



ROMANIA

Departamentul de studii parlamentare și politici UE

Direcția pentru Uniunea Europeană

Fișă de informare

# Înverzirea transportului de mărfuri

COM(2023)440

Dobre Andreea  
19 ianuarie 2024

Publicațiile Direcției pentru Uniunea Europeană pot fi accesate prin următorul link: [HTTP://](#)



**1. Data adoptării:** 11.07.2023 – responsabili: Adina Vălean, comisar european DG Mobilitate și Transporturi și Maroš Šefčovič, vicepreședinte executiv al CE pentru Pactul verde european.

**2. Denumire document:** *Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor- Înverzirea transportului de marfă*

**3. Date de identificare:** [COM\(2023\)440](#)

**4. Tipul documentului:** nelegislativ

**5. Stadiu actual/Evoluții:**

Parlamentul European: etapa pregătitoare; comisia responsabilă cu elaborarea **raportului** este Comisia pentru transport și turism ([TRAN](#)). Comisiile sesizate pentru **aviz** sunt: Comisia pentru bugete ([BUDG](#)) Comisia pentru afaceri economice și monetare ([ECON](#)) Comisia pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară ([ENVI](#)), Comisia pentru ocupare forței de muncă și afaceri sociale ([EMPL](#)), Comisia pentru industrie, cercetare și energie ([ITRE](#)), Comisia pentru piața internă și protecția consumatorilor ([IMCO](#)) Comisia pentru cultură și educație ([CULT](#)), Comisia pentru drepturile femeilor și egalitatea de gen ([FEMM](#))

Consiliul UE – Reuniunea Consiliului Transporturi, Telecomunicații și Energie - 18 iunie 2024.

## Rezumat

Pactul verde european reprezintă foaia de parcurs a UE pentru atingerea obiectivului de neutralitate climatică până în 2050 pe baza tranziției ecologice a tuturor sectoarelor economiei, în special transporturile, energia, agricultura, clădirile și sectoarele industriale. Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă reprezintă inițiativa emblematică a Pactului verde european care a anunțat obiectivul privind reducerea emisiilor din sectorul transporturilor cu 90 % până în 2050. Comunicarea privind „Înverzirea transportului de mărfuri” plasează UE pe calea îndeplinirii acestui obiectiv, pe baza unui pachet de măsuri legislative menite să eficientizeze sectorul transporturilor de mărfuri, să-l facă mai durabil, îmbunătățind gestionarea infrastructurii feroviare, oferind stimulente mai puternice pentru camioanele cu emisii scăzute și furnizând informații mai bune cu privire la emisiile de gaze cu efect de seră generate de transportul de mărfuri.

**Cuvinte-cheie:** *transport feroviar marfă, capacități de infrastructură feroviară, durabilitatea transportului rutier, operațiuni de transport transfrontalier, capacități de încărcare, parcuri de vehicule grele, mecanisme de cântărire integrate, motopropulsoare cu emisii zero.*

## Cuprins

I.	CONTEXT .....	2
II.	PREZENTAREA PROPUNERII.....	3
III.	POZIȚII ȘI LUCRĂRI ALE INSTITUȚIILOR UE.....	4
3.1	Consiliu UE .....	4
3.2	Parlamentul European.....	5
3.3	Comitetul Economic și Social European .....	5
3.4	Comitetul European al Regiunilor .....	6
IV.	SITUAȚIA DIN ROMÂNIA .....	6
V.	ALTE SURSE CONSULTATE.....	8

### I. CONTEXT

În decembrie 2019, Comisia Europeană a prezentat [Pactul verde european](#), o foaie de parcurs a UE pentru atingerea obiectivului de neutralitate climatică până în 2050 și pentru realizarea tranziției verzi, incluzive și echitabile.

Sectorul transporturilor contribuie cu aproximativ 5% la PIB-ul UE și asigură locuri de muncă pentru un număr de peste 10 milioane de persoane în Europa, acesta fiind esențial pentru întreprinderile europene și pentru lanțurile mondiale de aprovizionare. În același timp, însă, transporturile au și efecte negative asupra societății, generând 25% din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră ale UE. Pentru îndeplinirea obiectivului de neutralitate climatică este nevoie ca sectorul transporturilor să își reducă emisiile de gaze cu efect de seră cu 90% până în 2050.

La 9 decembrie 2020, Comisia Europeană a prezentat [Strategia](#) pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă - înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului, care își propune atât asigurarea mobilității multimodale conectate, automatizate și echitabile, cât și finalizarea [rețelei transeuropene de transport \(TEN-T\)](#) până în 2030.

