



TEXTE ADOPTATE

Ediție provizorie

P8_TA-PROV(2017)0228

Transportul rutier în Uniunea Europeană

Rezoluția Parlamentului European din 18 mai 2017 referitoare la transportul rutier în Uniunea Europeană (2017/2545(RSP))

Parlamentul European,

- având în vedere articolul 91 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
- având în vedere Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1999 de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri¹,
- având în vedere Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier²,
- având în vedere Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere³,
- având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier⁴,
- având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri⁵,
- având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața

¹ JO L 187, 20.7.1999, p. 42.

² JO L 80, 23.3.2002, p. 35.

³ JO L 102, 11.4.2006, p. 1.

⁴ JO L 300, 14.11.2009, p. 51.

⁵ JO L 300, 14.11.2009, p. 72.

- internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul¹,
- având în vedere Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier²,
 - având în vedere cartea albă a Comisiei intitulată „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)0144),
 - având în vedere Rezoluția sa din 9 septembrie 2015 referitoare la implementarea Cărții albe privind transporturile 2011: evaluarea situației actuale și calea de urmat pentru realizarea unei mobilități sustenabile³,
 - având în vedere Rezoluția sa din 19 ianuarie 2017 referitoare la sectorul logisticii în UE și la transportul multimodal pe noile coridoare TEN-T⁴,
 - având în vedere Rezoluția sa din 24 noiembrie 2016 referitoare la noile oportunități pentru întreprinderile mici din sectorul transporturilor, inclusiv modelele de economie colaborativă⁵,
 - având în vedere raportul Comisiei către Parlamentul European și Consiliu privind situația pieței transportului rutier de mărfuri în Uniunea Europeană (COM(2014)0222),
 - având în vedere Directiva (UE) 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2015 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră⁶,
 - având în vedere comunicarea Comisiei intitulată „O strategie europeană pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon” (COM(2016)0501) și comunicarea Comisiei intitulată „Transportul și CO₂” (COM(1998)0204),
 - având în vedere Acordul de la Paris și angajamentul asumat în cadrul acestuia de a menține creșterea temperaturii globale în acest secol mult sub 2 grade Celsius peste nivelurile preindustriale și de a continua eforturile de a limita creșterea temperaturii chiar mai mult, la 1,5 grade Celsius,
 - având în vedere Declarația de la Amsterdam din 14 aprilie 2016 privind cooperarea în materie de sisteme de conducere automată și conectată - navigarea către vehicule conectate și automatizate pe șoselele din Europa,
 - având în vedere Rezoluția sa din 14 septembrie 2016 referitoare la dumpingul social în Uniunea Europeană⁷,
 - având în vedere comunicarea Comisiei intitulată „O strategie europeană privind

¹ JO L 300, 14.11.2009, p. 88.

² JO L 60, 28.2.2014, p. 1.

³ Texte adoptate: P8_TA(2015)0310.

⁴ Texte adoptate, P8_TA(2017)0009.

⁵ Texte adoptate, P8_TA(2016)0455.

⁶ JO L 68, 13.3.2015, p. 9.

⁷ Texte adoptate: P8_TA(2016)0346.

sistemele de transport inteligente cooperative, o etapă către mobilitatea cooperativă, conectată și automatizată” (COM(2016)0766),

