



PARLAMENTO EUROPEU

2009 - 2014

Comissão dos Transportes e do Turismo

2011/2096(INI)

23.8.2011

PROJECTO DE RELATÓRIO

sobre o «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos»
(2011/2096(INI))

Comissão dos Transportes e do Turismo

Relator: Mathieu Grosch

ÍNDICE

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

PROPOSTA DE RESOLUÇÃO DO PARLAMENTO EUROPEU

sobre o «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos» (2011/2096(INI))

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta o Livro Branco da Comissão intitulado «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos» (COM(2011)0144),
- Tendo em conta a sua Resolução, de 12 de Fevereiro de 2003, sobre o Livro Branco da Comissão intitulado «A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções»¹,
- Tendo em conta a sua Resolução, de 12 de Julho de 2007, intitulada «Manter a Europa em movimento – Mobilidade sustentável para o nosso continente»²,
- Tendo em conta a sua Resolução, de 6 de Julho de 2010, sobre um futuro sustentável para os transportes³,
- Tendo em conta a sua Resolução, de 21 de Outubro de 2010, sobre a Política Marítima Integrada – Avaliação dos progressos registados e novos desafios⁴,
- Tendo em conta a sua Resolução, de 6 de Julho de 2011, sobre segurança da aviação, nomeadamente os scâneres de segurança⁵,
- Tendo em conta a sua Resolução, de de 2011, sobre a política europeia de segurança rodoviária de 2011 a 2020⁶,
- Tendo em conta a sua Resolução, de 5 de Julho de 2011, sobre o Quinto Relatório sobre Coesão da Comissão Europeia e a estratégia para a política de coesão após 2013⁷,
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão intitulada «Plano de Acção para a Mobilidade Urbana» (COM(2009)0490),
- Tendo em conta a estratégia Europa 2020,
- Tendo em conta o acervo comunitário no domínio dos transportes,
- Tendo em conta o artigo 48.º do seu Regimento,

¹ JO C 43 E de 19.2.2004, pp. 250–259.

² JO C 175 E de 10.07.2008, p. 556–561.

³ Textos Aprovados, P7_TA(2010)0260.

⁴ Textos Aprovados, P7_TA(2011)0386.

⁵ Textos Aprovados, P7_TA(2011)0329.

⁶ Textos Aprovados, P7_TA(2011)0000 – Relatório A7-0264/2011 – Ordem do dia Setembro I

⁷ Textos Aprovados, P7_TA(2011)0316.

- Tendo em conta o relatório da Comissão dos Transportes e do Turismo e os pareceres da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar, da Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia e da Comissão do Desenvolvimento Regional (A7-0000/2011),
- A. Considerando que a política europeia de transportes tem uma influência directa em muitas situações da vida quotidiana dos cidadãos da UE e que um espaço único europeu dos transportes se revelaria útil para os cidadãos;
- B. Considerando que o sector dos transportes é essencial para o desenvolvimento da União Europeia, das suas regiões e cidades, uma vez que representa aproximadamente 5 % do produto interno bruto e assegura cerca de 10 milhões de postos de trabalho, desempenhando, assim, um papel decisivo para a Europa enquanto pólo de actividade industrial e empresarial;
- C. Considerando que os transportes podem prestar um contributo fundamental para a estratégia Europa 2020, sobretudo no que se refere ao emprego, à investigação, à energia, à inovação e ao ambiente, mas que importa reforçar de forma mais coerente a segurança e a protecção do ambiente no quadro desta estratégia;
- D. Considerando que alguns dos objectivos do último Livro Branco não foram alcançados e que, por esse motivo, será conveniente verificar e avaliar regularmente os objectivos aqui estabelecidos;
- E. Considerando que os modos de transporte não são concorrentes, mas devem complementar-se no quadro de uma co-modalidade eficiente, entendida como princípio orientador de uma distribuição modal eficiente dos modos de transporte;
- F. Considerando que existem muitos efeitos de fronteira no sector dos transportes que, em alguns casos, são fáceis de eliminar e, por isso, devem ser globalmente reduzidos;
- G. Considerando que a abertura dos mercados de transporte tem de andar a par com a qualidade dos serviços, da formação e do emprego;
- H. Considerando que a UE tem de definir normas coerentes para todos os modos de transporte, em especial no que se refere à segurança, à tecnologia, à protecção do ambiente e às condições de trabalho, para poder exigir o seu cumprimento a nível global;
- 1. Congratula-se com o Livro Branco de 2011, mas constata que alguns objectivos importantes do Livro Branco de 2001 não foram atingidos ou apenas foram alcançados em parte, e propõe que
 - a Comissão apresente até 2013, com base no relatório sobre a política europeia de segurança rodoviária de 2011 a 2020, propostas concretas para reduzir para metade o número de vítimas mortais e feridos graves em acidentes de viação, por comparação com os dados de 2010;
 - até 2014 seja apresentada uma proposta que preveja a internalização dos custos externos de todos os modos de transporte, evitando a dupla tributação e distorções de