Unele dintre măsurile propuse în iulie 2021 prin pachetul legislativ „[Pregătiți pentru 55](#)” au fost adoptate în 2023, după cum urmează:

- Regulamentul (UE) [2023/851](#) privind consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi: va accelera tranziția către o mobilitate cu emisii zero prin impunerea obligației ca nivelul mediu al emisiilor automobilelor noi să scadă cu 55 % în 2030 și cu 100 % în 2035, comparativ cu nivelurile din 2021;
- Regulamentul (UE) [2023/1804](#) privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi: va impune statelor membre obligația să extindă capacitatea de încărcare, aliniind-o la volumul vânzărilor de automobile cu emisii zero, și să instaleze stații de încărcare și alimentare pe autostrăzile principale: la fiecare 60 km pentru încărcarea cu energie electrică și la fiecare 150 km pentru realimentarea cu hidrogen;
- Regulamentul (UE) [2023/2405](#) privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (ReFuelEU în domeniul aviației) îi va obliga pe furnizorii de combustibili să folosească combustibili amestecați într-o proporție tot mai mare cu combustibili durabili pentru alimentarea avioanelor;

- Regulamentul (UE) [2023/180](#) privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim: stabilește un obiectiv de reducere treptată a intensității medii anuale a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul navelor pentru a promova utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon.
- Directiva (UE) [2023/2413](#) privind promovarea energiei din surse regenerabile prevede pentru statele membre posibilitatea de alege între două obiective: reducerea cu 14,5 % a intensității de GES ca urmare a utilizării surselor de energie regenerabile și o pondere obligatorie de cel puțin 29%a de energie din surse regenerabile în cadrul consumului final de energie în sectorul transporturilor.

Printre evoluțiile recente, de la nivelul UE, privind eficientizarea transportului de marfă se numără:

- 14 decembrie 2021 – [Propunerea de regulament](#) privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport are în vedere aspecte precum:
  - stabilirea unor standarde ridicate în materie de infrastructură pentru toate modurile de transport aplicate în întreaga rețea;
  - crearea a nouă coridoare europene de transport care să integreze și fostele coridoare feroviare de marfă;
  - elaborarea unor cerințe pentru instalarea, în cadrul rețelei TEN-T a infrastructurii de încărcare și de realimentare necesare pentru combustibilii alternativi destinați transporturilor;
  - suplimentarea numerică a nodurilor de transportare și terminale multimodale de pasageri în orașe pentru a facilita multimodalitatea, în special pentru ultimul kilometru al unei călătorii de pasageri sau de marfă ;
  - permiterea transportului camioanelor cu trenuri la nivelul întregii rețele.
- 10 noiembrie 2022 - [Propunerea de regulament](#) privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7) introduce:
  - limite mai stricte pentru camioane și autobuze;
  - un control mai bun al emisiilor de poluanți atmosferici.
- 14 februarie 2023 – [Propunerea de regulament](#) de consolidare a standardelor de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru vehiculele grele noi și integrarea obligațiilor de raportare urmărește reducerea emisiilor cu 45% față de nivelul din 2019 începând cu 2030.

## II. PREZENTAREA COMUNICĂRII

### II.1. Obiectivul general

- sporirea eficienței și a durabilității sectorului transporturilor, pentru ca acesta să conducă la reducerea cu 90% a emisiilor generate de transporturi până în 2050.

### II.2. Obiective specifice

- stabilirea un cadru care să permită o gestionare mai eficientă a capacităților de infrastructură feroviară și a traficului, îmbunătățind astfel calitatea serviciilor și permițând un trafic mai mare în rețeaua feroviară;
- creșterea eficienței și durabilității transportului rutier;

- eliminarea obstacolelor care împiedică armonizarea măsurării și calculării emisiilor de gaze cu efect de seră pe baza stabilirii unui cadru de reglementare comun;

## II. 3. Prezentarea propriu-zisă

Comunicarea propune un pachet de măsuri legislative, alcătuit din:

1. [propunerea de regulament](#) privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european, de modificare a Directivei 2012/34/UE și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010, care, printre altele, va asigura:

- flexibilitatea administratorilor de infrastructură în ceea ce privește atât planificarea strategică pe termen mai lung, cât și alocarea de capacități pe termen mai scurt;
- coordonarea transfrontalieră a noi servicii transfrontaliere, inclusiv trenuri de noapte de călători, precum și servicii de transport de marfă de lung parcurs;
- utilizarea și interoperabilitatea instrumentelor digitale;
- îmbunătățirea punctualității trenurilor și fiabilitatea serviciilor feroviare;
- atragerea unor volume mai mari de marfă în transportul feroviar.

