

PARLAMENTO EUROPEU

2004



2009

Comissão dos Transportes e do Turismo

2007/2147(INI)

29.10.2007

PROJECTO DE RELATÓRIO

sobre a política europeia de transportes sustentáveis tendo em conta as políticas europeias da energia e do ambiente
(2007/2147(INI))

Comissão dos Transportes e do Turismo

Relator: Gabriele Albertini

ÍNDICE

	Página
PROPOSTA DE RESOLUÇÃO DO PARLAMENTO EUROPEU.....	3
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS.....	9

PROPOSTA DE RESOLUÇÃO DO PARLAMENTO EUROPEU

sobre a política europeia de transportes sustentáveis tendo em conta as políticas europeias da energia e do ambiente (2007/2147(INI))

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta as Conclusões da Presidência do Conselho Europeu de 8 e 9 de Março de 2007 relativas à adopção, pelo Conselho Europeu, de um "Plano de acção do Conselho Europeu (2007-2009) - Política Energética para a Europa" (7224/07),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão relativa a um Plano de acção para a logística dos transportes de mercadorias"(COM(2007)0607),
- Tendo em conta o Livro Verde: "Por uma nova cultura de mobilidade urbana", apresentado pela Comissão (COM(2007)0551),
- Tendo em conta o Livro Verde sobre instrumentos de mercado para fins da política ambiental e de políticas conexas, apresentado pela Comissão (COM(2007)0140),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho intitulada "Um quadro regulador concorrencial para o sector automóvel no século XXI - Posição da Comissão face ao relatório final do grupo de alto nível CARS 21 - Uma contribuição para a Estratégia do Crescimento e do Emprego da União Europeia" (COM(2007)0022),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho intitulada "Resultados da análise da estratégia comunitária para a redução das emissões de CO2 dos veículos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros" (COM(2007)0019),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões intitulada "Limitação das alterações climáticas globais a 2 graus Celsius - Trajectória até 2020 e para além desta data" (COM(2007)0002),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho intitulada "Uma política energética para a Europa" (COM(2007)0001),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho intitulada "Roteiro das Energias Renováveis - Energias Renováveis no Século XXI: construir um futuro mais sustentável" (COM(2006)0848),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho intitulada "Relatório sobre os Progressos em Biocombustíveis - Relatório sobre os progressos realizados na utilização de biocombustíveis e de outros combustíveis renováveis nos Estados-Membros da União Europeia" (COM(2006)0845),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho

intitulada "Plano de Acção para a Eficiência Energética: Concretizar o Potencial" (COM(2006)0545),

- Tendo em conta a Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho intitulada "Manter a Europa em movimento - Mobilidade sustentável para o nosso continente - Revisão intercalar do Livro Branco da Comissão de 2001 sobre os Transportes" (COM(2006)0314)
 - Tendo em conta a sua Resolução de 12 de Julho de 2007 "Manter a Europa em movimento - Mobilidade sustentável para o nosso continente"¹,
 - Tendo em conta o artigo 45º do seu Regimento,
 - Tendo em conta o relatório da Comissão dos Transportes e do Turismo e os pareceres da Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia e da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar (A6-0000/2007),
- A. Considerando que o desenvolvimento sustentável, objectivo transversal da União Europeia, visa a constante melhoria da qualidade da vida e do bem-estar do nosso planeta para as gerações actuais e vindouras,
- B. Considerando que cerca de 1/3 do consumo total de energia na UE-25 está ligado ao sector dos transportes, com exclusão do transporte marítimo e das condutas, e que o transporte rodoviário, com uma percentagem de 83%, é a modalidade que absorve a maior quantidade de energia,
- C. Considerando que o sector dos transportes é responsável por 70% da procura de petróleo na UE-25, que o mesmo sector depende em 97% de combustíveis fósseis e que só os restantes 2% provêm da energia eléctrica (grande parte da qual gerada por centrais nucleares) e 1% de biocombustíveis,
- D. Considerando que a eficiência energética dos diferentes modos de transporte aumentou consideravelmente nos últimos anos, o que permitiu reduzir sensivelmente as emissões de CO₂ por km; considerando, todavia, que essas melhorias foram neutralizadas por um aumento constante da procura no sector dos transportes,
- E. Considerando, por conseguinte, que, de um modo geral, as emissões produzidas no sector dos transportes estão em crescimento constante: só em 2005, o sector foi responsável por 24,1% da totalidade das emissões de gases com efeito de estufa na UE-27 (CO₂, CH₄, N₂O) e que, segundo as previsões da Comissão, até 2030 a procura de energia no sector registará um aumento, no mínimo, de 30%,
- F. Considerando que, graças às inovações tecnológicas e aos esforços envidados pela indústria automóvel, as emissões nocivas resultantes do transporte rodoviário diminuíram, nomeadamente mediante a introdução de catalizadores, de filtros de partículas finas e outras tecnologias que contribuíram para reduzir de 30% a 40% as emissões de NO_x e de partículas poluentes nos últimos quinze anos; considerando, porém, que não obstante as

