile, în cazul în care tehnologiile cu emisii zero devin mai ușoare sau mai mici. În al doilea rând, directiva revizuită va aborda și ineficiențele generate de normele actuale. Prin armonizarea normelor privind utilizarea vehiculelor comerciale mai lungi și/sau mai grele în operațiunile transfrontaliere, în cazul în care aceste vehicule sunt autorizate să circule pe teritoriile statelor membre învecinate, aceasta va elimina barierele administrative din calea operațiunilor de transport transfrontalier, îmbunătățindu-le eficiența operațională și de mediu. În al treilea rând, ea va consolida aplicarea și monitorizarea, prin impunerea utilizării unor mecanisme de cântărire integrate în infrastructura rutieră pentru a detecta automat vehiculele supraîncărcate și prin promovarea unor lucrări suplimentare privind sistemele de politică de acces inteligent. Este important să se asigure faptul că camionul potrivit cu încărcătura potrivită operează pe drumul potrivit la momentul potrivit, deoarece acest lucru ar contribui la reducerea impactului asupra mediului, a infrastructurii, a sănătății și siguranței umane și a societății.

Viitorul **pachet privind inspecția tehnică auto** va consolida eforturile de reducere a emisiilor de poluanți atmosferici și de zgomot în sectorul rutier, prin măsuri care să permită o mai bună testare a emisiilor în timpul inspecțiilor tehnice periodice și al controalelor în trafic, iar **viitoarea revizuire a normelor UE privind vehiculele scoase din uz** și omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare a acestora³⁶ va include pentru prima dată camioanele și remorcile.

4.2 *Îmbunătățirea eficienței operaționale a transportului de marfă la nivel de sistem*

Transportul de marfă durabil trebuie să fie multimodal: el trebuie să combine punctele forte ale diferitelor moduri de transport, cum ar fi performanța de mediu și economiile de energie pe tkm de transport feroviar și pe căile navigabile interioare cu flexibilitatea și fiabilitatea transportului rutier. Acest lucru devine dificil din cauza insuficienței infrastructurii, în special a terminalelor multimodale adecvate. Dar realizarea multimodalității oferă promisiunea unor servicii mai bune pentru consumatori și întreprinderi, a unei performanțe de mediu mai bune și a unor costuri mai mici.

Internalizarea costurilor externe va face ca poluatorii și utilizatorii să își asume responsabilitatea pentru costurile pe care le generează și să facă alegeri mai bune și în beneficiul societății. Până la realizarea acestei internalizări a costurilor³⁷, transportul nerutier

³⁵ COM(2023) 445.

³⁶ Directiva 2000/53/CE și Directiva 2005/64/CE.

³⁷ Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă a anunțat că, „prin urmare, Comisia va urmări adoptarea unui set cuprinzător de măsuri prin care să asigure o tarifarare echitabilă și eficientă pentru toate modurile de transport. Comercializarea certificatelor de emisii, taxarea pentru utilizarea infrastructurii, taxele pe energie și pe vehicule trebuie să se reunească într-o politică complementară, coerentă și reciproc compatibilă”.

și cel intermodal – care implică transportul feroviar, transportul pe căi navigabile interioare și transportul maritim pe distanțe mici, în combinație cu segmente rutiere reduse – au nevoie de sprijin pentru a se asigura că sunt competitive din punctul de vedere al prețurilor în raport cu operațiunile rutiere. **Revizuirea Directivei privind transporturile combinate (CTD)** ar avea ca scop creșterea competitivității transportului intermodal. Comisia va lua în considerare posibila includere a unei serii de măsuri de reglementare, operaționale și economice, cum ar fi asigurarea faptului că segmentele rutiere ale operațiunilor intermodale internaționale beneficiază de același tratament ca și operațiunile rutiere internaționale atunci când utilizează transportatori nerezidenți. Promovarea transportului intermodal poate spori eficiența operațională și energetică a sistemului de transport de marfă, furnizând în același timp servicii de transport la domiciliu de o calitate similară cu cea a transportului exclusiv rutier. Se propune o revizuire completă a principiilor, în cadrul căreia operațiunile intermodale care vor fi acoperite de Directiva privind transporturile combinate revizuită ar urma să fie definite în termeni de economii de costuri externe, facilitând astfel operațiunile care contribuie cel mai mult la un transport de marfă durabil. Sprijinul acordat de statele membre pentru transportul intermodal care face obiectul Directivei privind transporturile combinate va trebui, de asemenea, să respecte **normele privind ajutoarele de stat**.