2. [propunerea de directivă](#) de revizuire a Directivei privind greutatea și dimensiunile vehiculelor grele, care, printre altele, urmărește:

- sprijinirea tranziției către parcuri cu vehicule grele cu emisii zero prin stimulente - asigurarea unei capacități de încărcare suplimentare pentru vehiculele grele cu grupuri motopropulsoare cu emisii zero;
- armonizarea normelor privind utilizarea vehiculelor comerciale mai lungi și/sau mai grele în operațiuni transfrontaliere, în cazul în care aceste vehicule sunt autorizate să circule pe teritoriile statelor membre învecinate, eliminând barierele administrative;
- consolidarea aplicării și monitorizării transportului rutier, prin impunerea utilizării unor mecanisme de cântărire integrate în infrastructura rutieră pentru de detecta automat vehiculele supraîncărcate și prin promovarea sistemelor de acces inteligent;
- conferirea unor stimulente suplimentare pentru transportul intermodal, permițând o capacitate de încărcare suplimentară atât pentru vehiculele grele implicate în operațiuni intermodale și pentru transportul intermodal necontainerizat, cât și pentru vehiculele grele cu emisii zero.

3. [propunerea de regulament](#) privind contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) generate de serviciile de transport astfel încât:

- operatorii de transport vor putea să își compare efectiv serviciile;
- consumatorii vor putea să facă alegeri în cunoștință de cauză cu privire la opțiunile de transport sau de livrare, în funcție de cele care au mai mică intensitate a carbonului.

## III. POZIȚII ȘI LUCRĂRI ALE INSTITUȚIILOR UE

### 3.1. Consiliul UE

➤ **4 decembrie 2023** – [Poziția](#) referitoare la propunerea de regulament privind contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport prezintă modificările introduse de Consiliu în vederea prevenirii duplicării normelor privind contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră, facilitarea punerii în aplicare a regulamentului

de către IMM-uri, crearea unor baze de date, conținând valorile pentru intensitatea emisiilor, aplicarea unor norme mai stricte în cazul operațiunilor de transport intern.

### 3.2. Parlamentul European

➤ **20 octombrie 2023** - Comisia pentru transport și turism (TRAN) a adoptat [raportul](#) referitor la propunerea de directivă de modificare a Directivei 96/53/CE a Consiliului de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional. Raportul susține creșterea ponderii vehiculelor cu emisii zero în cadrul parcului de vehicule grele, precum și transportul intermodal sau combinat și propune ca până în 2032, operațiunile transfrontaliere cu vehicule grele de 44 tone să fie permise numai vehiculelor cu emisii zero. În ceea ce privește punerea în aplicare se propune ca statele membre să fie obligate să introducă sisteme certificate de greutate în mișcare și să pună în aplicare puncte de acces inteligente. Statele membre ar trebui să utilizeze veniturile generate de sancțiunile aplicabile în cazul încălcării prezentei directive pentru a sprijini utilizarea mijloacelor de transport sustenabile, pentru a încuraja intermodalitatea și pentru a îmbunătăți sustenabilitatea operațiunilor de transport transfrontalier.

➤ **7 noiembrie 2023** - Comisia pentru transport și turism (TRAN) a adoptat [raportul](#) referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european. Raportul consolidează poziția Comisiei în sensul că susține obligația administratorilor de infrastructură de a oferi alternative ori de câte ori este posibil, inclusiv rețele conexe pentru a primi solicitanții de capacitate, precum și posibilitatea de a stabili grafice de circulație. De asemenea, raportul susține creșterea capacității feroviare, restrânge noțiunea de „forță majoră” și introduce criterii socioeconomice și de mediu în ceea ce privește utilizarea infrastructurii, precum și o definiție a „capacităților de infrastructură feroviară”. Nu în ultimul rând, raportul susține soluțiile multimodale, redirectionarea multinațională și facilitarea aplicațiilor multi-rețea pe distanțe lungi.

