



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 25.9.2007
COM(2007) 551 final

CARTEA VERDE

Către o nouă cultură a mobilității urbane

(prezentată de Comisie)

{SEC(2007) 1209}

CUPRINS

1.	Introducere	3
2.	Răspuns la provocare	6
2.1	Către orașe cu trafic fluid	6
2.2	Către orașe mai puțin poluate.....	8
2.3	Către un transport urban mai inteligent.....	10
2.4	Către un transport urban accesibil.....	12
2.5	Către un transport urban în condiții de siguranță și securitate.....	15
3.	Crearea unei noi culturi a mobilității urbane.....	17
3.1	Îmbunătățirea cunoștințelor.....	17
3.2	... și colectarea de date	18
4.	Resurse financiare	18
5.	Consultări	21

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI:

Public consultation in preparation for the Green Paper on urban mobility

CARTEA VERDE

Către o nouă cultură a mobilității urbane

1. INTRODUCERE

În Uniunea Europeană, peste 60% din populație trăiește în zone urbane¹. Aproape 85% din produsul intern brut al UE provine din zonele urbane. Orașele reprezintă forța motrice a economiei europene. Acestea atrag investiții și locuri de muncă. Sunt indispensabile dinamismului economiei.

Zonele urbane constituie acum mediul de viață al vastei majorități a populației și este imperios necesar ca în aceste zone calitatea vieții să fie cât mai ridicată. De aceea este astăzi necesar să reflectăm împreună asupra problemei mobilității urbane.

Toate orașele europene sunt diferite, dar se confruntă cu provocări similare și sunt în căutare de soluții comune.

În întreaga Europă, intensificarea traficului în centrele orașelor a condus la un fenomen de aglomerație cronică, cu numeroase consecințe nefaste din punct de vedere al întârzierilor și al poluării mediului. Economia europeană pierde anual aproape 100 miliarde de euro, sau 1% din PIB-ul UE, ca urmare a acestui fenomen.

Poluarea atmosferică și sonoră crește de la an la an. Circulația urbană produce 40% din emisiile de CO₂ și 70% din emisiile de alți poluanți generați de transportul rutier.

Numărul de accidente rutiere în orașe sporește, de asemenea, în fiecare an: astăzi, un accident mortal din trei are loc în zonele urbane, victime căzând, în primul rând, cei mai vulnerabili: pietonii și bicicliștii.

Chiar dacă aceste probleme apar la nivel local, impactul lor se resimte la scară continentală: schimbări climatice/incălzire globală, agravare a problemelor de sănătate, blocaje în lanțul logistic etc.

Autoritățile locale nu se confruntă cu toate aceste probleme pe cont propriu; este nevoie de colaborare și coordonare la nivel european. Abordarea acestei probleme vitale a mobilității urbane trebuie să facă parte dintr-un efort colectiv la toate nivelurile: local, regional, național și european. Uniunea Europeană trebuie să joace un rol de frunte pentru a îndrepta atenția spre această problemă.

Europa are capacitatea de a reflecta, de a elabora propuneri și de a mobiliza în vederea formulării unor politici adoptate și puse în aplicare la nivel local.

În 2006, la prezentarea evaluării intermediare a Cărții albe privind transporturile², Comisia Europeană și-a anunțat intenția de a prezenta o carte verde privind transportul urban.

¹ de peste 10 000 de locuitori (sursă: Eurostat)

² COM(2006) 314.

În ultimele luni, Comisia a întreprins o consultare publică extinsă. Două conferințe și patru ateliere au adus laolaltă principalele părți interesate. A fost lansată o consultare pe internet. Comisia³ a primit numeroase contribuții, iar Comitetul economic și social și-a exprimat, de asemenea, avizul⁴ cu privire la acest subiect.

Acest proces de consultare a permis identificarea direcțiilor principale urmărite în prezenta carte verde. Acesta a confirmat, în special, existența unor așteptări mari din partea celor interesați în legătură cu definirea unei politici europene reale în materie de mobilitate urbană. Prin prezenta carte verde, Comisia dorește să lanseze o largă dezbatere publică pe tema conținutului pe care ar trebui să-l aibă această politică europeană.

Regândirea mobilității urbane presupune optimizarea utilizării întregii varietăți a mijloacelor de transport și organizarea unei „co-modalități” între diferitele mijloace de transport în comun⁵ (tren, tramvai, metrou, autobuz) și diferitele mijloace de transport individuale (autoturism, motocicletă, bicicletă, mers pe jos). Aceasta presupune, de asemenea, atingerea obiectivelor comune de prosperitate economică, de gestionare a cererii de transport pentru garantarea mobilității, de calitate a vieții și de protecție a mediului. În ultimul rând, aceasta presupune reconcilierea intereselor transportului de mărfuri și transportului de călători, indiferent de mijlocul de transport folosit.

O strategie europeană pentru o mobilitate urbană la înălțimea așteptărilor oamenilor.

Mobilitatea urbană este recunoscută ca fiind un factor important de favorizare a creșterii economice și ocupării forței de muncă, cu un puternic impact asupra dezvoltării durabile în UE. Prin urmare, Comisia a hotărât să prezinte o carte verde privind mobilitatea urbană pentru a descoperi în ce măsură și în ce mod poate să aducă un plus de valoare acțiunilor întreprinse deja la nivel local. În ultimii ani, mai multe politici ale UE au abordat deja unele probleme legate de transportul urban. S-au elaborat inițiative legislative, uneori într-un mod mai degrabă neunitar.

Procesul de consultare pe care Comisia l-a organizat în vederea elaborării cărții verzi i-a furnizat informații care i-au permis să formuleze o serie de opțiuni politice și 25 de întrebări deschise în legătură cu aceste opțiuni. Prin prezenta carte verde, Comisia lansează, până la 15 martie 2008, un al doilea proces de consultare în vederea prezentării, la începutul toamnei 2008, a unui plan de acțiune care să identifice o serie de acțiuni și inițiative concrete în direcția unei mobilități urbane mai bune și mai durabile. Pentru fiecare acțiune propusă, planul de acțiune va indica un termen de punere în aplicare și repartizarea responsabilităților între diversele părți interesate.

Rolul Comisiei este acela de a organiza această dezbatere cu toate părțile interesate pentru a putea apoi să propună o strategie globală compatibilă cu principiul subsidiarității. Publicul-tintă al noului proces de consultare va cuprinde, printre altele, grupuri sociale precum cetățeni din orașe, utilizatori de transport urban (public sau nu), angajatori și angajați din organizațiile de transport în comun; grupuri economice precum societăți comerciale locale, inclusiv IMM-

³ Document de lucru al serviciilor Comisiei: Public consultation in preparation for the Green Paper on urban mobility - SEC(2007) 1209 – 25.9.2007.

⁴ CESE 615/2007.

⁵ Transportul în comun este mai amplu decât transportul public și cuprinde, de exemplu, servicii de taxi sau de transport la cerere.

uri, industria de transport urban, industria auto; autorități naționale, regionale și locale, reprezentanți ai părților interesate din sectoarele respective și asociații ale acestora.

Această strategie se va sprijini pe consultări din trecut și din viitor, dar și pe experiența deja acumulată de Comisie în domeniul transportului urban începând din 1995 și pe Cartea verde și Comunicarea acesteia privind „o rețea pentru cetățeni”⁶. În plus, se vor valorifica și numeroasele învățăminte desprinse din proiectele de cercetare și dezvoltare.

Cu toate acestea, o idee puternică revine mereu în atenție: Pentru a fi eficiente, politicile de mobilitate urbană trebuie să se bazeze pe o abordare cât mai integrată, combinând intervențiile cel mai bine adaptate fiecărei probleme în parte: inovarea tehnologică, dezvoltarea unor sisteme de transport curate, sigure și inteligente, stimulentele economice și modificările în legislație.

Această strategie globală va lua în considerare toate inițiativele pertinente adoptate în cadrul politicilor comunitare, cu preocuparea constantă de a contribui în mod concret la punerea în aplicare a strategiei de la Lisabona.

Uniunea Europeană trebuie să joace un rol de forță motrice pentru a permite schimbarea, fără a impune soluții de sus în jos, care riscă să nu fie adaptate la diversitatea situațiilor pe plan local.