Revizuirea Directivei privind greutatea și dimensiunile oferă stimulente suplimentare pentru transportul intermodal, permițând o capacitate de încărcare suplimentară pentru vehiculele grele implicate în operațiuni intermodale și pentru transportul intermodal necontainerizat. Revizuirea planificată pentru adoptarea în această vară a **specificățiilor tehnice de interoperabilitate feroviare** va sprijini, de asemenea, operațiunile intermodale prin îmbunătățirea interoperabilității dintre transportul feroviar și cel rutier. Activitatea **Agenciei Uniunii Europene pentru Căile Ferate (ERA)** de eliminare a normelor naționale caduce va rămâne primordială pentru realizarea spațiului feroviar unic european.

Furnizarea de informații fiabile și comparabile cu privire la amprenta de carbon a serviciilor de transport de marfă către întreprinderi și consumatori poate contribui în mare măsură la încurajarea acestora să opteze pentru soluții de transport mai verzi – fără impact asupra finanțelor publice. În același timp, o mai mare transparență în ceea ce privește performanța de mediu a serviciilor de transport poate fi un instrument foarte puternic nu numai pentru a stimula schimbări comportamentale pe piață, ci și pentru a sprijini deciziile de investiții ale organizatorilor și operatorilor de servicii de transport în vederea reducerii emisiilor și a costurilor.

CountEmissionsEU³⁸ stabilește un cadru comun pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) ale serviciilor de transport, între extracție și ardere, de la expeditor la destinatar, pe baza unui standard acceptat la nivel internațional³⁹. Datele fiabile privind emisiile de GES vor permite operatorilor de transport să își compare în mod efectiv serviciile, iar consumatorilor – indiferent dacă sunt întreprinderi sau persoane fizice – să facă alegeri în cunoștință de cauză cu privire la opțiunile de transport sau de livrare cu cea mai mică intensitate a carbonului. Întreprinderile care calculează aceste emisii vor trebui să utilizeze și să se bazeze pe cadrul comun atunci când aleg să le publice sau să le comunice partenerilor de afaceri sau utilizatorilor individuali de transport.

³⁸ COM(2023) 441.

³⁹ ISO 14083:2023; Cuantificarea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de operațiunile din lanțul de transport; <https://www.iso.org/standard/78864.html>.

După cum s-a subliniat în Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă, mobilitatea viitoare trebuie să ofere opțiuni informatizate în cadrul tuturor modurilor de transport, atât pentru profesioniști, cât și pentru conducătorii auto individuali. Digitalizarea poate contribui, de asemenea, la reducerea sarcinilor administrative și la crearea de noi modele de afaceri. Schimbul de date și informații relevante poate spori în mod semnificativ eficiența operațională a lanțurilor logistice multimodale, oferind utilizatorilor posibilitatea de a-și urmări și planifica expedierile. Disponibilitatea certificatelor electronice și a informațiilor privind transportul de marfă ar facilita, de asemenea, aplicarea digitală a reglementărilor. Punerea în aplicare a **Regulamentului privind informațiile electronice referitoare la transportul de marfă** va crea o rețea la nivelul UE de platforme digitale certificate pentru schimbul de informații B2A referitoare la mărfuri. În viitor, aceasta ar putea fi utilizată și pentru alte schimburi B2A (de exemplu, informații privind conducătorul auto, operatorul și vehiculul), precum și pentru sprijinirea comunicării B2B. Regulamentul privind **mediul aferent ghișeului unic european în domeniul maritim** va avea un rol major în îmbunătățirea eficienței transportului maritim pe distanțe mici, care este afectat de obligații de raportare împovărătoare și inconsecvente între escalele în port. Ambele regulamente sunt în curs de punere în aplicare și se preconizează că vor deveni aplicabile în 2025.

S-au înregistrat deja progrese satisfăcătoare în cadrul **Forumului pentru transport și logistică digitale**, care lucrează la elaborarea unui concept și a unor instrumente pentru un cadru mai larg de schimb de date multimodal. Viitoarea **Comunicare privind spațiul european comun al datelor privind mobilitatea** va prezenta planurile Comisiei în acest sens.

