



Bruxelles, 17.5.2018
COM(2018) 293 final

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

EUROPA ÎN MIȘCARE

Mobilitate durabilă pentru Europa: sigură, conectată și curată

1. INTRODUCERE

În discursul său privind starea Uniunii Europene din septembrie 2017, președintele Juncker a stabilit un obiectiv pentru UE și sectoarele sale industriale, și anume acela de a ocupa poziția de lider mondial în materie de inovare, digitalizare și decarbonizare. Comisia a adoptat o abordare cuprinzătoare pentru a se asigura că politicile de mobilitate ale UE reflectă aceste priorități politice. Ca urmare a Strategiei pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon¹, Comisia a adoptat două pachete privind mobilitatea, în mai, respectiv, în noiembrie 2017². Acestea au stabilit o agendă pozitivă și au inclus propuneri legislative și inițiative de punere în aplicare a strategiei pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon și de asigurare a unei tranziții fără dificultăți către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți. Parlamentul European și Consiliul ar trebui să asigure adoptarea rapidă a acestor propuneri.

Acest al treilea și ultim pachet „Europa în mișcare” vizează să realizeze obiectivele noii strategii de politică industrială din septembrie 2017 și să finalizeze procesul menit să permită Europei să valorifice pe deplin beneficiile modernizării mobilității³. Pentru a îndeplini aceste obiective, este esențial ca sistemul de mobilitate de mâine să fie sigur, curat și eficient pentru toți cetățenii UE. Trebuie să profităm de posibilitățile oferite de noile tehnologii pentru a urmări mai multe scopuri în același timp: să sporim siguranța și accesibilitatea mobilității europene, competitivitatea industriei europene și siguranța locurilor de muncă europene și să utilizăm tehnologii mai nepoluante și mai bine adaptate la necesitatea imperioasă de a combate schimbările climatice. Pentru aceasta va fi nevoie de angajamentul deplin al UE, al statelor membre și al părților interesate.

Schimbările tehnologice influențează toate segmentele societății și ale economiei, transformând viețile cetățenilor UE. Transporturile nu fac excepție de la această tendință. Noile tehnologii modifică radical peisajul mobilității. Acestea au un impact puternic asupra modelelor de afaceri și a industriilor convenționale din domeniul transporturilor, aducând atât noi oportunități, sub forma unor noi servicii de mobilitate și a unor noi actori, cât și provocări. Piața forței de muncă și competențele necesare evoluează într-un ritm rapid, iar UE trebuie să rămână competitivă în fața concurenței acerbe de la nivel mondial. Având în vedere faptul că lanțul valoric al industriei autovehiculelor și al transporturilor furnizează 12 milioane de locuri de muncă și că un sistem de transport eficient este esențial pentru competitivitatea UE, adaptarea la schimbări are o importanță majoră pentru politica de mobilitate a UE.

Însuși conceptul de transport este în curs de transformare, iar granițele tradiționale dintre vehicul, infrastructură și utilizator se estompează din ce în ce mai mult. Accentul nu se mai pune pe mijlocul de transport; în prezent, în principal datorită gradului sporit de conectivitate și de automatizare, utilizatorul devine din ce în ce mai mult punctul central al unui sistem de mobilitate mult mai flexibil și mai integrat.

Pătrunderea pe piață a unor vehicule tot mai automatizate și mai conectate reprezintă următoarea frontieră în sectorul transporturilor și factorul care va revoluționa modul în care cetățenii vor beneficia de mobilitate în viitor. Această revoluție a început deja, iar Europa trebuie să fie pregătită. Tehnologiile digitale impun schimbarea, dar ne pot ajuta totodată să depășim multe dintre provocările cu care se confruntă sistemul de mobilitate de astăzi. Dacă există un cadru de reglementare solid, vehiculele automatizate și sistemele de conectivitate

¹ COM(2016) 501.

² COM(2017) 283, COM(2017) 675.

³ COM(2017) 479.

avansate vor face ca vehiculele să devină mai sigure, mai ușor de utilizat în comun și mai accesibile pentru toți cetățenii, inclusiv pentru cei care în prezent ar putea fi privați de serviciile de mobilitate, cum ar fi persoanele în vârstă și persoanele cu handicap. Aceste vehicule și sisteme pot contribui la reducerea congestionării traficului, sporind astfel eficiența energetică, îmbunătățind calitatea aerului și contribuind totodată la combaterea schimbărilor climatice. Este necesar ca politicile UE să fie concepute astfel încât să valorifice aceste beneficii conexe și să fie coordonate în mod adecvat.

Europa trebuie să își asume o poziție de lider în cadrul acestei transformări a sistemului de mobilitate, iar UE trebuie să acționeze acolo unde poate aduce îmbunătățiri reale. UE este cea mai în măsură să asigure faptul că aceste evoluții abordează nevoile economiei circulare și că se țin seama pe deplin de beneficiile societale, cum ar fi siguranța și calitatea vieții, pentru a stimula inovarea, locurile de muncă și competitivitatea, precum și pentru a maximiza beneficiile în materie de mobilitate a cetățenilor la scară europeană.

2. MOBILITATEA SIGURĂ: acordarea de prioritate siguranței

Siguranța este esențială pentru orice sistem de transport și trebuie să constituie întotdeauna prioritatea majoră. Pe măsură ce mobilitatea continuă să sporească și cunoaște transformări radicale ca urmare a digitalizării, decarbonizării și inovării, trebuie să se valorifice oportunitățile de îmbunătățire suplimentară a performanței în materie de siguranță.

Nivelul de siguranță rutieră din UE este foarte bun și cu nimic mai prejos față de sistemele din alte părți ale lumii. Totuși, dat fiind faptul că încă se mai înregistrează un număr ridicat de decese și de vătămări grave în fiecare zi, UE și statele sale membre nu își pot permite să mențină situația actuală, ci trebuie să depună în continuare eforturi pentru a reduce numărul de victime ale accidentelor. În Declarația de la Valletta privind siguranța rutieră din martie 2017, guvernele naționale ale statelor membre ale UE s-au angajat să reducă în continuare numărul de decese și vătămări grave cauzate de accidente rutiere și au solicitat Comisiei să coordoneze acțiunile la nivelul UE. Acestea au invitat Comisia să „pregătească un nou cadru pentru politica de siguranță rutieră pentru deceniul de după 2020, inclusiv o evaluare a performanței în materie de siguranță rutieră care să țină seama de obiectivele și țintele stabilite în prezenta declarație”. Statele membre s-au angajat să stabilească un obiectiv de reducere la jumătate a numărului de vătămări grave în UE până în 2030, față de nivelul de referință din 2020⁴.