Plusul de valoare european poate îmbrăca diferite forme: promovarea schimbului de bune practici la toate nivelurile (local regional sau național); susținere în stabilirea de standarde comune și armonizarea standardelor, dacă este necesar; oferirea de sprijin financiar celor care au nevoie cel mai mult de acesta; încurajarea cercetărilor ale căror aplicații permit o ameliorare a mobilității, a siguranței și a mediului; simplificarea legislației și, în anumite cazuri, abrogarea legislației existente sau introducerea uneia noi.

Doar printr-o acțiune decisivă la nivel local, va putea avea succes o strategie formulată la nivel european; autoritățile locale vor prelua și pune în aplicare acțiuni concrete.

Crearea unei noi culturi a mobilității urbane

În contextul dezvoltării durabile, zonele urbane se confruntă cu o provocare imensă: aceea de a reconcilia dezvoltarea economică a orașelor și accesibilitatea, pe de o parte, cu ameliorarea calității vieții și cu protecția mediului, pe de altă parte.

În confruntarea cu aceste probleme cu implicații multiple și variate, un efort comun va permite încurajarea căutării de soluții inovatoare și ambițioase în materie de transport urban pentru a ajunge în situația în care orașele să fie mai puțin poluate și mai accesibile, iar traficul din acestea să fie mai fluid.

Trebuie să căutăm împreună mijloace de a atinge o mai bună mobilitate urbană și periurbană, o mobilitate durabilă și o mobilitate în beneficiul tuturor locuitorilor Europei, care să permită în același timp și operatorilor economici să-și joace rolul în orașele noastre.

⁶ COM(1995) 601, COM(1998) 431.

2. RĂSPUNS LA PROVOCARE

Mobilitatea urbană trebuie să permită dezvoltarea economică a orașelor, îmbunătățirea calității vieții locuitorilor și protecția mediului din orașe. În acest sens, orașele europene se confruntă cu cinci provocări, la care trebuie să se răspundă în cadrul unei abordări integrate.

2.1. Către orașe cu trafic fluid

Problema:

Aglomerația din orașe este una din problemele principale identificate pe parcursul consultărilor. Aceasta are consecințe de natură economică, socială, pe planul sănătății și al mediului și duce la degradarea peisajului natural și urban. Aglomerația se găsește adesea în zonele de periferie ale orașelor și afectează capacitatea rețelei transeuropene de transport (TEN-T). Un sistem de transport fluid ar permite oamenilor și mărfurilor să ajungă la timp și ar limita aceste efecte negative. La nivel local, reducerea consecințelor negative ale aglomerației simultan cu asigurarea continuității prosperității în zonele urbane constituie o provocare majoră. Trebuie să fie recunoscute eforturile orașelor care fac pionierat în combaterea aglomerației.

Opțiunile:

Experiențele părților interesate demonstrează că nu există o soluție unică pentru reducerea aglomerației. Cu toate acestea, ar trebui să fie făcute atractive și sigure alternativele la folosirea mașinii personale, precum mersul pe jos, transportul în comun, mersul cu bicicleta sau cu motocicletă și scuterul. Cetățenii ar trebui să-și poată optimiza deplasările prin legături eficiente între diferite mijloace de transport. Autoritățile ar trebui să promoveze comodalitatea și să realoce spațiul care devine disponibil după aplicarea unor măsuri de atenuare a aglomerației. Unele sisteme inteligente și adaptabile de gestionare a traficului și-au dovedit, de asemenea, eficiența în reducerea aglomerației.

Promovarea mersului pe jos și cu bicicleta

Pentru a spori atractivitatea și siguranța mersului pe jos și cu bicicleta, autoritățile locale și regionale ar trebui să se asigure că aceste mijloace de transport sunt complet integrate în politicile de dezvoltare și monitorizare a mobilității urbane. Ar trebui să se acorde mai multă atenție dezvoltării unei infrastructuri adecvate. Există moduri inovatoare de a se asigura de întreaga implicare a familiilor, copiilor și tinerilor în elaborarea de politici. Inițiativele în orașe, societăți comerciale și școli pot promova mersul pe bicicletă și pe jos, de exemplu prin jocuri pe teme de circulație rutieră, evaluări ale siguranței rutiere sau pachete educaționale. Părțile interesate au propus ca orașele mai mari să aibă în vedere posibila numire a unui responsabil special pentru circulația pe jos și cu bicicleta.

...Optimizarea folosirii mașinilor personale

Se pot promova stiluri de viață mai puțin dependente de mașină prin soluții noi, precum sistemul *car-sharing* (folosirea alternativă a unei mașini de către mai multe persoane). Utilizarea mai durabilă a mașinii personale ar trebui să fie încurajată, de exemplu, prin sistemul *carpooling* (folosirea simultană a unei mașini personale de către mai multe persoane), ceea ce va duce la eliberarea drumurilor, mașinile transportând, fiecare, mai multe

persoane. Alte opțiuni ar putea include și „mobilitatea virtuală”: telemunca, teleshopping-ul etc.

După cum s-a sugerat pe parcursul consultărilor, o politică adecvată privind parcare este, de asemenea, necesară pentru a reduce utilizarea mașinilor în centrul orașelor. Oferind mai multe locuri de parcare, se poate încuraja pe termen lung transportul rutier, în special dacă acestea sunt gratuite. Taxele de parcare se pot folosi drept instrument economic. Introducerea unor taxe diferențiate poate fi considerată ca reflectând disponibilitatea limitată de spațiu public și poate crea stimulente (de exemplu locuri de parcare gratuite la periferie și taxe de parcare ridicate în centru).

Facilitățile atractive de tipul unor noduri de transport combinat („Park&Ride”) pot oferi un stimulente pentru combinarea transportului privat cu cel în comun. Prin asigurarea unor legături continue cu mijloace de transport public eficiente și de înaltă calitate a fost posibil să se elibereze de trafic zone urbane centrale prin sisteme integrate de transport, după cum a fost cazul în München.

În anumite cazuri, ar putea fi nevoie de o nouă infrastructură, dar primul pas ar trebui să fie studierea unor modalități de a valorifica mai bine infrastructura existentă. Sistemele de taxare din orașe precum Londra și Stockholm au avut consecințe pozitive asupra fluidității transportului. Sistemele inteligente de transport (ITS) permit o planificare optimizată a deplasărilor, o mai bună gestionare a traficului și o gestionare mai ușoară a cererii. Utilizarea flexibilă și multiplă a infrastructurii, precum cea din Barcelona (benzi de autobuz flexibile, zone de încărcare/locuri de parcare flexibile), pot determina reducerea presiunii asupra spațiului rutier.

Gestionarea mobilității vine în completarea măsurilor tradiționale care se bazează pe infrastructură, influențând comportamentul călătorilor înainte de a începe deplasarea și îndreptând atenția oamenilor către opțiuni de transport mai durabile. De exemplu, promotorii imobiliari ar putea fi încurajați să elaboreze un plan de mobilitate adaptat la condițiile locale, în cadrul procedurii de obținere a certificatului de urbanism. Părțile interesate au propus, de asemenea, ideea de „evaluare a impactului asupra mobilității” pentru proiectele de infrastructură mare.

Și transportul de mărfuri...

Logistica mărfurilor are o dimensiune urbană⁷. În opinia părților interesate, orice politică de mobilitate urbană trebuie să se refere atât la călători, cât și la mărfuri. Distribuția în zonele urbane necesită interfețe eficiente între transportul pe distanțe lungi și distribuția pe distanțe scurte până la destinația finală. Pentru distribuția locală, s-ar putea folosi vehicule mai mici, eficiente și curate. Consecințele negative ale transportului de mărfuri pe distanțe lungi trecând prin zone urbane ar trebui reduse prin planificare și măsuri tehnice.

„Economia serviciilor” conduce la noi cereri de spațiu rutier. S-a dovedit că 40% din totalul vehiculelor care nu sunt autoturisme provin din sectorul serviciilor (vehicule pentru mutări, servicii de întreținere, livrări mici etc.). Serviciile de curierat folosesc adesea ciclomotoare sau velomotoare. Distribuția consolidată în zone urbane și în zone cu acces reglementat este posibilă, dar necesită o planificare eficientă a rutelor pentru a evita cursele fără încărcătură

⁷ Această dimensiune va fi, de asemenea, dezbătută în „Planul de acțiune privind logistica”, aflat în prezent în curs de elaborare.

sau deplasarea și parcare nenecesare. Elaborarea acestor soluții necesită implicarea tuturor părților interesate.