mercado, a fim de reforçar os investimentos na mobilidade, na segurança e na investigação;

2. Concorda com as metas fixadas no Livro Branco para 2050, mas considera que o período até 2020 deve ser definido de forma mais rigorosa no que diz respeito ao financiamento – atendendo à situação económica dos diversos Estados-Membros – e aos desafios gerais que se colocam aos transportes em termos de energia e ambiente; insta, por isso, a Comissão a elaborar legislação que permita alcançar, até 2020, os objectivos a seguir enunciados, tendo como base de referência os valores de 2010:
 - Redução em 20 % das emissões de CO₂ nos transportes rodoviários,
 - Redução em 20 % do ruído e do consumo de energia dos veículos ferroviários,
 - Redução em 30 % das emissões de CO₂ nos transportes aéreos em todo o espaço aéreo europeu,
 - Redução uniforme em 30 % das emissões de CO₂ e dos poluentes nos transportes marítimos,e solicita que estes objectivos sejam considerados prioritários e, como tal, verificados anualmente;
3. Sublinha que a construção do mercado interno europeu dos transportes é um objectivo a prosseguir, mas que este não pode ser dissociado dos aspectos económicos, sociais e do emprego, e solicita à Comissão que, nas suas propostas de liberalização do mercado no sector aeroportuário, ferroviário e rodoviário, entre outros, se certifique de que estas propostas não dão origem a situações de *dumping* social nem a monopólios privados;
4. Salienta que uma co-modalidade eficiente no transporte de passageiros e de mercadorias, avaliada segundo critérios de rentabilidade, de protecção ambiental, condições sociais e laborais e critérios de segurança e orientada em função das infra-estruturas existentes e a criar nos diversos países e regiões, deve ser entendida como princípio orientador da futura política de transportes e que a distribuição modal nos países e regiões deve ser estabelecida de acordo com estes termos, em detrimento do limite de 300 km proposto para o transporte rodoviário de mercadorias;
5. Salienta que a estratégia de RTE-T deve contemplar um número limitado de projectos dotados de financiamento mais elevado, sendo que
 - os Estados-Membros se comprometem a eliminar, até 2020, os 25 pontos de estrangulamento conhecidos no espaço europeu dos transportes, a conferir prioridade aos projectos transfronteiriços e a apresentar, até 2015, um plano de financiamento aprovado,
 - a Comissão se compromete a propor aos Estados-Membros, em coordenação com a política regional, um financiamento directo correspondente a, pelo menos, 30 % do investimento total nestes projectos,
 - a Comissão se compromete a apoiar modelos e instrumentos de financiamento alternativos, como, por exemplo, obrigações para projectos, e a prever, no âmbito das propostas sobre a internalização dos custos externos, uma maior utilização das receitas assim geradas para o financiamento dos projectos das RTE-T,

