



A8-0183/2015

12.6.2015

RELATÓRIO

sobre a criação de um sistema integrado de bilhetes para as deslocações multimodais na Europa
(2014/2244(INI))

Comissão dos Transportes e do Turismo

Relator: Dieter-Lebrecht Koch

ÍNDICE

	Página
PROJETO DE RESOLUÇÃO DO PARLAMENTO EUROPEU.....	3
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS.....	10
RESULTADO DA VOTAÇÃO FINAL EM COMISSÃO	14

PROJETO DE RESOLUÇÃO DO PARLAMENTO EUROPEU

sobre a criação de um sistema integrado de bilhetes para as deslocações multimodais na Europa (2014/2244(INI))

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte¹,
- Tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 454/2011 da Comissão relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «aplicações telemáticas para os serviços de passageiros» do sistema ferroviário transeuropeu²,
- Tendo em conta a Diretiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de outubro de 1995, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados³,
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão intitulada «Plano de ação para a implantação de sistemas de transporte inteligentes na Europa» (COM(2008)0886),
- Tendo em conta o Livro Branco da Comissão de 2011, 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 15 de dezembro de 2011, sobre o «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos»⁴,
- Tendo em conta o documento de trabalho dos serviços da Comissão intitulado «Rumo a um roteiro para o fornecimento de serviços de informação, planificação e venda de bilhetes relativos às viagens multimodais a nível da UE» (SWD(2014)0194),
- Tendo em conta o Plano de Ação para a Mobilidade Urbana (COM(2009)0490),
- Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu,
- Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões,
- Tendo em conta o artigo 52.º do seu Regimento,
- Tendo em conta o relatório da Comissão dos Transportes e do Turismo (A8-0183/2015),

¹ JO L 207 de 6.8.2010, p. 2.

² JO L 328 de 7.12.2013, p. 72.

³ JO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

⁴ JO C 168E de 14.6.2013, p. 72.

- A. Considerando que, apesar dos esforços já em curso, ainda não foi atingido o objetivo 22 do Livro Branco de 2011¹, que prevê a criação de transportes multimodais sem descontinuidades e porta-a-porta, com sistemas inteligentes, interoperáveis e multimodais de elaboração de horários, informação, reserva em linha e bilhética;
- B. Considerando que os passageiros, na sua maioria, continuam a preferir o transporte particular, e que, uma vez que não bastará a criação de serviços de planificação de viagens ao nível da UE para conseguir uma melhor integração dos diversos tipos de transporte, cada um dos modos de transporte deverá aumentar a sua eficiência, sustentabilidade e usabilidade, e que este processo será consideravelmente facilitado através, nomeadamente, da adoção do quarto pacote ferroviário na medida em que assegurará também aos pequenos operadores, às PME e às empresas emergentes a igualdade de acesso às infraestruturas, da adoção do regulamento sobre os direitos dos passageiros dos transportes aéreos e de uma estratégia europeia em matéria de vias navegáveis, bem como da execução dos projetos prioritários do Céu Único Europeu e das RTE-T;
- C. Considerando que, embora a Comissão defina bilhética integrada como uma combinação de diferentes métodos de transporte num bilhete único, tal definição nem sempre é partilhada pelas empresas, e alguns prestadores de serviços pretendem apenas fornecer bilhetes interoperáveis, o que prejudica o desenvolvimento do setor;
1. Observa que os serviços multimodais de informação à escala da UE e uma abordagem integrada transfronteiras da planificação de viagens e da venda de bilhetes, nomeadamente para as viagens de longa distância, fazem parte da resposta a alguns desafios essenciais do setor europeu dos transportes, como a sustentabilidade, a multimodalidade, a melhoria da segurança em todos os modos de transporte, a eficiência e a viabilidade económica, a criação de empregos de qualidade e a mobilidade laboral e, por conseguinte, favorecem igualmente a sociedade, a economia, o ambiente, a coesão social e a indústria do turismo;
 2. Realça que os serviços multimodais integrados de informação, planificação de viagens e venda de bilhetes em toda a UE proporcionam às empresas europeias, nomeadamente PME e empresas emergentes, oportunidades de inovação e, por conseguinte, constituem uma importante contribuição para um mercado único europeu mundialmente competitivo e para a concretização de um espaço único europeu dos transportes;
 3. Sublinha que a mobilidade dos cidadãos em toda a UE é um requisito essencial para o exercício das suas liberdades fundamentais e que os consumidores devem, por isso, dispor da possibilidade de obter informações completas, precisas e neutras relativamente aos horários e às ligações e acerca de ligações de transporte transfronteiriças para facilitar as viagens porta-a-porta, sem descontinuidades, com elevados padrões de conforto, e de fazer as reservas necessárias e pagamentos em linha; congratula-se com o incentivo dado aos viajantes para que combinem vários modos de transporte disponíveis; observa que, na maioria dos Estados-Membros, ainda não está