Distribuția urbană a mărfurilor ar putea fi integrată mai bine în cadrul decizional și instituțional local. Transportul public de călători este, de regulă, supravegheat de organismul administrativ competent, în vreme ce distribuția transportului de mărfuri este în mod normal o atribuție a sectorului privat. Autoritățile locale trebuie să aibă în vedere întreaga logistică urbană legată de transportul de călători și de mărfuri laolaltă, ca pe un sistem logistic unic.

1. **Ar trebui să se analizeze posibilitatea înființării unui sistem de „etichetare” pentru recunoașterea eforturilor de pionierat ale unor orașe în combaterea aglomerației și ameliorarea condițiilor de viață?**
2. Ce măsuri ar putea fi adoptate pentru a promova mersul pe jos și cu bicicleta drept alternative reale la mașină?
3. Ce s-ar putea face pentru a promova un transfer modal către mijloace de transport durabile în orașe?

Care ar putea fi rolul potențial al UE?

2.2. Către orașe mai puțin poluate

Problema:

Principalele probleme de mediu în orașe se leagă de utilizarea predominantă a petrolului drept carburant, care generează CO₂, poluanți atmosferici și zgomot.

Transportul este sectorul cel mai dificil de gestionat din punct de vedere al emisiilor de CO₂. În ciuda progreselor din tehnologia auto, creșterea traficului și modul sacadat - „oprit-pornit”- de a conduce mașina în zonele urbane arată că orașele reprezintă o sursă majoră și în creștere de emisii de CO₂, care contribuie la schimbările climatice. Schimbările climatice provoacă schimbări dramatice în ecosistemul global și se impune adoptarea unor acțiuni urgente pentru a putea menține consecințele respective la un nivel gestionabil. Consiliul European⁸ a stabilit drept obiectiv reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră din UE cu 20% până în 2020. Sunt necesare contribuții din toate sursele.

Emisiile de CO₂ generate de noile autoturisme vândute în UE au scăzut cu 12,4% între 1995 și 2004, ca urmare a unui acord voluntar încheiat între Comisia Europeană și industria auto. Pentru a permite UE să-și atingă obiectivul de 120 g până în 2012, Comisia a trasat o nouă strategie exhaustivă într-o Comunicare din februarie 2007⁹. Un cadru legislativ ar trebui să asigure 130 g CO₂/km prin progrese înregistrate în tehnologia autovehiculelor, precum și o reducere suplimentară de 10 g CO₂/ km prin alte îmbunătățiri tehnologice și printr-o utilizare sporită a biocarburanților. **Emisiile de poluanți generate de vehicule au fost, de asemenea, reduse cu succes printr-o consolidare progresivă a standardelor de emisii EURO.** În ultimii 15 ani, de la adoptarea primului standard EURO, în ciuda creșterii volumului traficului, s-au atins, în mod continuu, ca urmare a cadrului de reglementare al UE, limite mai scăzute pentru

⁸ Concluziile Consiliului European, 8-9 martie 2007; în comparație cu nivelul din 1990

⁹ COM(2007) 19.

vehiculele noi, o reducere globală de 30-40% a emisiilor de oxid de azot și de particule din transportul rutier.

Cu toate acestea, în ciuda acestor ameliorări, condițiile de mediu sunt încă nesatisfăcătoare: autoritățile locale se confruntă cu mari dificultăți în îndeplinirea cerințelor privind calitatea aerului, precum limitele de particule și de oxizi de azot din aerul ambiant. Acestea au un impact negativ asupra sănătății publice.

Măsurile de reducere a zgomotului au fost, de asemenea, încurajate prin directiva europeană privind cartografierea zgomotului. Pe baza informațiilor culese în baza directivei privind zgomotul¹⁰, autoritățile locale sunt acum în poziția de a alcătui planul de reducere a zgomotului și de a pune în aplicare măsuri concrete. Planul de reducere a zgomotului poate beneficia de un schimb de informații la nivelul UE. Conform părților interesate, reducerea zgomotului la sursă ar putea fi realizată prin consolidarea standardelor UE pentru emisiile de zgomot generate de vehicule rutiere și feroviare sau de pneuri. Sistemele de transport subteran contribuie, de asemenea, la reducerea zgomotului în orașe.

Extinderea, reabilitarea și modernizarea unor mijloace de transport public urban curat, cum ar fi troleibuzele, tramvaiele, metrourele și căi ferate suburbane, precum și alte proiecte de transport urban durabil ar trebui să fie promovate și susținute în continuare de UE.

Opțiunile:

Noi tehnologii ...

Sub impulsul industriei auto și ca urmare a stabilirii pragurilor europene de emisii, tehnologia motoarelor convenționale cu ardere devine din ce în ce mai curată. Convertoarele catalitice și filtrele de particule vor aduce îmbunătățiri substanțiale la reducerea de emisii poluante în viitor. Cofinanțate de UE, cercetarea și dezvoltarea tehnologică manifestă un puternic interes pentru tehnologiile curate și cu consum redus de energie pentru vehicule, precum și pentru carburanții alternativi, precum biocarburanții, hidrogenul și pilele de combustie¹¹.

Performanța ecologică a parcului de vehicule existent ar putea fi ameliorată în continuare prin stabilirea unor standarde minime de performanță armonizate pentru funcționarea vehiculelor. O consolidare progresivă a acestor standarde, în timp, ar putea duce la un proces continuu de modernizare sau de scoatere treptată din uz a vehiculelor vechi foarte poluante. Această abordare generală ar putea ajuta la creșterea gradului de utilizare a unor vehicule curate și cu consum redus de energie în transportul urban și pe termen lung ar putea preveni apariția unui mozaic fragmentat de zone cu nivel scăzut de emisii.

Promovarea în continuare a introducerii pe o piață largă a noilor tehnologii ar putea fi realizată prin instrumente economice, precum stimulente pentru achiziționarea și utilizarea unor vehicule curate și cu consum redus de energie de către autoritățile publice, și prin instrumente ne-economice, precum restricții pentru marii generatorii de poluare și acces

¹⁰ Directiva 2002/49/CE.

¹¹ A se vedea, de exemplu: COM(2007) 541 – Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, către Consiliu, către Comitetul Economic și Social și către Comitetul Regiunilor – Pentru o mobilitate mai sigură, mai curată și mai eficientă în Europa: primul raport privind inițiativa „Vehicule Inteligente” din 17.9.2007.

privilegiat pentru vehiculele cu nivel scăzut de emisii în zonele sensibile, cu condiția ca aceste măsuri să nu denatureze regulile pieței interne.

Există oportunități de promovare a schimbului de bune practici în domeniul transportului urban curat dincolo de granițele Europei și de valorificare a cunoștințelor și experienței acumulate cu ocazia unor inițiative UE, precum CIVITAS¹², în care anumite proiecte permit țărilor terțe să beneficieze de experiențele orașelor din Uniunea Europeană cu abordări integrate ale mobilității urbane. Europa are un interes strategic, din punct de vedere al disponibilității și prețului energiei pe termen lung, în a contribui în țări terțe la o creștere economică cu un consum scăzut de energie. Acest dialog internațional poate susține, de asemenea, crearea de oportunități de export pentru industria europeană.

... Susținute prin achiziții ecologice

După cum a avut în vedere Comisia¹³ și după cum au propus părțile interesate pe durata consultărilor, introducerea pe piață a vehiculelor curate și cu consum redus de energie ar putea fi susținută de achizițiile publice ecologice.

O abordare posibilă ar consta în internalizarea costurilor externe aferente funcționării vehiculelor care trebuie achiziționate, folosind drept criteriu de atribuire, pe lângă prețul vehiculului, costurile legate de consumul de energie, de emisiile de CO₂ și de emisiile de poluanți, care intervin pe toata durata de viață a vehiculului. Includerea costurilor aferente duratei de viață a vehiculului în procesul decizional de atribuire a contractului ar atrage atenția asupra costurilor de funcționare. Aceasta ar oferi un avantaj concurențial vehiculelor celor mai curate și mai eficiente din punct de vedere energetic și, în același timp, ar reduce la minim costul general. Sectorul public ar putea, astfel, să ofere un exemplu de „politică economică durabilă” care va adoptat și de alți participanți de pe piață. În plus, achizițiile publice ar putea favoriza noile standarde EURO. Folosirea anticipată a vehiculelor curate ar putea, de asemenea, să amelioreze calitatea aerului în zonele urbane. Comisia intenționează să prezinte o propunere revizuită pe această temă înainte de sfârșitul anului 2007.