- as prioridades devem ser estabelecidas em estreita ligação com as condições de utilização dos fundos estruturais regionais, e os Estados-Membros devem ser obrigados a garantir o financiamento destes projectos para além do termo dos programas plurianuais da UE,
 - a prioridade dos projectos após 2015 só deve manter-se no caso de os Estados-Membros terem adoptado decisões vinculativas que garantam a execução dos projectos;
6. Sublinha que, ao nível da UE, devem aplicar-se normas de segurança comuns para todos os modos de transporte de passageiros e de mercadorias e solicita a apresentação de uma proposta sobre o financiamento dos requisitos de segurança que, no caso particular do transporte marítimo e aéreo, deve ser antecedida de uma coordenação internacional, no âmbito da qual a regulamentação existente deve ser revista até 2015 e apresentada nova regulamentação;
 7. Insiste na importância das energias alternativas e renováveis para os transportes e salienta que, através da combinação de fontes de energia e das possibilidades de poupança energética já existentes, acompanhadas das correspondentes infra-estruturas, será possível atingir os objectivos fixados;
 8. Solicita que, até 2015, seja apresentada uma proposta sobre mobilidade urbana que, no respeito pelo princípio da subsidiariedade, condicione o financiamento de projectos à apresentação de planos de mobilidade urbana, que prevejam uma cadeia logística eficiente no domínio do transporte de passageiros e mercadorias, que contribuam para a redução do tráfego e da poluição ambiental (atmosférica e sonora), que cumpram as normas da política europeia de transportes e que sejam coerentes em relação às cidades e regiões vizinhas;
 9. Chama a atenção para o papel decisivo do comportamento dos utentes dos transportes e solicita a criação de incentivos à escolha de meios de transporte sustentáveis, sendo que, até 2013, devem ser apresentadas propostas relativas à expansão das infra-estruturas destinadas aos peões e ciclistas nas cidades, à duplicação do número de utentes dos transportes públicos, maioritariamente movidos a energias alternativas, e aos bilhetes electrónicos para viagens multimodais, em que o preço deve servir de incentivo;
 10. Está convicto da necessidade de uma Carta dos Direitos dos Passageiros que estabeleça os princípios básicos para os direitos dos passageiros em todos os modos de transporte; aguarda, por isso, até ao final de 2013, a apresentação de uma proposta nesse sentido que tenha em conta a especificidade de cada modo de transporte e a experiência adquirida;
 11. Solicita a adopção de um programa de investigação e desenvolvimento especificamente orientado para a mobilidade e dotado de meios financeiros para
 - preservar a posição da União Europeia como local de produção e investigação nos diversos modos de transporte,
 - criar sistemas de gestão inteligentes, interoperáveis e conectados para todos os modos de transporte e, deste modo, promover e dotar dos recursos necessários os sistemas

SESAAR, Galileo, ERTMS, RIS, SafeSeaNet, LRIT e ITS;

12. Considera imperioso reduzir os encargos administrativos em todos os modos de transporte; requer, por isso, uma maior harmonização dos documentos de transporte, designadamente no transporte rodoviário de mercadorias, e solicita que, até 2013, seja apresentada uma proposta relativa à uniformização das guias de transporte de carga;
13. Chama a atenção para a necessidade de melhorar e normalizar os aparelhos de controlo, como, por exemplo, os radares de velocidade e as denominadas «on-board-units», assim como os sistemas e suportes de comunicação; solicita que, até 2013, seja apresentada uma proposta relativa ao reconhecimento mútuo e à interoperabilidade destes aparelhos;
14. Sublinha que as melhorias directas e a normalização das unidades de carga e das dimensões dos veículos de transporte conduzirão à optimização dos transportes multimodais;
15. Solicita, em relação ao transporte rodoviário, que:
 - até 2014, seja levada a cabo uma nova revisão da legislação relativa aos tempos de condução e de repouso no sector dos transportes de passageiros e de mercadorias, assim como da respectiva aplicação;
 - seja aumentado em 40 %, em cada Estado-Membro, o número de áreas de estacionamento para veículos pesados de mercadorias na rede rodoviária, tendo como referência os valores de 2010;
 - a Comissão apoie as iniciativas dos Estados-Membros que visam promover, através da concessão de benefícios fiscais, a criação de uma frota de veículos seguros e ecológicos;
 - haja um reforço da formação inicial e contínua e do acesso à profissão para as pessoas que trabalham no sector dos transportes, a fim de alcançar uma harmonização das condições de trabalho e dos salários;
16. Solicita, em relação ao transporte marítimo e fluvial, que:
 - seja apresentada uma proposta relativa à denominada «cintura azul»,
 - se mantenha o financiamento do programa NAIADES e que, após o seu termo, em 2013, seja feito um balanço para avaliar os resultados alcançados e considerada uma eventual prorrogação do programa,
 - seja apresentada uma proposta para aumentar em 20 %, até 2020, o número de conexões multimodais (plataformas) para a navegação interior, para os portos interiores e para o transporte ferroviário, tendo como referência os valores de 2010, e que seja disponibilizado o necessário apoio financeiro,
 - pelo menos 10 % dos fundos RTE-T sejam dedicados aos projectos de transporte por vias navegáveis interiores;