5. Investiții în transformarea verde a transportului de marfă

Tranziția este deja în desfășurare în acest sector, iar Comisia recunoaște pe deplin că această tranziție este majoră, așa cum sunt și nevoile de investiții. Nevoile suplimentare de investiții private și publice necesare pentru pregătirea transporturilor pentru un viitor durabil sunt estimate la 205 miliarde EUR pe an între 2021 și 2030, comparativ cu deceniul precedent⁴⁰. Prin urmare, provocarea constă în combinarea corectă a investițiilor publice și private, în special prin utilizarea instrumentelor financiare (incluzând condițiile pentru împrumuturi și pentru combinarea granturilor și a împrumuturilor) pentru a asigura instalarea rapidă a infrastructurii de reîncărcare și a altor infrastructuri pentru combustibili alternativi, precum și reînnoirea parcurilor de vehicule, în special prin reducerea mai rapidă a decalajului dintre prețurile de achiziție ale vehiculelor, aeronavelor și navelor alimentate cu combustibili fosili și ale celor cu emisii zero, reducând costul total al deținerii acestora din urmă. Este nevoie de mai multă cooperare și monitorizare la nivelul UE. Comisia va reuni – în cadrul Forumului pentru transporturi durabile – actorii relevanți de pe piață din domeniul transporturilor și al energiei, pentru a aborda în mod cuprinzător provocarea reprezentată de investițiile totale pentru un transport de marfă durabil.

Electrificarea transportului de marfă, de exemplu, necesită o integrare sectorială coordonată⁴¹. **Regulamentul TEN-E**⁴² subliniază importanța rețelelor electrice inteligente

⁴⁰ Acestea includ investiții în vehicule/nave/aeronave și în infrastructura de reîncărcare și realimentare, dar nu includ investițiile în infrastructură, cum ar fi cea rutieră sau feroviară. Ele se raportează la prețurile din 2022, utilizând un deflator de 1,1588. Sursa: SWD(2023) 68 final.

⁴¹ Această importanță se reflectă în legislația UE în domeniul energiei, în care Directiva (UE) 2019/944 privind energia electrică solicită operatorilor de sisteme de distribuție a energiei electrice să elaboreze planuri de dezvoltare a rețelei și să stabilească investițiile planificate, punând un accent deosebit pe infrastructura de distribuție principală necesară pentru a racorda noile capacități de producție și noile sarcini.

transfrontaliere, acordând o atenție deosebită rolului pe care acestea îl pot juca în facilitarea integrării celor două sectoare, de exemplu prin intermediul rețelilor transfrontaliere de reîncărcare de mare capacitate de-a lungul autostrăzilor. Promovarea unor astfel de sinergii între sectorul transporturilor și cel al energiei electrice, precum și promovarea unui sistem mai durabil și mai electrificat necesită o modernizare substanțială a rețelilor de energie electrică ale UE. Până în 2030, sunt necesare investiții în valoare de 584 de miliarde EUR pentru a acoperi nevoile rețelilor de energie electrică ale UE.

În ceea ce privește investițiile publice, Comisia va continua să mobilizeze **programele UE** (Mecanismul pentru interconectarea Europei, InvestEU, Orizont Europa, precum și fondurile regionale și de coeziune) pentru a sprijini înverzirea transportului de marfă. Acestea vor aborda blocajele în materie de infrastructură și vor sprijini digitalizarea și inovarea. De exemplu, înființarea **Întreprinderii comune pentru căile ferate ale Europei** în cadrul programului Orizont Europa demonstrează angajamentul UE față de cercetarea și inovarea în domeniul feroviar. Pornind de la activitatea desfășurată de întreprinderea comună Shift2Rail, noul parteneriat a făcut din „transformarea transportului feroviar de marfă din Europa” unul dintre proiectele sale emblematice, punând accentul pe implementarea de soluții inovatoare pe piața transportului feroviar de marfă – DAC, dar și pe sistemele de automatizare și de semnalizare. Activitatea celorlalte parteneriate europene instituite în cadrul programului Orizont Europa va contribui și ea la decarbonizarea transporturilor prin activități de cercetare și inovare⁴³. **Mecanismul de redresare și reziliență** reprezintă, la rândul său, o oportunitate de a promova capacitatea suplimentară atât de necesară a terminalelor, precum și modernizarea transportului feroviar de marfă și a transportului pe căile navigabile interioare. Pe această bază, **REPowerEU** a inclus, de asemenea, sprijinul pentru transportul cu emisii zero și infrastructura aferentă printre obiectivele sale principale, permițând statelor membre să integreze această dimensiune în planurile lor de reducere a dependenței de combustibili fosili.