Siguranța rutieră din UE s-a îmbunătățit semnificativ în ultimele decenii, datorită acțiunilor întreprinse la nivelul UE, precum și la nivel național, regional și local. În perioada 2001-2010, numărul de decese cauzate de accidente rutiere în UE a scăzut cu 43 %, iar în perioada 2010-2017, cu încă 20 %. Cu toate acestea, în 2017 și-au pierdut viața în accidente rutiere în UE 25 300 de persoane, adică în jur de 70 de decese pe zi, iar aproximativ 135 000 de persoane au suferit vătămări grave, dintre care un procentaj semnificativ au fost pietoni, bicicliști și motocicliști. Aceste cifre reprezintă un cost umanitar și social inacceptabil. În termeni monetari, costul anual al deceselor și al vătămarilor grave cauzate de accidente rutiere a fost estimat la peste 120 de miliarde EUR, echivalentul a aproximativ 1 % din PIB.

Cu toate că unele state membre înregistrează în continuare progrese considerabile în ceea ce privește reducerea ratei deceselor cauzate de accidente rutiere, la nivelul UE în ansamblul său

⁴ Concluziile Consiliului privind siguranța rutieră, 8 iunie 2017, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/ro/pdf>

progresele au stagnat în ultimii ani. Deși a existat o scădere a deceselor cu aproximativ 2 % în 2016 și 2017, unele state membre au raportat chiar creșteri. Îndeplinirea obiectivului UE de reducere la jumătate a numărului de decese cauzate de accidente rutiere în perioada 2010-2020 va constitui o provocare majoră⁵.

Factorii semnificativi care contribuie la producerea accidentelor rutiere sunt viteza, conducerea sub influența alcoolului sau a drogurilor și nefolosirea centurilor de siguranță sau a căștilor. Pe lângă acești factori și alături de fenomenul în creștere al distragerii atenției de către dispozitivele mobile, apar noi tendințe într-un mediu complex, care necesită o abordare flexibilă și dinamică. Ar trebui să se acorde o atenție specială participanților la trafic vulnerabili, în special bicicliștilor și pietonilor, având în vedere creșterea semnificativă a numărului acestora în cazurile de decese și vătămări grave. Creșterea preconizată a formelor de mobilitate durabilă, cum ar fi deplasarea cu bicicleta, subliniază necesitatea urgentă a adoptării unor măsuri specifice pentru a îmbunătăți protecția acestor participanți la trafic.

Progresele tehnologice, în primul rând în materie de conectivitate și automatizare, creează noi oportunități de eliminare sau compensare a erorilor umane, iar trecerea la vehiculele autonome ar trebui să aducă o siguranță sporită pentru cetățeni pe termen lung. Totuși, în etapa de tranziție apar noi riscuri, dintre care unele sunt legate de funcționarea vehiculelor cu un grad înalt de automatizare în traficul mixt și de interacțiunea complexă dintre conducătorul auto și vehicul (interfața om-mașină), precum și de chestiunile legate de securitatea cibernetică. Alte provocări vor fi generate de schimbările demografice și de abordările diferite în materie de mobilitate personală.

De asemenea, ar trebui exploatate mai bine sinergiile dintre măsurile privind siguranța și cele privind durabilitatea. De exemplu, încurajarea utilizării modurilor de transport cu emisii zero trebuie să meargă mână în mână cu creșterea siguranței mediului pentru pietoni și cicliști. Formele de mobilitate noi și mai sigure pot merge în paralel și cu îmbunătățirea accesului la mobilitate pentru toți membrii societății, în special pentru persoanele cu handicap și pentru procentajul tot mai mare de persoane în vârstă.

Aceste aspecte demonstrează că este nevoie de o abordare consolidată în ceea ce privește punerea în aplicare a politicii UE privind siguranța rutieră și siguranța vehiculelor, care să pună un accent puternic pe impact și pe rezultate, să fie suficient de flexibilă pentru a se adapta permanent la circumstanțele în schimbare și să fie favorabilă incluziunii.

Obiectivul pe termen lung al UE va rămâne acela de a se apropia cât mai mult de un nivel zero al deceselor cauzate de accidente rutiere până în 2050 („viziunea zero”). Același obiectiv ar trebui îndeplinit și în ceea ce privește vătămrile grave. De asemenea, UE va urmări noi obiective intermediare de reducere cu 50 % a numărului de decese cauzate de accidente rutiere în perioada 2020-2030 și de reducere cu 50 % a numărului de vătămări grave în aceeași perioadă (utilizând noua definiție comună a vătămării grave convenită cu toate statele membre)⁶.

Pentru a contribui la îndeplinirea acestor obiective, Comisia propune un cadru comun pentru siguranța rutieră în perioada 2021-2030, însoțit de un plan de acțiune (anexa 1), care urmează

⁵ „Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020”, COM(2010) 389 final. Carte albă – Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor, COM(2011) 144.

⁶ Concluziile Consiliului privind siguranța rutieră, 8 iunie 2017, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/ro/pdf>

să fie detaliat în colaborare cu statele membre până la jumătatea anului 2019. Acest cadru comun pentru siguranța rutieră ar trebui pus în aplicare prin utilizarea unei abordări a „sistemului sigur”, recomandată la nivel mondial de Organizația Mondială a Sănătății și adoptată pe scară tot mai largă în statele membre, regiunile și municipalitățile UE. Obiectivul său principal îl reprezintă abordarea cauzelor accidentelor într-un mod integrat, creând mai multe niveluri de protecție care să asigure faptul că, dacă un element eșuează, va fi compensat de un altul.

Potrivit abordării „sistemului sigur”, decesele și vătămările grave cauzate de accidente rutiere nu reprezintă un preț inevitabil al mobilității. Accidente se vor produce mereu, dar decesele și vătămările grave pot fi prevenite în mare măsură. „Sistemul sigur” acceptă faptul că oamenii fac greșeli și are ca scop să asigure evitarea producerii de decese sau vătămări grave ca urmare a acestor greșeli.

De exemplu, optimizarea construcției vehiculelor, îmbunătățirea infrastructurii rutiere și reducerea vitezei pot contribui la reducerea impactului accidentelor. Responsabilitatea pentru „sistemul sigur” este împărțită în mod coordonat între sectorul public și cel privat, iar aplicarea sa este monitorizată îndeaproape pentru a evalua rezultatele și, dacă este necesar, pentru a adapta măsurile, luând în considerare experiența, noile date și noile tehnologii.