- até 2012, a formação profissional no sector do transporte marítimo e fluvial seja harmonizada com base numa norma internacional, tendo em conta o carácter internacional do tráfego marítimo, e que, até ao final de 2013, seja apresentada uma proposta relativa a um quadro, mutuamente reconhecido, para a formação dos trabalhadores portuários,
- a Comissão apresente, até 2014, uma proposta relativa à regulamentação dos serviços portuários;

17. Solicita, em relação ao transporte aéreo, que:

- seja apresentada, até 2015, uma proposta relativa à criação do céu único europeu mediante uma nova redução dos blocos de espaço aéreo funcionais, e que os Estados-Membros sejam também convidados a dinamizar a criação do céu único europeu,
- seja prestada maior atenção à qualidade dos serviços e à coordenação dos requisitos internacionais nas futuras propostas relativas à abertura dos mercados,
- os Estados-Membros implementem, até 2012, o comércio europeu de licenças de emissão, inclusivamente no quadro de acordos internacionais;

18. Solicita, em relação ao transporte ferroviário, que:

- a Comissão, no âmbito do processo de abertura dos mercados, tenha em conta as obrigações dos Estados-Membros em matéria de transportes públicos e a oferta de serviços existente, tendo em vista uma melhoria da actual oferta de serviços;
- até 2015, sejam harmonizadas as regras de homologação dos veículos, de modo a que a certificação do material circulante não possa demorar mais do que 2 meses, e que, até 2012, sejam devidamente adaptadas nesse sentido as competências e dotações da Agência Ferroviária Europeia;
- com vista a uma maior eficiência dos caminhos-de-ferro, as entidades reguladoras nacionais mantenham a independência e sejam reforçadas, e que a Comissão apresente, até 2014, uma proposta relativa à criação de uma entidade reguladora europeia;

19. Requer à Comissão que, todos os anos, faça um balanço dos objectivos do Livro Branco, dos esforços realizados e dos progressos alcançados e que apresente um relatório ao Parlamento a este respeito;

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

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Os transportes revestem-se de extraordinária importância para os cidadãos da UE, porque definem aquilo que é a mobilidade. Os cidadãos da UE são os beneficiários do espaço europeu dos transportes, na medida em que este permite que se desloquem em todas as situações de vida e, deste modo, usufruam da liberdade de circulação europeia tanto a nível particular como profissional. As famílias gastam, em média, 13,2 % do seu orçamento em bens e serviços de transporte. Além disso, o transporte de passageiros e mercadorias garante emprego a muitos cidadãos da UE e contribui para a conclusão do mercado interno europeu, já que, em termos de produto interno bruto, representa cerca de 5 % da riqueza gerada na UE e emprega mais de 10 milhões de pessoas.

Os transportes constituem igualmente um factor importante para as cidades e regiões, porque não só asseguram a ligação entre estas, como também contribuem para consolidar a posição da União Europeia como local de investigação e inovação e, por isso, são um elemento fundamental do desenvolvimento da UE e das suas regiões, que tem influência directa na coesão social das regiões. A criação de um espaço europeu único de transportes enquanto objectivo da futura política europeia de transportes está, por isso, intrinsecamente ligada à política regional, ambiental, económica, social e do emprego. Devido a esta ligação, o sector dos transportes pode prestar um importante contributo para a estratégia Europa 2020.

O relator manifesta estranheza pelo facto de os Estados-Membros subestimarem o valor acrescentado europeu da política de transportes e inibirem o seu efeito através da transposição incorrecta ou tardia das directivas. Além disso, considera surpreendente que, num período de crise económica e financeira, não haja mais iniciativas de investimento para acelerar a construção das RTE-T, pois trata-se de infra-estruturas duradouras, que promovem o emprego e estimulam a economia.