- având în vedere articolul 123 alineatul (2) din Regulamentul său de procedură,
- A. întrucât Comisia ar trebui să prezinte, de urgență, propuneri legislative privind piața transportului rutier de mărfuri (denumite în continuare „inițiative rutiere”), în scopul identificării și abordării provocărilor cu care se confruntă sectorul;
- B. întrucât economia transporturilor rutiere din UE asigură 5 milioane de locuri de muncă directe și contribuie în proporție de aproape 2 % la PIB-ul UE, datorită celor 344 000 de companii de transport rutier de călători și celor peste 560 000 de companii de transport rutier de marfă¹;
- C. întrucât, în 2013, activitățile de transport rutier de călători în UE au ajuns la un total de 5 323 de miliarde de kilometri parcurși de călători, iar din această valoare, 72,3 % a venitului autoturismelor, în timp ce autobuzele și autocarele au reprezentat 8,1 % din totalul activităților de transport rutier de călători în UE-28²;
- D. întrucât siguranța rutieră continuă să fie o chestiune de actualitate în UE, numărul victimelor rănite grav fiind de 135 000, iar numărul morților fiind de 26 100;
- E. întrucât transportul rutier este o forță motrice a economiei UE și ar trebui să ocupe în continuare un loc de frunte în generarea unei creșteri economice suplimentare și crearea de locuri de muncă, precum și în promovarea competitivității și a coeziunii teritoriale și întrucât este necesar, în același timp, ca sectorul să devină mai sustenabil și să respecte condițiile de muncă decente și drepturile sociale;
- F. întrucât transportul rutier este un sector în care Europa este lider mondial, atât în ceea ce privește procesul de fabricare, cât și operațiunile de transport, și întrucât este esențial ca transportul rutier european să continue să se dezvolte, să investească și să se reînnoiască într-o manieră sustenabilă și ecologică, astfel încât să își mențină poziția de lider la nivel global în cadrul economiei globale caracterizate din ce în ce mai mult de apariția unor noi actori puternici și a unor noi modele de afaceri;
- G. întrucât transportul rutier continuă să elimine treptat carburanții fosili, dată fiind nevoia urgentă de a îmbunătăți eficiența energetică și sustenabilitatea acestui sector, în special prin intermediul carburanților alternativi, al sistemelor de propulsie alternative și al digitalizării, într-un mod rentabil și fără a sacrifica competitivitatea;
- H. întrucât transporturile joacă un rol semnificativ în ceea ce privește schimbările climatice, cauzând aproximativ 23,2 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră din UE, și întrucât transportul rutier a generat 72,8 % din emisiile de gaze cu efect de seră ale UE în domeniul transporturilor în 2014;
- I. întrucât se estimează că costul congestiei traficului rutier pentru economia UE este echivalentul a 1 % din PIB ca urmare a pierderilor de timp, a consumului suplimentar de carburant și a poluării;

¹ Sursa: Transportul în UE în cifre, 2016, pe baza datelor furnizate de Eurostat.

² Sursa: Transportul în UE în cifre, 2016, pe baza datelor furnizate de Eurostat.

- J. întrucât transportul rutier internațional de mărfuri se confruntă cu tot mai multe bariere normative stabilite de statele membre;
- K. întrucât rețelele multimodale și integrarea diferitelor moduri și servicii de transport pot fi benefice pentru îmbunătățirea eficienței și a legăturilor de transport de marfă și de călători, contribuind astfel la reducerea emisiilor de carbon și a altor emisii nocive;
- L. întrucât statele membre nu asigură aplicarea legislației UE în materie de cabotaj;
- M. întrucât există diferențe enorme la nivelul Uniunii în ceea ce privește aplicarea legislației existente privind condițiile de muncă, drepturile sociale și siguranța rutieră,