Se pot obține rezultate concrete printr-o mai bună coordonare între statele membre și prin adoptarea unei abordări de tipul „gestionare în funcție de obiective”. Acțiunile eficace de abordare a cauzelor cunoscute ale accidentelor ar trebui să combine instrumente și măsuri diferite. Legislația poate fi astfel sprijinită prin aplicarea unor criterii de eligibilitate explicite legate de siguranța rutieră pentru finanțarea UE și cea națională, prin îmbunătățirea transferului de „învățămintele desprinse” și de bune practici, precum și prin campanii de sensibilizare. Acest lucru va asigura faptul că acțiunile care au un impact puternic asupra siguranței sunt sprijinite într-un mod mai direct prin finanțarea UE. De asemenea, Comisia invită toate părțile interesate să își asume angajamente voluntare pentru îndeplinirea ambițiosului obiectiv „viziunea zero” (a se vedea planul de acțiune din anexa 1).

Comisia va sprijini această abordare prin stabilirea unor indicatori-cheie de performanță, în strânsă colaborare cu statele membre, care să fie direct legați de reducerea numărului de decese și de vătămări grave. Aceștia vor fi definiți în consultare cu experți din cadrul autorităților statelor membre, precum și cu o gamă largă de părți interesate, și ar trebui să se bazeze pe o metodologie comună de măsurare și pe un nivel de referință convenit și, în măsura posibilului, ar trebui să fie corelați cu obiectivele vizate. Comisia va analiza modalitățile de sprijinire a statelor membre în activitatea comună de elaborare a metodologiei și a măsurătorilor.

Legislația, inclusiv cea de la nivelul UE, va continua să joace un rol-cheie în cadrul unei abordări integrate a „sistemului sigur”. În martie 2018 a intrat în vigoare legislația privind sistemul „eCall”⁷. Acest sistem informează în mod automat serviciile de urgență în cazul producerii unui accident grav și comunică locul unde se află vehiculul. Instalarea acestuia este obligatorie pentru autoturisme și vehiculele utilitare ușoare și se preconizează că prima serie de mașini echipate cu sistemul „eCall” va începe să circule pe drumurile din UE începând cu jumătatea anului 2018. Acest sistem poate accelera timpii de răspuns în caz de urgență cu până la 40 % în zonele urbane și cu până la 50 % în mediul rural. Comisia analizează extinderea acestuia și la alte categorii de vehicule.

⁷ Regulamentul (UE) 2015/758 și Decizia nr. 585/2014/UE.

În cadrul acestui al treilea pachet privind mobilitatea, Comisia adoptă două propuneri pentru a contribui la realizarea obiectivului siguranței rutiere. Una vizează transformarea standardelor UE de siguranță a vehiculelor pentru a include, de exemplu, cele mai recente elemente de siguranță, iar cealaltă urmărește îmbunătățirea gestionării siguranței infrastructurii rutiere.

Industria autovehiculelor din UE se află în prima linie în ceea ce privește dezvoltarea unor tehnologii care să permită introducerea unor sisteme de siguranță a vehiculelor din ce în ce mai accesibile ca preț. Chiar dacă toate acestea vor contribui la prevenirea accidentelor, este nevoie de măsuri suplimentare. Este indispensabilă îmbunătățirea elementelor active și pasive de siguranță a vehiculelor, pentru a-i proteja atât pe ocupanții vehiculelor, cât și pe pietoni, bicicliști și alți participanți la trafic vulnerabili. Din acest motiv, Comisia propune un pachet cuprinzător de noi măsuri obligatorii de siguranță a vehiculelor, care reunește noile sisteme de evitare a accidentelor cu măsuri de siguranță active și pasive actualizate, pentru a îmbunătăți situația generală a accidentelor rutiere pe drumurile din UE. Noile elemente de siguranță a vehiculelor sunt eficiente din punctul de vedere al costurilor, fezabile și au un potențial ridicat de reducere semnificativă a numărului de decese și vătămări grave în rândul participanților la trafic, atât a celor din interiorul vehiculelor, cât și a celor din exteriorul acestora. De asemenea, respectivele elemente de siguranță deschid calea pentru introducerea pe scară mai largă a vehiculelor automatizate.

Protocoloalele de testare perfecționate vor impune producătorilor să echipeze autoturismele cu sisteme de fixare mai avansate, pentru a proteja mai bine populația în curs de îmbătrânire. Pietonii și bicicliștii care sunt nevoiți să folosească drumurile în comun cu vehiculele și care sunt tot mai numeroși vor beneficia, de asemenea, de un grad sporit de protecție, datorită noilor capacități de detectare a coliziunilor și a îmbunătățirii vizibilității directe pentru conducătorii auto de camioane. Noile măsuri propuse vor aborda și probleme societale, cum ar fi depășirea limitelor de viteză sau utilizarea telefoanelor inteligente la volan. În ansamblu, aceste noi măsuri de siguranță a vehiculelor reprezintă o contribuție esențială la creșterea siguranței rutiere.

Cea de a doua propunere legislativă a Comisiei vizează să îmbunătățească gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, pentru a reduce atât numărul de accidente, cât și gravitatea acestora. Propunerea îmbunătățește transparența și monitorizarea procedurilor de siguranță rutieră (evaluări ale impactului, audituri, inspecții) și introduce o nouă procedură de cartografiere a riscurilor de accidente la nivelul întregii rețele. Acest lucru va face posibilă compararea nivelurilor de siguranță a drumurilor din întreaga Europă și va sta la baza deciziilor de investiții, inclusiv pentru finanțarea din partea UE. În plus, domeniul de aplicare al legislației ar trebui să fie extins dincolo de rețeaua transeuropeană de transport, până la drumurile principale relevante pentru transportul pe teritoriul UE, unde se înregistrează un procentaj semnificativ de accidente grave. Această măsură servește intereselor tuturor cetățenilor și întreprinderilor din UE, întrucât utilizează rețeaua rutieră integrată, și confirmă practica unui număr mare de state membre care au extins deja aplicarea legislației UE și în cazul drumurilor principale din afara rețelei transeuropene de transport.