¹ *Textos aprovados*, P6-TA(2007)0345.

referidas melhorias, os objectivos em termos de redução de emissões de CO₂ decorrentes do acordo voluntário entre os construtores de automóveis só foram atingidos parcialmente,

- G. Considerando que o tráfego urbano gera 40% das emissões de CO₂ e 70% das restantes emissões poluentes produzidas pelos veículos automóveis e que o congestionamento da circulação, concentrado principalmente nas áreas metropolitanas, custa à UE cerca de 1% do PIB,
- H. Considerando que, nas Conclusões da Presidência do Conselho Europeu de 8 e 9 de Março de 2007, a UE se comprometeu, resoluta e unilateralmente, a reduzir as emissões de gases com efeito de estufa de 20% no mínimo até 2020 relativamente aos valores de 1990,
1. Considera que a mobilidade individual é uma das maiores conquistas do nosso século e que um transporte sustentável deveria garantir um equilíbrio entre diferentes interesses, por vezes contraditórios, procurando conciliar simultaneamente o direito essencial dos cidadãos à mobilidade, a importância económica e laboral do sector dos transportes e o respeito das normas ambientais e da saúde dos cidadãos;
 2. Salienta a importância do sector dos transportes para o emprego, o crescimento e a inovação e considera que uma mobilidade garantida, segura e abordável constitui um requisito fundamental do nosso estilo de vida; entende, pois, que, considerando embora prioritárias as exigências de uma mobilidade sustentável do ponto de vista ambiental, não é possível esperar a adesão dos cidadãos a medidas demasiado drásticas¹;
 3. É de opinião que, para alcançar o objectivo de um transporte europeu sustentável do ponto de vista energético e ambiental, é necessário combinar diferentes políticas que se apoiem e compensem mutuamente, associando um número cada vez maior de actores, representantes do sector dos transportes, autoridades públicas e cidadãos; está convicto, com efeito, de que só uma combinação adequada de diferentes medidas pode atenuar os efeitos negativos das acções individuais, contribuindo simultaneamente para favorecer a sua aceitação por parte dos cidadãos;
 4. Considera que esta combinação de políticas deverá prever em especial:
 - a) o desenvolvimento tecnológico (medidas tendentes a aumentar a eficiência energética, novas normas para motores e combustíveis, recurso a novas tecnologias e a combustíveis alternativos),
 - b) instrumentos de mercado (taxas/tarifação com base no impacto ambiental ou no congestionamento, incentivos fiscais, sistema ETS que tenha em conta as especificidades dos diferentes modos de transporte),
 - c) medidas de acompanhamento tendentes a otimizar a utilização de meios de transporte e infra-estruturas e promover uma mudança dos hábitos dos cidadãos;
 5. Sublinha a importância, para a UE e para os Estados-Membros, de concentrar a sua acção nos sectores mais determinantes do sistema:

¹ Ver "Attitudes on issues related to EU Transport Policy", Flash Eurobarometer No206b, EU Transport Policy

