

PT

PT

PT



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 28.3.2011
COM(2011) 144 final

LIVRO BRANCO

**Roteiro do espaço único europeu dos transportes
– Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos**

SEC(2011) 359 final
SEC(2011) 358 final
SEC(2011) 391 final

ÍNDICE

LIVRO BRANCO Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos.....	1
1. Preparar o espaço europeu futuro dos transportes.....	3
2. Um sistema de transportes competitivo e sustentável	5
2.1. Crescimento do sector dos transportes e preservação da mobilidade cumprindo a meta de reduzir 60% as emissões	5
2.2. Uma rede de base eficiente para o tráfego e o transporte interurbanos multimodais ...	7
2.3. Condições de concorrência equitativa no tráfego de longo curso de passageiros e no tráfego intercontinental de mercadorias.....	8
2.4. Transportes urbanos e suburbanos ecológicos.....	9
2.5. Dez metas para um sistema de transportes competitivo e económico em recursos: marcos de referência para realizar o objectivo de reduzir 60% as emissões de GEE.	10
3. A estratégia – O que há a fazer	11
3.1. Espaço único europeu dos transportes.....	12
3.2. Inovar para o futuro – tecnologias e comportamentos.....	13
3.3. Infra-estruturas modernas, tarifação e financiamento inteligentes	15
3.4. Dimensão externa	18
4. Conclusão	19

1. PREPARAR O ESPAÇO EUROPEU FUTURO DOS TRANSPORTES

1. A actividade de transporte é fundamental para a economia e a sociedade e a mobilidade é vital para o mercado interno e para a qualidade de vida dos cidadãos, a quem garante a possibilidade de se deslocarem livremente. O transporte é fonte de crescimento económico e criação de emprego: importa, pois, promover a sua sustentabilidade, à luz dos novos desafios que se colocam. Esta é uma actividade intrinsecamente internacional, pelo que a intervenção neste domínio requer uma forte cooperação internacional para ser eficaz.
2. A prosperidade futura do continente europeu dependerá da capacidade de todas as suas regiões para se manterem integradas e competitivas na economia mundial. Para o conseguir, são vitais transportes eficientes.
3. A actividade de transporte na Europa encontra-se numa encruzilhada. Os desafios antigos mantêm-se, mas outros estão a surgir.
4. Há ainda muito a fazer para concretizar plenamente o *mercado interno dos transportes*, no qual subsistem numerosos estrangulamentos e outros obstáculos. Importa repensar um conjunto de questões – como satisfazer da melhor maneira as aspirações de mobilidade dos cidadãos e as necessidades de transporte de mercadorias da economia, contando com condicionalismos ambientais e a nível de recursos. Os sistemas de transporte do leste e do ocidente da UE precisam de estar unidos, para poderem responder cabalmente às necessidades de transporte da quase totalidade do continente e dos nossos 500 milhões de cidadãos.
5. O *petróleo*, crescentemente proveniente de fontes de abastecimento incertas, irá escassear nas próximas décadas. Conforme assinalou recentemente a Agência Internacional da Energia, quanto menos o mundo for capaz de se descarbonar, mais elevado será o preço do petróleo. Em 2010, a factura das importações de petróleo da UE cifrou-se em cerca de 210 000 milhões de euros. Se não combatermos esta dependência, as possibilidades de deslocação – e a nossa segurança económica – poderão ser seriamente afectadas, acarretando consequências gravosas a nível da inflação, da balança comercial e da competitividade global da economia da UE.
6. A UE lançou um apelo, secundado pela comunidade internacional, para a redução drástica das *emissões de gases com efeito de estufa* (GEE) a nível mundial, com o objectivo de evitar que o aquecimento do planeta exceda 2° C. Globalmente, até 2050, a UE terá de reduzir 80-95% as suas emissões comparativamente aos níveis de 1990, no quadro das reduções necessárias para o conjunto dos países desenvolvidos, a fim de se atingir tal objectivo. A análise efectuada pela Comissão¹ mostra que, enquanto noutros sectores da economia se poderão obter reduções mais acentuadas, no sector dos transportes – fonte importante e que continua a crescer de emissões de GEE – será necessário conseguir, até 2050, uma redução de 60% destas emissões comparativamente aos níveis de 1990². O objectivo para o sector dos transportes, em 2030, será um volume de emissões de GEE 20% abaixo do

¹ Vide a comunicação da Comissão «Roteiro de transição para uma economia hipocarbónica competitiva em 2050», COM(2011) 112.

² Corresponde a reduções de cerca de 70%, tomando como referência os níveis de emissão em 2008.

registado em 2008. Atendendo ao crescimento substancial das emissões do sector dos transportes nas duas últimas décadas, tal volume ficaria ainda 8% acima do de 1990.

7. Desde o primeiro grande choque petrolífero, há 40 anos, e apesar da evolução técnica, do potencial de melhorar a eficiência energética a um custo razoável e dos esforços efectuados ao nível político, o sistema de transportes não conheceu transformações no essencial. Embora tenha ganho eficiência energética, na UE continua dependente do petróleo e dos produtos petrolíferos para 96% das suas necessidades energéticas. Tornou-se também menos poluente, mas o seu crescimento implica que continua a ser uma fonte importante de ruído e poluição atmosférica local.
8. A utilização de *novas tecnologias* automóveis e de gestão do tráfego será decisiva para a redução das emissões do sector dos transportes na UE e no mundo em geral. A corrida à mobilidade sustentável é planetária. Adiar a iniciativa necessária e introduzir timidamente as novas tecnologias poderão condenar a um declínio irreversível o sector dos transportes da UE, que enfrenta uma concorrência cada vez mais forte nos mercados de transporte em rápido crescimento no mundo.
9. Muitas companhias europeias são líderes mundiais na construção de infra-estruturas, na logística, nos sistemas de gestão do tráfego e na produção de equipamento de transporte, mas, com outras regiões do mundo a lançarem programas maciços e ambiciosos de modernização do sistema de transportes e de investimento em infra-estruturas, é essencial que o sector dos transportes europeu se continue a desenvolver e a investir, para manter a sua competitividade.
10. A *infra-estrutura* molda a mobilidade. Nenhuma transformação fundamental ocorrerá no sistema de transportes sem o sustentáculo de uma rede adequada, utilizada de forma mais racional. Em geral, o investimento nas infra-estruturas de transporte tem incidências positivas no crescimento económico, cria riqueza e emprego e incrementa as trocas comerciais, a acessibilidade geográfica e a mobilidade. Deve, todavia, ser planeado de forma a maximizar as incidências positivas no crescimento económico e a minimizar as incidências negativas no ambiente.
11. O congestionamento é um problema sério, especialmente na rede rodoviária e no espaço aéreo, e compromete a acessibilidade. O grau de desenvolvimento das infra-estruturas de transporte é desigual no leste e no ocidente da UE, que importa aproximar. A pressão sobre os recursos públicos destinados a financiar infra-estruturas sobe de intensidade, exigindo uma nova perspectiva nos domínios do financiamento e da tarifação.
12. Fizeram-se progressos assinaláveis desde a publicação do Livro Branco dos Transportes em 2001. A liberalização do mercado avançou nos sectores do transporte aéreo e rodoviário e parcialmente no sector do transporte ferroviário. Iniciou-se com êxito a criação do céu único europeu. A segurança reforçou-se em todos os modos de transporte. Adoptaram-se novas regras no que respeita às condições de trabalho e aos direitos dos passageiros. A rede transeuropeia de transportes (financiada pelo orçamento da RTE-T, pelos fundos estruturais e pelo fundo de coesão) contribuiu para a coesão territorial e a construção de linhas

ferroviárias de alta velocidade. Os laços e a cooperação internacionais fortaleceram-se. O desempenho ambiental do sector dos transportes conheceu melhoras significativas.

13. Ainda assim, o sistema de transportes continua a não ser sustentável. Na perspectiva dos próximos 40 anos, é óbvio que o desenvolvimento do sector não pode seguir a mesma trajetória. Num cenário de *statu quo*, a sua dependência do petróleo não ficaria muito aquém de 90%³ e a quota-parte das fontes renováveis só muito ligeiramente passaria a meta de 10% fixada para 2020. As emissões de CO₂ em 2050 seriam ainda um terço superiores às que o sector registava em 1990. Os custos do congestionamento agravar-se-iam 50%, entre o presente e 2050. O desnível de acessibilidade entre regiões periféricas e centrais acentuar-se-ia. Os custos sociais dos acidentes e do ruído continuariam a aumentar⁴.
14. Retirando lições da experiência, o presente roteiro traça uma panorâmica global da evolução do sector dos transportes, dos desafios que ele terá de enfrentar e das iniciativas políticas a ponderar. A visão da Comissão para o futuro do sector é apresentada na parte 2 e as medidas essenciais para a concretizar são delineadas na parte 3, sumariadas no anexo I e descritas em pormenor no documento de trabalho dos serviços da Comissão apenso.

2. UM SISTEMA DE TRANSPORTES COMPETITIVO E SUSTENTÁVEL

2.1. Crescimento do sector dos transportes e preservação da mobilidade cumprindo a meta de reduzir 60% as emissões

15. A acção política decidida traz frutos. O sector dos transportes é parte importante da economia. Na UE, emprega directamente cerca de 10 milhões de pessoas e representa cerca de 5% do PIB.
16. A UE e os governos têm de ser claros quanto aos futuros quadros de acção política (que deverão assentar, no mais alto grau possível, nos mecanismos de mercado), para que os construtores e as empresas do sector possam planear os seus investimentos. A coerência ao nível da UE é vital – uma situação em que, por exemplo, um Estado-Membro optasse exclusivamente por veículos movidos a electricidade e outro por veículos movidos a biocombustíveis destruiria o próprio conceito de liberdade de viajar na Europa.
17. O desafio é tornar o sistema de transportes menos dependente do petróleo, sem sacrificar a sua eficiência nem comprometer a mobilidade. Em sintonia com a iniciativa emblemática «Uma Europa eficiente em termos de recursos», lançada no quadro da Estratégia Europa 2020⁵, e com o novo Plano de Eficiência Energética de 2011⁶, o objectivo central da política europeia de transportes consiste em promover

³ Mesmo neste cenário haveria algum crescimento da quota-parte dos biocombustíveis e da electricidade.

⁴ A descrição da evolução do sector dos transportes até 2050 na ausência de novas políticas apontadas para a alteração das tendências prevaletentes (cenário de referência) figura no anexo 3 [cenário de referência (2010-2050)] do estudo de impacto do Livro Branco dos Transportes.