... Și achiziții ecologice comune

Anumite autorități au îmbunătățit performanța ecologică a parcului lor auto pentru transportul public și a taxiurilor, achiziționând vehicule curate și oferind stimulente economice operatorilor privați. Susținerea financiară publică pentru noua infrastructură de distribuție a combustibililor alternativi a fost, de asemenea, hotărâtoare în mai multe orașe. Achizițiile comune de vehicule curate și cu consum redus de energie de către autoritățile publice ar putea accelera construirea unei piețe pentru noile tehnologii și ar putea asigura viabilitatea economică a acestora. Comisia oferă deja sprijin pentru elaborarea de sisteme de achiziții ecologice comune de către autoritățile publice din întreaga UE prin intermediul unor proiecte pilot¹⁴. Pe baza rezultatelor acestor proiecte, Comisia ar putea avea în vedere aplicarea pe o scară mai largă a acestor măsuri.

... Și noi moduri de a șofa

¹² Site-ul internet al CIVITAS: www.civitas-initiative.eu

¹³ Propunere de directivă privind promovarea unor vehicule de transport rutier nepoluante. COM(2005) 634.

¹⁴ Programul STEER http://europa.eu.int/comm/energy/intellinget/index_en.html

Șofatul ecologic, care reduce consumul de energie printr-o schimbare a obișnuințelor conducătorilor auto, ar trebui să fie încurajat, în special de către școlile auto și prin intermediul formării șoferilor profesioniști. Sistemele electronice de asistență pentru șoferi ar putea ajuta la îmbunătățirea conduitei la volan. O infrastructură ameliorată și sistemele de gestionare a traficului, precum și mașinile mai „inteligente” vor avea, de asemenea, o contribuție importantă.

Ce se întâmplă cu restricțiile de trafic?

În anumite cazuri, s-au introdus restricții de trafic locale și taxe urbane. Aceste măsuri individuale sunt laudabile pentru consecințele pe care le-au avut deja. Însă, conform opiniilor anumitor părți interesate, există riscul creării pe teritoriul Europei a unui mozaic fragmentat de zone urbane cu noi „frontiere”. De exemplu, anumite autorități restricționează accesul în centrele orașelor pe baza standardelor EURO, iar altele invocă o altă bază.

Numeroase părți interesate au solicitat îndrumări și elaborarea unor reguli armonizate pentru Zonele Verzi urbane (pionizare, acces restricționat, limite de viteză, taxe urbane etc.) la nivel UE pentru a permite utilizarea pe scară largă a acestor măsuri fără a crea obstacole disproporționate în calea mobilității cetățenilor și a mărfurilor. Mai mult, armonizarea și interoperabilitatea unor tehnologii similare va duce la reducerea costurilor. Problema unui registru european al tuturor vehiculelor și a aplicării unor măsuri de control transfrontalier a infracțiunilor dintr-un oraș în altul ar putea fi examinată mai aprofundat la nivelul UE, după cum au sugerat părțile interesate.

4. Cum ar putea fi sporită utilizarea unor tehnologii curate și eficiente din punct de vedere energetic în transportul urban?
5. Cum ar putea fi promovate achizițiile ecologice comune?
6. Este nevoie să fie prezentate criterii sau îndrumări pentru definirea Zonelor Verzi și măsurile restrictive care se aplică în cadrul acestora? Care este cea mai bună cale de a asigura compatibilitatea acestora cu circulația liberă? Există o problemă de aplicare transfrontalieră a unor reguli locale care guvernează Zonele Verzi?
7. Cum ar putea să se continue promovarea eco-șofatului?

Care ar putea fi rolul potențial al UE?

2.3. Către un transport urban mai inteligent

Problema:

Orașele europene se confruntă cu o creștere constantă a fluxului de mărfuri și de călători. Cu toate acestea, există limite considerabile în ceea ce privește dezvoltarea infrastructurii necesare pentru a face față acestei creșteri, ca urmare a lipsei de spațiu și a constrângerilor de mediu. În acest context, părțile interesate au subliniat faptul că aplicațiile Sistemelor Inteligente de Transport (ITS) sunt în prezent exploatate insuficient pentru gestionarea

eficiență a mobilității urbane sau sunt elaborate fără a se acorda atenția cuvenită interoperabilității.

Opțiunile:

Prelucrarea datelor referitoare la trafic și deplasări poate oferi informații, asistență și un control dinamic al transportului călătorilor, șoferilor, operatorilor parcurilor auto și gestionarilor de rețele. O serie de aplicații sunt deja disponibile pentru căile rutiere, ferate sau navigabile. În anii următori, aceste aplicații vor fi consolidate mai mult prin sistemul de satelit Galileo, care va permite o poziționare mai exactă.

Sisteme de taxare inteligente ...

Sistemele de taxare inteligente sunt privite cu tot mai mare interes drept o metodă eficientă de gestionare a cererii. În transportul în comun, utilizarea ITS asigură o mai bună gestionare a operațiunilor și noilor servicii (gestionarea parcului auto, sistemele de informații pentru călători, sistemul de emisie a biletelor etc.). Pentru a permite partajarea datelor între aceste aplicații, trebuie să se implementeze protocoale de schimburi de date. Părțile interesate au subliniat faptul că standardele ar trebui să fie interoperabile și deschise la inovații; că sistemele de plată inteligente ar trebui să folosească carduri inteligente, interoperabile între mijloacele de transport, între diverse funcții (cum ar fi plățile aferente transportului, alte servicii decât transportul, parcare și sistemele de fidelizare a clienților), între zone și, pe termen lung, între țări. Posibilitățile de aplicare a unor tarife diferențiate în funcție de oră sau de grupul-țintă (de exemplu, ore de vârf/în afara orelor de vârf) ar putea face parte din sistem.

... O mai bună informare pentru o mai bună mobilitate

Unul din factorii esențiali de succes ai mobilității în rețelele urbane este, pentru călători, posibilitatea de a face alegeri documentate în legătură cu mijlocul de transport și orarul de călătorie. Acest lucru se bazează pe disponibilitatea unor sisteme multimodale de informații despre deplasări, care sunt accesibile, adecvate și interoperabile pentru planificarea unei călătorii.

Părțile interesate indică faptul că ITS permite o gestionare dinamică a infrastructurii existente. Capacitatea suplimentară, cu un excedent de 20-30% sau mai mult, poate fi obținută printr-o utilizare mai eficientă a spațiului rutier. Acest lucru este deosebit de important, deoarece, de obicei, există un potențial redus din care să se obțină spațiu rutier suplimentar în zonele urbane. Gestionarea activă a infrastructurilor de transport urban poate, de asemenea, să aibă un impact pozitiv asupra siguranței și mediului. O anumită zonă de aplicare pentru ITS ar putea fi gestionarea unor legături continue între rețele în interfața urbană-interurbană.

Eficiența distribuției urbane de mărfuri poate fi, de asemenea, sporită cu ajutorul ITS, în special printr-o mai bună sincronizare a operațiunilor, a unor factori de încărcare mai mari și a unei utilizări mai eficiente a vehiculelor. Aceasta necesită sisteme integrate care să combine planificarea inteligentă a rutei, sisteme de asistență a șoferului, vehicule inteligente și interacțiunea cu infrastructurile.

Autoritățile locale și părțile interesate private ar trebui să dea dovadă de implicare totală în punerea în aplicare și în utilizarea acestor aplicații și servicii, începând chiar din primele etape. Părțile interesate vor număra furnizorii de tehnologie, operatorii de transport și

infrastructură, industria auto, furnizorii de servicii cu plusvaloare, creatorii de hărți digitale, instituțiile de aplicare a legii și utilizatorii de infrastructură.

Conform propunerilor părților interesate, Comisia ar trebui să susțină o diseminare mai largă a bunelor practici în domeniul ITS. S-a propus, în special, instituirea unui cadru pentru utilizarea ITS în orașele UE pentru a aborda interoperabilitatea și schimbul de date și informații.

8. Ar fi necesar să se dezvolte și să se promoveze servicii de informare mai bune pentru călători?
9. Este nevoie de acțiuni suplimentare pentru a asigura standardizarea interfețelor și interoperabilității aplicațiilor ITS în orașe? Ce aplicații ar trebui să aibă prioritate atunci când se întreprind acțiuni?
10. În ceea ce privește ITS, ar putea să se îmbunătățească schimbul de informații și de bune practici între toate părțile interesate?

Care ar putea fi rolul potențial al UE?

2.4. Către un transport urban accesibil

Problema:

Accesibilitatea se referă în primul rând la persoanele cu mobilitate redusă, persoanele cu handicap, persoanele în vârstă, familiile cu copii mici și copiii mici înșiși. Aceste categorii ar trebui aibă acces ușor la infrastructură de transport urban.