Îmbunătățirea competitivității și a inovării în sectorul rutier

1. consideră că inițiativele rutiere ar trebui să ofere un impuls atât de necesar pentru un sector rutier european mai sustenabil, sigur, inovator și competitiv, să dezvolte în continuare infrastructura rutieră europeană în vederea îmbunătățirii eficienței transportului rutier și a logisticii, să asigure condiții de concurență echitabile pentru operatorii de pe piața globală, precum și realizarea și o mai bună funcționare a pieței interne pentru transportul rutier de călători și de marfă și să stabilească o strategie pe termen lung pentru sectorul rutier european;
2. consideră, de asemenea, că inițiativele rutiere ar trebui să promoveze dezvoltarea tehnologică a vehiculelor, să promoveze carburanții alternativi, să sporească interoperabilitatea sistemelor și modurilor de transport și să asigure accesul la piața a IMM-urilor din domeniul transporturilor;
3. invită Comisia să țină seama de Rezoluția Parlamentului European din 9 septembrie 2015 referitoare la implementarea Cărții albe privind transporturile 2011 atunci când elaborează inițiative rutiere; subliniază că transportul rutier trebuie tratat în cadrul unei abordări holistice și pe termen lung în politica UE în domeniul transportului intermodal și sustenabil;
4. invită Comisia ca, la elaborarea pachetului de inițiative privind mobilitatea rutieră, să țină seama și de Rezoluția Parlamentului European din 14 septembrie 2016 referitoare la dumpingul social în Uniunea Europeană;
5. subliniază că sectorul rutier contribuie semnificativ la locurile de muncă și la creștere în UE și că starea economiei este strâns legată de competitivitatea în sectorul rutier al UE; solicită, prin urmare, politici proactive menite să sprijine și să dezvolte un sector rutier sustenabil caracterizat de concurență loială, în special pentru IMM-uri, îndeosebi în perspectiva viitoarelor evoluții digitale, tehnologice și ecologice în acest sector, care să încurajeze totodată actualizarea competențelor forței de muncă;
6. invită sectorul rutier european să profite de oportunitățile oferite de digitalizare; invită Comisia să dezvolte o infrastructură de comunicare atât „vehicul-vehicul”, cât și „vehicul-infrastructură”, pentru a îmbunătăți siguranța rutieră, eficiența și pentru a pregăti viitorul mobilității rutiere; subliniază necesitatea dezvoltării transferului de tehnologie în cazul vehiculelor, în vederea sporirii sprijinului logistic și a elaborării definițiilor și normelor corespunzătoare în acest domeniu; invită Comisia să ofere un cadru de reglementare adecvat pentru conducerea conectată și automatizată, dar și pentru noi modele de afaceri colaborative;

7. îndeamnă Comisia să mărească gradul de armonizare al transportului de călători și al transportului de mărfuri, în special în cazul sistemelor de taxare electronică din UE, deoarece actuala lipsă de armonizare determină costuri suplimentare pentru transporturi; încurajează, în această privință, utilizarea tehnologiilor digitale (documente fără hârtie și standardizate, tahograful inteligent e-CMR etc.), în scopul garantării unei piețe interne complet funcționale;

Facilitarea mobilității transfrontaliere pe șosele

8. îndeamnă statele membre să pună în aplicare mai temeinic normele UE relevante, iar Comisia să monitorizeze mai îndeaproape această aplicare, inclusiv în ceea ce privește cooperarea transfrontalieră, interpretarea și aplicarea corectă și nediscriminatorie a legislației existente, precum și să se ocupe de armonizarea legislațiilor naționale; este, însă, de opinie că Comisia ar trebui să lanseze proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor în cazul legilor și măsurilor care denaturează piața, atunci când acest lucru este legitim;
9. îndeamnă statele membre să coopereze mai îndeaproape cu Euro Contrôle Route și cu Organizația Europeană a Poliției Rutiere (TISPOL) pentru a îmbunătăți aplicarea legislației în materie de transport rutier în Europa și pentru a crea un mecanism solid care să asigure punerea în aplicare uniformă și adecvată a *acquis*-ului existent, prin sprijinirea statelor membre în îndeplinirea sarcinilor de certificare, standardizare, expertiză tehnică, colectare de date, formare și inspecție și prin gestionarea platformelor destinate schimbului de informații între experții și autoritățile naționale;
10. solicită statelor membre să intensifice verificările, în special în ceea ce privește respectarea perioadelor de conducere și de odihnă și normele în materie de cabotaj, și să aplice sancțiuni eficiente, proporționale și disuasive; îndeamnă Comisia să accelereze utilizarea obligatorie a dispozitivelor digitale la bord, cum ar fi tahografele inteligente și utilizarea documentelor de însoțire electronice (e-CMR), cu scopul de a îmbunătăți monitorizarea respectării normelor relevante ale UE, reducând totodată costurile administrative;
11. îndeamnă Comisia să armonizeze în continuare normele existente privind echipamentele de siguranță obligatorii în vehiculele utilitare ușoare și grele, cum ar fi triunghiurile de avertizare, vestele reflectorizante, becurile de rezervă sau etilometrul;
12. invită Comisia să examineze posibilitățile de reducere a sarcinilor birocratice și financiare pe care le implică diferitele legislații naționale în scopul facilitării libertății de a furniza servicii de transport în întreaga UE;
13. subliniază că un sistem de taxare rutieră coerent, corect, transparent, nediscriminatoriu și nebirocratic implementat în UE și proporțional cu tronsonul de șosea utilizat și cu costurile externe generate de camioane, autobuze și autoturisme (principiile „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește”) ar avea un efect pozitiv asupra eforturilor de a combate deteriorarea stării infrastructurii rutiere, congestiunea și poluarea; invită Comisia să creeze un cadru care va asigura nediscriminarea și va evita sistemele de taxare fragmentate pentru autoturisme în UE;
14. invită Comisia să propună o revizuire a Directivei privind serviciul european de taxare rutieră electronică (SETRE), care ar trebui să includă un element de cost extern bazat pe