⁵ COM(2010) 2020

⁶ COM(2011) 109

um sistema de transportes que sustente o progresso económico, reforce a competitividade e proporcione serviços de mobilidade de alta qualidade na Europa, em paralelo com uma utilização mais eficiente dos recursos disponíveis. Concretamente, o sistema de transportes terá de ser menos energívoro e mais ecológico, tirar maior partido de uma infra-estrutura moderna e diminuir o seu impacto negativo no ambiente e em bens naturais fundamentais, como a água, o solo e os ecossistemas.

18. Restringir a mobilidade não é solução.
19. A actividade de transporte terá de evoluir para novos paradigmas: maiores volumes de mercadorias e passageiros são transportados conjuntamente, até ao destino final, pelo modo (ou combinação de modos) mais eficiente, reservando-se o transporte individualizado, em veículos ecológicos, preferencialmente para a etapa final do trajeto; as tecnologias da informação proporcionam transbordos mais simples e mais fiáveis; os utentes pagam o custo total do transporte, mas beneficiam, em contrapartida, de menos congestionamento, mais informação, melhor serviço e mais segurança. O desenvolvimento futuro do sector terá de assentar num conjunto de linhas mestras:
 - Melhoramento do desempenho energético dos veículos em todos os modos; promoção de fontes de energia e sistemas de propulsão sustentáveis e generalização da sua utilização;
 - Optimização do funcionamento das cadeias logísticas multimodais, através, designadamente, de uma maior utilização dos modos intrinsecamente mais económicos em recursos, nas situações em que outras inovações tecnológicas possam ser insuficientes (e.g. transporte de longo curso de mercadorias);
 - Utilização mais eficiente do sistema e da infra-estrutura de transportes, mediante sistemas aperfeiçoados de informação e gestão do tráfego (e.g. ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS), logística avançada e medidas ao nível do mercado, designadamente a criação de um genuíno mercado ferroviário europeu integrado, a eliminação das restrições à cabotagem, a remoção das barreiras ao transporte marítimo de curta distância, uma política de preços sem distorções, etc.
20. É preciso começar já. O projecto, construção e equipamento das infra-estruturas demora muitos anos e os comboios, aviões e navios duram décadas – as escolhas que hoje fazamos determinarão, portanto, o que será o sistema de transportes em 2050. Temos de agir ao nível europeu, a fim de assegurar que a transformação do sistema de transportes é definida em conjunto com os nossos parceiros, e não determinada noutras regiões do mundo.
21. A resolução dos problemas identificados atrás implica metas muito difíceis para o horizonte de 2050 – e desafios que teremos de vencer até 2020/30 para assegurar que estamos no bom caminho. As possibilidades de mudança do funcionamento do sistema de transportes variam de segmento para segmento, uma vez que as opções tecnológicas para cada segmento são diferentes. Nos parágrafos que seguem, a Comissão expõe a sua visão para três grandes segmentos: transporte de médio curso, transporte de longo curso e transporte urbano. A sua concretização depende de vários intervenientes: a UE, os Estados-Membros, as regiões e as cidades, mas

também as empresas, os parceiros sociais e os cidadãos, terão todos um papel a desempenhar.

2.2. Uma rede de base eficiente para o tráfego e o transporte interurbanos multimodais

22. Para o transporte em distâncias intermédias, o grau de amadurecimento das novas tecnologias e o leque de opções modais são menores do que para o transporte urbano. É nele, todavia, que a iniciativa da UE poderá ter o maior impacto imediato (menos condicionalismos decorrentes da subsidiariedade ou de acordos internacionais). A utilização de veículos mais eficientes no consumo de recursos e de fontes de energia mais ecológicas para a sua propulsão não será provavelmente suficiente, por si só, para se obterem as reduções de emissões necessárias, nem iria resolver o problema do congestionamento. Em paralelo, é necessária a consolidação de grandes volumes para o transporte de longo curso. Isto implica a utilização acrescida do autocarro, comboio e avião para o tráfego de passageiros e, para o tráfego de mercadorias, de soluções multimodais que privilegiem para o longo curso os modos marítimo/fluvial e ferroviário.
23. A maior integração das redes modais permitirá melhores escolhas modais: os aeroportos, os portos e as estações de comboio, metro e autocarro deverão estar cada vez mais interligados e transformar-se em plataformas de correspondência multimodais ao serviço dos passageiros. As deslocações multimodais ficarão facilitadas com serviços de informação em linha e sistemas electrónicos de reserva e pagamento que abarquem todos os meios de transporte. A maior utilização dos modos colectivos de transporte terá de ser acompanhada pela definição de um *corpus* adequado de direitos dos passageiros.
24. O tráfego de mercadorias no pequeno e médio curso (distâncias inferiores a 300 km)⁷ continuará, em grande medida, a efectuar-se por camião. Além de encorajar soluções de transporte alternativas (modos ferroviário e marítimo/fluvial), é também importante melhorar o desempenho dos camiões, mediante o desenvolvimento e a adopção de novos motores e de fontes de energia mais ecológicas, a utilização de sistemas de transporte inteligentes e outras medidas que melhorem os mecanismos de mercado.
25. No longo curso, as possibilidades de descarbonação do modo rodoviário são mais limitadas e a multimodalidade para o tráfego de mercadorias terá de tornar-se economicamente interessante para os carregadores. A co-modalidade eficiente é uma necessidade. A UE precisa de corredores especialmente vocacionados para o tráfego de mercadorias, que minimizem o consumo de energia e o volume de emissões, diminuindo assim o impacto ambiental, mas sejam também interessantes pela sua fiabilidade, pouca saturação e baixos custos administrativos e de exploração.
26. Há quem considere o modo ferroviário pouco interessante, especialmente para o transporte de mercadorias. Mas há exemplos nos Estados-Membros que provam

⁷ Cálculos efectuados com base nos dados do Eurostat indicam que, das mercadorias transportadas por estrada, mais de metade (em peso) são-no em trajectos inferiores a 50 km e mais de três quartos em trajectos inferiores a 150 km.

que este modo pode oferecer um serviço de qualidade. A questão está em promover uma mudança estrutural que possibilite ao modo ferroviário concorrer de facto e conquistar uma quota significativamente maior do tráfego de médio e longo curso no segmento de mercadorias (e também no de passageiros – ver a seguir). Para expandir e modernizar a capacidade da rede ferroviária são necessários investimentos avultados. Será preciso introduzir gradualmente material circulante novo, equipado com freios silenciosos e engates automáticos.

27. Na costa marítima, são necessários pontos de entrada mais numerosos e mais eficientes nos mercados europeus, obviando a que correntes de tráfego supérfluo cruzem a Europa. Os portos marítimos têm um papel fundamental enquanto centros logísticos e necessitam de conexões eficientes ao interior. A sua expansão e modernização são vitais para assegurar a movimentação de um volume de carga crescente no tráfego marítimo, seja o de curta distância na UE, seja o oceânico com o resto do mundo. As vias navegáveis interiores, cujo potencial não é ainda inteiramente explorado, deverão assumir um papel crescente, em especial no transporte de mercadorias para o interior e na interligação dos mares que bordejam a Europa.

2.3. Condições de concorrência equitativa no tráfego de longo curso de passageiros e no tráfego intercontinental de mercadorias

28. Os sectores marítimo e aéreo têm, por natureza, dimensão mundial. No sector aéreo, é necessário melhorar a eficiência das aeronaves e das operações de gestão do tráfego, melhoria essa que é sinónimo de vantagem concorrencial, além de contribuir para a redução das emissões. Importa, contudo, evitar a excessiva oneração das operações aéreas na UE, que comprometeria o papel desta enquanto «plataforma aérea mundial». A capacidade dos aeroportos terá de ser optimizada, e reforçada nos casos necessários, para fazer face à procura crescente de transporte de/para países terceiros ou regiões da Europa mal servidas por outros modos de transporte, o que poderá traduzir-se em 2050 num volume de transporte aéreo na UE mais de duas vezes superior ao actual. Noutros casos, o modo ferroviário (alta velocidade) absorverá muito do tráfego de médio curso. Para cumprir a meta de 2050, o sector aéreo da UE deverá integrar o «pelotão da frente» na utilização de combustíveis hipocarbónicos.
29. No sector marítimo, a necessidade de condições de concorrência equitativas é igualmente pronunciada⁸. A UE deverá pugnar – em cooperação com a IMO e outras organizações internacionais – pela aplicação e imposição universais de normas elevadas de segurança, protecção do ambiente e condições de trabalho e pela erradicação da pirataria. O desempenho ambiental do transporte marítimo pode e deve ser melhorado, aperfeiçoando as tecnologias, a qualidade dos combustíveis e as operações: as emissões de CO₂ da UE associadas ao tráfego marítimo deverão ser reduzidas 40% até 2050 (50% se possível), comparativamente aos níveis de 2005.

⁸ A UE definiu uma política marítima integrada que situa o transporte marítimo no contexto mais amplo da governação, da competitividade e das estratégias regionais. *Vide* COM(2009) 540.

2.4. Transportes urbanos e suburbanos ecológicos

30. Nas cidades, a passagem a meios de transporte mais ecológicos é facilitada pelas menores distâncias a percorrer e pela maior densidade populacional. Há mais escolha de transportes públicos e pode-se optar por circular de bicicleta ou a pé. As cidades são sobretudo penalizadas pelos engarrafamentos, a má qualidade do ar e o ruído. Os transportes urbanos são responsáveis por cerca de um quarto das emissões de CO₂ do sector dos transportes e é nas cidades que ocorrem 69% dos acidentes de viação. A retirada gradual dos veículos de «motorização convencional»⁹ do meio urbano representa um importante contributo para diminuir significativamente a dependência do petróleo, o volume de emissões de gases com efeito de estufa e a poluição sonora e atmosférica local. Terá, todavia, de ser acompanhada pela instalação de infra-estruturas adequadas de reabastecimento/recarga para os novos veículos.
31. Uma quota-parte maior dos meios de transporte colectivos na resposta à procura de mobilidade, combinada com obrigações mínimas de serviço, permitirá aumentar a densidade e frequência do serviço, criando assim um círculo virtuoso favorável aos transportes públicos. A gestão da procura e o ordenamento urbano podem reduzir o volume de tráfego. Na concepção da mobilidade urbana e das infra-estruturas, importará facilitar as deslocações a pé e de bicicleta.
32. É necessário promover a utilização de veículos mais pequenos, mais ligeiros e mais especializados no transporte rodoviário de passageiros. As grandes frotas urbanas de autocarros, táxis e furgonetas de distribuição prestam-se particularmente bem à introdução de sistemas de propulsão e fontes de energia alternativos. Estes poderão representar um contributo substancial para a redução da pegada carbónica do transporte urbano, além do potencial que têm de servir de banco de ensaio das novas tecnologias e de se implantarem rapidamente no mercado. A tarifação das infra-estruturas rodoviárias e a supressão das distorções fiscais podem também incentivar a utilização dos transportes públicos e a introdução gradual de sistemas de propulsão alternativos.
33. No transporte de longo curso de mercadorias, é necessário organizar melhor a interface com a etapa final, para que o trajecto das operações de distribuição, que são a parte mais «ineficiente» da operação de transporte, seja o mais curto possível. A utilização de sistemas de transporte inteligentes (ITS) contribui para a gestão do tráfego em tempo real, reduzindo a duração do transporte e o congestionamento na etapa final de distribuição, a qual poderá ser efectuada em camiões de uso urbano com baixo nível de emissões. A utilização de veículos eléctricos, a hidrogénio ou híbridos reduziria não só as emissões atmosféricas como as sonoras, possibilitando a transferência para o período nocturno de uma maior fracção dos transportes de mercadorias efectuados nas zonas urbanas. Atenuar-se-ia, assim, o problema do congestionamento nas horas de ponta da manhã e da tarde.