¹ «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos» (COM(2011)0144).

disponível a opção de adquirir bilhetes para viagens nacionais, transfronteiras e dentro da UE através da Internet ou de aplicações de telemóvel; considera que o bloqueio geográfico não deve ser permitido;

4. Sublinha a importância para os utilizadores de obter um bilhete único para uma viagem multimodal, considera a possibilidade de um acesso justo e igual a dados sobre viagens e transportes multimodais e, por conseguinte, a prestação de informações completas, facilmente acessíveis, neutras, fiáveis e em tempo real aos viajantes um pré-requisito para sistemas de bilhética integrada, e salienta que, para garantir que as medidas nesse sentido sejam justas, é de suma importância que sejam acompanhadas da internalização dos custos externos relativamente a todos os modos de transporte e de informações sobre o desempenho ambiental dos diferentes modos de transporte;
5. Observa que os consumidores devem receber sempre informações transparentes sobre os preços; salienta, por conseguinte, que os serviços de reserva e de pagamento devem indicar claramente o preço total do bilhete para a viagem selecionada, incluindo elementos obrigatórios, tais como impostos e taxas; acentua a importância de plataformas informáticas inovadoras que reduzam as taxas de reserva e transação global, e sublinha a importância de permitir uma grande variedade de opções em matéria de pagamento para a compra de bilhetes de viagem; apela à UE e aos Estados-Membros para que atuem mais no sentido de restringir as taxas para utilização de cartões de crédito ou outras formas razoáveis de pagamento de serviços de transporte público;
6. Salienta que a incompatibilidade e a incoerência entre as camadas de dados, a diversidade e a ausência de interoperabilidade dos formatos e protocolos de intercâmbio de dados comprometem a existência de serviços integrados de informação, planificação e venda de bilhetes para viagens multimodais na UE e geram custos adicionais; exorta a Comissão a assegurar que eventuais medidas regulamentares acompanhem a rápida evolução do setor dos transportes e não criem encargos desnecessários;
7. Congratula-se com os esforços dos setores público e privado no sentido de introduzir um planeamento de viagens, juntamente com as necessárias normas abertas e interfaces, mas observa que muitos desses serviços abrangem apenas determinadas regiões ou países e que poucos são multimodais; solicita, por conseguinte, que, numa primeira fase, os prestadores de serviços de transportes e os fornecedores de serviços de planificação de viagens aproveitem as sinergias existentes e se concentrem mais na oferta de serviços de planificação de viagens multimodais transfronteiras com soluções adequadas em matéria de bilhética, dedicando especial atenção à língua em que os serviços são prestados, tendo em conta a utilização de línguas minoritárias e a ligação de transportes de longo curso e locais, incluindo «o primeiro e o último quilómetro», ou seja, modernizando os diferentes sistemas para desenvolver a sua interoperabilidade e permitir a comunicação entre eles; insta a Comissão a utilizar os corredores da RTE-T como projeto-piloto para a identificação de fluxos de passageiros e do potencial para serviços multimodais de informação, planificação de viagens e venda de bilhetes;
8. Exorta a Comissão a criar um acervo de boas práticas aplicadas a projetos aos níveis local, regional ou nacional, que funcione como base para a implementação dos mesmos em toda a UE;