În viitorul apropiat, tehnologia auto avansată va trebui să se bazeze pe infrastructura fizică actuală. Prin urmare, propunerea va permite stabilirea viitoare de cerințe de performanță pentru infrastructură (de exemplu, marcaje și indicatoare rutiere clare), care sunt necesare pentru introducerea noilor dispozitive tehnologice, cum ar fi sistemele de evitare a părăsirii involuntare a benzii de circulație. Acesta va fi un prim exemplu de contribuție importantă pe

care o poate avea infrastructura la introducerea în condiții de siguranță a sistemelor de mobilitate conectată și automatizată.

Comisia își va asuma în continuare un rol de lider la nivel mondial în materie de siguranță rutieră, colaborând îndeaproape cu organizațiile internaționale, în special cu Organizația Națiunilor Unite, făcând schimb de know-how tehnic și de bune practici și explorând posibilitățile de participare la inițiative de finanțare internaționale. Va continua cooperarea specializată cu vecinii UE, în special cu țările din Balcanii de Vest și cu Turcia, cu Parteneriatul estic, precum și cu regiunea mediteraneeană.

Prin intermediul planului de acțiune și în strânsă cooperare cu statele membre și cu părțile interesate, Comisia urmărește să se asigure că, pe măsură ce sistemul de mobilitate se va transforma în următorii ani, siguranța va fi considerată în continuare o prioritate. Prin punerea în aplicare a abordării „sistemului sigur”, măsurile prezentate în prezentul cadru privind siguranța rutieră ar trebui să aibă un impact real și să aducă în continuare îmbunătățiri semnificative și necesare ale performanței în materie de siguranță pe drumurile din UE și, mai presus de orice, să salveze vieți.

3. MOBILITATE CONECTATĂ ȘI AUTOMATIZATĂ: construirea drumului către următoarea frontieră

3.1 O strategie pentru introducerea vehiculelor conectate și automatizate în Europa

Este de presupus că vehiculele autonome și sistemele de conectivitate avansate vor face ca vehiculele să devină mai sigure și mai ușor de utilizat în comun și vor permite accesul la serviciile de mobilitate pentru mai mulți utilizatori. De asemenea, aceste tehnologii pot contribui la abordarea multora dintre provocările majore cu care se confruntă în prezent sistemul de transport rutier, cum ar fi siguranța rutieră, congestionarea traficului, eficiența energetică și calitatea aerului. Acestea vor modifica în mod semnificativ modelele de mobilitate și vor transforma transportul public și planificarea urbană. Vehiculele care permit în tot mai mare măsură conducătorului auto, cel puțin în anumite condiții de deplasare, să desfășoare și alte activități decât conducerea autovehiculului ar trebui să devină disponibile ca produse comerciale de piață până în 2020. Aceste evoluții ar putea schimba întregul ecosistem al industriei autovehiculelor⁸. De asemenea, mobilitatea autonomă va avea un impact de anvergură asupra economiei UE în ansamblu, afectându-i competitivitatea și poziția de lider în domeniul tehnologiei, potențialul de creștere (productivitatea și efectele de propagare pentru alte sectoare, printre care se numără telecomunicațiile sau comerțul electronic) și piețele forței de muncă (disponibilizări, dar și noi locuri de muncă și cerere de noi competențe).

Pentru ca Europa să rămână în avangarda mondială a automatizării vehiculelor și a conectivității și să păstreze locurile de muncă din UE, este esențial ca tehnologiile importante să fie dezvoltate în Europa, conducerea automatizată și autonomă să fie sigură, iar cadrul juridic să fie modern și să ofere un mediu corespunzător pentru progresul tehnologic.

Industria europeană este bine plasată pentru a concura la nivel mondial. Industria autovehiculelor din UE este una dintre cele mai competitive din lume, datorită inovațiilor sale

⁸ Automatizarea afectează toate modurile de transport (naval, aerian, feroviar și rutier), transportul de pasageri și de marfă, transportul public și cel individual, însă cel mai mare impact al automatizării transportului va fi resimțit, probabil, de publicul larg.

tehnologice. UE este lider mondial în domeniul automatizării. Serviciile de navigație prin satelit Galileo constituie, de asemenea, un avantaj incontestabil, oferind un grad mai mare de precizie pentru poziționare. Fără îndoială, ca orice tehnologie disruptivă, introducerea vehiculelor autonome va genera atât riscuri, cât și oportunități. Cu toate acestea, primele estimări indică efecte economice încurajatoare în general, cu condiția ca UE să profite de oportunități și să atragă locurile de muncă aferente pe teritoriul său⁹.

Conform cercetărilor, peste 90 % dintre accidente sunt cauzate de eroarea umană¹⁰. Prin eliminarea necesității unui conducător auto, vehiculele autonome ar trebui să îmbunătățească în mod semnificativ siguranța rutieră. De exemplu, vehiculele autonome vor respecta în mai mare măsură regulile de circulație și vor reacționa mai rapid decât oamenii. De asemenea, vehiculele conectate și automatizate pot contribui la reducerea congestionării, deoarece vor facilita utilizarea vehiculelor în comun și vor promova modele de afaceri noi și îmbunătățite (de exemplu, mobilitatea ca serviciu), diminuând atractivitatea deținerii de autovehicule în orașe.

UE a început deja să pregătească terenul, de exemplu prin adoptarea de strategii privind sistemele de transport inteligente cooperative¹¹ și privind viitoarea tehnologie de comunicații 5G¹². Spre deosebire de alte zone ale lumii, în UE există deja o mare parte a cadrului juridic necesar în acest sens. De exemplu, cadrul european pentru omologarea de tip a vehiculelor a fost revizuit în 2018, introducându-se reguli de supraveghere a pieței care să asigure existența unei piețe interne autentice a UE pentru vehicule, inclusiv pentru vehiculele autonome. Acest cadru al UE servește drept punct de referință pentru armonizarea internațională cu partenerii internaționali din cadrul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite. De asemenea, UE a ajuns într-o etapă avansată în ceea ce privește normele de protecție a datelor, care vor contura viitorul pieței unice digitale.