⁹ Têm «motorização convencional» os veículos equipados com motores de combustão interna não híbridos.

2.5. Dez metas para um sistema de transportes competitivo e económico em recursos: marcos de referência para realizar o objectivo de reduzir 60% as emissões de GEE

Promover e vulgarizar fontes de energia e sistemas de propulsão inovadores e sustentáveis

- (1) Reduzir para metade o número de veículos automóveis de motorização convencional utilizados no transporte urbano, até 2030; retirá-los de circulação nas cidades, até 2050; descarbonar no essencial a logística nos grandes centros urbanos, até 2030¹⁰.
- (2) Chegar a uma quota-parte de 40% de combustíveis hipocarbónicos sustentáveis na aviação, até 2050; reduzir 40% (50% se possível¹¹) as emissões de CO₂ da UE com origem nas bancas dos navios, também até 2050.

Optimizar o desempenho das cadeias logísticas multimodais, nomeadamente pela utilização acrescida dos modos de transporte menos energívoros

- (3) Procurar transferir para outros modos, como o ferroviário ou o marítimo/fluvial, até 2030, 30% do tráfego de mercadorias em distâncias superiores a 300 km, e mais de 50% até 2050, com a ajuda de corredores eficientes e ecológicos. O cumprimento desta meta exigirá infra-estruturas adequadas.
- (4) Completar uma rede ferroviária europeia de alta velocidade, até 2050. Triplicar, até 2030, a extensão da rede ferroviária de alta velocidade existente e manter uma rede densa de vias férreas em todos os Estados-Membros. Em 2050, o transporte de médio curso de passageiros deverá efectuar-se maioritariamente por caminho-de-ferro.
- (5) Dispor em 2030, em toda a UE, de uma «rede de base» RTE-T multimodal e plenamente funcional, com uma rede de alta qualidade e capacidade em 2050 e os serviços de informação correspondentes.
- (6) Até 2050, ligar todos os aeroportos da rede de base à rede ferroviária, preferencialmente a de alta velocidade, e assegurar que todos os principais portos marítimos têm ligações suficientes ao sistema ferroviário, e ao sistema de vias navegáveis interiores se existente, para o transporte de mercadorias.

Aumentar a eficiência do transporte e da utilização da infra-estrutura com a ajuda de sistemas de informação e incentivos de mercado

- (7) Implantar a infra-estrutura modernizada de gestão do tráfego aéreo (SESAR¹²) na Europa até 2020 e finalizar a construção do Espaço de Aviação Comum Europeu. Implantar os sistemas equiparados de gestão do tráfego terrestre, marítimo e fluvial (ERTMS¹³, ITS¹⁴, SSN e LRIT¹⁵, RIS¹⁶), bem como o sistema europeu global de navegação por satélite (Galileo).

¹⁰ Reduziria também significativamente outras emissões nocivas.

¹¹ Vide a comunicação da Comissão «Roteiro de transição para uma economia hipocarbónica competitiva em 2050», COM(2011) 112.

¹² Segundo o Plano Director Europeu ATM: http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/deployment_en.htm.

¹³ Segundo o plano europeu de implantação do ERTMS: cf. Decisão 2009/561/CE da Comissão.

- (8) Estabelecer até 2020 o enquadramento para um sistema europeu multimodal de informação, gestão e pagamento no sector dos transportes.
- (9) Aproximar-se do objectivo de «zero mortes» em acidentes de viação, até 2050; em sintonia com este objectivo, é propósito da UE diminuir para metade, até 2020, o número de acidentes mortais nas estradas. Garantir que a UE assume uma posição de líder mundial no domínio da segurança em todos os modos de transporte.
- (10) Avançar na aplicação plena dos princípios do «utilizador-pagador» e do «poluidor-pagador» e no comprometimento do sector privado a eliminar distorções, incluindo as subvenções nocivas, gerar receitas e garantir o financiamento dos investimentos futuros no sector dos transportes.

3. A ESTRATÉGIA – O QUE HÁ A FAZER

34. Para se concretizar a visão atrás exposta, é necessário estabelecer um quadro eficiente para os utentes e os operadores do sector dos transportes, generalizar rapidamente a utilização das novas tecnologias e criar as infra-estruturas adequadas:
 - Subsistem obstáculos a uma concorrência efectiva no mercado interno e ao bom funcionamento deste. O objectivo para a próxima década é criar um genuíno espaço único europeu dos transportes, eliminando as barreiras ainda existentes de separação dos modos e dos sistemas nacionais, facilitando o processo de integração e promovendo a emergência de operadores multinacionais e multimodais. A aplicação rigorosa das regras de concorrência em todos os modos de transporte complementar a acção da Comissão neste domínio. Promover a convergência e fazer cumprir em mais alto grau as normas sociais, ambientais e de segurança, as normas mínimas de serviço e os direitos dos utentes deve ser parte integrante desta estratégia, a fim de prevenir tensões e distorções.
 - A inovação é uma peça mestra da estratégia¹⁷. A investigação desenvolvida na UE terá de abarcar, de forma integrada, todo o ciclo da investigação, inovação e disseminação, centrando-se nas tecnologias mais promissoras e associando todas as partes interessadas¹⁸. A inovação pode também contribuir para a promoção de comportamentos sustentáveis.
 - As iniciativas tendentes a reforçar a competitividade e a sustentabilidade do sistema de transportes terão de passar pelo estudo das características que a rede

¹⁴ Segundo o plano de execução «EasyWay 2»: cf. Decisão da Comissão C(2010) 9675.

¹⁵ Directiva 2002/59/CE relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios (JO L 208 de 5.8.2002), com a redacção dada pela Directiva 2009/17/CE (JO L 131 de 28.5.2009).

¹⁶ Vide Directiva 2005/44/CE.

¹⁷ Vide as comunicações da Comissão «União da Inovação» [COM(2010) 546] e «Uma Agenda Digital para a Europa» [COM(2010) 245/2].

¹⁸ No que respeita aos veículos ecológicos e eficientes, as iniciativas e medidas nortear-se-ão pela comunicação COM(2010) 186, que preconiza uma abordagem neutra quanto às tecnologias a utilizar: combustíveis alternativos para os motores de combustão interna, veículos movidos a electricidade e a células de combustível de hidrogénio.

deverá apresentar e prever investimentos adequados: a política da UE para as infra-estruturas de transporte precisa de uma óptica comum e de recursos suficientes. Os custos do transporte deverão reflectir-se no preço, sem distorções.

35. A lista das iniciativas previstas consta do anexo I. O documento de trabalho dos serviços da Comissão apenso à presente comunicação apresenta-as em maior detalhe.

3.1. Espaço único europeu dos transportes

36. A existência de um espaço único europeu dos transportes facilitaria as deslocações dos cidadãos e o tráfego de mercadorias, além de reduzir os custos e reforçar a sustentabilidade da actividade de transporte na Europa. A construção do **céu único europeu** precisa de avançar conforme previsto, tencionando a Comissão ocupar-se, ainda em 2011, da questão da capacidade e qualidade dos aeroportos. O domínio em que os estrangulamentos são mais notórios continua a ser o mercado interno dos serviços ferroviários, cuja concretização é prioritária para se criar o **espaço ferroviário único europeu**. Passa isso pela eliminação dos obstáculos técnicos, administrativos e jurídicos que continuam a dificultar a entrada nos mercados ferroviários nacionais. A integração mais profunda do mercado do transporte rodoviário de mercadorias tornará o transporte rodoviário mais eficiente e mais competitivo. No caso do transporte marítimo, a criação de uma «**cintura azul**» nos mares que bordejam a Europa simplificará as formalidades para os navios que operam entre portos da UE, e dever-se-á estabelecer um quadro adequado que contemple as acções a empreender a nível europeu no sector do transporte fluvial. É necessário melhorar também o acesso aos portos em condições de mercado.
37. A abertura do mercado não pode ser dissociada da promoção de **empregos de qualidade e boas condições de trabalho**, uma vez que os recursos humanos são componente essencial de todo e qualquer sistema de transportes de alta qualidade. É facto conhecido que a escassez de mão-de-obra e de qualificações se irá tornar um sério problema do sector dos transportes no futuro. Será importante conciliar a competitividade e a agenda social, com base no diálogo social, a fim de prevenir conflitos sociais, causa comprovada de perdas económicas significativas em alguns sectores, sobretudo o da aviação.
38. **A segurança no transporte** ocupa lugar cimeiro na agenda da UE. A abordagem global da política, da legislação e da monitorização da segurança no transporte aéreo e marítimo, preconizada pela UE, deverá ser consolidada e reforçada através da cooperação com os principais parceiros internacionais. No que respeita à segurança dos passageiros, devem melhorar-se os métodos de rastreio, a fim de assegurar níveis elevados de segurança com incómodo mínimo. No que respeita à segurança da carga proveniente do exterior da UE, é de ponderar a adopção de uma metodologia baseada no risco. Convirá igualmente definir uma abordagem europeia adequada da segurança no transporte terrestre, nos domínios em que a intervenção da UE traga valor acrescentado.
39. Para o cidadão europeu, é essencial um quadro que garanta **transportes seguros**. Será delineada uma estratégia europeia de segurança da aviação civil, que incluirá a adaptação às novas tecnologias e, obviamente, a cooperação com os principais

parceiros internacionais. No sector do transporte marítimo, é necessário tomar iniciativas em prol da segurança dos navios de passageiros. O SafeSeaNet, sistema de informação e acompanhamento do tráfego de navios, tornar-se-á o núcleo de todos os meios de informação marítima pertinentes para a segurança no transporte marítimo e para a protecção do meio marinho contra a poluição causada pelos navios. Este sistema representará, assim, a contribuição essencial para a criação do ambiente comum de partilha da informação de vigilância do domínio marítimo da UE¹⁹ e favorecerá a construção de um espaço marítimo comum. No sector do transporte ferroviário, a harmonização e a supervisão da certificação de segurança são essenciais no quadro de um espaço ferroviário único europeu. Nestes três sectores – aéreo, marítimo e ferroviário – têm papel indispensável as agências de segurança respectivas, instituídas na década passada.