9. Salienta que a facilidade e comodidade das compras realizadas através de sistemas de venda de bilhetes multimodais integrados atrairão mais passageiros para os transportes públicos, aumentando a sua satisfação e comportando vantagens para as empresas de transporte público;
10. Insta a Comissão, no que se refere aos serviços de bilhética integrados multimodais, a tomar as medidas necessárias para criar um quadro claro que apoie e facilite os esforços envidados pelas partes interessadas e pelas autoridades competentes, os acordos já celebrados e o carácter inovador dos produtos e serviços oferecidos, e, na eventualidade de, até 2020, não se registar qualquer progresso significativo na criação de sistemas transfronteiras de emissão de bilhetes integrados, interoperáveis e multimodais, solicita à Comissão que, com base nos progressos já realizados e nas iniciativas voluntárias já introduzidas, adote medidas legislativas através da introdução de regras mínimas e de um calendário;
11. Sublinha o papel ativo e a responsabilidade das autoridades locais e regionais relativamente à primeira e à última etapa da viagem; considera essencial que sejam envolvidas na implementação de medidas individuais, na supervisão do seu funcionamento e na garantia de que o sistema no seu conjunto funcione de forma eficaz; tendo em conta os pontos supramencionados, insta as autoridades competentes dos Estados-Membros a
 - introduzir até 2020, o mais tardar, em estreita colaboração com os representantes do setor dos transportes, sistemas nacionais atualizados de informação de horários e de tarifas, com base em interfaces abertas que interliguem os dados de viagem regionais e locais dos transportes públicos urbanos operados por empresas privadas e públicas, e proceder regularmente à atualização desses sistemas,
 - assegurar que até 2020, o mais tardar, todos os meios de transporte público local estejam equipados com sistemas inteligentes que facultem informações em tempo real sobre a localização do veículo e que a inclusão desses sistemas seja adotada como critério nos concursos,
 - prever, o mais tardar até 2024, com base em interfaces abertas, a ligação dos sistemas nacionais de informação de horários e de tarifas, com informações em tempo real sobre os horários das empresas de transportes públicos locais, a uma rede transfronteiras e a sua disponibilização aos operadores, aos fornecedores de serviços de planificação de viagens e aos consumidores;
12. Partilha a opinião da Comissão de que o acesso justo, aberto e equitativo de todos os prestadores de serviços de informação, planificação de viagens e venda de bilhetes, incluindo as PME e as empresas em fase de arranque, a dados de transporte e viagem multimodais em tempo real é uma condição essencial para os serviços multimodais de informação, planificação de viagens e venda de bilhetes a nível da UE, e insta a Comissão a difundir uma proposta destinada a obrigar todos os prestadores a disponibilizar, em condições justas e equitativas, todas as informações necessárias para a criação de serviços mais completos, dando assim aos viajantes uma possibilidade de escolha genuína e acessível entre as ligações mais sustentáveis, económicas ou rápidas, sem prejuízo dos interesses comerciais dos prestadores de serviços em causa;

13. Salienta que, em consonância com a política de concorrência da UE, é da competência da Comissão identificar e contrariar qualquer eventual perigo de monopolização da informação pelos prestadores de serviços de informação e venda de bilhetes multimodais; refere ainda que a Comissão deve assegurar igualmente que a parte atribuída à renumeração do serviço de bilhetes eletrónicos não assuma proporções prejudiciais para as empresas que asseguram o transporte de passageiros;
14. Apela à criação de uma plataforma de diálogo, associando todos os representantes do setor dos transportes e as autoridades competentes a nível local, regional, nacional e europeu, com vista a desenvolver mecanismos viáveis para a introdução gradual, a nível da UE, de sistemas de bilhética eletrónicos interoperáveis, tendo em conta todo o ciclo de viagem, desde o planeamento à compra de bilhetes, e a identificar e solucionar, de uma forma proporcionada, os problemas de distribuição das receitas da venda de bilhetes e da repartição dos custos em caso de litígio entre as partes contratantes; considera que estas soluções devem ser desenvolvidas de uma forma orientada para o mercado, sem sobrecarregar os operadores e os passageiros com custos desproporcionados; insta a Comissão a promover fortemente através de sinergias de cofinanciamento da UE neste domínio entre as redes transeuropeias de telecomunicações e transportes;
15. Salienta que os direitos dos passageiros europeus são limitados, na medida em que se aplicam separadamente para cada contrato de transporte individual, mas quando a viagem envolva trajetos transfronteiriços ou o transporte multimodal, os direitos dos passageiros não podem ser garantidos da forma habitual, e insta, por conseguinte, a Comissão a responder ao apelo do Parlamento, na sua resolução sobre o Roteiro 2011¹, no sentido da criação de uma Carta dos Direitos dos Passageiros que abranja todos os modos de transporte, mediante a apresentação de uma proposta de Carta, incluindo uma secção separada sobre viagens multimodais com uma proteção clara e transparente dos direitos dos passageiros no contexto multimodal, tendo em conta as características específicas de cada modo de transporte, e a bilhética multimodal integrada, até ao final de 2017;
16. Sublinha a importância crucial, em termos de mobilidade social, e tendo em conta a evolução demográfica na Europa, do acesso equitativo e sem barreiras ao transporte para todos, em especial para as pessoas vulneráveis, e solicita que seja dedicada mais atenção às necessidades das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, bem como às necessidades específicas das pessoas de idade no que se refere ao acesso a informações sobre as viagens antes e durante as mesmas, às opções relativas à venda de bilhetes e aos sistemas de reserva e pagamento, incluindo a possibilidade de reserva de espaços para cadeiras de rodas; acolhe favoravelmente o roteiro da lei da acessibilidade europeia elaborado pela Comissão e o potencial de medidas legislativas destinadas a eliminar as barreiras económicas e sociais com que as pessoas portadoras de deficiência