➤ **11 decembrie 2023** - Comisia pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară (ENVI) și Comisia pentru transport și turism (TRAN) au adoptat [raportul](#) referitor la propunerea de regulament privind contabilizarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de serviciile de transport. Raportorii susțin obligativitatea utilizării datelor primare în procesul de contabilizare a emisiilor de către toate entitățile ce furnizează servicii de transport cu excepția IMM-urilor și solicită Comisiei o evaluare a impactului introducerii cerințelor obligatorii privind contabilizarea și publicarea acestor date.

### 3.3. Comitetul Economic și Social European (CESE)

➤ **25 octombrie 2023** - [Avizul TEN 820](#) referitor la propunerea de regulament privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european, de modificare a Directivei 2012/34/UE și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 se referă la următoarele aspecte:

- sprijinirea obiectivelor pachetului privind ecologizarea transporturilor, evidențiind necesitatea de a aloca eficient capacitatea feroviară între diferite moduri de transport, cum ar fi transportul de călători și de marfă, transportul pe distanțe lungi, precum și cel local, național și internațional;
- sublinierea importanței dialogului social în introducerea oricăror noi instrumente digitale la locul de muncă.

De asemenea, CESE solicită Comisiei să promoveze o politică activă a UE axată pe investiții în construcția de noi infrastructuri și în întreținerea infrastructurii existente, concentrându-se nu numai pe liniile internaționale și de mare viteză pe distanțe lungi, ci și pe liniile locale și regionale. În plus, CESE consideră că sănătatea și siguranța la locul de muncă a lucrătorilor din domeniul întreținerii infrastructurii ar trebui să fie o prioritate în planificarea și utilizarea capacităților. Nu în ultimul rând, având în vedere potențialul mare al căilor ferate, CESE salută inițiativa și îndeamnă Comisia Europeană să pună în aplicare toate măsurile complementare necesare nu numai pentru a face transportul feroviar mai atractiv, mai ușor accesibil pentru persoanele cu handicap și mai accesibil ca preț pentru public, ci și pentru a investi în angajații sectorului și a le îmbunătăți condițiile de muncă, aptitudinile și competențele.

### 3.4 Comitetul European al Regiunilor (CoR)

➤ [Avizul -CoR-2021-04913-00-00-](#) „Către un transport rutier cu emisii zero: instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub>” adoptat în sesiunea plenară din 26-27 ianuarie 2022 salută intenția de a aborda standardele privind emisiile provenite de la vehicule pentru a atinge obiectivul neutralității emisiilor de dioxid de carbon. De asemenea, CoR consideră că instalarea infrastructurii de încărcare și realimentare pentru grupurile motopropulsoare alternative, împreună cu noile standarde privind emisiile de CO<sub>2</sub> și, în special, cu viteza de creștere a electromobilității, reprezintă o condiție esențială pentru realizarea obiectivelor climatice la nivel european, național și regional. Totodată, subliniază că transformarea industriei europene a autovehiculelor în direcția unor vehicule cu emisii zero este cea mai amplă schimbare structurală din acest sector până în prezent, cu numeroase efecte asupra lucrătorilor, furnizorilor și producătorilor de autovehicule din Europa. Nu în ultimul rând, CoR îndeamnă Comisia să instituie un mecanism european pentru o tranziție justă a sectorului autovehiculelor și a regiunilor producătoare de autovehicule și subliniază că trebuie întreprinse cercetări și cartografieri ale consecințelor și tendințelor în materie de ocupare a forței de muncă ale tranziției către o industrie a autovehiculelor neutră din punct de vedere climatic.

### 3.5. Curtea de Conturi Europeană

În [raportul special 08/2023](#) „Transportul intermodal de marfă - UE este încă departe de a reduce ponderea mărfurilor transportate pe șosele” se evidențiază următoarele aspecte:

- sprijinul financiar și normativ al UE pentru transportul intermodal de marfă nu este suficient de eficace, deoarece nu există încă condiții de concurență echitabile pentru transportul intermodal de marfă în comparație cu transportul rutier;
- Comisia nu dispune de o strategie specifică la nivelul UE privind intermodalitatea;
- țintele stabilite la nivelul UE nu au fost convenite cu statele membre și nu au fost defalcate în ținte executorii la nivel național sau la nivel de coridor. Statele membre și-au elaborat propriile strategii de transfer modal și și-au stabilit propriile ținte, care nu au fost aliniate la echivalentele lor de la nivelul UE și care erau și mai ambițioase;
- monitorizarea de către Comisie a contribuției intermodalității la îndeplinirea obiectivelor UE privind ecologizarea transportului de mărfuri a fost afectată în mod semnificativ de lipsa de date din partea statelor membre.