40. Embora o número de vítimas mortais em acidentes de viação na UE tenha caído quase para metade na década passada, em 2009 morreram nas estradas da UE 34 500 pessoas. O lançamento de iniciativas em áreas como a tecnologia, a fiscalização e repressão e a educação, bem como, em especial, a protecção dos utentes vulneráveis, será decisivo para se reduzir ainda mais drasticamente o número de vidas perdidas.
41. A **qualidade, acessibilidade e fiabilidade dos serviços de transporte** são aspectos cuja importância tenderá a acentuar-se nos próximos anos, devido, entre outros factores, ao envelhecimento da população e à necessidade de promover os transportes públicos. Horários convidativos, conforto, acessibilidade, fiabilidade dos serviços e integração intermodal são as características principais de um serviço de qualidade. A disponibilidade de informação sobre a duração dos trajectos e os itinerários alternativos é igualmente importante para assegurar uma mobilidade porta-a-porta sem descontinuidades, tanto para os passageiros como para as mercadorias.
42. A UE já estabeleceu um *corpus* global de direitos dos passageiros, que irá ser objecto de nova consolidação. Com a crise causada pela nuvem de cinzas vulcânicas e os episódios meteorológicos extremos ocorridos em 2010, ficou claro que poderão ser necessários planos de continuidade para preservar a mobilidade de passageiros e mercadorias em situações de crise. Estes fenómenos demonstraram igualmente a necessidade de aumentar a resiliência do sistema de transportes, com base em cenários e planos de emergência.

3.2. Inovar para o futuro – tecnologias e comportamentos

Estratégia europeia de investigação, inovação e disseminação de novas soluções no sector dos transportes

43. Não é possível ultrapassar a dependência do petróleo com uma solução tecnológica única. É preciso um novo conceito de mobilidade, alicerçado numa série de novas tecnologias e em padrões de comportamento mais sustentáveis.
44. A inovação tecnológica pode facilitar uma transição mais rápida e mais económica para um sistema de transportes mais eficiente e sustentável na Europa, se incidir em

¹⁹ COM(2009) 538 e COM(2010) 584

três factores fundamentais: eficiência dos veículos, inovando nos motores, nos materiais e na concepção; utilização mais ecológica da energia, inovando nas fontes de energia e nos sistemas de propulsão; melhor uso das redes e maior segurança nas operações, graças aos sistemas de informação e comunicação. As sinergias com outros objectivos de sustentabilidade, como a redução da dependência do petróleo, a competitividade da indústria automóvel europeia e os benefícios para a saúde pública, especialmente a melhor qualidade do ar nas cidades, são argumentos que militam a favor da intensificação do esforço da UE para acelerar o desenvolvimento e a rápida disseminação de veículos ecológicos.

45. A política de investigação e inovação no sector dos transportes deverá orientar-se, de forma crescente e coerente, para o desenvolvimento e a disseminação das tecnologias essenciais para transformar o sistema de transportes da UE num sistema moderno, eficiente e convivial. Para ser mais eficaz, a investigação tecnológica terá de se enquadrar numa óptica sistémica, que contemple os requisitos das infra-estruturas e os requisitos regulamentares, a coordenação de múltiplos intervenientes e a execução de projectos de demonstração em grande escala para atrair o interesse do mercado. A fim de assegurar a materialização rápida dos resultados da investigação, a Comissão irá delinear, em estreita coordenação com o plano estratégico para as tecnologias energéticas (Plano SET), uma estratégia de inovação e disseminação de novas soluções no sector dos transportes, em que identificará os instrumentos adequados de governação e financiamento.
46. A estratégia abrangerá também a implantação dos sistemas de mobilidade inteligentes desenvolvidos em projectos de investigação financiados pela UE, designadamente o sistema de gestão do tráfego aéreo do futuro (SESAR), o sistema europeu de gestão do tráfego ferroviário (ERTMS) e os sistemas de informação ferroviária, os sistemas de vigilância marítima (SafeSeaNet), os sistemas de informação fluvial (RIS), os sistemas de transporte inteligentes (ITS) e as soluções interconectadas interoperáveis para a próxima geração de sistemas multimodais de informação e gestão do transporte (incluindo para efeitos de tarifação). Será também necessário um plano de investimento para os novos serviços de navegação, acompanhamento do tráfego e comunicações. Igualmente importante é a investigação e inovação no sector automóvel, designadamente no domínio das tecnologias de propulsão e das fontes de energia alternativas (iniciativas «Green Car» e «Clean Sky»).
47. A inovação e a disseminação terão de ser apoiadas pelo quadro regulamentar. A protecção da privacidade e dos dados pessoais terá de evoluir em paralelo com a expansão das tecnologias da informação. A normalização e o estabelecimento de requisitos de interoperabilidade, incluindo ao nível internacional, obviarão à fragmentação tecnológica e permitirão que as empresas europeias tirem pleno partido do mercado europeu dos transportes e criem oportunidades de mercado em todo o mundo.

Padrões de mobilidade inovadores

48. Os novos conceitos de mobilidade não podem ser impostos. Para incentivar comportamentos mais sustentáveis, é necessário promover activamente um melhor planeamento da mobilidade. Terá de haver informação, amplamente disponível, sobre todos os modos de transporte, tanto para passageiros como para mercadorias,

o seu impacto ambiental e as possibilidades de os combinar. São vitais sistemas inteligentes de bilhética intermodal, baseados em normas europeias comuns e que respeitem as regras de concorrência da UE. Não se trata aqui apenas do transporte de passageiros, mas também do de mercadorias, para o qual são necessários um melhor planeamento, por meios electrónicos, dos itinerários intermodais, um quadro legal adaptado (documentação, seguros, responsabilidade, tendo em conta a intermodalidade) e informação em tempo real para a distribuição, incluindo de remessas pequenas. As tecnologias da informação e das comunicações podem também dar resposta a algumas necessidades de acessibilidade sem exigir mobilidade adicional.

49. No contexto urbano, é necessária, para reduzir o congestionamento e as emissões, uma estratégia mista que englobe o ordenamento, os sistemas de tarifação, serviços de transporte público eficientes e infra-estruturas para os meios de transporte não motorizados e para o reabastecimento/recarga dos veículos ecológicos. As grandes cidades deverão ser incentivadas a estabelecer planos de mobilidade urbana que conjuguem todos estes elementos e se enquadrem nos planos integrados de ordenamento urbano. Para garantir a interoperabilidade dos sistemas de tarifação das infra-estruturas rodoviárias urbanas e interurbanas, será necessário um enquadramento estabelecido ao nível da UE.

3.3. Infra-estruturas modernas, tarifação e financiamento inteligentes

Rede europeia de mobilidade

50. A Europa precisa de uma «rede de base» de corredores que escoem, com alta eficiência e baixas emissões, grandes volumes consolidados de tráfego de mercadorias e passageiros graças à generalização da utilização combinada dos modos mais eficientes e ao uso de tecnologias avançadas e de infra-estruturas de fornecimento de energia «verde».
51. Pese embora o alargamento, persistem grandes disparidades nas infra-estruturas de transporte entre o leste e o ocidente da UE, que importa colmatar. O continente europeu precisa de estar unido também no tocante às infra-estruturas.
52. Nesta rede de base, deverá generalizar-se a utilização de tecnologias da informação, para simplificar as formalidades administrativas, possibilitar o seguimento e a localização da carga e otimizar a programação e os fluxos de tráfego (*e-freight*). Deverá incentivar-se a introdução destas tecnologias exigindo a sua utilização nas infra-estruturas da RTE-T e a integração gradual dos sistemas modais.
53. A rede de base deverá assegurar ligações multimodais eficientes entre as capitais da UE, outras grandes cidades, portos e aeroportos e as principais passagens das fronteiras terrestres, bem como outros centros económicos importantes. Deverá centrar-se na eliminação dos hiatos de ligação – no essencial troços transfronteiriços e variantes nos pontos de estrangulamento –, na modernização da infra-estrutura existente e na construção/expansão de terminais multimodais nos portos marítimos e fluviais e de centros logísticos urbanos de consolidação. Terão de ser asseguradas melhores conexões ferroviárias/aeroportuárias para o tráfego de longo curso de passageiros. As auto-estradas do mar serão a vertente marítima da rede de base.

54. A selecção dos projectos elegíveis para financiamento pela UE deverá ser reflexo desta visão e dar maior ênfase ao valor acrescentado europeu. Os projectos co-financiados deverão igualmente ter em conta a necessidade de infra-estruturas com pouco impacto no ambiente, resilientes face aos efeitos potenciais das alterações climáticas e mais seguras para os utentes.
55. Uma rede de transportes exige recursos substanciais para ter um bom desempenho. O custo da expansão das infra-estruturas da UE para satisfazer a procura de transporte é estimado em mais de 1,5 biliões de euros para o período 2010-2030. Para finalização da RTE-T são necessários, até 2020, 550 000 milhões de euros, dos quais 215 000 milhões se destinam à eliminação dos principais estrangulamentos. Nestas previsões não entra o investimento em veículos, equipamento e infra-estruturas de recarga de baterias, o qual poderá representar um bilião adicional, tendo em vista o cumprimento das metas de redução das emissões fixadas para o sistema de transportes.
56. O financiamento terá de provir de fontes diversificadas, públicas e privadas. É preciso melhorar a coordenação do fundo de coesão e dos fundos estruturais com os objectivos da política de transportes e os Estados-Membros terão de prever verbas suficientes na programação orçamental nacional, bem como capacidades suficientes de planeamento e execução dos projectos. Outras fontes de financiamento a considerar são os sistemas de internalização dos custos externos e a tarifação das infra-estruturas²⁰, que poderão constituir fontes de receita adicionais e tornar o investimento nas infra-estruturas mais interessante para o capital privado.
57. Para atrair capital privado, são também necessários um quadro regulamentar aperfeiçoado e instrumentos financeiros inovadores. Os processos de avaliação e licenciamento de projectos devem ser eficientes e transparentes, para reduzir prazos, custos e incertezas. Novos instrumentos financeiros, por exemplo a iniciativa «obrigações da UE a favor de projectos»²¹, poderão apoiar a uma escala maior o financiamento por parcerias público-privadas (PPP).