Accesibilitatea se referă și la calitatea accesului pe care persoanele și firmele îl au la sistemul de mobilitate urbană, alcătuit din infrastructură și servicii.

Infrastructura urbană, inclusiv drumurile, piste pentru bicicliști etc., dar și trenurile, autobuzele și spațiile publice, parcurile, stațiile de autobuz, terminalele etc. ar trebui să fie de bună calitate. Conexiunile eficiente în interiorul orașelor, legând orașele de regiunea înconjurătoare, între rețelele urbane și interurbane și cu rețelele transeuropene de transport (TEN-T) sunt, de asemenea, considerate esențiale. Conexiunile bune cu aeroporturile, gările și porturile și cu terminalele intermodale de mărfuri sunt deosebit de importante pentru interconectarea diferitelor mijloace de transport.

Mai mult, cetățenii se așteaptă ca transportul public să răspundă nevoilor lor din punct de vedere al calității, eficienței și disponibilității. Pentru a fi atractiv, transportul public nu trebuie să fie doar accesibil, ci să aibă și o frecvență bună și să fie și rapid, fiabil și confortabil. Experiența arată că un obstacol în calea transferului modal de la transportul privat la cel public este adesea calitatea scăzută a serviciilor, ritmul lent și lipsa de viabilitate a transportului public¹⁵.

¹⁵ Conform studiilor referitoare la serviciile de interes public, transportul urban este serviciul de interes public de care consumatorii din Uniunea Europeană sunt cel mai puțin mulțumiți. 13% dintre

Conform opiniei părților interesate, nu se acordă suficientă atenție co-modalității și există o lipsă de soluții integrate de transport în comun, cum ar fi sistemele de cale ferată suburbane, sistemele de tramvaie-tren, precum și o lipsă de facilități bine situate la nodurile de transport combinat „Park&Ride”, la terminalele de transport în comun de la periferia orașelor. Distribuția logistică a mărfurilor necesită adesea centre sau terminale în zonele suburbane.

Opțiunile:

Transport în comun după nevoile cetățenilor ...

Analiza intermediară a Cărții albe privind transporturile a subliniat necesitatea existenței unor drepturi de bază ale călătorilor în toate mijloacele de transport, cu atenție sporită pentru călătorii cu mobilitate redusă. Conform recomandărilor părților interesate, Comisia ar trebui să promoveze ideea unei Carte europene privind drepturile și obligațiile călătorilor din mijloacele de transport în comun.

Părțile interesate au subliniat faptul că cetățenii se așteaptă ca transportul în comun să răspundă nevoilor lor de mobilitate și să satisfacă nevoile lor de accesibilitate. Societatea este în schimbare, se maturizează și așteaptă soluții de mobilitate mai inteligente. Eficiența este esențială; fără durate de parcurs comparabile cu cele străbătute cu mașina, transportul în comun nu poate deveni competitiv.

Cetățenii așteaptă soluții de transport mai flexibile atât pentru mobilitatea mărfurilor, cât și pentru cea a călătorilor. În multe locuri, companiile de taxi au început deja să exploreze noi piețe. Vehiculele mai mici ar putea fi folosite, de asemenea, pentru servicii la cerere.

Aspectele sociale ale mobilității în orașe constituie o provocare. Transportul urban trebuie să fie accesibil din punct de vedere financiar, chiar și pentru persoanele cu venituri scăzute. Cetățenii cu mobilitate redusă și cetățenii în vârstă se așteaptă la o mobilitate sporită și de mai bună calitate. Mobilitatea personală este cheia independenței.

... Construind pe un cadru juridic adecvat al UE

Cele două directive privind achizițiile publice¹⁶ se aplică în totalitate contractelor de servicii publice precum transportul cu autobuzul sau cu tramvaiul. Mai mult, noul regulament privind serviciile de transport public feroviar și rutier pentru călători¹⁷ va oferi o mai mare transparență și va ajuta autoritățile și operatorii să îmbunătățească eficiența și calitatea.

Noul regulament permite autorităților competente definirea obligațiilor de serviciu public pentru garantarea serviciilor de interes public în domeniul transportului terestru de călători. Permite autorităților impunerea de tarife sociale. În cazul în care îndeplinirea obligațiilor de serviciu public presupune o compensație financiară și/sau atribuirea unui drept exclusiv, este necesar să se încheie un contract între autoritatea respectivă și un operator selectat în urma unei proceduri de licitație.

consumatorii din UE 25 au dificultăți de acces la transportul public, în vreme ce 4% nu au nici un fel de acces.

¹⁶ Directiva 2004/17/CE și Directiva 2004/18/CE din 31 martie 2004.

¹⁷ Regulamentul privind serviciile de transport public feroviar și rutier pentru călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și 1107/70 ale Consiliului [dosar interinstituțional 2000/0212 (COD)].

Atât conform directivelor, cât și conform noului regulament, autoritățile competente au dreptul să desfășoare servicii ele însele sau să le atribuie prin licitație unui prestator de servicii. Acestea pot introduce criteriile de selecție în legătură cu capacitatea ofertanților și criteriile de atribuire în legătură cu calitatea serviciilor.

... Și prin soluții inovatoare și competențe adecvate

Una din recomandările care au rezultat în urma consultării a fost aceea că ar trebui să fie promovate de către Comisia Europeană soluții de transport în comun mai puțin costisitoare, cum ar fi autobuzul expres, ca alternativă la sistemele mai scumpe de tramvai sau metrou. Sistemele de „autobuz expres” oferă servicii de transport public cu autobuzul rapide și cu frecvență mare pe coridoare dedicate, de regulă, cu gări care dețin caracteristici de tipul garilor de metrou. Ar putea fi promovate cele mai bune practici inovatoare care au fost deja elaborate. O anumită direcție se constituie din utilizarea taxiurilor (curate) în lanțul de transport în comun și pentru transportul la cerere, cu ajutorul ITS. Problema necesității de a elabora îndrumări privind terminalele intermodale pentru transportul în comun a fost, de asemenea, ridicată cu ocazia consultării.

Principiul unei bune accesibilități prevede ca magazinele, firmele și zonele în care au loc activități economice, inclusiv terminalele și porturile pentru mărfuri, să fie bine deservite de rețelele de transport urban pentru a permite transportatorilor de marfă, prestatorilor de servicii, lucrătorilor și clienților să ajungă ușor în aceste locuri. Acest lucru este deosebit de important atunci când sunt stabilite unele zone cu acces restricționat.

Transportul urban trebuie să atragă și să mențină personal cu înaltă calificare. Programele de formare, de exemplu șofatul ecologic, după cum s-a sugerat pe parcursul consultării, poate îmbunătăți competențele personalului din transportul în comun sau din transportul de mărfuri și poate reduce emisiile de CO₂ și poluarea.

Europa este o destinație turistică majoră la nivel global și mulți turiști merg în orașe. Turismul poate contribui la dezvoltarea economică și la ocuparea forței de muncă. Conform opiniilor părților interesate, turiștii constituie un grup specific de utilizatori de servicii de transport, cu propriile sale cerințe, atât în ceea ce privește dimensiunea, cât și structura, ceea ce poate genera anumite presiuni asupra sistemelor de transport urban. Acest aspect ar trebui reținut atunci când se examinează accesibilitatea în interiorul zonei urbane și accesul din afară la această zonă.

...Printr-o coordonare echilibrată a utilizării terenului și printr-o abordare integrată a mobilității urbane

Părțile interesate vizate în cea mai mare măsură și, în special, reprezentanții orașelor care aparțin unor rețele de schimburi de experiență au subliniat problemele aglomerărilor urbane, care sunt nevoite să se confrunte cu provocările unei mai bune accesibilități la toate zonele hidrografice afectate de dezvoltarea metropolitană. Tendințele de suburbanizare și de expansiune urbană conduc la o utilizare a terenului cu densitate scăzută și izolare spațială. În consecință, dispersarea locuințelor, a locurilor de muncă și a facilităților de agrement duce la o cerere sporită de servicii de transport¹⁸. Densitățile scăzute din zonele de periferie îngreunează furnizarea unor soluții de transport în comun de o calitate suficient de bună

¹⁸ Raportul Agenției Europene de Mediu „Expansiunea urbană – o problemă ignorată a Europei”, 2006.

pentru a atrage un număr considerabil de utilizatori. Asistența medicală pentru persoanele în vârstă poate deveni mai dificil de organizat dacă soluțiile de transport nu sunt satisfăcătoare (în afară de „izolarea socială”). Soluțiile adaptate ar putea deservi mai bine zonele suburbane, cum ar fi transportul la cerere sau serviciile de transport care leagă conexiunile, de regulă, radiale de cele orientate către centrul orașului.