- a) áreas metropolitanas e urbanas congestionadas, onde se verifica a maior parte das deslocações,
 - b) principais corredores interurbanos europeus, onde se concentra o maior número de trocas comerciais intra-UE e internacionais,
 - c) zonas sensíveis do ponto de vista ambiental (região alpina, mar Báltico, etc.);
6. Chama a atenção para a sua resolução de 24 de Outubro de 2007¹ em favor de um quadro legislativo tendente a reduzir a 125 g CO₂/km as emissões para o novo parque automóvel médio, mediante a introdução de melhoramentos tecnológicos ao motor dos veículos, e uma redução ulterior de 10 g CO₂/km graças a outros melhoramentos tecnológicos e a um maior uso dos biocombustíveis;
7. Sublinha, a este respeito, a importância de recorrer igualmente a instrumentos de mercado para a promoção de veículos de baixo consumo de combustível e de baixas emissões, como: isenções fiscais, reforma do imposto automóvel com base nas emissões poluentes e na eficiência do ponto de vista do consumo de combustível, incentivos à retirada de circulação dos veículos mais poluentes e à aquisição de novos veículos com emissões reduzidas, medidas importantes que contribuiriam simultaneamente para amortizar as despesas suportadas pelos construtores de automóveis na sequência das obrigações impostas pelo novo quadro legislativo;
8. Insta consequentemente o Conselho e os Estados-Membros a darem provas da mesma determinação que a demonstrada por ocasião do Conselho Europeu de 8 e 9 de Março 2007:
- a) adoptando a proposta de directiva relativa à tributação aplicável aos veículos automóveis ligeiros de passageiros (COM(2005)0261) a fim de estabelecer a ligação entre a tributação dos automóveis e as emissões poluentes e a eficiência do ponto de vista do consumo de combustível;
 - b) introduzindo doravante essas modificações nas suas reformas fiscais a fim de proporcionar incentivos mais consistentes a favor dos veículos menos poluentes;
9. Subscreeve o questionamento da Comissão no mencionado Livro Verde sobre instrumentos de mercado para fins da política ambiental e de políticas conexas relativamente à possibilidade de promover e simultaneamente controlar mais activamente as reformas da tarifação dos transportes e da fiscalidade ambiental a nível nacional, mediante um procedimento de coordenação, de intercâmbio de experiências e das melhores práticas, e convida-a a adoptar iniciativas nesse sentido;
10. Solicita ao Conselho e aos Estados-Membros que intensifiquem os investimentos nas infra-estruturas e nos sistemas de transporte inteligentes, tendo em vista nomeadamente:
- a) a conclusão, o mais rapidamente possível, dos projectos prioritários das redes transeuropeias, de importância prioritária para a logística da cadeia de mercadorias e para uma política europeia dos transportes sustentável;

¹ Textos aprovados, P6_TA(2007)0469.

b) o congestionamento urbano e dos corredores em zonas sensíveis;

c) a melhoria da intermodalidade;