Praticar preços correctos e prevenir distorções

58. Os sinais dados pelos preços são um factor crucial em muitas decisões que produzem efeitos de longa duração no sistema de transportes. As taxas e impostos aplicados no sector dos transportes deverão ser reestruturados no sentido de uma aplicação mais generalizada dos princípios do «poluidor-pagador» e do «utilizador-pagador» e servir de suporte ao papel do sector na promoção dos objectivos de competitividade e coesão da Europa, enquanto os encargos globais do sector deverão corresponder ao custo total da actividade de transporte, incluindo os custos da infra-estrutura e os custos externos. Numa perspectiva mais vasta, os benefícios socioeconómicos e as externalidades positivas justificam um certo nível de financiamento público, mas é previsível que os utentes dos transportes venham futuramente a pagar uma fracção dos custos superior à que pagam hoje. É

²⁰ Na comunicação relativa à estratégia de internalização dos custos externos [SEC(2008)2207, apenso ao COM(2008) 435], a Comissão expôs uma metodologia comum para internalização da totalidade dos custos externos em todo o sector dos transportes.

²¹ COM(2010) 700

importante dar aos utentes, operadores e investidores incentivos pecuniários correctos e coerentes.

59. A internalização dos custos externos, a eliminação das distorções fiscais e das subvenções injustificadas e o exercício de uma concorrência livre e sem distorções são, portanto, parte integrante do esforço para sintonizar as escolhas de mercado com os imperativos de sustentabilidade (e ter em conta os custos económicos da «insustentabilidade»). São também indispensáveis para criar condições equitativas de concorrência para os modos de transporte que concorrem directamente.
60. No que respeita às emissões de gases com efeito de estufa, os dois principais instrumentos de mercado utilizados são a tributação da energia e o regime de comércio de licenças de emissão (RCLE). A tributação incide actualmente nos combustíveis utilizados no transporte terrestre, enquanto o RCLE é aplicável à utilização da electricidade e sê-lo-á à aviação a partir de 2012. A revisão da directiva relativa à tributação da energia constituirá o quadro oportuno para dar maior coerência a estes dois instrumentos. Paralelamente, a UE está a diligenciar no quadro da IMO para que esta decida de um instrumento internacional aplicável ao sector do transporte marítimo, que ainda não internaliza os custos associados às alterações climáticas²².
61. O custo das externalidades locais, como o ruído, a poluição do ar e o congestionamento, poderá ser internalizado através da tarifação da infra-estrutura. A proposta de alteração da Directiva «Eurovinheta», apresentada recentemente pela Comissão, representa um primeiro passo no sentido da maior internalização dos custos gerados pelos pesados de mercadorias, mas não fará desaparecer inteiramente as disparidades existentes nas políticas nacionais de tarifação das infra-estruturas rodoviárias. No quadro de outras iniciativas, estudar-se-á a introdução gradual de um sistema de internalização harmonizado e obrigatório para os veículos comerciais, aplicável em toda a rede de estradas interurbanas, pondo fim à situação actual em que os transportadores internacionais rodoviários de mercadorias necessitam da Eurovinheta, de cinco vinhetas nacionais e de oito *tags* de teleportagem e contratos de portagem para poderem circular sem obstáculos nas estradas portajadas da Europa.
62. No caso dos veículos de passageiros, a tarifação das infra-estruturas rodoviárias é crescentemente considerada um meio alternativo de gerar receitas e influenciar os padrões do tráfego e das deslocações. A Comissão irá elaborar directrizes para a aplicação de taxas de internalização dos principais custos externos a todos os veículos. O objectivo a longo prazo é instituir taxas de utilização da infra-estrutura rodoviária para todos os veículos e em toda a rede que cubram, pelo menos, os custos da conservação da infra-estrutura, do congestionamento e da poluição atmosférica e sonora.
63. Paralelamente, a Comissão delineará, antes de 2020, uma abordagem comum da internalização dos custos do ruído e da poluição local em toda a rede ferroviária.
64. Muitos subsectores do sector do transporte beneficiam de um tratamento fiscal favorável, comparativamente aos outros sectores da economia; é o caso, por

²²

Ver também a Directiva 2009/29/CE, considerando 3.

exemplo, do regime de tributação dos veículos de empresa, da isenção do IVA e do imposto sobre a energia para o transporte internacional marítimo e aéreo, etc. Em geral, estes regimes representam incentivos incompatíveis com o esforço de melhorar a eficiência e reduzir os custos externos do sistema de transportes. A Comissão irá estudar propostas atinentes a garantir uma maior coerência dos vários elementos da tributação do sector dos transportes e a incentivar a introdução rápida de veículos ecológicos no mercado.

3.4. Dimensão externa

65. A actividade de transporte é intrinsecamente internacional. A maior parte das iniciativas propostas no roteiro relaciona-se, assim, com os desafios associados à evolução do sector dos transportes fora das fronteiras da UE. A abertura dos mercados de serviços, produtos e investimentos no sector dos transportes dos países terceiros continua, portanto, a ser prioritária, razão pela qual o sector dos transportes figura em todas as negociações comerciais da UE (ao nível da OMC e aos níveis regional e bilateral). As estratégias adoptadas serão flexíveis, a fim de garantir à UE um papel central no estabelecimento de normas no domínio dos transportes.
66. A Comissão centrar-se-á, para o efeito, nas acções seguintes:
- Alargar as regras do mercado interno, através da intervenção nas organizações internacionais (ICAO, IMO, OTIF, OSJD, UNECE, comissões internacionais da navegação interior, etc.) e, se for caso disso, da adesão oficial da UE. Promover em todo o mundo as normas europeias de segurança, protecção da privacidade e protecção do ambiente, pela via da cooperação bilateral e multilateral. Reforçar o diálogo no domínio dos transportes com os parceiros principais.
 - Alargar a política da UE nos domínios dos transportes e das infra-estruturas aos países limítrofes, designadamente na preparação dos planos de mobilidade continuada, para promover uma maior integração do mercado²³. Um quadro de cooperação inspirado no tratado que institui uma comunidade dos transportes com os Balcãs Ocidentais poderá ser utilizado para alargar as regras da UE a outros países vizinhos. Finalizar a construção do Espaço de Aviação Comum Europeu de 58 países e 1000 milhões de habitantes²⁴. Cooperar com os parceiros mediterrânicos na execução de uma estratégia marítima mediterrânica de reforço da segurança e vigilância marítimas²⁵. Promover a disseminação das tecnologias SESAR, ERTMS e ITS em todo o mundo e criar parcerias internacionais de investigação e inovação.
 - Promover em todo o mundo a abordagem da UE: abrir os mercados de transporte a uma concorrência livre e sem distorções e a soluções ambientalmente sustentáveis. Prosseguir esforços, em todas as negociações internacionais pertinentes, no sentido de maior acesso aos mercados de transporte.

²³ Vide a comunicação da Comissão relativa à Parceria União Europeia - África, COM(2009) 2301.

²⁴ Inclui o Espaço Comum da Aviação Euro-Mediterrânico [cf. comunicação da Comissão COM(2011) 200, «Uma parceria para a democracia e a prosperidade partilhada com o Sul do Mediterrâneo»] e outros países abrangidos pela política de vizinhança.

²⁵ Vide COM(2011) 200

4. CONCLUSÃO

67. A transformação do sistema de transportes europeu só será possível com uma combinação de iniciativas nos mais variados domínios e a todos os níveis. As iniciativas e medidas propostas no presente roteiro serão detalhadas e aprofundadas e a Comissão irá estudar propostas legislativas adequadas para a próxima década e iniciativas fundamentais a lançar no decurso do presente mandato. Cada proposta será antecedida de um estudo de impacto completo, no qual serão considerados o valor acrescentado europeu e os aspectos da subsidiariedade. A Comissão assegurará que as suas iniciativas irão reforçar a competitividade do sector dos transportes e possibilitar simultaneamente a redução mínima de 60% das emissões de gases com efeito de estufa que é necessário conseguir neste sector até 2050, norteando-se pelas dez metas propostas, que deverão constituir marcos de referência.
68. A Comissão convida o Parlamento Europeu e o Conselho a subscreverem o presente *roteiro do espaço único europeu dos transportes – rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos* e a lista de iniciativas anexa.

Anexo I: Lista de iniciativas

1. UM SISTEMA DE MOBILIDADE EFICIENTE E INTEGRADO

1.1. Espaço único europeu dos transportes

1. Um genuíno mercado interno dos serviços ferroviários

- Abrir à concorrência o mercado dos serviços ferroviários domésticos de passageiros e tornar obrigatória a adjudicação por concurso público dos contratos de serviço público.
- Instituir uma autorização única por tipo de veículo e uma certificação de segurança única das empresas ferroviárias, reforçando o papel da Agência Ferroviária Europeia.
- Desenvolver uma abordagem integrada da gestão dos corredores de tráfego de mercadorias, incluindo as taxas de acesso à infra-estrutura ferroviária.
- Assegurar um acesso efectivo e não-discriminatório à infra-estrutura ferroviária, incluindo aos serviços ferroviários conexos, via, em especial, a separação estrutural da gestão da infra-estrutura e da prestação do serviço²⁶.

2. Finalizar a construção do céu único europeu

- Construir um genuíno céu único europeu integrado e implantar o sistema futuro de gestão do tráfego aéreo (SESAR) no calendário acordado.
- Estabelecer o quadro jurídico e financeiro adequado à execução da política do céu único europeu e consolidar as relações entre a União Europeia e a Eurocontrol.

3. Capacidade e qualidade dos aeroportos

- Rever o regulamento relativo às faixas horárias, para promover uma utilização mais eficiente da capacidade aeroportuária.
- Aclarar e melhorar as condições para entrada no mercado e prestação de serviços de qualidade, incluindo de assistência em escala; assegurar que todos os operadores de um sistema aeroportuário satisfazem normas de qualidade mínimas.
- Capacidade aeroportuária: definir uma estratégia para resolver os problemas futuros de capacidade, incluindo o reforço da integração com a rede ferroviária.

4. «Cintura azul» marítima e acesso aos portos em condições de mercado

Importa tornar o espaço europeu de transporte marítimo sem barreiras numa «cintura azul» de livre tráfego marítimo, na Europa e suas cercanias, e explorar integralmente as potencialidades do transporte marítimo e fluvial.

²⁶ As formas de separação adoptadas deverão assegurar o exercício da concorrência, a continuação do investimento e a eficiência de custos da prestação do serviço.

- Integrar os meios de monitorização utilizados pelas autoridades competentes, assegurar a plena interoperabilidade dos sistemas TIC utilizados nos sectores do transporte marítimo e fluvial e assegurar o acompanhamento dos navios e da carga (cintura azul) e a disponibilidade de meios portuários adequados («vias azuis»).
- Estabelecer o enquadramento para a concessão de certificados de dispensa de pilotagem nos portos da UE.
- Passar em revista as restrições existentes à prestação de serviços portuários.
- Reforçar a transparência do financiamento dos portos, aclarando a afectação dos fundos públicos às diferentes actividades portuárias, com vista a evitar distorções da concorrência.