1. Metas coerentes e concretas para 2020

O Livro Branco de 2011 deveria ter por objectivo estabelecer metas coerentes e eficientes, aprendendo obrigatoriamente com os erros do passado. A experiência demonstra que, apesar de ter havido uma melhoria parcial das condições de trabalho no sector dos transportes e de se ter impulsionado a abertura dos mercados, p. ex., no sector rodoviário, muitas das metas fixadas no Livro Branco de 2001 ficaram por cumprir. Pouco importa saber se tal ficou a dever-se à falta de vontade dos Estados-Membros para estabelecer metas ambiciosas, à aplicação ou ao controlo ou a outros motivos completamente diferentes. O importante é evitar que esta situação se repita no futuro. Em primeiro lugar, não convém estabelecer novas metas de forma arbitrária, sem antes analisar as metas antigas e decidir se estas devem ser mantidas, abandonadas ou, se for caso disso, redefinidas. Dois dos objectivos a manter são, por um lado, a redução em 50 % do número de vítimas mortais e feridos graves em acidentes de viação e, por outro, a internalização dos custos externos de todos os modos de transporte. Além disso, todas as metas devem passar a ser verificadas regularmente e não apenas no âmbito da revisão intercalar.

Em segundo lugar, importa fixar um prazo para a concretização destes objectivos, que permita a monitorização dos progressos. As metas estabelecidas no novo Livro Branco referem-se, na sua grande maioria, ao período até 2050 ou 2030. Embora concorde com estas metas a longo

prazo, o relator salienta que não é possível prever o ritmo a que irá evoluir a inovação e a técnica, bem como a situação económica dos países até essa data, nem antecipar os novos desafios que a política europeia de transportes terá de enfrentar até 2050. Por este motivo, o relator propõe metas concretas e coerentes com outras áreas políticas que deverão ser alcançadas até 2020 no que se refere a todos os modos de transporte, e solicita que estas metas sejam alvo de uma avaliação anual.

2. Normas comunitárias para um espaço único europeu de transportes

Convém estabelecer algumas condições indispensáveis para a conclusão do mercado interno dos transportes. Esta é uma forma de enfrentar os actuais desafios e de promover a harmonização da regulamentação em matéria de transportes. Além disso, permite reduzir os efeitos de fronteira que, em alguns casos, são fáceis de eliminar.

a) Segurança

A segurança é um dos principais pilares da política europeia de transportes e o cumprimento dos requisitos de segurança constitui uma condição essencial para a criação de um espaço europeu único de transportes.

No que toca ao transporte rodoviário, importa realçar a chamada «segurança rodoviária total» enquanto objectivo de longo prazo e a manutenção do objectivo de reduzir para metade, até 2020, o número de vítimas mortais e feridos graves em acidentes de viação. Neste contexto, a Comissão deveria aproveitar e integrar nas suas propostas as medidas definidas no relatório sobre a política europeia de segurança rodoviária de 2011 a 2020.

Mas não é apenas no domínio do transporte rodoviário que devem aplicar-se normas de segurança comuns a nível europeu, mas também em todos os outros modos de transporte e, no caso particular do transporte aéreo e marítimo que se distingue pela sua natureza internacional, estas normas devem ser coordenadas com os requisitos internacionais. Além disso, importa estipular objectivos claros em matéria de financiamento dos requisitos de segurança.

A segurança das cadeias de transporte de passageiros e mercadorias é fundamental. A este nível, deve preconizar-se um ponto de segurança único (*one-stop-security*), que permita um controlo de segurança único dos passageiros e das mercadorias, incluindo no transporte internacional. O relator salienta, neste contexto, a extraordinária importância da exactidão das informações. Sobretudo no que se refere aos dados técnicos das medidas de segurança, a Comissão tem de manter uma estreita cooperação com o Parlamento e garantir que as informações estão correctas e que a aplicabilidade das medidas é coordenada com os Estados-Membros, de modo a que os requisitos estabelecidos sejam realistas e possam ser aplicados em tempo útil.

b) Energia e ambiente

Os desafios que se colocam actualmente à política europeia de transportes prendem-se, entre outros, com problemas ambientais e energéticos. Importa adoptar normas europeias nesta matéria, que façam avançar a criação de um espaço europeu único de transportes.

A descarbonização dos transportes continua a ser um objectivo político importante. Para o

alcançar, é necessário estabelecer requisitos claros para todos os modos de transporte e criar os necessários incentivos que permitam melhorar a sustentabilidade de todos os meios de transporte. A avaliação da sustentabilidade dos meios de transporte deve basear-se em critérios objectivos, que englobem não apenas a utilização, mas toda a «pegada», desde a origem até à eliminação, passando pelas infra-estruturas de que necessitam.