Cu toate acestea, rămân încă multe de făcut. UE are nevoie de o agendă clară, fermă și orientată spre viitor pentru a-și menține poziția de lider în acest sector cu un grad înalt de competitivitate. Tehnologia avansează rapid și este extrem de necesar să se adopte o abordare coordonată și să se stabilească priorități pentru finanțarea activităților de cercetare, demonstrative și de introducere pe piață la nivel european și național, pentru a valorifica într-un mod optim programele în curs și viitoare, pentru a maximiza eforturile concertate de investiții publice și private și pentru a exploata pe deplin sinergiile dintre conectivitate și automatizare. Primii pași în domeniul vehiculelor autonome au fost deja făcuți la nivel național în statele membre (de exemplu, Regatul Unit, Germania, Franța, Suedia, Țările de Jos), în special în ceea ce privește activitățile demonstrative și testarea pe scară largă. Testele pe scară largă joacă un rol important în dezvoltarea și introducerea tehnologiilor relevante, precum și în promovarea cooperării între actorii relevanți, iar Comisia sprijină coordonarea transfrontalieră și testele transfrontaliere pe scară largă cu vehicule autonome, prin cereri de propuneri specifice¹³.

Este necesară să se elaboreze măsuri suplimentare care să ofere sectorului și statelor membre orientări în ceea ce privește vehiculele autonome și interacțiunea acestora cu viitoarele rețele

⁹ Studiu al Comisiei (2018): <https://ec.europa.eu/jrc/en/publication/eur-scientific-and-technical-research-reports/analysis-possible-socio-economic-effects-connected-cooperative-and-automated-mobility-CCAM-Europe>

¹⁰ Raport al Comisiei – Salvarea de vieți: Sporirea siguranței vehiculelor în UE, COM(2016) 787.

¹¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=CELEX:52016DC0766>

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ro/TXT/?uri=CELEX%3A52016DC0588>

¹³ <http://ec.europa.eu/research/index.cfm?pg=newsalert&year=2017&na=na-030417>.

de conectivitate și cu alte vehicule. Măsurile vor include accelerarea introducerii de servicii pentru sisteme de transport inteligente cooperative. În Declarația de la Amsterdam; UE a fost invitată să furnizeze orientări clare pentru a se evita fragmentarea pieței și a se efectua investițiile corecte¹⁴. Unele state membre au adoptat deja strategii proprii și încep să adopte legislația națională. La nivelul UE, este necesară o abordare din perspectiva pieței interne, pentru a asigura niveluri minime de armonizare și de interoperabilitate, precum și securitatea juridică.

Ca răspuns la aceste provocări complexe și pentru a beneficia pe deplin de noile oportunități oferite de aceste evoluții tehnologice, Comisia propune o abordare la nivelul UE bazată pe trei obiective strategice interconectate:

- dezvoltarea tehnologiilor și a infrastructurii esențiale în vederea consolidării competitivității UE;
- asigurarea introducerii în condiții de siguranță și de securitate a conducerii conectate și automatizate a autovehiculelor;
- abordarea efectelor socioeconomice ale mobilității autonome.

Acțiunea la nivelul UE poate facilita acest proces prin stabilirea unei viziuni comune pentru dezvoltarea viitoare a sectorului și prin asigurarea pregătirii cadrului juridic și de politici al UE în domeniile esențiale (de exemplu, siguranța rutieră și securitatea cibernetică) pentru introducerea pe piață a unor produse și servicii noi. De asemenea, UE poate desfășura acțiuni de sprijin pentru dezvoltarea și introducerea la nivel transfrontalier a tehnologiilor, serviciilor și infrastructurii esențiale, inclusiv prin instituirea unui parteneriat în temeiul următorului cadru financiar multianual al UE, care să ofere mijloace de acțiune și beneficii atât cetățenilor europeni, cât și industriei europene. Cel mai important aspect este acela că UE poate, de asemenea, să contribuie la abordarea și elaborarea unor soluții europene comune pentru problemele societale conexe, care vor fi, probabil, decisive pentru acceptarea socială a acestor noi tehnologii; este vorba, în special, despre protecția datelor cu caracter personal, despre opțiunile etice subiacente legate de dezvoltarea sistemelor autonome, despre repartizarea clară a răspunderii în caz de accidente și despre impactul asupra locurilor de muncă și a competențelor¹⁵.

În Comunicarea privind strategia UE pentru mobilitatea conectată și automatizată, care însoțește prezenta comunicare, sunt prevăzute acțiuni specifice și complementare care să permită îndeplinirea acestor trei obiective generale¹⁶.

3.2. Instituirea unui mediu digital pentru schimbul de informații în sectorul transporturilor

Pe lângă inițiativele care contribuie la o strategie a UE pentru mobilitatea conectată și automatizată, acest cel de al treilea pachet privind mobilitatea include și două propuneri care vizează instituirea unui mediu complet digital și armonizat pentru schimburile de informații între operatorii de transport și autorități. Propunerile de regulamente referitoare la mediul aferent ghișeului unic european în domeniul maritim și la informațiile electronice privind

¹⁴ <https://www.regjeringen.no/contentassets/ba7ab6e2a0e14e39baa77f5b76f59d14/2016-04-08-declaration-of-amsterdam---final1400661.pdf>

¹⁵ A se vedea, de asemenea, Comunicarea privind inteligența artificială pentru Europa [COM(2018) 237] și Documentul de lucru al serviciilor Comisiei privind răspunderea pentru tehnologiile digitale emergente [SWD(2018) 137].

¹⁶ COM(2018) 283.

transportul de mărfuri se completează reciproc și vor permite schimburile electronice și simplificate între întreprinderi și autorități de-a lungul rutelor de transport, de la punctul de intrare în porturile din UE până la destinația finală a mărfurilor¹⁷. Aceste două propuneri vor reduce birocrăția și vor facilita fluxurile digitale de informații pentru operațiunile logistice, conectând mai bine diferitele moduri de transport și contribuind astfel la soluțiile multimodale.

4. MOBILITATEA CURATĂ: combaterea schimbărilor climatice, menținând totodată competitivitatea industriei UE

4.1 Crearea unui „ecosistem” competitiv pentru baterii în Europa – Plan strategic de acțiune

Producerea și dezvoltarea bateriilor reprezintă un imperativ strategic pentru Europa în contextul tranziției către o energie curată și constituie o componentă esențială a competitivității sectorului autovehiculelor. Prin urmare, acestea constituie, de asemenea, o parte integrantă a obiectivului Comisiei prevăzut în noua strategie de politică industrială, și anume ca UE să devină un lider mondial în materie de inovare, digitalizare și decarbonizare¹⁸.