5. Enquadramento adequado da navegação interior

- Estabelecer um enquadramento adequado para otimizar o mercado interno do transporte fluvial e para eliminar os obstáculos que impedem o crescimento da utilização deste modo. Avaliar e definir as tarefas e mecanismos necessários à sua execução, tendo em vista também o contexto europeu mais vasto.

6. Transporte rodoviário de mercadorias

- Analisar a situação do mercado do transporte rodoviário de mercadorias e o grau de convergência *inter alia* das taxas de utilização da infra-estrutura rodoviária, da legislação social e de segurança e da transposição e aplicação da legislação nos Estados-Membros, com vista a uma abertura mais completa dos mercados do transporte rodoviário. Importa, em especial, prosseguir na via da eliminação das restrições à cabotagem ainda existentes.
- Rever as regras relativas ao tacógrafo, para tornar a sua utilização menos onerosa e mais eficaz, facultar às autoridades que efectuam controlos na estrada o acesso ao registo UE das empresas de transporte rodoviário, harmonizar as sanções aplicáveis por violação das normas da UE relativas aos transportes profissionais e harmonizar a formação dos agentes da autoridade.
- Adaptar às novas circunstâncias, tecnologias e necessidades (e.g. peso das baterias, comportamento aerodinâmico melhorado) a legislação relativa aos pesos e dimensões e assegurar que esta facilita o transporte intermodal e a redução do consumo total de energia e das emissões.

7. Transporte multimodal de mercadorias: *e-freight*

Estabelecer o enquadramento adequado para possibilitar o seguimento das mercadorias em tempo real, garantir a responsabilidade intermodal e promover um transporte de mercadorias ecológico:

- Pôr em prática os conceitos de «janela única» e «balcão administrativo único», criando um documento de transporte único electrónico (carta de porte electrónica) e generalizando a sua utilização e estabelecendo o quadro adequado para a disseminação das tecnologias de localização e seguimento, RFID, etc.

- Assegurar que os regimes de responsabilidade favorecem o transporte ferroviário, o transporte marítimo e fluvial e o transporte intermodal.

1.2. Promover empregos de qualidade e boas condições de trabalho

8. Código social para os trabalhadores móveis do sector do transporte rodoviário

- Incentivar e apoiar o diálogo entre os parceiros sociais, com vista a um acordo sobre um código social para os trabalhadores móveis do sector do transporte rodoviário que aborde igualmente o problema do trabalho independente fictício.

9. Agenda social para o transporte marítimo

- Pôr em prática as medidas identificadas na agenda social marítima, dando sequência aos objectivos estratégicos e recomendações da Comissão para a política de transporte marítimo da UE no horizonte de 2018.
- Reforçar a aplicação da Convenção do Trabalho Marítimo, da Organização Internacional do Trabalho, pelos Estados de bandeira, os Estados portuários e os Estados fornecedores de mão-de-obra.
- Incluir, no âmbito de aplicação de várias das directivas UE no domínio do direito do trabalho, a totalidade ou parte dos marítimos actualmente excluídos, ou proporcionar-lhes por outros meios um nível de protecção equivalente.
- Actualizar a directiva relativa à formação dos marítimos (2008/106/CE), na sequência da revisão da Convenção STCW (normas de formação, certificação e serviço de quartos para os marítimos) da Organização Marítima Internacional. Estabelecer um quadro, mutuamente reconhecido, para a formação dos trabalhadores portuários em diferentes sectores da actividade portuária.

10. Responsabilidade social no sector da aviação

- Estabelecer um mecanismo de análise do impacto da evolução do quadro regulamentar nas condições de trabalho no sector do transporte aéreo.
- Estabelecer, ao nível da UE, normas de serviço e qualidade mínimas para os trabalhadores de toda a cadeia de valor da aviação (incluindo a gestão do tráfego aéreo e a assistência em escala). Incentivar os parceiros sociais europeus a debruçarem-se sobre a prevenção de conflitos e de perturbações do serviço mínimo em toda a cadeia de valor da aviação.

11. Avaliação da abordagem da UE em matéria de emprego e condições de trabalho nos diferentes modos de transporte

- Proceder a uma avaliação dos processos de diálogo social nos vários subsectores do sector dos transportes, a fim de o melhorar e o tornar mais eficaz.
- Assegurar a participação dos trabalhadores, em especial via os conselhos de empresa europeus, nas empresas transnacionais do sector dos transportes.

- Analisar a qualidade do trabalho nos vários modos de transporte, designadamente no que respeita à formação, à certificação, às condições de trabalho e à progressão na carreira, com vista a promover a criação de empregos de qualidade e a aquisição das competências necessárias, bem como a reforçar a competitividade dos operadores do sector dos transportes na UE.

1.3. Transportes seguros

12. Segurança da carga

- Executar o plano de acção para reforço da segurança no transporte aéreo de mercadorias, definir novas regras para o rastreio da carga aérea, consoante necessário, e reforçar a segurança da carga nos portos.
- Estabelecer em toda a UE um sistema de segurança de balcão único para a carga aérea.

13. Níveis elevados de segurança com incómodo mínimo para os passageiros

Promover métodos de rastreio mais eficazes, no pleno respeito dos direitos fundamentais. Estes métodos deverão servir de base para a criação do «posto de controlo de segurança do futuro», que poderá consistir num corredor de segurança que possibilite o controlo de um maior número de passageiros, com intrusão e incómodo mínimos. Deverão também apoiar a manutenção da segurança noutras zonas vulneráveis, como as grandes plataformas de correspondência.

- Promover, inclusive com financiamento, o desenvolvimento de tecnologias mais eficazes e menos intrusivas (*scanners*, detectores de novas substâncias explosivas, *chips* inteligentes, etc.) e de soluções mais compatíveis com a protecção da privacidade para as tecnologias existentes.
- Definir normas comuns de desempenho e procedimentos comuns de certificação dos equipamentos de detecção.

14. Segurança no transporte terrestre

- Agir de concerto com os Estados-Membros para reforçar a segurança no transporte terrestre, começando por instituir um grupo de peritos permanente e introduzindo novas medidas nos casos em que a intervenção da UE trazer valor acrescentado. A segurança urbana será objecto de atenção especial.

15. Segurança «de extremo a extremo»

- Aumentar o nível de segurança em toda a cadeia de distribuição, sem prejudicar o livre desenrolar das trocas comerciais. É de ponderar a oportunidade da emissão de certificados de segurança «de extremo a extremo», atentos os sistemas vigentes.
- Organizar uma avaliação conjunta de segurança que abranja todos os modos de transporte.
- Contemplar as consequências potenciais de actos terroristas ou criminosos na preparação dos planos de mobilidade continuada (cf. iniciativa 23)

- Prosseguir a cooperação internacional no combate ao terrorismo e outras actividades criminosas, como a pirataria. A dimensão externa (cf. iniciativa 40) é fundamental.

1.4. Reforçar a acção no domínio da segurança dos transportes para salvar milhares de vidas

16. Por uma segurança rodoviária total

- Harmonizar e disseminar as tecnologias de segurança rodoviária – por exemplo sistemas de apoio ao condutor, limitadores (inteligentes) de velocidade, dispositivos de advertência para a colocação do cinto de segurança, sistemas automáticos de chamada de emergência (*eCALL*), sistemas cooperativos e interfaces veículo/infra-estrutura – e melhorar os ensaios de inspecção técnica, incluindo para os sistemas de propulsão alternativos.
- Elaborar uma estratégia global de acção para os feridos na estrada e os serviços de emergência, comportando definições comuns e classificações normalizadas de lesões mortais e não-mortais, tendo em vista a adopção de um objectivo de redução do número e gravidade das lesões.
- Educar e formar todos os utentes; incentivar a utilização do equipamento de segurança (cintos de segurança, vestuário de protecção, sistemas não manipuláveis).
- Prestar atenção especial aos utentes vulneráveis (peões, ciclistas, motociclistas), nomeadamente através de infra-estruturas e tecnologias de veículos mais seguras.

17. Estratégia europeia para a segurança da aviação civil

A segurança da aviação europeia é elevada, mas não é a melhor a nível mundial. A UE deve procurar ser a zona mais segura para a aviação. Para isso, será elaborada, com base nos trabalhos da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA), uma estratégia global de segurança da aviação europeia, incidindo nos seguintes aspectos:

- Melhorar a recolha, a qualidade, o intercâmbio e a análise dos dados, por meio da revisão da legislação sobre a comunicação de ocorrências na aviação civil.
- Adaptar o quadro regulamentar de segurança às novas tecnologias (SESAR).
- Garantir que a estratégia da UE para a segurança da aviação é aplicada com coerência em todos os domínios da aviação.
- Promover a transparência e o intercâmbio de informações de segurança com a ICAO e outros parceiros da aviação internacional, nomeadamente no âmbito da iniciativa Intercâmbio Mundial de Informações de Segurança; cooperar com os países terceiros, em especial os EUA, nos domínios da convergência da regulamentação, do reconhecimento mútuo e da assistência técnica em matérias de segurança.
- Desenvolver um sistema de gestão da segurança ao nível da UE que contemple objectivos e mensurações de desempenho no capítulo da segurança, a fim de identificar os riscos e de melhorar constantemente os níveis de segurança.

18. Transporte marítimo mais seguro

- Trabalhar com a Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA) na modernização da legislação relativa à segurança dos navios de passageiros.
- Fazer do SafeSeaNet o núcleo de todos os meios de informação marítima necessários para a segurança no mar e para proteger o meio marinho da poluição causada pelos navios.
- Avaliar a viabilidade da criação de um registo UE e de uma bandeira UE para o transporte marítimo e o transporte fluvial. A insígnia da UE constituiria, essencialmente, uma marca de qualidade, que comprovaria que o navio é seguro, está protegido, respeita o ambiente e é tripulado por profissionais altamente qualificados.
- Avaliar a viabilidade da partilha de funções das guardas costeiras da UE, designadamente para garantir a segurança no mar e a protecção do meio marinho.

19. Segurança ferroviária

- Aplicar progressivamente uma metodologia sectorial na certificação da segurança do transporte ferroviário, com base nas abordagens existentes para os gestores de infra-estruturas e para as empresas ferroviárias, e avaliar a possibilidade de uma norma europeia.
- Melhorar o papel da Agência Ferroviária Europeia no domínio da segurança ferroviária, nomeadamente no tocante à supervisão das medidas de segurança tomadas pelas autoridades nacionais de segurança e à harmonização gradual dessas medidas.
- Melhorar o processo de certificação e manutenção dos componentes com importância crítica na segurança do material circulante e das infra-estruturas ferroviárias.