A internalização dos custos externos poderia dar um contributo importante para a sustentabilidade dos modos de transporte através da redução das emissões e da diminuição dos estrangulamentos, mas apenas se for aplicada a todos os modos de transporte e se as receitas forem reinvestidas na sustentabilidade da mobilidade e dos transportes ou infra-estruturas. A legislação relativa à Eurovinheta, que obriga à afectação de 15 % das receitas a projectos específicos, e relativa ao regime comunitário de comércio de licenças de emissão (ETS) no sector dos transportes aéreos aponta no bom caminho. Todavia, não é suficientemente ambiciosa, na medida em que a directiva relativa à Eurovinheta nem sequer é vinculativa.

Dada a dependência do petróleo, deve ser dada crescente importância às energias alternativas e renováveis no sector dos transportes. Importa, antes de mais, referir que o Parlamento Europeu deve ser tecnologicamente neutro e que, ademais, todas as energias alternativas têm as suas especificidades próprias e, por conseguinte, possuem certas vantagens e desvantagens. Até que ponto se utilizam ou podem utilizar veículos eléctricos ou movidos a hidrogénio, biocombustíveis ou combustíveis sintéticos, GPL ou biogás depende, em última análise, dos modos de transporte e dos Estados-Membros em si. O relator considera, por isso, que a combinação de fontes de energia é a única forma de alcançar soluções realistas e sustentáveis. Ainda assim, as soluções de poupança energética já hoje conhecidas para todos os modos de transporte devem merecer maior atenção, nomeadamente o comportamento de condução, apoiado pela necessária formação inicial e contínua, a rápida criação dos blocos de espaço aéreo funcionais, possibilidades de chegada e partida ou planos de mobilidade, que permitam uma maior utilização dos autocarros e eléctricos, entre outros. As poupanças energéticas já podem, actualmente, produzir resultados significativos.

No âmbito das reflexões sobre energias alternativas, convém não esquecer a construção das respectivas infra-estruturas. Daí a especial importância de se criarem incentivos à construção dessas infra-estruturas. É que, por mais sustentáveis que sejam as soluções, não servem de nada se o seu preço for incomportável para o consumidor comum e se faltarem as infra-estruturas necessárias. Neste aspecto, a coerência entre os requisitos estabelecidos nas diferentes áreas políticas é essencial. Os requisitos em matéria de energia e protecção ambiental devem, por isso, orientar-se pelos valores de referência da política europeia de transportes, e vice-versa, de modo a alcançar uma harmonização.

c) Condições laborais e sociais

A harmonização das condições laborais e sociais das pessoas que trabalham no sector dos transportes constitui também um requisito importante para a garantia do bom funcionamento do mercado europeu dos transportes.

A harmonização da formação inicial e contínua, do acesso à profissão e das condições de trabalho em todos os modos de transporte conduzirá, a longo prazo, a uma aproximação dos salários, impedindo assim o *dumping* social e as distorções da concorrência. Neste aspecto, o

reconhecimento mútuo da formação inicial e contínua assume também um papel decisivo. No sector dos transportes marítimos, importa não esquecer a necessidade de coordenação internacional nesta matéria.

As propostas da Comissão, quer digam respeito à liberalização dos serviços portuários, dos serviços de assistência em escala ou a qualquer outro tipo de abertura dos mercados, devem incentivar a harmonização das normas laborais e sociais e, ao mesmo tempo, privilegiar a qualidade dos serviços.

No que se refere aos transportes rodoviários, convinha rever novamente a legislação relativa aos tempos de condução e de repouso, no intuito de permitir um controlo que, embora rigoroso, seja adaptado às circunstâncias concretas. É necessário aumentar a segurança e o número de áreas de estacionamento para veículos pesados de mercadorias em toda a Europa, para que os motoristas profissionais possam efectivamente respeitar os tempos de descanso. A aplicação da directiva nos Estados-Membros, o número de controlos e as sanções têm de ser alvo de maior harmonização.

Em todos os modos de transporte, a qualidade da formação tem de ser encarada como base de garantia da segurança, não só dos trabalhadores como também dos utentes dos transportes.

d) Simplificação administrativa

É sobretudo nas fronteiras dos Estados-Membros que se colocam desafios aos modos de transporte, pese embora, em alguns casos, estes sejam fáceis de vencer. Trata-se dos denominados «efeitos de fronteira», que se encontram principalmente nas regiões fronteiriças. Embora, muitas vezes, existam acordos bilaterais entre os Estados para resolver certos problemas, também é necessária regulamentação europeia a este nível. Assim, por exemplo, existem na União Europeia 6 000 regras diferentes para a homologação dos veículos ferroviários, o que faz com que este processo possa demorar vários anos. Estas regras, em parte criadas por motivos proteccionistas, impedem as companhias ferroviárias europeias de prestar os seus serviços noutros países. Trata-se de uma situação insustentável. O relator propõe, por isso, uma harmonização das regras relativas à homologação dos veículos ferroviários e a redução para 2 meses do prazo para concluir o processo de homologação. Mas para abolir, de facto, este efeito de fronteira, importa igualmente dotar a Agência Ferroviária Europeia das necessárias competências.