Provocarea imediată de a crea în Europa o industrie competitivă și durabilă în domeniul fabricării bateriilor este una uriașă, iar Europa trebuie să se miște repede în această cursă la nivel mondial, atât pentru a preveni dependența tehnologică majoră de concurenții săi, cât și pentru a valorifica imensul potențial al bateriilor în materie de locuri de muncă, creștere și investiții. Conform unor previziuni, începând cu anul 2025, Europa ar putea să câștige o piață a bateriilor de până la 250 de miliarde EUR pe an, deservită de cel puțin 10-20 de gigafabrici (unități de producție în masă a celulelor de baterii)¹⁹ pentru a acoperi doar cererea din UE.

Având în vedere amploarea și viteza investițiilor necesare, această provocare industrială nu poate fi abordată într-o manieră fragmentată.

În octombrie 2017, Comisia a lansat „**Alianța europeană pentru baterii**”²⁰, împreună cu principalele părți interesate din industrie, cu statele membre active și cu Banca Europeană de Investiții. Această platformă de cooperare urmărește să faciliteze apariția unor proiecte de producție a celulelor de baterii, bine integrate și coordonate de industrie, care să reunească punctele forte ale UE și să susțină cooperarea între diverși actori de-a lungul lanțului valoric, creând sinergii și sporind competitivitatea și economiile de scară. De la lansarea „Alianței europene pentru baterii” s-au înregistrat deja progrese concrete, fiind anunțate consorții sau parteneriate industriale cu scopul de a dezvolta producția de celule de baterii și ecosistemele conexe.

Este necesar să se profite de această dinamică.

¹⁷ COM(2018) 278 și COM(2018) 279.

¹⁸ Acestea fac parte, de asemenea, din domeniile prioritare de intervenție prevăzute în Raportul Grupului la nivel înalt privind viitorul industriei autovehiculelor „GEAR 2030”.
<https://ec.europa.eu/docsroom/documents/26081/attachments/1/translations/en/renditions/native>

¹⁹ Sursa: Inițiativa Inno-energy a Institutului European de Inovare și Tehnologie (EIT)
<http://www.innoenergy.com/>

²⁰ https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_en

Ca parte a pachetului „Europa în mișcare” și în urma consultării și a strânsei cooperări cu părțile interesate din industrie (peste 120 de actori)²¹ în cadrul „Alianței europene pentru baterii”, Comisia prezintă un amplu **Plan de acțiune strategic pentru baterii** (anexa 2), stabilind un set de măsuri concrete care vor contribui la crearea acestui „ecosistem” inovator, durabil și competitiv pentru baterii în Europa.

Prin acest plan de acțiune, Comisia nu numai că promovează o abordare europeană transfrontalieră și integrată, ci, de asemenea, acordă o atenție specială producției durabile a bateriilor de-a lungul întregului lanț valoric, începând cu extracția și prelucrarea materiilor prime (primare și secundare), trecând prin faza de proiectare și de fabricare a celulelor de baterii și a grupurilor de baterii și încheind cu utilizarea primară, utilizarea secundară, reciclarea și eliminarea acestora în contextul unei economii circulare. O astfel de abordare va promova producerea și utilizarea bateriilor de înaltă performanță și va stabili repere de durabilitate de-a lungul întregului lanț valoric din UE.

Planul de acțiune combină măsuri specifice la nivelul UE, inclusiv privind materiile prime, cercetarea și inovarea, finanțarea/investițiile, standardizarea/reglementarea, comerțul și dezvoltarea competențelor, pentru ca Europa să devină lider mondial în producerea și utilizarea durabilă a bateriilor în contextul economiei circulare.

Mai precis, planul își propune:

- **să asigure accesul la materii prime** din țări bogate în resurse din afara Uniunii Europene, să faciliteze accesul la sursele europene de materii prime, precum și la **materii prime secundare** prin reciclare într-o economie circulară a bateriilor;
- **să sprijine producția europeană de celule de baterii la scară largă și un lanț valoric complet și competitiv în Europa**, reunind actorii principali din industrie și autoritățile naționale, lucrând în parteneriat cu statele membre și cu Banca Europeană de Investiții pentru a sprijini proiecte inovatoare și integrate de producție la scară largă care prezintă o importantă dimensiune transfrontalieră și în materie de durabilitate;
- **să consolideze poziția de lider în acest sector industrial, prin intensificarea sprijinului acordat de UE cercetării și inovării** în domeniul tehnologiilor avansate (de exemplu, litium-ion) și disruptive (de exemplu, cele cu semiconductori);
- **să dezvolte și să consolideze o forță de muncă înalt calificată la toate nivelurile lanțului valoric al bateriilor**, pentru a compensa deficitele de competențe prin acțiuni la nivelul UE și la nivelul statelor membre, oferind programe adecvate de formare, de recalificare și de perfecționare și transformând Europa într-un loc atrăgător pentru experții de nivel mondial în dezvoltarea și producerea bateriilor;
- **să susțină durabilitatea industriei UE de fabricare a celulelor de baterii cu cea mai mică amprentă de mediu posibilă**. Acest obiectiv ar trebui pus în aplicare în special prin stabilirea unor cerințe pentru producerea sigură și durabilă a bateriilor în Europa;
- **să asigure coerența cu cadrul mai amplu de sprijin și reglementare al UE** (Strategia privind energia curată și pachetele privind mobilitatea, politica comercială etc.).

²¹ Peste 120 de actori din industrie și din domeniul inovării au participat la acest exercițiu și au aprobat în mod colectiv recomandări privind acțiuni prioritare, care în prezent sunt puse în aplicare. <http://www.innoenergy.com/eit-innoenergys-role-within-the-european-battery-alliance/>

Acțiunile identificate au potențialul de a genera un impact pe termen scurt și mediu, în special asupra producției de celule de baterii în UE, precum și de a determina o schimbare structurală pe termen mai lung, care va contribui la crearea unui ecosistem al bateriilor în UE care să acopere întregul lanț valoric al bateriilor și să pregătească terenul pentru următoarea generație de tehnologii pentru baterii.

Această colaborare va trebui să fie consolidată în continuare în vederea punerii în aplicare cu succes a diferitelor acțiuni, iar Comisia se bazează pe angajamentul și pe implicarea tuturor părților interesate în vederea soluționării provocării pe care o reprezintă bateriile în Europa. În acest scop, Comisia va continua să colaboreze strâns cu statele membre și cu industria în cadrul Alianței europene pentru baterii, pentru a menține ritmul actual și a se asigura că angajamentele asumate și acțiunile întreprinse se vor transforma rapid în rezultate tangibile.