11. Insiste para que a Comissão apresente, o mais rapidamente possível, um modelo passível de aplicação geral, transparente e compreensível, para a avaliação dos custos externos de todos os modos de transporte, destinado a servir de base para o futuro cálculo das despesas a pagar pela utilização das infra-estruturas e espera que esta iniciativa seja acompanhada por uma proposta de revisão da directiva relativa à Eurovinheta;
12. Está convicto de que o problema do congestionamento urbano, responsável por 40% das emissões de CO₂ e por 70% das restantes emissões poluentes produzidas pelos veículos automóveis, deve ser solucionado de forma mais ambiciosa, respeitando o princípio de subsidiariedade, através de uma estratégia de cooperação e coordenação a nível europeu;
13. É de opinião, a este respeito, que uma política de mobilidade urbana eficaz deve adoptar uma abordagem o mais integrada possível, susceptível de permitir reunir as soluções mais adaptadas a cada problema; considera que as áreas urbanas oferecem potenciais economicamente razoáveis para novas políticas de transferência modal a favor do transporte público, das deslocações a pé e de bicicleta; considera fundamental, neste contexto, investir na inovação tecnológica (maior recurso aos sistemas de transporte inteligente, STI), numa melhor utilização das infra-estruturas existentes, em particular através de medidas de gestão da procura (recurso à tarifação - *congestion charge* e *road pricing*) e, por último, promovendo novas soluções para otimizar a utilização do automóvel particular, como sistemas de utilização partilhada do automóvel (*car-sharing*) ou o seu uso em comum (*carpooling*);
14. Sublinha a importância das medidas moderadas para alcançar o objectivo de um transporte mais sustentável e considera importante que os cidadãos possam escolher quando informados sobre o meio de transporte e os modos de condução; solicita que se melhore a informação dos consumidores e se intensifiquem as campanhas de educação e promoção de novos comportamentos em favor dos meios ou dos modos de transporte mais sustentáveis;
15. Considera que o transporte ferroviário, modo de transporte com menor emissão de CO₂ (nomeadamente graças à utilização de electricidade de origem nuclear), oferece um importante potencial a desenvolver não só para a logística do transporte de mercadorias, mas também para o transporte de passageiros de média e curta distância;
16. Convida, neste contexto, a Comissão, os Estados-Membros e o sector ferroviário a:
 - a) completar quanto antes um "espaço único" ou um "mercado único" ferroviário europeu,
 - b) eliminar, com esse objectivo, os obstáculos técnicos e actuar com vista à realização de um sistema de gestão único do tráfego (ERTMS) e de soluções interoperáveis,
 - c) melhorar as prestações e a qualidade do serviço, tanto para o transporte de mercadorias como de passageiros;
17. Considera que, apesar de as companhias aéreas terem reduzido o consumo de combustível

de 1-2% por passageiro e quilómetro nos últimos dez anos e as emissões sonoras dos aviões terem diminuído consideravelmente, o impacto global da aviação civil no ambiente aumentou em consequência do forte crescimento do tráfego. Solicita, consequentemente:

- a) a inclusão do transporte aéreo no sistema de comércio de emissões:
 - um maior recurso ao sistema europeu de nova geração para a gestão do tráfego aéreo (SESAR);
- b) a adopção de medidas concretas para atenuar o congestionamento nos aeroportos;

18. Constata um aumento contínuo das emissões originadas pelo transporte marítimo e recomenda, em particular:

- a) a redução das emissões de substâncias como CO₂, SO₂ e óxidos de azoto provenientes dos navios,
- b) a introdução e a promoção da utilização de fontes renováveis, como a energia eólica e solar,
- c) o abastecimento energético em terra dos navios fundeados,
- d) o estudo cuidadoso da possibilidade de conter as emissões através do regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa¹;

19. Considera essencial uma melhoria da logística, dos factores de carga no transporte de mercadorias e da intermodalidade; é, consequentemente, favorável à conclusão do mercado interno dos transportes e insta a Comissão a desenvolver quanto antes o seu plano de acção para a logística do transporte de mercadorias na Europa, recentemente adoptado;

20. Encarrega o seu Presidente de transmitir a presente resolução ao Conselho e à Comissão.

¹ Ver a Directiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Outubro de 2003, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade e que altera a Directiva 96/61/CE do Conselho (JO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

O sector dos transportes tem hoje de fazer frente a um desafio sem precedentes, decorrente de um aumento contínuo da procura, de preocupações quanto ao aprovisionamento mundial de combustíveis fósseis, a um crescente congestionamento do tráfego urbano e aos corredores interurbanos e, por último, ao seu impacto negativo sobre o ambiente, a saúde humana e a mudança climática.

Considerando o actual debate a nível europeu e mais global e as diferentes comunicações e propostas da Comissão Europeia em prol de um transporte europeu mais sustentável do ponto de vista ambiental e energético, o relator tem a convicção de que o sector deverá responder a necessidades ambiciosas e de vasto alcance.

Com efeito, pede-se ao sector dos transportes que reduza as emissões provenientes dos diferentes modos de transporte, que se liberte da quase total dependência de combustíveis fósseis, que intensifique a investigação em matéria de energias renováveis e proponha novas normas para os novos motores e fontes de energia, que invista em infra-estruturas novas ou modernizadas - em primeiro lugar, nas redes transeuropeias - e em sistemas de transporte inteligentes, que remodele as cidades por forma a favorecer a adaptação a uma mobilidade urbana sustentável, que ofereça um preço "justo" ao transporte através de portagens e tarifas e, por último, que incentive a alternância modal e melhore a interoperabilidade. À luz das necessidades expostas, o relator interrogou-se: por onde começar? Quais as medidas mais prometedoras? Dispostos de recursos financeiros para concretizar tudo isto? Obterão estas medidas a aceitação dos cidadãos?