principiul „poluatorul plătește”, să fie complet interoperabil cu scopul de a contribui la apariția unor standarde tehnice armonizate ale UE de încasare a taxelor, să fie bazat pe transparență, o mai bună dezvoltare și integrare a diferitelor echipamente STI instalate în vehicule, precum și mai multă claritate a legislației pentru a defini și proteja mai bine drepturile furnizorilor de SETRE și pentru a face obligațiile acestora mai puțin împovărătoare;

15. consideră că statele membre de la periferie și țările care nu dispun de alternative viabile la transportul rutier întâmpină mai multe dificultăți în a ajunge la nucleul pieței interne a UE; invită Comisia să includă în inițiativele sale rutiere un mecanism pentru a reduce taxele aferente operațiunilor de transport rutier care își au originea la periferie;
16. subliniază că vehiculele închiriate sunt, de obicei, cele mai noi și mai curate de pe piață, contribuind la eficiența sectorului transportului rutier; invită, prin urmare, Comisia să revizuiască normele actuale privind vehiculele închiriate, care în prezent le permit statelor membre să interzică utilizarea de astfel de vehicule pentru operațiunile de transport internațional;
17. este îngrijorat din cauza lacunelor în aplicarea normelor de către autoritățile naționale în ceea ce privește fraudă legată de tahografe și de operațiunile de cabotaj și solicită, în consecință, Comisiei să abordeze aceste probleme, printre altele prin utilizarea de noi tehnologii, simplificarea și clarificarea dispozițiilor în materie de cabotaj și îmbunătățirea schimbului de informații dintre autorități în vederea unei mai bune aplicări a normelor în întreaga UE și a unei mai bune monitorizări a operațiunilor de cabotaj;
18. este de opinie că cerințele legislative ar trebui să fie proporționale cu natura activității și cu dimensiunea întreprinderii; își exprimă, cu toate acestea, preocuparea întrebându-se dacă mai există motive pentru exceptarea vehiculelor utilitare ușoare de la aplicarea mai multor norme europene, având în vedere utilizarea din ce în ce mai frecventă a acestor vehicule în transportul internațional de mărfuri și solicită Comisiei să prezinte un raport de analiză privind efectele pe plan economic, și asupra mediului și siguranței a acestei utilizări sporite;
19. subliniază că mobilitatea rutieră transfrontalieră în privința țărilor în curs de aderare învecinate ar trebui facilitată printr-o mai bună armonizare a standardelor privind infrastructura rutieră, sistemele de semnalizare și electronice, asigurând astfel eliminarea blocajelor, în special în rețeaua centrală TEN-T;

Îmbunătățirea condițiilor sociale și a normelor în materie de siguranță

20. subliniază că libertatea de a furniza servicii de transport în întreaga UE nu ar trebui să justifice nicio încălcare a drepturilor fundamentale ale lucrătorilor sau să slăbească legislația existentă privind condițiile de muncă, de exemplu perioadele de odihnă, formele de muncă, perioadele petrecute departe de casă, accesul la calificări, activitățile de perfecționare și evoluția carierei, sănătatea și siguranța, îngrijirea și asistența socială și salariile minime;
21. consideră că este extrem de important să i se reamintească Comisiei angajamentele pe care și le-a asumat în cadrul propunerii privind un pilon european al drepturilor sociale, în special în ceea ce privește:

- locurile de muncă sigure și adaptabile, principiul 5d: „Raporturile de muncă ce au ca rezultat condiții de muncă precare trebuie prevenite, inclusiv prin interzicerea utilizării abuzive a contractelor atipice. Orice perioadă de probă trebuie să aibă o durată rezonabilă.”;
- salariile echitabile, principiul 6a: „Lucrătorii au dreptul la salarii echitabile, care să asigure un nivel de trai decent.”;

reamintește că orice inițiativă a Comisiei privind transportul rutier nu trebuie să contravină acestui principiu, și nici să pericliteze drepturile lucrătorilor din acest sector;

22. este îngrijorat din cauza practicilor comerciale problematice din punct de vedere social, care prezintă un risc și în ceea ce privește siguranța rutieră, legate în special de normele de cabotaj și de așa-numitele societăți de tip „cutie poștală” (în special chestiunile legate de activități independente disimulate și practici abuzive deliberate sau eludarea legislației europene și naționale existente care face posibilă dezvoltarea concurenței nelociale prin minimizarea ilegală a costurilor de muncă și operaționale și duce la încălcarea drepturilor lucrătorilor, ca urmare a lipsei de claritate a normelor europene și a interpretărilor și practicilor de aplicare divergente la nivel național);
23. invită Comisia să revizuiască cerințele privind dreptul de stabilire pentru a elimina societățile de tip „cutie poștală” în sectorul transportului rutier;
24. invită Comisia și statele membre să abordeze, de urgență, problemele legate de oboseala șoferilor, inclusiv să se asigure că orice investiție în infrastructura rutieră include îmbunătățirea facilităților pentru șoferi, în special pentru șoferii pe distanțe lungi, și că legislația privind pauzele de odihnă este respectată pe deplin;
25. invită Comisia să clarifice normele în materie de cabotaj și normele care reglementează accesul la profesiile de transport rutier și să îmbunătățească punerea în aplicare a acestora, în scopul combaterii eficiente a fraudei și a abuzurilor;
26. respinge orice liberalizare suplimentară a cabotajului, în special operațiunile de cabotaj nelimitate într-un anumit interval de zile;
27. invită Comisia să clarifice aplicarea dispozițiilor din Directiva privind detașarea lucrătorilor în sectorul transportului rutier și să îmbunătățească punerea în aplicare și executarea acestora;
28. subliniază că Europa se confruntă cu un deficit de șoferi profesioniști din cauza creșterii cererii de servicii de transport, a dezvoltării rapide a comerțului internațional și a situației demografice; solicită, prin urmare, Comisiei să faciliteze accesul tinerilor și tinerelor la profesie și să abordeze problema condițiilor de muncă precare ale șoferilor, precum și lipsa infrastructurii de calitate la marginea drumurilor;
29. subliniază că legislațiile naționale diferite privind condițiile și drepturile sociale în sectorul transportului rutier în Uniune determină bariere administrative considerabile și disproporționate pentru operatori, în special IMM-uri, cresc complexitatea cadrului juridic și subminează crearea unei piețe interne în sectorul transportului rutier în Uniune și generează obstacole în calea liberei circulații a serviciilor și a mărfurilor;
30. invită Comisia să elaboreze propuneri pentru viitoarele inițiative rutiere, care să permită

o distincție mai eficace între libertatea de a furniza servicii și libertatea de stabilire, cu scopul de a asigura că activitățile comerciale într-un stat membru ale unei întreprinderi care nu își are sediul în statul respectiv sunt de natură temporară, iar angajații intră sub incidența legislației țării în care își au locul obișnuit de muncă sau își desfășoară majoritatea activității profesionale;