Prin acest plan de acțiune, Comisia dorește să așeze Europa pe un drum sigur spre poziția de lider într-o industrie esențială pentru viitor, sprijinind locurile de muncă și creșterea în cadrul unei economii circulare și asigurând, în același timp, o mobilitate curată, un mediu mai bun și o calitate sporită a vieții cetățenilor UE.

4.2 Finalizarea cadrului legislativ al UE privind emisiile de CO₂ generate de transportul rutier

În Strategia europeană pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon, Comisia și-a asumat angajamentul politic de a prezenta prima propunere legislativă a UE privind emisiile de CO₂ generate de vehiculele grele. În cadrul acestui al treilea pachet privind mobilitatea, Comisia își îndeplinește angajamentul²². Propunerea privind standardele de emisii de CO₂ pentru camioane, autobuze și autocare constituie o completare importantă a cadrului legislativ de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul rutier. Aceasta urmează propunerii privind standardele de emisii de CO₂ pentru autoturisme și camioane în perioada de după 2020, adoptată în noiembrie 2017 în cadrul celui de al doilea pachet privind mobilitatea.

Această propunere legislativă este necesară pentru a contribui la îndeplinirea angajamentelor asumate de UE în temeiul Acordului de la Paris și la punerea în aplicare a cadrului de politici privind clima și energia pentru 2030. În practică, emisiile de CO₂ generate de sectorul vehiculelor grele reprezintă aproximativ un sfert din emisiile generate de transportul rutier și se preconizează că vor crește și mai mult până în 2030. Îndeplinirea într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor a obiectivelor UE de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră nu va fi posibilă fără contribuția sectorului vehiculelor grele.

Este posibil ca operatorii de transport, care sunt în majoritate întreprinderi mici și mijlocii, să nu beneficieze de economiile de combustibil. Deși ar fi în interesul lor pe termen lung să își reducă expunerea la costurile combustibilului prin achiziționarea celor mai eficiente vehicule, barierele de pe piață și în materie de reglementare împiedică răspândirea pe scară largă pe piață a tehnologiilor eficiente din punctul de vedere al costurilor și inovatoare. Comisia propune în prezent eliminarea unora dintre aceste bariere, împreună cu alte instrumente, cum ar fi Directiva „Eurovigneta”, Directiva privind vehiculele nepoluante și Planul de acțiune privind infrastructura pentru combustibili alternativi, propuse recent de Comisie în cadrul celor două pachete anterioare privind mobilitatea.

²² COM(2016) 501.

Producătorii și furnizorii de componente din UE sunt expuși riscului de a-și pierde poziția actuală de lideri în domeniul tehnologiilor inovatoare. Piețe semnificative precum cele din SUA, Canada, Japonia, China și India au introdus în ultimii ani standarde de consum de combustibil și/sau de emisii pentru a stimula inovarea și a îmbunătăți rapid eficiența vehiculelor. Propunerea Comisiei dă un impuls concret inovării și investițiilor coordonate de UE în domeniul tehnologiilor cu emisii reduse de dioxid de carbon din acest sector.

Comisia consideră că cea mai adecvată modalitate de reglementare a emisiilor de CO₂ generate de vehiculele grele o reprezintă abordarea pas cu pas, cu o clauză de revizuire timpurie. Legislația ar trebui să vizeze valorificarea primelor beneficii disponibile, asigurând faptul că tehnologiile care sunt cele eficiente din punctul de vedere al costurilor și care sunt deja disponibile pătrund rapid pe piața noilor camioane cu cele mai mari dimensiuni. Cele patru categorii principale de camioane cu cele mai mari dimensiuni sunt primele tipuri de vehicule pentru care UE va avea date fiabile și certificate privind emisiile, începând din 2019. Acestea produc aproximativ 65-70 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră generate de vehiculele grele.

În urma unei analize care se va efectua în 2022 pe baza datelor de certificare oficiale obținute timp de trei ani, ar trebui să se introducă progresiv efectele tehnologiilor mai avansate. În plus, s-ar putea stabili obiective de emisii de CO₂ și pentru alte tipuri de vehicule, care nu fac încă obiectul legislației privind certificarea necesară. Sunt vizate autobuzele și autocarele, camioanele de dimensiuni mai mici și remorcile.

Autobuzele, pentru care sistemele de propulsie cu emisii scăzute sau egale cu zero sunt disponibile pe scară foarte largă, nu sunt vizate de obiectivele de reducere a emisiilor stabilite în această primă propunere, deoarece trebuie să se elaboreze legislația necesară pentru colectarea și certificarea datelor privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de acestea. Totuși, Directiva revizuită privind vehiculele nepoluante și Planul de acțiune privind infrastructura pentru combustibili alternativi vor sprijini în mod direct încă de pe acum introducerea autobuzelor cu emisii scăzute sau egale cu zero în orașe, prin achiziții publice. Această introducere este completată de măsuri de sprijin menite să accelereze introducerea infrastructurii pentru combustibili alternativi, astfel cum au fost identificate în planul de acțiune adoptat în cadrul celui de al doilea pachet privind mobilitatea. În plus, inițiativa privind introducerea autobuzelor nepoluante, lansată de Comisie și sprijinită de Comitetul Regiunilor, oferă o platformă pentru accelerarea introducerii autobuzelor nepoluante²³.

Comisia invită Parlamentul European și Consiliul să adopte fără întârziere această legislație, pentru a evita adâncirea decalajului în materie de emisii dintre sectorul vehiculelor grele și restul transportului rutier, pentru a permite societăților de transport să beneficieze de costuri mai reduse ale combustibilului și pentru a asigura competitivitatea pe termen lung a producătorilor și a furnizorilor de componente din UE.

4.3 O nouă metodologie de comparare a prețurilor combustibililor pentru consumatori

Având în vedere expansiunea rapidă a electromobilității și a vehiculelor care utilizează o serie de combustibili alternativi diferiți, Comisia propune o metodologie care le va permite

²³ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cleanbus_en

utilizatorilor să facă o comparație simplă între prețurile acestor combustibili diferiți²⁴. Aceasta va contribui la creșterea gradului de sensibilizare a consumatorilor – inclusiv în momentul achiziționării de noi vehicule – și a transparenței prețurilor combustibililor și ar trebui să contribuie la diversificarea surselor de energie din sectorul transporturilor și la reducerea emisiilor de CO₂ și de alți poluanți în acest sector.