O relator está persuadido de que só uma combinação de políticas bem doseada poderá dar uma resposta válida a tal desafio. A literatura científica e diversos estudos recentes defendem a hipótese de que, para obter uma redução substancial das emissões dos transportes, é necessário combinar diferentes políticas correctoras que se apoiem mutuamente, associando um número cada vez maior de actores do sector.

O relator considera que, para reduzir as emissões com efeito de estufa, o consumo energético e a poluição do ar originadas pelos transportes europeus, é indispensável uma coordenação e uma combinação de políticas individuais que abranja todas as modalidades de transporte e que satisfaça metas muito elevadas em matéria de eficiência dos combustíveis, de normas mais rigorosas para os automóveis e para os combustíveis, de redução da procura de transportes rodoviários e aéreos mediante uma política de preços e, por último, de mudanças no domínio da logística e do comportamento dos cidadãos.

Esta abordagem assenta essencialmente em três pilares: inovação tecnológica (novas tecnologias e combustíveis alternativos), preços (reforma do sistema de tributação do sector dos transportes a fim de ter em conta o impacto ambiental, p. ex. Eurovinheta, imposto sobre os combustíveis fósseis) e medidas de acompanhamento tendentes a otimizar a utilização do automóvel, das infra-estruturas e a promover uma mudança nos hábitos dos cidadãos.

No que respeita ao primeiro pilar, as propostas mais recentes, e que foram objecto de um amplo debate, referem-se aos melhoramentos tecnológicos para os motores e para os

combustíveis. Com efeito, existe a opinião generalizada de que os investimentos no desenvolvimento tecnológico proporcionam o maior nível de rentabilidade, pelo que urge propor novas normas para motores e combustíveis. No entanto, se se pretender que o custo destes investimentos não afecte sobretudo a indústria e os cidadãos, deve insistir-se em manter uma abordagem integrada ou uma combinação de diversas políticas paralelas de correcção e apoio que envolvam um número cada vez maior de actores. Essa abordagem integrada deveria ter em consideração todas as possibilidades de redução das emissões de CO₂, como as infra-estruturas, o comportamento dos utentes, os biocombustíveis e a tecnologia dos veículos.

Os Estados-Membros são chamados a participar para fazer frente a este desafio (segundo pilar). As recentes propostas legislativas a nível europeu em favor de uma redução das emissões e destinadas a promover uma mobilidade sustentável deveriam ser acompanhadas pela adopção de medidas positivas a nível nacional em matéria de reformas fiscais, incentivos ambientais e investimentos nas infra-estruturas. No entanto, regista-se neste domínio uma certa resistência ou, pelo menos, uma carência de ambições.

No que se refere ao terceiro ponto, as infra-estruturas, continua a insistir-se em projectos rodoviários em detrimento dos ferroviários. A conclusão das redes transeuropeias parece ainda longínqua e o contributo da UE é mínimo comparativamente com os gastos a cargo dos países individualmente. Convidam-se, pois, os Estados-Membros a fazer tudo o que está ao seu alcance para não pôr em perigo todo o funcionamento e a "razão de ser" da rede TEN-T.

Em contrapartida, no que se refere à utilização das infra-estruturas, urge definir um modelo de aplicação geral para avaliar os custos externos de todos os meios de transporte e que sirva de base a uma proposta de internalização desses custos através de portagens ou taxas.

Por último, é necessário não esquecer o papel desempenhado, neste contexto, pelos sistemas de transporte "inteligentes", que deveriam ser objecto de grande desenvolvimento, não só introduzindo semáforos inteligentes, mas também lançando uma reforma de grande alcance do sistema dos transportes nesse sentido e pela adopção de medidas de mercado tendentes a modificar a procura no sentido de modelos ou modalidades de transporte mais sustentáveis.