Também os aparelhos de controlo devem ser uniformizados a nível europeu. Não é admissível que um guarda fronteiriço não possa usar os aparelhos de controlo do país vizinho só porque não foram calibrados no seu próprio país. Por isso, também aqui se exige um levantamento da situação e uma proposta de harmonização por parte da Comissão.

Outra medida susceptível de melhorar a eficiência neste sector é a harmonização dos documentos de transporte em todos os modos de transporte. Principalmente a iniciativa «e-freight» permitiria reduzir significativamente as barreiras administrativas e agilizar os transportes.

e) Factor global

A União Europeia deve impor requisitos em matéria de segurança, protecção ambiental, energia e tecnologia, assumindo um papel precursor a nível internacional. Mas apenas poderá

fazê-lo se, em primeiro lugar, houver acordo entre os 27 Estados-Membros quanto à harmonização e à adopção de normas e se, numa segunda fase, a sua aplicação for bem sucedida. Só se a Europa falar a uma só voz é que conseguirá defender os seus requisitos. Todavia, olhando para os exemplos seguintes, percebe-se facilmente que este continua a ser um problema. O regime ETS, cuja introdução está prevista para 2012, mostra, por um lado, que existem fortes resistências a nível internacional. Por outro lado, a lentidão com que tem avançado a aplicação do sistema ERTMS é prova da relutância dos Estados-Membros. Por último, o acordo de transporte aéreo celebrado com os EUA, em que não foi possível regulamentar devidamente algumas questões, como a aproximação das legislações, o reconhecimento mútuo e a assistência técnica, é um bom exemplo dos desafios que a União Europeia ainda tem de vencer no plano internacional.

3. Co-modalidade eficiente como princípio orientador da futura política europeia de transportes

O espaço europeu de transportes será confrontado com graves problemas de capacidade no transporte de mercadorias e de passageiros. Prevê-se que, até 2030, o transporte de mercadorias aumente cerca de 40 % e o transporte de passageiros cerca de 34 % face aos níveis de 2005. Estes números demonstram a urgência de encontrar soluções europeias, que o conceito da co-modalidade eficiente pode fornecer. No entender do relator, os problemas de capacidade não devem conduzir a uma concorrência entre os modos de transporte, mas antes à sua complementaridade no quadro de uma co-modalidade eficiente. Este conceito leva em devida conta os aspectos económicos, ambientais, sociais e de segurança e avalia a eficiência, tendo em consideração as diferentes situações de partida dos modos de transporte, as condições geográficas e a evolução dos transportes e da mobilidade nas diversas regiões. Deveria ser adoptado como princípio orientador da futura política de transportes, em detrimento do limite de 300 km que a Comissão propõe para todo o espaço europeu de transportes. A Comissão prevê que, até 2030, 30 % do transporte rodoviário de mercadorias em distâncias superiores a 300 km sejam transferidos para outros modos, como o ferroviário ou o marítimo/fluvial. Ainda que não se deva insistir num determinado limite de quilómetros, este pode servir de orientação, desde que os Estados-Membros e as regiões o estabeleçam de acordo com as suas capacidades actuais e futuras.

A co-modalidade pode ainda ser melhorada através da adaptação das unidades de carga para evitar a perda de volumes na transferência de um modo de transporte para outro. Tal acção requer uma harmonização das unidades de carga e uma correspondente adaptação das dimensões dos veículos.

4. RTE-T e financiamento

As RTE-T são essenciais para a política europeia de transportes e, como tal, importa melhorar a sua eficiência e viabilidade. Isso consegue-se, limitando o número de projectos e aumentando o respectivo financiamento. Uma rede de base razoável com garantia de financiamento, que deve ser avaliada segundo critérios de desenvolvimento sustentável a nível europeu e regional, impulsionará sobretudo os troços sujeitos a maiores demoras na execução (sobretudo nas regiões fronteiriças). O relator defende que, uma vez definidos os projectos prioritários, essa prioridade só deverá ser mantida se os Estados-Membros adoptarem decisões vinculativas que façam avançar claramente a conclusão dos projectos.