## 4. SITUAȚIA DIN ROMÂNIA:

### 4.1 Legislație

- [Legea nr. 202/2016](#), cu modificările și completările ulterioare, publicată în Monitorul Oficial nr. 900 din 9 noiembrie 2016, privind integrarea sistemului feroviar din România în spațiul feroviar unic european stabilește normele aplicabile pe teritoriul României privind administrarea infrastructurii feroviare și activitățile de transport feroviar ale operatorilor care își au sediul într-un stat membru.

- [O.G. nr. 27 din 31 august 2011](#), cu modificările și completările ulterioare, privind transporturile rutiere, publicată în Monitorul Oficial nr. 625 din 2 septembrie 2011, reglementează cadrul legal general pentru organizarea și efectuarea transporturilor rutiere de mărfuri și persoane pe teritoriul României, precum și a activităților conexe acestora, în condiții de siguranță și calitate, cu respectarea principiilor liberei concurențe, garantarea accesului liber și nediscriminatoriu la piața transportului rutier, protecția mediului înconjurător.

- [O.U.G nr. 40/20.04.2011](#), cu modificările și completările ulterioare, privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, publicată în Monitorul Oficial nr.307 din 4 mai 2011, reglementează o obligație generală în sarcina autorităților contractante și a operatorilor de servicii publice de transport feroviar și rutier de călători, de a ține cont la achiziția de vehicule de transport rutier de impactul energetic și de mediu pe durata de viață, inclusiv de consumul energetic, de emisiile de CO<sub>2</sub> și de particule.

- [O.G nr. 7/25.01.2012](#), cu modificările și completările ulterioare, privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport, publicată în Monitorul Oficial nr. 77 /31 ianuarie 2012, stabilește un cadru pentru implementarea și utilizarea pe teritoriul României a sistemelor de transport inteligente care se va aplica serviciilor STI în domeniul transportului rutier precum și interfețelor acestora cu alte moduri de transport.

- [H.G. nr. 108/4.02.2020](#) privind interoperabilitatea sistemului feroviar publicată, în Monitorul Oficial nr.112/13 februarie 2020, stabilește condițiile care trebuie îndeplinite pentru realizarea interoperabilității sistemului feroviar din România cu sistemul feroviar al Spațiului Economic European.

- [H.G. nr. 116/4.02.2020](#) stabilește noi măsuri pentru aplicarea Regulamentului (UE) 2018/956 al Parlamentului European și al Consiliului din 28 iunie 2018 privind monitorizarea și raportarea emisiilor de CO<sub>2</sub> și a consumului de combustibil al vehiculelor grele noi și a Regulamentului (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011

- [H.G nr. 985/12.11.2020](#) a aprobat Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare 2021-2025, publicată în Monitorul Oficial nr 1236/16.12.2020. Strategia identifică următoarele priorități: creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă, integrarea sistemului feroviar român în cadrul spațiului feroviar unic european și susținerea mobilității militare.



#### **4.2 Hotărâri adoptate de Camera Deputaților în domeniul afacerilor europene cu privire la acest domeniu:**

- [H. nr. 5/02-02-2022](#) - Camera Deputaților susține planul de implementare strategic pentru conturarea unui set de acțiuni suplimentare de sprijinire a instalării rapide a infrastructurii pentru combustibili alternativi;

- [H. nr. 66/24.10.2023](#) - Camera Deputaților recomandă explorarea unor noi forme de cooperare în domeniul tehnologiilor curate și flexibilizarea cadrului de sprijinire a producerii și utilizării combustibililor alternativi. De asemenea, sprijină investițiile în capacități de alimentare cu hidrogen a mijloacelor de transport rutier greu care vor aduce beneficii reale în procesul de decarbonizare.

- [H. nr. 48/8.06.2022](#) - Camera Deputaților subliniază necesitatea dezvoltării rapide a rețelelor de alimentare electrică precum și a conductelor necesare utilizării hidrogenului drept combustibil pentru autovehicule. De asemenea, recomandă intensificarea cercetărilor privind tehnologia acumulatorilor și a mijloacelor tehnice inovative pentru transportul de mărfuri din orașe, cum ar fi serviciile de mobilitate cooperativă, conectată și automatizată.

#### **5. ALTE SURSE CONSULTATE:**

- Comisia Europeană: [Prioritățile](#) Comisiei Europene 2019-2024;
- Consiliul UE: [Prioritățile](#) Președinției spaniole a Consiliului UE;
- Ministerul transporturilor: [Legislație](#).