20. Transporte de mercadorias perigosas

- Racionalizar as regras do transporte intermodal de mercadorias perigosas, para assegurar a interoperabilidade dos modos de transporte.

1.5. Qualidade e fiabilidade dos serviços

21. Direitos dos passageiros

- Uniformizar a interpretação e assegurar a aplicação efectiva e harmonizada da legislação da UE sobre os direitos dos passageiros, para garantir condições de concorrência equitativas e um padrão europeu de protecção dos utentes.
- Definir princípios comuns para os direitos dos passageiros em todos os modos de transporte (Carta dos Direitos Fundamentais), nomeadamente o «direito à informação», e aclarar os direitos vigentes. Numa fase ulterior, ponderar a oportunidade de um regulamento-quadro único da UE relativo aos direitos dos passageiros de todos os modos de transporte (Codex UE).

- Melhorar a qualidade do transporte dos idosos, dos passageiros com mobilidade reduzida e dos passageiros com deficiência, nomeadamente ao nível da acessibilidade das infra-estruturas.
- Completar o quadro legislativo dos direitos dos passageiros com medidas que cubram os passageiros que efectuem deslocações multimodais com títulos de transporte integrados objecto de contrato de venda único, bem como no caso de insolvência do operador de transporte.
- Melhorar a equidade de condições ao nível internacional, através da inclusão, nos acordos bilaterais e multilaterais, de normas de qualidade da assistência para todos os modos de transporte, a fim de melhorar os direitos dos passageiros igualmente no plano internacional.

22. Mobilidade porta-a-porta sem descontinuidade

- Definir as medidas necessárias para aumentar a integração dos modos de transporte de passageiros, tendo em vista a possibilidade de deslocações multimodais porta-a-porta sem descontinuidades.
- Criar as condições de enquadramento necessárias para promover o desenvolvimento e a utilização de sistemas inteligentes, interoperáveis e multimodais, de elaboração de horários, informação, reserva em linha e bilhética, eventualmente através de uma proposta legislativa que garanta o acesso dos prestadores privados de serviços a informações de tráfego em tempo real e a informações de viagem.

23. Planos de mobilidade continuada

- Garantir a elaboração de planos de mobilidade que assegurem a continuidade do serviço em caso de perturbações graves. Os planos devem estabelecer prioridades na utilização dos meios que se mantêm em funcionamento e tratar da cooperação entre os gestores de infra-estrutura, os operadores, as autoridades nacionais e os países vizinhos, bem como da adopção ou flexibilização temporária de regras específicas.

2. INOVAR PARA O FUTURO: TECNOLOGIAS E COMPORTAMENTOS

2.1. Uma política europeia de investigação e inovação no domínio dos transportes

24. Roteiro tecnológico

A fragmentação da investigação e do desenvolvimento na UE é muito negativa. Um esforço europeu conjunto seria particularmente vantajoso, sob a forma de valor acrescentado, nos seguintes domínios:

- Veículos ecológicos, seguros e silenciosos em todos os modos de transporte, desde os veículos rodoviários aos navios, batelões, material circulante e aeronaves (incluindo novos materiais, novos sistemas de propulsão e os meios informáticos e de gestão necessários para organizar e integrar sistemas de transporte complexos).
- Tecnologias que melhorem a segurança do transporte e no transporte.

- Soluções novas ou não-convencionais de sistemas de transporte e veículos, tais como aeronaves não-pilotadas ou sistemas não-convencionais de distribuição de mercadorias.
- Uma estratégia sustentável de fontes de energia alternativas, incluindo as infra-estruturas necessárias.
- Sistemas integrados de informação e gestão do transporte que facilitem a prestação de serviços de mobilidade inteligente, uma gestão do tráfego que melhore a utilização das infra-estruturas e dos veículos e sistemas de informação em tempo real para localizar e seguir mercadorias e para gerir fluxos de mercadorias, assim como sistemas de informações de viagem, sistemas de informação dos passageiros e sistemas de reserva e de pagamento.
- Infra-estruturas inteligentes (terrestres ou orbitais) para maximizar a monitorização e a interoperabilidade das diversas formas de transporte e para a comunicação entre as infra-estruturas e os veículos.
- Inovações com interesse para uma mobilidade urbana sustentável, no seguimento do plano CIVITAS, e iniciativas no domínio da tarifação das infra-estruturas rodoviárias urbanas e dos regimes de restrição de acesso.

25. Estratégia de inovação e disseminação

Identificar as estratégias de inovação necessárias, incluindo no tocante aos instrumentos administrativos e financeiros adequados, para a rápida disseminação dos resultados da investigação. Exemplos:

- Disseminação de sistemas de mobilidade inteligentes, como o sistema de gestão do tráfego aéreo do futuro (SESAR), o sistema europeu de gestão do tráfego ferroviário (ERTMS) e os sistemas de informação ferroviária, os sistemas de vigilância marítima (SafeSeaNet), os serviços de informação fluvial (RIS), os sistemas de transporte inteligentes e a próxima geração de sistemas de informação e gestão do tráfego multimodal.
- Definição e disseminação de uma plataforma electrónica normalizada, aberta, para dispositivos instalados em veículos, destinada a várias finalidades, por exemplo a cobrança de portagens.
- Elaboração de um plano de investimento em novos serviços de navegação, acompanhamento do tráfego e comunicação que permitam integrar fluxos de informação, sistemas de gestão e serviços de mobilidade, com base num plano europeu de informação e gestão multimodais integradas. Projectos de demonstração de electromobilidade (e de outras fontes de energia alternativas), incluindo a infra-estrutura de recarga e de reabastecimento e sistemas de transporte inteligentes, especialmente centrados nas zonas urbanas em que os valores-limite de poluição atmosférica são frequentemente excedidos.
- Parcerias de mobilidade inteligente e projectos de demonstração de soluções sustentáveis de transporte urbano (incluindo a demonstração de sistemas de tarifação rodoviária, etc.)
- Medidas de incentivo à substituição acelerada dos veículos ineficientes e poluentes.

26. Quadro regulamentar para transportes inovadores

Identificar as condições de enquadramento normativo ou legislativo necessárias:

- Normas adequadas para as emissões de CO₂ dos veículos de todos os modos de transporte, se necessário complementadas por requisitos de eficiência energética, de modo a abranger todos os sistemas de propulsão;
- Normas para os níveis sonoros dos veículos;
- Proposta, o mais tardar em 2013, de revisão do ciclo de ensaio para medição das emissões, a fim de que a redução das emissões de CO₂ e de outros poluentes tenha em conta as condições de condução reais;
- Estratégias de lançamento de concursos públicos que garantam a rápida implantação das novas tecnologias;
- Regras de interoperabilidade das infra-estruturas de recarga de veículos ecológicos;
- Orientações e normas para as infra-estruturas de reabastecimento;
- Normas da interface para as comunicações infra-estrutura/infra-estrutura, veículo/infra-estrutura e veículo/veículo;
- Condições de acesso aos dados de transporte para fins de segurança;
- Especificações e condições para os sistemas inteligentes de tarifação e pagamento no domínio dos transportes;
- Melhor aplicação das regras e normas em vigor.

2.2. Promover comportamentos mais sustentáveis

27. Informações de viagem

- Sensibilizar para a existência de alternativas ao transporte individual convencional («usar menos o automóvel, optar pela bicicleta ou andar a pé», partilha de automóvel, parques periféricos – sistema «*park&drive*» –, bilhética inteligente, etc.)

28. Classificação dos veículos em função das emissões de CO₂ e da eficiência energética

- Rever a Directiva Rotulagem numa perspectiva de maior eficácia, nomeadamente ponderando o alargamento do seu âmbito aos veículos comerciais ligeiros e aos veículos da categoria L e a harmonização dos distintivos e das classes de eficiência energética dos veículos em todos os Estados-Membros.

- Apoiar a disseminação no mercado de pneus que sejam seguros, produzam pouco ruído e poupem energia em grau superior ao dos requisitos de desempenho para efeitos da homologação²⁷.

29. Calculadores da pegada carbónica

- Estimular a adopção de sistemas de certificação das emissões de gases com efeito de estufa, para as empresas, e elaborar normas UE comuns para o cálculo da pegada carbónica de cada trajecto de passageiros ou de carga, prevendo versões adaptadas a diversos tipos de utentes, tais como empresas e particulares, a fim de facilitar a escolha e a comercialização de soluções de transporte mais ecológicas.

30. Condução ecológica e limites de velocidade

- Incluir requisitos de condução ecológica nas futuras revisões da directiva relativa às cartas de condução e tomar medidas tendentes a acelerar a implantação de aplicações ITS que favoreçam a condução ecológica. Dever-se-á também procurar desenvolver e promover técnicas de poupança de combustível nos outros modos de transporte – por exemplo, a aterragem dos aviões por descida contínua.
- Estudar maneiras de limitar a velocidade máxima dos veículos comerciais ligeiros, a fim de diminuir o consumo de energia, melhorar a segurança rodoviária e garantir condições equitativas de concorrência.

2.3. Mobilidade urbana integrada

31. Planos de mobilidade urbana

- Estabelecer ao nível europeu procedimentos e mecanismos de apoio financeiro para a preparação de auditorias da mobilidade urbana e a elaboração de planos de mobilidade urbana, assim como um marcador europeu de mobilidade urbana baseado em objectivos comuns. Estudar a possibilidade de uma metodologia obrigatória nas grandes cidades, de acordo com normas nacionais baseadas em orientações da UE.
- Subordinar a concessão de financiamentos dos fundos de coesão e de desenvolvimento regional à apresentação, pelas cidades e regiões, de um certificado válido de auditoria, emitido por instâncias independentes, que ateste o seu desempenho em termos de mobilidade urbana sustentável.
- Estudar a possibilidade de um quadro de apoio europeu para a execução progressiva de planos de mobilidade urbana nas cidades europeias.
- Integrar a mobilidade urbana numa possível parceria de inovação «cidades inteligentes».
- Incentivar os grandes empregadores a elaborarem planos próprios de gestão da mobilidade.

32. Quadro UE para as portagens rodoviárias urbanas

²⁷ Inclui a adopção de todas as medidas de execução do Regulamento (CE) n.º 1222/2009, relativo à rotulagem dos pneus, que permitiriam poupar 5 % do consumo energético da frota da UE em 2020.

- Desenvolver um quadro validado para tarifação da utilização das infra-estruturas rodoviárias urbanas e para regimes de restrição de acesso, e respectivas aplicações, comportando um quadro legal técnico e operacional validado para as aplicações destinadas aos veículos e às infra-estruturas.