Conform părților interesate, coordonarea dintre autorități ar putea rezolva problemele mobilității urbane. Mai mult, mobilitatea urbană ar putea beneficia de particularitatea de a se integra în mai multe domenii de politică, precum amenajarea teritoriului, afacerile economice și sociale, transporturile etc.

Planurile de mobilitate care înglobează aglomerările urbane mai mari, referindu-se atât la transportul de călători, cât și la transportul de mărfuri în orașe și în regiunea învecinată, formează, de asemenea, o bază solidă pentru o planificare eficientă a mobilității urbane. Părțile interesate au subliniat faptul că este nevoie să se instituie structuri organizatorică adecvate pentru a facilita elaborarea și punerea în aplicare a acestor planuri.

Strategia tematică privind mediul urban¹⁹ a identificat o serie de probleme de mediu care ar putea fi ameliorate prin elaborarea și punerea în aplicare a unor planuri de transport urban durabil (SUTP)²⁰. În strategia sa, Comisia Europeană s-a angajat să pregătească îndrumări referitoare la modul de elaborare a acestor SUTP. Având în vedere lansarea prezentei cărți verzi și a unei largi dezbateri asupra transportului urban, ar fi, poate, momentul potrivit să se abordeze problema monitorizării acestor SUTP, ca parte din planul de acțiune privind

11. Cum poate să fie ameliorată calitatea transportului în comun în orașele europene?
12. Este necesară încurajarea amenajării de benzi dedicate pentru transportul în comun?
13. Este nevoie să se introducă o Cartă Europeană a drepturilor și obligațiilor călătorilor care folosesc transportul în comun?
14. Ce măsuri ar putea fi adoptate pentru a integra mai bine transportul de călători și de mărfuri în cercetare și în planificarea mobilității urbane?
15. Cum se poate realiza o mai bună coordonare între transportul urban și interurban și amenajare a teritoriului? Ce tip de structură organizatorică ar fi adecvată?

Care ar putea fi rolul potențial al UE?

mobilitatea urbană.

2.5. Către un transport urban în condiții de siguranță și securitate

Problema:

¹⁹ COM(2005) 718.

²⁰ A se vedea: http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm

Fiecare cetățean UE ar trebui să poată locui și să se poată deplasa în zone urbane în condiții de siguranță și securitate. Atunci când merg pe jos, cu bicicleta sau când conduc o mașină sau un camion, oamenii ar trebui să o poată face cu un risc fizic minim. Acest lucru necesită o bună planificare a infrastructurii, în special la intersecții. Cetățenii devin din ce în ce mai conștienți de faptul că trebuie să acționeze în mod responsabil pentru a-și proteja propria viață și a proteja viețile celorlalți.

În 2005, **41 600 de oameni au fost uciși pe drumurile** din UE²¹. Aceasta este departe de a fi ținta comună stabilită la cel mult 25 000 de accidente mortale anual **până în 2010**²². Aproximativ **două treimi din accidente și o treime din accidentele rutiere mortale se produc în zonele urbane și îi afectează pe cei mai vulnerabili utilizatori de drumuri**. Riscul de a fi ucis într-un accident rutier este de șase ori mai mare pentru bicicliști și pietoni decât pentru utilizatorii de mașini. Adesea victimele sunt femei, copii și cetățeni în vârstă.

Siguranța personală a călătorilor, percepută uneori a fi scăzută, descurajează anumite grupuri sociale să călătorească sau să utilizeze serviciile publice de transport. Acest lucru se referă nu numai la vehicule, terminale, stații de autobuz tramvai, ci și la distanța dus-întors față de stație. Rezultatul poate fi utilizarea nenesară a mașinii și poate împiedica oamenii să ducă o viață activă.

Opțiunile:

Politica europeană de siguranță rutieră se referă la probleme legate de conduită, de vehicule și de infrastructură.

O conduită mai prudentă ...

Conform propunerii părților interesate, Comisia ar putea ameliora siguranța rutieră prin continuarea promovării celor mai bune practici și prin angajarea unui dialog mai intens și mai structurat cu părțile interesate locale și regionale și cu statele membre, mai ales cu privire la noi tehnologii - în special ITS - pentru sporirea siguranței.

Se constituie într-o prioritate fundamentală inițierea de campanii educative și de informare pentru a determina cetățenii să conștientizeze într-o mai mare măsură propria conduită în trafic. Ar putea fi organizate campanii speciale dedicate siguranței rutiere și inițiative speciale pentru formarea tinerilor, iar una din viitoarele zile europene dedicate siguranței rutiere ar putea să aducă în atenție zonele urbane. Părțile interesate au sugerat, de asemenea, încurajarea conduitei prudente a bicicliștilor, de exemplu prin promovarea utilizării căștilor de protecție pentru bicicletă în întreaga Europă sau prin încurajarea cercetării privind un model de cască mai ergonomic. Aplicarea cu strictețe a regulilor de circulație este, de asemenea, esențială pentru motocicliști, conducători de scutere și bicicliști. Părțile interesate au sugerat faptul că UE ar putea susține activități de generalizare a utilizării echipamentelor de detectare a infracțiunilor în orașe pentru toți participanții la trafic.

... Infrastructuri cu un grad mai mare de siguranță și securitate

În opinia părților interesate, ameliorarea siguranței și securității în mod simțitor depinde de o serie de măsuri din mediul urban. O infrastructură de bună calitate, inclusiv trotuare

²¹ CARE: Baza de date comunitară a accidentelor rutiere.

²² COM(2001) 370.

corespunzătoare pentru pietoni și bicicliști, își poate face simțite efectele. Sporirea vizibilității, de exemplu prin furnizarea unei iluminări mai bune, și existența vizibilă pe stradă a mai multor agenți de circulație pot ajuta la creșterea sentimentului de securitate. Soluțiile ITS pot, de asemenea, să aducă o contribuție semnificativă prin furnizarea unor informații rapide și adecvate și a unei gestionări a traficului pe bază de siguranță. Părțile interesate au sugerat faptul că UE ar putea, de asemenea, să definească recomandări pentru încorporarea standardelor de siguranță și securitate a transportului urban în proiectarea infrastructurii urbane.

O problemă aparte este securitatea transportului urban în contextul combaterii terorismului. Comisia va examina o comunicare pe această temă în viitorul apropiat.

Vehicule mai sigure ...

Vehiculele mai sigure reprezintă un aspect deosebit de important în zonele urbane, unde acestea împart strada cu pietonii, bicicletele și transportul în comun. Tehnologii precum echipamentele pentru vizibilitate nocturnă, sistemele de frânare asistată, de prevenire a coliziunilor și de detectare a somnolenței pot fi valorificate în beneficiul tuturor participanților la trafic. Comunicările Comisiei Europene privind sistemele electronice de siguranță a vehiculelor (*e-safety*)²³ și privind Inițiativa i2010 „Tehnologii informaționale și comunicaționale pentru vehicule sigure și inteligente”²⁴ prezintă soluții valoroase care ar putea fi aplicate contextului urban. Transportul de călători ar putea fi, de asemenea, efectuat cu „vehicule de oraș”, în vreme ce camioanele sau mașinile supradimensionate ar putea avea doar acces restricționat, după cum au sugerat părțile interesate.

²³ COM(2003) 542.

²⁴ COM(2006) 59.

16. Ce acțiuni suplimentare ar trebui întreprinse pentru a ajuta orașele să-și rezolve problemele de siguranță a drumurilor și de securitate a persoanelor din transportul urban?
17. CUM POT FI OPERATORII ȘI CETĂȚENII MAI BINE INFORMAȚI CU PRIVIRE LA POSIBILITĂȚILE OFERITE ÎN MATERIE DE SIGURANȚĂ DE TEHNOLOGIILE AVANSATE ÎN DOMENIUL GESTIONĂRII INFRASTRUCTURII ȘI VEHICULELOR?
18. ESTE NEVOIE DE DEZVOLTAREA ECHIPAMENTELOR RADAR AUTOMATE ADAPTATE LA MEDIUL URBAN ȘI DE PROMOVAREA UTILIZĂRII ACESTORA?
19. ESTE SUPRAVEGHEREA VIDEO UN INSTRUMENT BUN PENTRU SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE ÎN TRANSPORTUL URBAN?