4.4 Îmbunătățirea etichetării pneurilor

Regulamentul UE privind etichetarea pneurilor promovează pneurile eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil și sigure, cu un zgomot exterior de rulare redus, pentru a asigura economiile de combustibil, precum și siguranța transportului rutier²⁵. Regulamentul își propune, de asemenea, să ofere consumatorilor mai multe informații, prin intermediul unei etichete standard, pentru a influența deciziile de cumpărare. Întrucât pneurile pot modifica cu 20-30 % consumul de combustibil al unui vehicul, performanța acestora are un impact semnificativ asupra eficienței consumului de combustibil și asupra emisiilor generate de vehicule.

Propunerea Comisiei vizează consolidarea regulamentului și sporirea eficacității acestuia²⁶. În special, aceasta vizează să asigure vizibilitatea clară a etichetei pentru consumatorii care achiziționează pneuri. Acest lucru înseamnă și că potențialii cumpărători trebuie să recunoască eticheta sau să înțeleagă indicatorii de performanță, de exemplu în ceea ce privește acuratețea și fiabilitatea. În plus, regulamentul vizează extinderea gamei de parametri de performanță de pe etichetă pentru a include noi elemente și, în cele din urmă, pentru a ține seama în mai mare măsură de alte priorități în materie de politică ale UE, cum ar fi agenda pentru o economie circulară. În fine, regulamentul consolidează punerea în aplicare a supravegherii pieței.

4.5 Cerințe de proiectare pentru camioane în vederea reducerii emisiilor de CO₂ și a îmbunătățirii siguranței

Performanța aerodinamică a vehiculelor are un impact direct asupra emisiilor de CO₂. Prin urmare, Comisia propune revizuirea legislației privind masa și dimensiunile anumitor vehicule rutiere, pentru a devansa cu trei ani data de la care producătorii vor putea să introducă pe piață noi vehicule grele de transport marfă cu cabine mai rotunjite și mai aerodinamice, și anume începând din 2019²⁷. Împreună cu propunerea Comisiei privind introducerea de standarde de emisii de CO₂ pentru vehiculele grele de transport marfă, această propunere este menită să contribuie la reducerea emisiilor de CO₂ generate de sectorul transporturilor și să aducă beneficii de mediu. Alt obiectiv este îmbunătățirea siguranței celorlalți participanți la trafic și a vizibilității și a confortului conducătorilor auto, facilitând totodată în permanență transportul intermodal.

4.6 Revizuirea cadrului pentru impozitarea energiei în vederea promovării electromobilității

Deși prezentul pachet nu include o revizuire cuprinzătoare a Directivei privind impozitarea energiei, Comisia va continua să exploreze opțiunile de promovare a electromobilității în

²⁴ În temeiul articolului 7 alineatul (3) din Directiva 2014/94/UE, Regulamentul de punere în aplicare al Comisiei privind o metodologie comună pentru compararea prețului pe unitate al combustibililor alternativi în conformitate cu Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului, C(2018) 2751.

²⁵ Regulamentul nr. 1222/2009.

²⁶ COM(2018) 296.

²⁷ Directiva (UE) 2015/719. COM(2018) 275.

contextul unei revizuii viitoare a directivei. Mai mult, abordarea bazată pe stabilirea unor rate minime de impozitare la nivelul UE permite încă de pe acum statelor membre, fără să fie necesară modificarea legislației UE, să își adapteze ratele pentru a sprijini mobilitatea cu emisii scăzute de dioxid de carbon. În special, statele membre ar trebui să revizuiască tratamentul preferențial acordat în prezent motorinei.

4.7 Raționalizarea punerii în aplicare a rețelei centrale transeuropene de transport în vederea realizării mobilității cu emisii scăzute de dioxid de carbon

Infrastructura este un instrument indispensabil pentru introducerea unor soluții curate, sigure, digitale și conectate în cadrul sistemului de transport. Rețeaua transeuropeană de transport este coloana vertebrală a infrastructurii de transport a Europei. Scopul Comisiei este de a se asigura că aceasta este eficientă, inteligentă, sigură și durabilă. Rețeaua are o influență puternică asupra modelelor de mobilitate pentru transportul de mărfuri și de pasageri, prin stabilirea de cerințe comune, generarea unor proiecte de infrastructură de calitate și stimularea inovării. În acest scop, al treilea pachet privind mobilitatea include o propunere de regulament care vizează facilitarea punerii în aplicare a rețelei centrale transeuropene de transport și promovarea multimodalității. Măsurile propuse urmăresc simplificarea acordării de autorizații, a achizițiilor publice și a altor proceduri administrative, pentru a asigura un proces mai eficient, un grad sporit de transparență și o mai mare acceptare de către public. Prin urmare, această propunere va servi drept catalizator pentru o mobilitate mai curată, mai sigură și mai conectată, acordând prioritate autorizării proiectelor conexe privind rețeaua centrală transeuropeană de transport.²⁸

În plus, pachetul va fi sprijinit printr-o cerere de propuneri în cadrul Mecanismului pentru interconectarea Europei. Vor fi disponibile granturi ale UE în valoare de 450 de milioane EUR pentru investiții în proiecte care contribuie în mod direct la siguranța rutieră, digitalizare și multimodalitate în sectorul transporturilor.

5. CONCLUZII

Odată cu acest al treilea pachet privind „Europa în mișcare”, Comisia finalizează gama largă de propuneri legislative și măsuri de sprijin care alcătuiesc o abordare cuprinzătoare, integrată și orientată spre viitor pentru realizarea unei mobilități curate, conectate și competitive pentru cetățenii UE. Datorită digitalizării, decarbonizării și inovării, mobilitatea se află într-un punct de răscruce. UE trebuie să valorifice noile oportunități pe care le oferă acestea, pregătindu-se totodată în mod corespunzător pentru a face față numeroaselor provocări care vor apărea pe parcursul tranziției. Mobilitatea constituie piatra de temelie a libertății de circulație a persoanelor și a mărfurilor, care este fundamentală pentru buna funcționare a Uniunii Europene. Prin urmare, este esențial să acționăm în mod adecvat și ca UE, în special cele mai importante industrii ale sale din domeniul mobilității, să își poată menține rolul de lider în acest sector vital pentru economie și societate, să își mențină competitivitatea în viitor și să se asigure că serviciile de mobilitate sunt sigure, curate și durabile. Prin urmare, Comisia îi invită pe colegiitori să adopte rapid propunerile legislative în timpul mandatului actualului Parlament, asigurându-se astfel că „Europa este în mișcare”.

²⁸ COM(2018) 277.