O relator tem a convicção de que não teria qualquer sentido tentar cobrir todos os aspectos ao mesmo tempo e de que os esforços devem concentrar-se nos sectores mais críticos do sistema: áreas urbanas e metropolitanas congestionadas, principais corredores interurbanos europeus e zonas sensíveis do ponto de vista ambiental.

As políticas tendentes à melhoria da qualidade do ar devem concentrar-se antes de mais nas áreas urbanas e metropolitanas, bem como nas áreas particularmente sensíveis do ponto de vista ambiental, onde o impacto pode tornar-se particularmente grave. Posto que as emissões de CO₂ e, de um modo geral, as emissões de gases com efeito de estufa estão estreitamente ligadas à procura acumulada no sector dos transportes, as políticas correspondentes deverão centrar-se principalmente nas áreas urbanas e nos principais corredores interurbanos.

Também neste caso, o relator considera preferível dar a prioridade a medidas susceptíveis de surtir efeitos a curto prazo, procurando assim maximizar e melhorar a utilização das redes de transporte existentes, mediante:

- (a) um aumento da eficiência dos combustíveis para todas as modalidades de transporte;
- (b) uma adequação dos preços por forma a que, tanto para o transporte de passageiros como para o de mercadorias, os cidadãos tenham de ter em conta a totalidade do custo das viagens e as consequências das suas decisões;
- (c) a introdução de medidas inovadoras com base no regime de comércio de emissões;
- (d) políticas destinadas a incentivar a transferência modal a favor da utilização de meios de transporte públicos, da bicicleta e da marcha, no que se refere às áreas urbanas, e iniciativas tendentes à transferência dos transportes rodoviários para os ferroviários, em especial recorrendo à política de preços e a medidas flexíveis para o transporte de mercadorias;
- (e) uma organização mais eficiente dos transportes rodoviários;
- (f) a promoção de comportamento mais responsável da parte dos utentes da estrada;
- (g) o uso integrado e a planificação dos transportes em terra;

Por último, o relator está convicto de que a mobilidade urbana e, em particular, o problema do congestionamento urbano responsável por 40% das emissões de CO₂ e de 70% das restantes emissões poluentes produzidas pelos veículos automóveis deve ser enfrentado com particular atenção. Não obstante a complexidade dos problemas conexos (congestionamento, sinistralidade, poluição, ruído, transportes colectivos pouco competitivos, tempo perdido para as deslocações, etc.) e o longo caminho a percorrer até uma planificação eficiente e sustentável dos transportes urbanos, o relator considera que as áreas urbanas oferecem potenciais economicamente razoáveis para novas políticas de transferência modal e de gestão da procura (taxas de congestão e tarifação das infra-estruturas viárias). As medidas de intervenção deveriam ser flexíveis e reversíveis e permitiriam, por exemplo, desencorajar a utilização dos modos mais poluentes até estarem disponíveis alternativas modais. A este respeito, é fundamental o controlo do impacto das medidas e a publicação dos resultados, a fim de promover um intercâmbio das melhores práticas. Muito pode ser feito a nível europeu nesta direcção. Um exemplo para todos: a experiência da portagem em Londres. O facto de essa política ter sido amplamente debatida, controlada e avaliada contribuiu não só para fazer com que outras cidades a adoptassem, mas sobretudo para o seu melhoramento progressivo. Esta experiência é instrutiva para outras situações urbanas, ajudando a compreender o que fazer para melhorar a eficiência, os factores de sucesso, a forma como vencer os problemas de aceitação por parte dos cidadãos e, sobretudo, como ultrapassar a fase de lançamento que acompanha a implementação da maior parte das novas políticas.