31. invită Comisia și statele membre să abordeze calitatea muncii în sectorul transportului rutier, acordând atenție mai ales formării, certificării, condițiilor de muncă și evoluției carierei, cu scopul de a crea locuri de muncă de calitate, de a dezvolta competențele necesare și de a consolida competitivitatea operatorilor de transport rutier din UE pentru ca acest sector să devină mai atrăgător pentru persoanele tinere, urmărind totodată să li se asigure șoferilor un echilibru adecvat între viața profesională și viața privată;
32. invită Comisia să revizuiască Directiva 92/106/CEE privind transporturile combinate, pentru a spori transportul multimodal și a elimina practicile neloiale, dar și pentru a asigura respectarea legislației sociale în privința transportului combinat;
33. invită Comisia să analizeze posibilitatea creării unui „fișier electronic integrat al operatorilor” pentru toți operatorii cu licență comunitară, cu scopul de a reuni toate informațiile relevante referitoare la transportator, vehicul și șofer colectate în timpul controalelor rutiere;
34. subliniază că sistemul de facilități de odihnă din UE este insuficient și inadecvat; invită, prin urmare, statele membre ca, în consultare cu Comisia, să stabilească un plan pentru construirea/asigurarea de capacități și de zone de odihnă ușor de utilizat, sigure și securizate, cu un număr suficient de locuri de parcare, instalații sanitare și hoteluri de tranzit, în special în punctele/nodurile strategice unde se pot observa volume ridicate de trafic;
35. invită Comisia și statele membre să abordeze aspectele nepractice actuale legate de perioadele de conducere și de odihnă – situațiile în care șoferii sunt forțați să se odihnească un anumit număr de ore chiar dacă sunt la doar câțiva kilometri fie de baza de reședință, fie de locul de reședință sunt frecvente; invită Comisia să țină seama de acest lucru când revizuieste Regulamentul (CE) nr. 561/2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere;
36. invită Comisia și statele membre să adopte un obiectiv la nivelul UE pentru a reduce numărul de persoane rănite grav în accidentele rutiere;
37. invită Comisia să desfășoare un studiu științific la nivelul UE privind efectele oboselii șoferilor în transportul cu autobuzul și cu autocarul și în transportul de mărfuri cu camioneta și cu camionul;
38. invită Comisia să lanseze fără întârziere revizuirea Regulamentului (CE) nr. 661/2009 privind siguranța generală și să țină seama de rolul noilor tehnologii și standarde, inclusiv dispozițiile de înregistrare a datelor privind situațiile de urgență, standardele privind câmpul vizual direct, asistența inteligentă pentru controlul vitezei și monitorizarea presiunii în pneuri, cel puțin;
39. subliniază nevoia de a îmbunătăți siguranța pe șoselele din UE și de a atinge obiectivul de înjumătățire a numărului de morți și răniți grav până în 2020; sprijină evaluarea de

impact folosită de Comisie într-o revizuire a cadrului legislativ pentru gestionarea siguranței infrastructurii rutiere;