CARE AR PUTEA FI ROLUL POTENȚIAL AL UE?

3. CREAREA UNEI NOI CULTURI A MOBILITĂȚII URBANE

3.1. Îmbunătățirea cunoștințelor ...

Pe durata consultărilor, a devenit clar că, pentru a crea o nouă „cultură a mobilității urbane” în Europa, este nevoie de constituirea de parteneriate. Noile metode și instrumente de planificare pot, de asemenea, juca un rol major în această nouă cultură a mobilității urbane. Educația, formarea și ridicarea gradului de conștientizare au un rol important de jucat.

Competențele profesioniștilor care lucrează în domeniul mobilității urbane trebuie să fie consolidate. Conform părților interesate, UE ar putea juca un rol mai important în acest domeniu prin facilitarea organizării în mod sistematic a unor formări de personal și a unor acțiuni de schimburi.

Mobilitatea urbană este o problemă care a figurat deja printre inițiativele de creare a unor rețele, lansate în cadrul politicii regionale a UE, precum URBACT și inițiativa „Regiuni pentru schimbare economică”²⁵. Comisia Europeană intenționează să continue consolidarea și susținerea noilor rețele legate de mobilitatea urbană în cadrul acestor inițiative.

După cum s-a sugerat pe parcursul consultărilor, Comisia și-ar putea explica și promova în mod activ acțiunile în domeniul politicii de mobilitate urbană. Comisia ar putea organiza, împreună cu părțile interesate, deja active în acest domeniu, o campanie de sensibilizare a publicului în legătură cu activitățile sale referitoare la mobilitatea urbană durabilă. Aceasta ar putea cuprinde informații concrete și campanii de sensibilizare pentru a influența conduita în spiritul mobilității a unor anumite grupuri țintă. O altă propunere este aceea de a organiza o conferință europeană anuală privind „soluțiile avansate de transport urban”. Aceasta ar putea fi condusă de forumul CIVITAS.

²⁵ A se vedea: http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm

3.2. ... și colectarea de date

Consultările și inițiativele anticipate de colectare de date au demonstrat că există lacune mari în statisticile referitoare la mobilitatea urbană la nivelul UE și că, în ciuda unor inițiative elaborate în cadrul politicii regionale a UE, lipsesc unele definiții comune. Aceste lacune ar trebui corectate în vederea furnizării informațiilor necesare pentru factorii de decizie și profesioniștii de la toate nivelurile.

Conform celor sugerate de părțile interesate, Comisia Europeană ar putea contribui în acest domeniu prin instituirea unui observator, pe baza experienței sale generale de colectare, armonizare și exploatare a statisticilor la nivel european. Acest observator ar putea ajuta la furnizarea de date necesare pentru responsabilii politici și publicul larg și la îmbunătățirea cunoștințelor privind mobilitatea urbană. Acesta ar putea, de asemenea, să servească, drept furnizor de informații și platformă de schimburi de bune practici.

20. Ar fi necesar ca toate părțile interesate să colaboreze la dezvoltarea unei noi culturi a mobilității în Europa? Pe baza modelului Observatorului European pentru Siguranță Rutieră, existența unui Observator European pentru Mobilitate Urbană ar putea fi o inițiativă utilă pentru susținerea acestei colaborări?

4. RESURSELE FINANCIARE

Este nevoie de mai multe tipuri de finanțare substanțială pentru a investi în infrastructură și noduri de schimb, în întreținerea și utilizarea rețelelor, în reînnoirea și întreținerea parcurilor auto și în campanii de comunicare și sensibilizare a publicului. În cea mai mare parte, responsabilitatea pentru această investiție aparține autorităților locale implicate.

Conform unui studiu recent²⁶, peste 40% din parcurile urbane de tramvaie și trenuri ușoare din UE 15 și 67% din parcurile din noile state membre sunt vechi de peste 20 de ani și ar trebui să fie înlocuite înainte de 2020.

Finanțarea cu succes a proiectelor de transport urban necesită o combinație de instrumente bugetare, de reglementare și financiare, inclusiv taxe locale specifice. Trebuie adoptată o perspectivă pe termen lung.

Instrumente de finanțare pentru orașe ...

Trebuie să contribuie toate părțile interesate la nivel local, regional, național și al UE. Utilizatorii trebuie, de asemenea, să contribuie și să plătească un preț corect pentru serviciile de transport în comun. Aceștia sunt dispuși să plătească pentru servicii de bună calitate. Finanțarea privată, de regulă, sub forma unor parteneriate publice-privat, poate avea o contribuție, dar este nevoie de cadre juridice stabile. Taxele de parcare și taxarea utilizatorilor de drumuri urbane ar putea, de asemenea, contribui la finanțarea transportului urban, în special prin rezervarea veniturilor colectate pentru finanțarea măsurilor de transport urban. Sistemul de taxare pentru aglomerarea traficului din Londra s-a dovedit a fi o lecție utilă pentru ameliorarea serviciilor de autobuz.

²⁶ Sisteme de trenuri ușoare și metrouri în Europa, ERRAC, 2004.

Părțile interesate au propus ca UE să aibă în vedere extinderea domeniului de aplicare al „directivei Eurovinieta” prin introducerea unei dimensiuni urbane, astfel încât taxa pentru drumuri să se aplice tuturor tipurilor de vehicule și infrastructuri. Aceasta s-ar putea lega și de elaborarea, până la jumătatea anului 2008, a unei metodologii armonioase pentru calcularea costurilor externe de transport.

Conform părților interesate, mecanismele bazate pe piață, precum utilizarea posibilă a Schemei UE de comercializare a emisiilor (ETS) – prin acordarea unor drepturi de emisii sau credite echivalente autorităților care investesc într-o infrastructură nouă și mai curată – ar putea fi analizate mai în profunzime. Cu toate acestea, trebuie evitate consecințele negative asupra funcționării și eficienței din punct de vedere al mediului.

În politica sa privind ajutoarele de stat, Comisia se angajează să ia în considerare beneficiile asupra mediului ale investițiilor în transportul ecologic și necesitatea de a trece la mijloace de transport mai puțin poluante. Cu titlu de exemplu, proiectul de orientări pentru protecția mediului²⁷ permite anumite excepții, în cazul ajutorului pentru achiziționarea de autovehicule noi pentru a accelera adoptarea standardelor comunitare înainte ca acestea să devină obligatorii. Mai mult, propunerea Comisiei în vederea adoptării unui nou Regulament²⁸ privind exceptarea pe categorii desemnează în mod explicit drept active eligibile investițiile în mijloace de transport și echipamente de transport, cu excepția celor destinate transportului rutier de mărfuri și transportului aerian. În final, Comisia are în prezent în vedere publicarea îndrumărilor privind ajutoarele de stat în sectorul feroviar, pentru a ameliora transparența și certitudinea juridică referitoare la o activitate economică pe cale să se deschidă către concurență și esențială pentru asigurarea unei mobilități durabile în Europa. Una din problemele pe care Comisia va trebui să le aibă în vedere este necesitatea de a înlocui repede materialul rulant învechit pentru a oferi credibilitate, siguranță și o interoperabilitate sporită. În anumite zone geografice din Europa, această necesitate este deosebit de acută, iar ajutoarele regionale se dovedesc a fi, astfel, un instrument adecvat pentru abordarea acestei probleme.

... Susținerea financiară europeană îmbracă mai multe forme

La nivelul UE sunt disponibile mai multe surse de finanțare, de exemplu, Fondurile structurale, Fondul de coeziune și împrumuturile de la Banca Europeană de Investiții. Ca și în trecut, politica de coeziune a UE va rămâne o sursă importantă de fonduri în regiunile eligibile în perioada 2007-2013. În perioada precedentă 2000-2006, finanțarea proiectelor de transport din Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR) era în valoare de aproape 35 miliarde de euro, din care o sumă de puțin peste 2 miliarde de euro era destinată transportului urban. În conformitate cu documentele de programare, FEDR și Fondul de coeziune vor contribui cu aproape 8 miliarde de euro pentru transportul urban în perioada 2007-2013. Alte 9,5 miliarde de euro sunt rezervate proiectelor integrate de regenerare urbană și rurală, care pot include investiții legate de transport.