Esta é a única forma de garantir que a rede de base será concluída rapidamente e na totalidade, sem que fiquem pendentes projectos com poucas perspectivas de conclusão.

Muitas vezes, os projectos não avançam por falta de financiamento. Por isso, o relator solicita que os Estados-Membros apresentem, até 2015, um plano de financiamento para eliminar 25 dos pontos de estrangulamento conhecidos.

Além disso, as prioridades devem ser estabelecidas em estreita ligação com as condições de utilização dos fundos estruturais regionais e os Estados-Membros devem ser obrigados a garantir o financiamento destes projectos para além do termo dos programas plurianuais da UE.

O relator considera ainda que a Comissão deveria, por um lado, conceder um financiamento directo correspondente a pelo menos 30 % do investimento total nestes projectos e, por outro lado, apoiar modelos e instrumentos de financiamento alternativos como, por exemplo, as obrigações para projectos. Estes podem ser desenvolvidos em estreita cooperação com as instituições financeiras europeias, sendo que o Fundo Marguerite constitui um bom exemplo dessa prática. Também a internalização dos custos externos poderia constituir um instrumento de financiamento alternativo, se houvesse uma maior utilização das receitas assim geradas para o financiamento dos projectos das RTE-T. Simultaneamente, este seria um incentivo à constituição de parcerias público-privadas. A garantia de fluxos financeiros contribuiria para a segurança do planeamento, tornando assim os investimentos em projectos de RTE-T bastante mais atractivos para as empresas privadas.

5. Mobilidade urbana

Nas cidades existe uma grande necessidade de acção, porque o crescente número de habitantes nos grandes centros implica também um aumento do tráfego, do ruído e da poluição atmosférica.

Para atacar estes problemas, as cidades deveriam elaborar planos de mobilidade sustentáveis, cuja apresentação deverá ser uma condição para obterem financiamento para os seus projectos. É evidente que, de acordo com o princípio da subsidiariedade, a decisão sobre os projectos a realizar caberá sempre às cidades, mas os projectos têm de se reger pelas normas da política europeia de transportes, ou seja, devem prever cadeias logísticas multimodais no domínio dos transportes de passageiros e de mercadorias que, para além de reduzirem o volume de tráfego nas cidades, também devem combater a poluição ambiental. Por este motivo, os planos de mobilidade têm de contemplar, entre outros, o reforço das infra-estruturas para peões e ciclistas e conduzir a uma duplicação dos utentes dos transportes públicos. Ao nível dos transportes urbanos, suburbanos e regionais, os autocarros e eléctricos podem, de um modo particular, contribuir para a co-modalidade eficiente, se forem adaptadas ou criadas as infra-estruturas necessárias.

Além disso, importa ter em atenção a coerência entre os planos de mobilidade das diversas cidades e regiões, para que haja uma concertação sobretudo entre cidades e regiões vizinhas, mesmo que estas se situem em Estados-Membros diferentes.

Nas cidades e nos seus subúrbios faz falta um sistema de transportes seguro, atractivo e fiável,

em que os meios de transporte estejam coordenados entre si e seja possível efectuar viagens multimodais. Outros factores importantes são os preços dos bilhetes, a oferta de bilhetes electrónicos que podem ser reservados on-line, assim como os direitos dos passageiros, na medida em que influenciam a escolha do meio de transporte.

6. Investigação e inovação

A investigação e inovação no sector dos transportes reveste-se de particular importância, na medida em que os sistemas de transportes desenvolvidos por esta via não só reduzem a poluição ambiental e aumentam a segurança, como também podem garantir a continuidade dos fluxos de tráfego. Além disso, consolidam a posição da União Europeia como local de produção e investigação.

O relator solicita, por isso, que seja adoptado um programa de investigação e desenvolvimento especificamente orientado para a mobilidade e dotado de meios financeiros, de modo a criar sistemas de gestão inteligentes, interoperáveis e conectados para todos os modos de transporte, entre os quais os sistemas SESAR, Galileo, ERTMS, RIS, SafeSeaNet e ITS.