Statele membre vor continua să cheltuiască **veniturile** din **EU ETS** pentru proiecte legate de climă și energie, inclusiv pentru transportul feroviar de marfă. Fondul pentru inovare, finanțat, de asemenea, din veniturile din ETS, va fi extins și va continua să sprijine decarbonizarea sectorului transporturilor. Domeniul de aplicare al investițiilor prioritare ale Fondului pentru modernizare a fost extins la infrastructura pentru mobilitate cu emisii zero.

Cu toate acestea, având în vedere presiunea exercitată în prezent asupra bugetelor naționale și asupra bugetului UE și investițiile masive necesare pentru dubla tranziție verde și digitală, sprijinul public în sine nu va fi suficient. Comisia va continua să coopereze cu Banca Europeană de Investiții și cu băncile de promovare naționale pentru a contribui la orientarea în consecință a creditării acestora. În plus, Comisia va continua să lucreze la stabilirea cadrului adecvat pentru a da semnalele corecte privind investițiile private. Comisia consideră că apar modele de afaceri promițătoare, prin care investitorii financiari combină sprijinul public, cum ar fi granturile sau împrumuturile publice cu dobândă mai mică, cu investițiile

Deși aceste planuri de rețea pot include puncte de reîncărcare pentru vehiculele electrice, timpii îndelungați de răspuns din partea operatorilor de rețea la cererile de racordări la rețea pentru punctele de reîncărcare riscă să întârzie instalarea necesară a punctelor de reîncărcare de mare putere, în special pentru vehiculele grele. De asemenea, Comisia va fi vigilentă în ceea ce privește necesitatea unei autorizări mai rapide, de exemplu pentru infrastructura de încărcare și racordările la rețeaua energetică, garantând în același timp protecția necesară a mediului și participarea publicului, prevăzute în legislația UE relevantă.

⁴² Regulamentul (UE) 2022/869 privind liniile directe pentru infrastructurile energetice transeuropene.

⁴³ 2Zero, pe baza parteneriatului EGVIA anterior, promovează dezvoltarea tehnologică în domeniul transportului rutier pentru accelerarea tranziției către o mobilitate cu zero emisii la țeava de evacuare; Întreprinderea comună pentru un hidrogen curat pune un accent deosebit pe vehiculele grele cu pilă de combustie, în timp ce CCAM sprijină inovarea în domeniul transportului automatizat de marfă.

private pentru a sprijini operatorii de transport atât în ceea ce privește instalarea infrastructurii de încărcare în antrepozitele lor, cât și utilizarea unor instrumente specifice pentru a reduce costul total al deținerii de camioane cu emisii zero, abordând astfel două obstacole esențiale în calea tranziției. Comisia va promova astfel de instrumente financiare, inclusiv cu instituții precum Banca Europeană de Investiții și băncile de promovare naționale din statele membre.

În paralel, Comisia va continua să lucreze la cadrul adecvat, cu semnale adecvate privind investițiile private. De exemplu, **taxonomia UE** urmărește să contribuie la orientarea capitalului pentru a sprijini activitățile economice durabile, stabilind clar care activități se califică drept verzi⁴⁴. În cazul în care cele mai recente actualizări ale **cadrului taxonomiei**⁴⁵ sunt adoptate astfel cum s-a prevăzut, vor fi stabilite criterii tehnice de examinare pentru o gamă largă de moduri de transport durabile, în special în ceea ce privește transportul de marfă și infrastructura. În acest scenariu, **standardul UE pentru obligațiuni verzi**⁴⁶, bazat pe taxonomia UE, va contribui în continuare la mobilizarea de investiții private suplimentare pentru înverzirea transportului de marfă.

6. Lucrători esențiali pentru un transport de marfă mai verde

Deficitul de lucrători din domeniul transporturilor periclitează serviciile europene de transport de marfă și viitorul acestora⁴⁷. Toate modurile de transport se confruntă deja cu un deficit de personal, iar acest lucru se va agrava și mai mult pe măsură ce forța de muncă din sectorul transporturilor îmbătrânește și se pensionează, iar cererea de servicii de transport de marfă crește. Aceste deficite sunt adesea rezultatul mai multor factori, printre care condițiile de muncă dificile, cum ar fi programul de lucru prelungit, perioadele petrecute departe de casă și lipsa creșterii profesionale, precum și provocările demografice. Depășirea acestora necesită atât atragerea unui număr mai mare de lucrători în sector, cât și capacitatea forței de muncă actuale pentru a putea valorifica oportunitățile existente, cum ar fi cele legate de dubla tranziție verde și digitală.