33. Estratégia para uma logística urbana quase sem emissões em 2030

- Elaborar orientações sobre as melhores práticas de monitorização e gestão dos fluxos urbanos de tráfego de mercadorias (centros de consolidação, dimensão dos veículos nos centros históricos, restrições obrigatórias, horários de entrega, utilização do potencial de transporte fluvial disponível, etc.).
- Definir uma estratégia de transição para uma logística urbana sem emissões, conjugando aspectos de urbanismo, acesso ferroviário e fluvial, informação e práticas empresariais, tarifação e normas tecnológicas dos veículos.
- Promover concursos agregados para aquisição de veículos hipoemissores para as frotas comerciais (furgonetas de distribuição, táxis, autocarros, etc.).

3. INFRA-ESTRUTURAS MODERNAS E FINANCIAMENTO INTELIGENTE

3.1. Infra-estruturas de transporte: coesão territorial e crescimento económico

34. Rede de base de infra-estruturas europeias estratégicas – Rede de mobilidade europeia

- Definir, em novas orientações aplicáveis às redes transeuropeias, uma rede de base de infra-estruturas europeias estratégicas para a integração das partes oriental e ocidental da União Europeia e a configuração do espaço único europeu dos transportes. Prever ligações adequadas aos países circundantes.
- Concentrar a ação europeia nos componentes da rede transeuropeia de transportes com maior valor acrescentado europeu (hiatos de ligação nas fronteiras, pontos de ligação intermodal e principais estrangulamentos).
- Disseminar tecnologias inteligentes e interoperáveis para sistemas de grande escala (SESAR, ERTMS, RIS, ITS, etc.), a fim de otimizar a capacidade e a utilização das infra-estruturas.
- Garantir que as infra-estruturas de transporte financiadas pela União Europeia terão em conta os imperativos de eficiência energética e a problemática das alterações climáticas (resiliência do conjunto das infra-estruturas, postos de reabastecimento/recarga para veículos ecológicos, escolha dos materiais de construção, etc.)

35. Corredores multimodais de tráfego de mercadorias para redes de transporte sustentáveis

- Criar, no contexto da rede de base, corredores multimodais de tráfego de mercadorias, para sincronizar os investimentos e as obras de construção das infra-estruturas e permitir

a prestação de serviços de transporte multimodais eficientes e inovadores, incluindo serviços ferroviários de médio e longo curso.

- Apoiar o transporte multimodal e o transporte de mercadorias por vagões completos, favorecer a integração das vias navegáveis interiores no sistema de transportes e fomentar a eco-inovação no transporte de mercadorias. Apoiar a entrada em serviço de veículos e embarcações novos e a modernização dos existentes.

36. Critérios de avaliação dos anteprojectos

- Introduzir critérios de avaliação dos anteprojectos, com o objectivo de assegurar que os projectos de infra-estruturas criam, de facto, o valor acrescentado europeu previsto ou respeitam o princípio do serviço prestado e geram receitas suficientes.
- Simplificar os procedimentos aplicáveis aos projectos de grande interesse europeu, a fim de assegurar a finalização de todo o ciclo de procedimentos num prazo razoável, um esquema de comunicação coerente com a execução do projecto e um planeamento integrado e que tenha em conta as questões ambientais nos seus primeiros estádios.
- Integrar um estudo da viabilidade de uma parceria público-privada no processo de avaliação dos anteprojectos, a fim de assegurar que esta opção é cuidadosamente analisada antes de qualquer pedido de subvenção da UE.

3.2. Um quadro de financiamento coerente

37. Novo quadro de financiamento de infra-estruturas de transporte

- Elaborar um quadro de financiamento de infra-estruturas suficientemente condicionado, para apoiar a realização da rede de base no âmbito da rede transeuropeia de transportes e outros programas de infra-estruturas, que englobe as estratégias de investimento dos programas da RTE-T e dos fundos estruturais e de coesão e tenha em conta as receitas das actividades de transporte.
- Proporcionar apoios da UE ao desenvolvimento e à disseminação de tecnologias que favoreçam a utilização mais eficiente e a descarbonação das infra-estruturas (novos sistemas de tarifação e de portagem rodoviárias, ITS e programas de aumento de capacidade).
- Subordinar o financiamento da RTE-T a avanços na realização da rede de base e na utilização comum dos recursos nacionais ao longo dos corredores.

38. Compromisso do sector privado

- Estabelecer um quadro favorável às parcerias público-privadas: instituir uma análise formal dos projectos da RTE-T para identificar os que tenham potencial para esse tipo de financiamento, criar um processo normalizado e previsível de concurso para esse tipo de parcerias em futuros projectos da rede e rever a regulamentação relativa à RTE-T de modo que contemple o processo de concurso e os mecanismos de pagamento das parcerias público-privadas.

- No contexto do quadro de cooperação estabelecido entre os serviços da Comissão e o EPEC, incentivar os Estados-Membros a recorrerem mais a parcerias público-privadas – reconhecendo embora que nem todos os projectos se adequam a esse mecanismo – e prestar aos Estados-Membros o aconselhamento especializado de que necessitem.
- Participar na concepção de novos instrumentos financeiros para o sector dos transportes, em especial a iniciativa «obrigações da UE a favor de projectos».

3.3. Praticar preços correctos e prevenir distorções

39. Tarifação e tributação inteligentes

Fase I (até 2016)

É necessário reestruturar as taxas e impostos aplicados no sector dos transportes, a fim de que sirvam de suporte ao papel deste no aumento da competitividade da UE, devendo os encargos globais do sector corresponder ao custo total da actividade de transporte, incluindo os custos da infra-estrutura e os custos externos.

- Rever a tributação dos combustíveis para motores, identificando claramente a componente energia e a componente CO₂.
- Introduzir progressivamente uma taxa de utilização das infra-estruturas para os veículos pesados, substituindo as taxas de utilização actuais por uma estrutura tarifária comum com componentes como a compensação do custo do desgaste, do ruído e da poluição local.
- Avaliar os sistemas vigentes de tarifação das infra-estruturas rodoviárias e a sua compatibilidade com os tratados da União Europeia. Elaborar orientações para a aplicação de taxas de internalização aos veículos rodoviários, que cubram os custos sociais do congestionamento, das emissões de CO₂ – se não estiverem incluídos na tributação dos combustíveis –, da poluição local, do ruído e dos acidentes. Proporcionar incentivos aos Estados-Membros que iniciem projectos-piloto de aplicação de sistemas conformes com essas orientações.
- Prosseguir a internalização dos custos externos em todos os modos de transporte, aplicando princípios comuns, mas tendo em atenção as especificidades de cada modo.
- Criar um quadro que possibilite a afectação de receitas da actividade de transporte à criação de um sistema de transportes integrado e eficiente.
- Elaborar orientações que esclareçam as possibilidades de financiamento público dos diversos modos de transporte e das infra-estruturas de transporte, quando se justifique.
- Reexaminar, se necessário, a tributação no sector dos transportes, nomeadamente subordinando a tributação dos veículos ao desempenho ambiental, reflectindo sobre as possibilidades de revisão do regime de IVA aplicado ao transporte de passageiros e revendo a tributação dos veículos de empresa, para eliminar as distorções e favorecer a disseminação de veículos ecológicos.

Fase II (2016 a 2020)

- Dando continuidade à fase I, avançar no sentido da internalização obrigatória e completa dos custos externos (acrescentando à compensação obrigatória dos custos de desgaste os custos associados ao ruído, à poluição local e ao congestionamento) no transporte rodoviário e ferroviário. Internalizar os custos da poluição local e do ruído nos portos e aeroportos, assim como os da poluição atmosférica no mar, e estudar a possibilidade da internalização obrigatória dos custos em todas as vias navegáveis interiores do território da UE. Estudar medidas de mercado que permitam reduzir mais as emissões de gases com efeito de estufa.

4. DIMENSÃO EXTERNA

40. A actividade de transporte no mundo: dimensão externa

A actividade de transporte é intrinsecamente internacional. A maior parte das iniciativas propostas no Livro Branco relaciona-se, assim, com os desafios associados à evolução do sector dos transportes fora das fronteiras da UE. A abertura dos mercados de serviços, produtos e investimentos no sector dos transportes dos países terceiros continua, portanto, a ser prioritária, razão pela qual o sector figura em todas as negociações comerciais da UE (ao nível da OMC e aos níveis regional e bilateral). As estratégias serão flexíveis, a fim de garantir à UE um papel central no estabelecimento de normas no domínio dos transportes. A Comissão centrar-se-á, para o efeito, nas acções seguintes:

- Alargar as regras do mercado interno, através da intervenção nas organizações internacionais (OMC, ICAO, IMO, OTIF, OSJD, UNECE, comissões internacionais da navegação interior, etc.), e, se for caso disso, da adesão oficial da UE. Promover em todo o mundo as normas europeias de segurança, protecção da privacidade e protecção do ambiente. Reforçar o diálogo no domínio dos transportes com os parceiros principais.
- Finalizar a construção do Espaço de Aviação Comum Europeu de 58 países e 1000 milhões de habitantes. Celebrar acordos globais de serviços aéreos com parceiros económicos fundamentais (Brasil, China, Coreia do Sul, Índia, Rússia, etc.) e eliminar as restrições ao investimento no sector do transporte aéreo nos países terceiros. Promover a disseminação da tecnologia SESAR em todo o mundo.
- Promover, nos *fora* internacionais e nas reuniões bilaterais, políticas orientadas para os objectivos de eficiência energética e no domínio das alterações climáticas consagrados no Livro Branco.
- Prosseguir o combate ao terrorismo a nível multilateral (ICAO, IMO e OMC) e bilateral, procurando celebrar acordos internacionais e estabelecer diálogos reforçados no domínio da segurança com os parceiros estratégicos, a começar pelos EUA. Cooperar na avaliação comum de ameaças, na formação de agentes dos países terceiros, em inspecções conjuntas, na prevenção da pirataria, etc. Garantir o reconhecimento internacional do conceito de posto de controlo de segurança único adoptado pela União Europeia.
- Desenvolver um quadro de cooperação para o alargamento da política da UE nos domínios dos transportes e das infra-estruturas aos países limítrofes, a fim de melhorar as conexões das infra-estruturas e a integração dos mercados, designadamente na preparação de planos de mobilidade continuada.

- Cooperar com os parceiros mediterrânicos na execução de uma estratégia marítima mediterrânica de reforço da segurança e vigilância marítimas.
- Tomar medidas adequadas para promover a eliminação das derrogações concedidas às conferências marítimas fora da UE.
- Com base nas parcerias de investigação e inovação existentes, encontrar respostas comuns para as problemáticas da interoperabilidade dos sistemas de gestão de transportes, dos combustíveis hipocarbónicos sustentáveis e da segurança.
-