Promovarea transportului rutier cu emisii scăzute

40. afirmă că este nevoie să se îmbunătățească eficiența resurselor în transportul rutier și rolul acestuia într-o rețea de transport modernă sincromodală, cu scopul de a utiliza mai eficient capacitățile existente, prin îmbunătățirea ratei de ocupare a vehiculelor, promovarea utilizării vehiculelor mai mici și mai ușoare, partajarea și folosirea în comun a autoturismelor, precum și trecerea de la patru roți la două; consideră că digitalizarea este un element-cheie pentru atingerea obiectivului unei eficiențe sporite a resurselor;
41. subliniază că în vederea îndeplinirii obiectivelor Acordului de la Paris din 2015 (COP21) privind schimbările climatice, decarbonizarea sectorului transporturilor și îmbunătățirea calității aerului ar trebui atinse prin promovarea electromobilității, a pilelor de combustie și a altor sisteme de propulsie avansate, în special a celor pentru care Europa dispune de un avantaj tehnologic major;
42. invită Comisia să prezinte propuneri ambițioase în privința standardelor CO₂ pentru camioane și autobuze în vederea reducerii emisiilor din sectorul rutier; solicită Comisiei să studieze în continuare oportunitățile de accelerare a tranziției către transportul cu emisii scăzute prin introducerea stimulentei pentru recondiționare;
43. solicită măsuri concrete care să asigure implementarea principiilor „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește” în transportul rutier, inclusiv orientări și cele mai bune practici, și asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru toate regiunile UE;
44. subliniază că revizuirea Directivei privind serviciul european de taxare rutieră electronică (SETRE) ar putea contribui la promovarea vehiculelor mai curate și a vehiculelor partajate;
45. subliniază importanța deosebită a unei infrastructuri adecvate pentru utilizarea carburanților alternativi în transportul rutier și, în consecință, invită Comisia și statele membre să creeze modele de stimulare pentru a realiza rețeaua de distribuție a carburanților alternativi;
46. solicită cadre politice naționale eficiente pentru stimularea răspândirii în mai mare măsură a vehiculelor care utilizează carburanți alternativi (de exemplu electricitate, hibride, hidrogen, gaz natural comprimat) și solicită desfășurarea rapidă a infrastructurii de alimentare/încărcare necesare;
47. recunoaște că infrastructurile și vehiculele de transport rutier inovatoare și cu emisii scăzute vor fi de ajutor în facilitarea schimburilor și legăturilor dintre drumuri, căi ferate și porturi, încurajând astfel o tranziție generală către forme mai ecologice de transport pentru persoane individuale, călători și marfă;
48. este de opinie că partajarea și folosirea în comun a autoturismelor constituie o resursă majoră pentru dezvoltarea sustenabilă a legăturilor, printre altele în regiunile ultraperiferice, montane și rurale; invită Comisia, statele membre și autoritățile locale să faciliteze apariția modelelor de afaceri colaborative în acest domeniu;

49. solicită Comisiei să studieze introducerea în mai multe state membre a unor zone cu emisii scăzute și să examineze posibilitatea stabilirii unor criterii/norme comune pentru introducerea/funcționarea acestor zone;
50. remarcă faptul că sistemele de transport inteligente (STI) cum ar fi sistemele de transport inteligente cooperative și inovațiile cum ar fi e-autostrada (camioane electrificate cu tehnologie cu trolee) și circulația în pluton ar putea juca un rol important în îmbunătățirea eficienței, siguranței și performanței de mediu a sistemului de transport; solicită prin urmare Comisiei să stimuleze dezvoltarea și utilizarea STI și să promoveze inovațiile;
51. ia act de faptul că nivelul deplasărilor fără încărcătură continuă să fie ridicat în activitățile de transport rutier, fapt care are un impact negativ asupra mediului; reamintește că, în 2012, aproape un sfert (23,2 %) din totalul numărului de kilometri-vehicul efectuați de vehiculele grele de marfă din UE au corespuns deplasărilor fără încărcătură, iar acest nivel ridicat este cauzat de restricțiile actuale privind operațiunile de cabotaj care limitează transportatorii să crească mai mult greutatea încărcăturii și, implicit, reduc eficacitatea ecologică; subliniază, prin urmare, impactul pozitiv al deschiderii pieței asupra eficienței ecologice a transportului rutier;
52. îndeamnă Comisia și statele membre, în vederea decarbonizării sectorului transportului rutier, să accelereze trecerea de la vehiculele rutiere tradiționale propulsate de carburanți fosili la vehiculele sustenabile cu propulsie electrică, cum ar fi cele care utilizează pile de combustie cu hidrogen;
53. încurajează Comisia să își actualizeze manualul privind costurile externe generate de transport, incluzând noi date referitoare la emisiile în condiții reale de conducere, precum și la daunele economice și sociale ale schimbărilor climatice;
54. subliniază faptul că obiectivele stabilite pentru realizarea tranziției la energii alternative și regenerabile pentru transportul rutier ar trebui atinse folosind un mix energetic și metode existente de economisire a energiei; subliniază că această tranziție necesită stimulente corespunzătoare și că obiectivele de reducere ar trebui formulate într-o manieră neutră din punctul de vedere al tehnologiei;
55. remarcă faptul că carburanții alternativi, inclusiv, printre altele, gazul natural comprimat, gazul natural lichefiat și biocarburanții de a doua generație, pot fi folosiți pentru a facilita tranziția;

o

o o

56. încredințează Președintelui sarcina de a transmite prezenta rezoluție Consiliului și Comisiei.