Comisia a depus eforturi pentru a îmbunătăți condițiile de muncă și pentru a spori atractivitatea sectorului transporturilor pentru lucrătorii săi printr-un angajament ferm față de **dialogul social**⁴⁸ și alte inițiative, cum ar fi „Femeile și transporturile – O platformă pentru schimbare”⁴⁹ și **rețeaua ambasadorelor diversității în domeniul transporturilor**⁵⁰. Mai recent, **Anul european al căilor ferate 2021** a reprezentat o ocazie excelentă de a promova transportul feroviar ca angajator atractiv, iar sectorul a valorificat această

⁴⁴ Regulamentul (UE) 2020/852 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2020 privind instituirea unui cadru care să faciliteze investițiile durabile și de modificare a Regulamentului (UE) 2019/2088, disponibil la adresa: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=celex%3A32020R0852>.

⁴⁵ https://finance.ec.europa.eu/publications/sustainable-finance-package-2023_en.

⁴⁶ https://finance.ec.europa.eu/sustainable-finance/tools-and-standards/european-green-bond-standard_en.

⁴⁷ Conform celui mai recent raport din 2022 al Autorității Europene a Muncii privind deficitul de forță de muncă, ocupația de șofer de camion s-a numărat printre cele cu deficit generalizat în 2022, în concordanță cu tendințele similare din anii precedenți. În mod similar, viitorul raport ESDE din 2023 include transportul terestru și transportul prin conducte printre subsectoarele în care statele membre se confruntă cu deficite persistente de forță de muncă.

⁴⁸ Recenta recomandare a Consiliului privind dialogul social, care introduce dialogul social în acquis-ul UE, consolidează dialogul social sectorial, care este esențial pentru sector, inclusiv în ceea ce privește aspecte precum condițiile din sector, o mai bună aplicare a normelor UE privind perioadele de repaus la volan, deficitul de conducători auto, imaginea și recrutarea.

⁴⁹ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues-equality-and-attractiveness-transport-sector/equality/women-transport-eu-platform-change_en.

⁵⁰ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues-equality-and-attractiveness-transport-sector/equality/diversity-ambassadors-transport_en.

oportunitate, de exemplu prin acordul „Women in rail” („Femeile din sectorul feroviar”) dintre partenerii sociali sectoriali⁵¹. Anul european al competențelor 2023⁵² a continuat să valorifice acest avânt, concentrându-se pe competențele necesare pentru sectorul transporturilor în viitor.

Transformarea digitală aflată în curs oferă oportunități, cum ar fi creșterea eficienței, îmbunătățirea mediului de lucru și locuri de muncă de calitate, care ar trebui să atragă mai mulți lucrători în acest sector. De asemenea, Comisia va continua să lucreze în vederea unei tranziții juste către automatizare și digitalizare pentru forța de muncă din sectorul transporturilor⁵³.

De asemenea, Comisia a prezentat inițiative legislative⁵⁴ pentru îmbunătățirea condițiilor de muncă și a protecției sociale în sectorul transportului rutier de marfă, asigurând în același timp un echilibru între libertatea mărfurilor și libertatea operatorilor de a presta servicii transfrontaliere. În prezent, prioritatea este punerea în aplicare a acestor dispoziții, pentru a se asigura că șoferii de camioane își pot exercita pe deplin noile drepturi, menținând în același timp condiții de concurență echitabile pe piață. În plus, în propunerea sa de revizuire a **Regulamentului TEN-T**, Comisia a subliniat necesitatea de a asigura spații de parcare sigure și securizate, care sunt esențiale pentru protecția sănătății și siguranței acestor lucrători, inclusiv a femeilor.

Pe lângă intensificarea mobilității transfrontaliere a mecanicilor de locomotivă, după cum s-a arătat mai sus, noile inițiative privind transportul verde de marfă vor contribui la îmbunătățirea în continuare a condițiilor de muncă în acest sector. De exemplu, revizuirea **Directivei privind greutatea și dimensiunile** va stimula probabil utilizarea unor cabine mai aerodinamice, ceea ce va îmbunătăți confortul și siguranța conducătorilor auto. În plus, creșterea utilizării vehiculelor grele cu emisii zero va reduce în mod semnificativ expunerea conducătorilor auto la poluare fonică și atmosferică în cabină, îmbunătățind astfel condițiile de muncă. Viitoarea inițiativă privind **cerințele referitoare la membrii echipajului pentru navigația interioară** este un alt exemplu concret de inițiativă care va avea un impact pozitiv asupra mobilității lucrătorilor și va crea condiții de concurență echitabile, contribuind în același timp la asigurarea implementării eficiente a navelor automatizate.