Policy clusters and measures

Policy clusters	Measures	Descriptions
Technological improvement (vehicles and fuels)	Reduction of CO ₂ emissions and fuel consumption	Compulsory targets for CO ₂ emissions of cars (120g/km) and vans (175 g/km) by 2012, also through Emission Trading Schemes for car manufacturers
	Increase efficiency in automotive sector	Reduction of vehicle weight and resistance factors; efficiency requirements automobile air conditioning system
	Labelling scheme for tyres	Standards to measure tyre rolling resistance 2008
	Labelling scheme of car fuels	New CO ₂ labelling scheme for amended car fuels efficiency directive (1999/94EC)
	R&D on efficient vehicles	Support of project to develop more efficient vehicles
	Improved fuels	Development of the second generation of biofuels and alternative fuels able to reduce CO ₂ and air pollution emissions
Pricing and taxation	Road vehicles taxation reform	Passenger cars taxes linked to CO ₂ emission levels
		Fiscal incentives to encourage the cleanest LDV classes
		Inclusion of land transport in CO ₂ emissions trading
	Pricing Interurban Roads	Application of “Eurovignette” Directive (1999/62) and its amended version (Directive 2006/38/EC)
		Attention to congested corridor and sensible areas (i.e. Alpine region)
	Road pricing in urban areas	Internalisation of external costs of transport
Tradable mobility credits	Congestion pricing, value pricing, road tolls and HOV lanes	
Long distance travel (passengers and freight)	Rail interoperability	Tradable permit schemes among car drivers in urban areas
	Rail interoperability	Improving the seamless movement of trains across Europe, both on High Speed and conventional rail networks
	Harmonised regulation systems	Provide fair competition of rail operators across EU
	Rail efficiency	Increase technical unit efficiency of rail
	Rail passenger services quality	Stimulating rail usage by increasing the quality (rolling stock, ICT, ticketing, etc.)
	Intermodal facility for passengers	Develop service integration by mode (train, air, maritime, road) and trip (long/short distance)
	Intermodal facility for freight	Intermodal loading units and freight integrators. Freight facility incentives to offset the capital costs of providing rail freight handling and operating facilities
Rail capacity	Improve rail capacity by using advantage technology in key corridors (metropolitan areas) and rail bottlenecks	

Policy clusters	Measures	Descriptions
Liveable cities	Improve public transport services	Systems providing high quality PT service and convenient Light Rail Transit on urban corridors
	Regulation incentive effectiveness	Policy changes to encourage transport service competition, innovation and efficiency
	Park&Ride facilities and access to PT	Providing convenient parking at transit and rideshare stations
	Walking and cycle facilities	Strategies for improving bicycle transport and walking conditions
	Transport Demand Management	Develop car sharing and car pooling services as a substitute for private vehicle ownership and encourage ridesharing Commuting and school travel planning that encourage more efficient transport mode (shift from car to public transport and environmental mode)
	Integrated planning	Land use, environmental and transport integration, reduction of urban sprawl, encourage the LEZ (Low Emission Zone)
ICT (Information Communication Technology)	Real time and pre-trip information	Real time road traffic and PT travel information; travel planning systems to optimise use of combined modes of transport
	Teleworking / teleconferencing	Use of telecommunications as a substitute for business and commuter travels
	Telebanking / teleshopping	Use of telecommunications as a substitute for physical travel
	Research and Development	Application and technology including Galileo programme
Eco-friendly behaviour	Eco-driving	Strategies for improving driving behaviour, energy-efficiency and traffic safety among drivers
	De-marketing of car	Campaign to de-market cars to change public attitudes and develop environmental certification (ecolabels)
Logistics	Logistic management (integrated supply chain)	Strategies to improve the efficiency of freight transport and storage
	City logistics (freight distribution centres and regulation)	Strategies to improve the efficiency of freight distribution in urban areas
	Increased load factor	Strategies to optimise the load capacity of freight vehicles
Air and Maritime	Operation rules for ports	Rules on pilotage, cargo handling, stevedoring
	Marco Polo Programme	Modal shift, catalyst and common learning actions
	Vessel traffic monitoring	Monitoring System to prevent illegal discharges at sea and help in recognise ships and their environmental performances
	Single European sky	Management of air traffic and thereby facilitate further cost reductions and demand growth
	Environmentally differentiated charges at terminals	Differentiate terminal fees and charges according to the level of pollutants emitted/discharged and noise produced mainly by ships and aircrafts

Source: TRT, 2007.