Instrumentele de coeziune din perioada actuală 2007-2013 oferă o bază mai largă și mai solidă pentru cofinanțarea transportului urban și a transportului în comun pe teritoriul

²⁷ Proiectul de orientări comunitare pentru ajutoarele de stat pentru protecția mediului http://ec.europa.eu/comm/competition/state_aid/reform/guidelines_environment_en.pdf

²⁸ Propunerea Comisiei în vederea adoptării unui nou Regulament privind exceptarea pe categorii, adoptată la 24 aprilie 2007, SEC(2007) 513.

Europei²⁹. Reglementările cuprinse în FEDR și în Fondul de coeziune fac trimiteri clare la transportul urban curat și la transportul public, dar, pentru prima dată, și la strategii integrate pentru un transport curat. Autoritățile, în special în noile state membre, ar trebui să profite de aceste ocazii pentru a-și moderniza sistemele de transport urban.

Majoritatea cadrelor strategice naționale de referință înaintate de statele membre includ ca domeniu de acțiune transportul urban durabil. Cofinanțarea UE din instrumentele de coeziune este posibilă pentru investiții în infrastructură (de exemplu căi ferate și terminale) și în material rulant precum autobuze ecologice, troleibuze, tramvaie, metroui și căi ferate suburbane. Același lucru se aplică și unor măsuri precum recondiționarea și modernizarea sau altor componente care fac parte dintr-un sistem de transport integrat și accesibil pentru utilizatori (ITS, informații pentru călători, sisteme integrate de emitere de bilete, gestionarea traficului etc.). FEDR poate finanța instalații legate de transportul urban durabil din punct de vedere al mediului și poate oferi sprijin unor anumite grupuri-țintă din populație (persoane în vârstă, persoane cu handicap) pentru ca acestea să poată avea acces la serviciile obișnuite de transport public. Fondul finanțează din ce în ce mai mult proiecte legate de sistemele de transport inteligent.

În medie, Banca Europeană de Investiții³⁰ împrumută aproximativ 2,5 miliarde de euro anual pentru proiectele de transport. Proiectele includ construcția, extinderea sau reabilitarea unor infrastructuri de transport în comun sau achiziționarea de material rulant în mari aglomerări urbane sau în orașe medii ca dimensiune din Europa. În plus față de operațiunile de împrumut pe care le efectuează în mod obișnuit, BEI și-a unit forțele cu Comisia și cu Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare pentru a elabora noi instrumente sau inițiative financiare.

Cel șaptelea Program-cadru pentru cercetare și dezvoltare tehnologică (PC7) promovează activități de cercetare, dezvoltare tehnologică și demonstrative pentru mobilitate urbană, aspecte referitoare la energia în transporturi, transport urban curat și mobilitate durabilă pentru toți cetățenii.

PC7 include la subiectul „transport” un domeniu de activitate referitor la „Asigurarea unei mobilități urbane durabile”. Aceasta cuprinde aspecte precum cercetare tehnică, activități demonstrative și de susținere a politicilor în domeniul noilor concepte de transport și mobilitate, sisteme inovatoare de gestionare a cererii, transport public de bună calitate și strategii inovatoare de transport urban curat. Alte acțiuni se vor concentra în direcția elaborării unor concepte de transport și mobilitate foarte inovatoare, nepoluante și inteligente, inclusiv în direcția implementării acestora. PC7, la subiectul „Tehnologie informațională și comunicațională” finanțează și activități legate de mobilitate și servicii. Aspectul legat de cercetarea în domeniul infrastructurii rutiere și cel legat de vehiculele inteligente și curate sunt abordate independent de contextul geografic, însă rezultatele pot fi aplicate în mod util în cadrul urban.

CIVITAS este un program al Comisiei de demonstrație și cercetare în domeniul transportului urban curat. Inițiativa CIVITAS sprijină orașele în testarea și efectuarea de demonstrații de pachete integrate de măsuri, atât politice cât și tehnologice, care vizează realizarea unui sistem de transport urban mai durabil, mai curat și mai eficient din punct de vedere energetic.

²⁹ A se vedea: http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm

³⁰ A se vedea: www.eib.org

CIVITAS a cofinanțat până în prezent acțiuni în 36 de orașe, cu o contribuție comunitară în valoare de 100 miliarde de euro. Inițiativa CIVITAS Plus a fost deja lansată în contextul PC7.

Părțile interesate au subliniat importanța continuării inițiativei CIVITAS. „Abordarea” CIVITAS ar putea netezi calea pentru un program dedicat, cu sprijin UE, pentru finanțarea unor activități de transport urban curat în afara cadrului de cercetare, după cum au sugerat părțile interesate. Acest program ar putea îngloba acțiuni la o scară mai largă, concentrându-se pe integrarea unor acțiuni inovatoare în orașe și la periferia acestora. Ideile referitoare la un astfel de program ar putea fi luate în considerare imediat ce se adoptă Planul de acțiune privind mobilitatea urbană.

Programul „Energie Inteligentă – Europa” (EIE), finanțat prin Programul „Competitivitate și Inovare (PCI)³¹, cuprinde subprogramele ALTENER și STEER, care susțin inițiative legate, de exemplu, de sursele de energie regenerabile, promovarea unor carburanți alternativi și promovarea eficienței energetice în transport.

21. Cum ar putea instrumentele financiare existente, precum fondurile structurale și de coeziune, să fie mai bine folosite, într-un mod coerent, pentru a susține un transport urban integrat și durabil?
22. CUM AR PUTEA INSTRUMENTELE ECONOMICE, ÎN SPECIAL INSTRUMENTELE BAZATE PE PIAȚĂ, SĂ SUSȚINĂ UN TRANSPORT URBAN CURAT ȘI EFICIENT DIN PUNCT DE VEDERE ENERGETIC?
23. CUM AR PUTEA ACTIVITĂȚILE DE CERCETARE VIZATE SĂ AJUTE MAI MULT LA ATENUAREA CONTRÂNGERILOR URBANE ȘI DEZVOLTĂRII TRAFICULUI URBAN?
24. ESTE NEVOIE CA ORAȘELE SĂ FIE ÎNCURAJATE SĂ FOLOSEASCĂ TAXELE URBANE? ESTE NEVOIE DE UN CADRU GENERAL ȘI/SAU DE ÎNDRUMĂRI PENTRU TAXELE URBANE? AR TREBUI CA VENITURILE DIN ACESTE TAXE SĂ FIE REZERVATE PENTRU AMELIORAREA TRANSPORTULUI URBAN ÎN COMUN? AR TREBUI SĂ SE INTERNALIZEZE COSTURILE EXTERNE?
25. CE PLUSVALOARE AR PUTEA ADUCE, PE TERMEN LUNG, SUSȚINEREA EUROPEANĂ VIZATĂ PENTRU FINANȚAREA TRANSPORTULUI URBAN CURAT ȘI EFICIENT DIN PUNCT DE VEDERE ECONOMIC?

CARE AR PUTEA FI ROLUL POTENȚIAL AL UE?

5. CONSULTĂRI

Comisia dorește să continue să încorporeze în activitatea sa viitoare opiniile părților interesate. Prezenta carte verde lansează cea de-a doua consultare extinsă care va dura până la **15 martie 2008**. Toate părțile interesate sunt invitate să contribuie la definirea unei politici europene privind mobilitatea urbană și să răspundă la cele 25 de întrebări din prezenta carte

³¹ Decizia (CE) nr. 1639/2006 din 24 octombrie 2006, JO L 310/15 din 9.11.2006.

și, de asemenea, la problemele generale pe care aceasta le abordează. Opiniile acestora pot fi făcute publice, cu condiția să nu se fi solicitat explicit să rămână confidențiale.

Se pot înainta comentarii și sugestii:

– prin e-mail la:

tren-urbantransport@ec.europa.eu

– în scris, la adresa:

Comisia Europeană
Direcția Generală Energie și Transport
Unitatea Transport Curat și Transport Urban
(DM28 02/64)
200, rue de la Loi
B - 1049 Bruxelles

Puteți găsi informații suplimentare pe site-ul internet al Comisiei Europene, la următoarea adresă:

http://ec.europa.eu/transport/clean/index_en.htm.

Este important ca prezenta carte verde să conducă rapid la acțiuni concrete. Comisia consideră că, după exercițiul de consultare, ar trebui să se alcătuiască un plan de acțiune concret. Acesta va fi publicat la începutul toamnei 2008. Planul va cuprinde acțiuni posibile la nivelul UE, național, regional și local și la nivelul sectorului respectiv și al cetățenilor. Va identifica cu atenție instrumentele adecvate pentru fiecare acțiune.