Atragerea lucrătorilor în sectorul transportului de marfă va rămâne esențială pentru viitorul acestuia, iar Comisia a luat deja mai multe măsuri în acest sens – cel mai recent, prin **revizuirea Directivei privind permisele de conducere**, în cadrul căreia Comisia a propus să se permită șoferilor de camioane să conducă însoțiți începând cu vârsta de 17 ani, astfel încât tinerii care au absolvit școala să nu mai fie nevoiți să aștepte până la vârsta de 18 ani înainte de a putea conduce aceste vehicule. Propunerea vizează, de asemenea, simplificarea recunoașterii permiselor de conducere eliberate în anumite țări terțe și crearea unei rețele de cunoștințe pentru a sprijini integrarea conducătorilor auto profesioniști din țări terțe în cadrul pieței unice.

⁵¹ Semnat de Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) și Comunitatea Căilor Ferate Europene și a Gestionarilor de Infrastructură (CER).

⁵² https://year-of-skills.europa.eu/index_en.

⁵³ În cadrul acțiunii 69 din Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă, Comisia și-a anunțat intenția de a emite recomandări pentru tranziția către automatizare și digitalizare și pentru impactul acestora asupra forței de muncă din domeniul transporturilor.

⁵⁴ Printre acestea se numără Directiva (UE) 2020/1057, care a armonizat normele privind detașarea conducătorilor auto, și Regulamentul (UE) 2020/1054, care a consolidat, a clarificat și a garantat aplicarea eficace a normelor sociale în transportul rutier.

În mod similar, Comisia va lansa și un studiu specific pentru a compara cerințele pentru obținerea unui certificat de competență profesională (CCP) de care au nevoie șoferii de camion, eliberat în anumite țări terțe, cu cerințele CCP din UE. Acest lucru va contribui la identificarea lacunelor pe care le pot avea deținătorii de certificate de competență profesională eliberate în țări terțe și la adaptarea cerințelor de formare în temeiul Directivei CCP⁵⁵ pentru a se concentra asupra acestor lacune.

Nu în ultimul rând, la nivel european există deja mai multe inițiative de perfecționare și recalificare a lucrătorilor din domeniul transporturilor pentru a-și desfășura activitatea într-un sector mai verde și mai digital, cum ar fi proiectul **STAFFER** în domeniul transportului feroviar⁵⁶, proiectul Skills Sea în domeniul transportului maritim⁵⁷ și parteneriatul la scară largă pentru domeniul construcțiilor navale și al tehnologiilor maritime dezvoltat sub egida Pactului privind competențele⁵⁸.

7. Concluzii

Acum, când sărbătorim 30 de ani de la crearea pieței unice, sărbătorim totodată întreprinderile și lucrătorii noștri din sectorul transporturilor, care au asigurat libera circulație a mărfurilor în UE și în afara acesteia și au făcut ca piața noastră unică să fie o adevărată poveste de succes.

Sectorul european al transportului de marfă se află într-un moment de cotitură. El trebuie să profite de oportunitățile oferite de dubla tranziție verde și digitală pentru a deveni mai puțin poluant și mai rezilient și pentru a continua să prospere în economia globalizată de mâine. Toate modurile de transport trebuie să își aducă contribuția și să lucreze mai eficient – atât individual, cât și împreună.

Prin eforturile noastre de a înverzi transportul de marfă, avansăm pe calea stabilită de Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă, în direcția realizării obiectivelor Pactului verde european în domeniul transporturilor. Inițiativele descrise în prezenta comunicare se bazează pe diferitele inițiative deja prezentate în cursul mandatului actualei Comisii, toate vizând decarbonizarea și reducerea impactului transportului de marfă asupra mediului, permițând în același timp dezvoltarea pieței noastre unice.

Limitarea liberei circulații a mărfurilor – o libertate fundamentală în cadrul UE – nu este o opțiune. Înverzirea transportului de marfă și creșterea economică trebuie să meargă mână în mână. De acest lucru depind competitivitatea pieței noastre unice și succesul acțiunilor întreprinse de UE în vederea realizării unei autonomii strategice deschise.

⁵⁵ Directiva (UE) 2022/2561.

⁵⁶ <https://www.railstaffer.eu/>.

⁵⁷ <https://www.skillsea.eu/>.

⁵⁸ https://pact-for-skills.ec.europa.eu/about/industrial-ecosystems-and-partnerships/mobility-transport_en.