¹ Resolução do Parlamento Europeu, de 15 de dezembro de 2011, intitulada «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos» (JO C 168 E de 14.6.2013, p. 72).

se deparam; insta a Comissão a eliminar as barreiras ao transporte no âmbito dos seus esforços para melhorar a acessibilidade;

17. Sublinha a importância de salvaguardar diferentes modelos de fixação de preços e opções de pagamento (benefícios, descontos, etc.) para assegurar que determinados grupos da sociedade (desempregados, reformados, estudantes, famílias numerosas, pessoas com baixos rendimentos e outros grupos sociais desfavorecidos) possam tirar partido de sistemas de bilhética multimodal na UE;
18. Observa que os sistemas de informação sobre transportes multimodais devem ser de fácil utilização e, por conseguinte, complementados por mapas e dados geográficos atualizados;
19. Apela à continuação do apoio às partes interessadas com vista à procura de soluções inovadoras e, por conseguinte, solicita não só a manutenção, mas também o desenvolvimento, das fontes relevantes de financiamento da UE, nomeadamente o Programa de Inovação 4 «Shift2Rail» no âmbito do programa Horizonte 2020 e o Mecanismo Interligar a Europa, a par com os fundos estruturais; insta o Banco Europeu de Investimento a utilizar devidamente o Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos neste contexto;
20. Solicita à Comissão que publique uma lista de fácil acesso com uma avaliação regular dos projetos cofinanciados pela UE no domínio da «bilhética integrada intermodal»;
21. Salaria a importância fulcral do papel desempenhado pelos sistemas globais de navegação por satélite (GNSS) e, em particular, pelo sistema europeu de navegação por satélite Galileo na recolha de dados dinâmicos, permitindo a informação dos viajantes sobre eventuais perturbações do tráfego e itinerários alternativos, quer antes da partida quer durante a viagem; salienta que os benefícios dos sistemas de navegação por satélite devem sempre ser acompanhados de disposições adequadas em matéria de proteção de dados;
22. Salaria a necessidade de redução do congestionamento e da poluição atmosférica nas zonas urbanas e solicita a introdução de incentivos que estimulem a utilização de modos de transporte sustentáveis em toda a Europa, com a inclusão nos serviços de informação e planificação de viagens de informações sobre diversos serviços de mobilidade, como a utilização partilhada e o uso comum de veículos, parques de estacionamento com acesso aos transportes públicos, sistemas de locação de bicicletas, pistas para ciclistas e percursos pedonais;
23. Congratula-se com a disponibilidade cada vez maior de sistemas eletrónicos de bilhética integrada nas cidades e noutras áreas urbanas, como as tecnologias digitais inclusivas de «cartão inteligente» para utilização nos vários modos de transporte, e também nas viagens transfronteiras, mas sublinha que as soluções técnicas devem ser deixadas ao critério do mercado, e não ser impostas a nível europeu;
24. Observa que ligações à rede com boa qualidade permanente são um dos pré-requisitos para a criação de um sistema inteligente e amigável dos passageiros, capaz de transmitir

informações dinâmicas sobre a situação do tráfego em tempo real; insta, portanto, a Comissão a dar prioridade à facilitação, incentivo e apoio da disponibilidade generalizada de infraestruturas digitais de alta velocidade gratuitas ou a baixo custo, em todos os modos de transporte e em todos os pontos nodais dos transportes, através do Mecanismo Interligar a Europa, do programa Horizonte 2020, do FEIE e de outras fontes de financiamento relevantes;

25. Sublinha a importância da proteção de dados, apela ao cumprimento da Diretiva 95/46/CE e solicita que sejam estabelecidas condições claras para a utilização e transmissão de dados, nomeadamente dados pessoais, que só devem ser tratados e utilizados de forma «anónima» e apenas para efeitos de facilitação da bilhética intermodal; destaca que a compra e o pagamento de bilhetes através de aplicações móveis e Internet devem, de preferência, estar disponíveis sem a necessidade de registo no sistema;
26. Saliencia a importância da planificação de viagens, da informação multimodal acessível e de uma venda de bilhetes clara e transparente, incluindo através de plataformas digitais e em linha, bem como a necessidade de melhorar o acesso aos transportes públicos nas viagens ao estrangeiro dentro da UE e de incentivar a modernização dos serviços de transporte sustentáveis para atrair turistas vindos da própria UE e do seu exterior, uma vez que estas medidas facilitarão todo o processo de planificação da viagem; sublinha também os potenciais efeitos positivos de um sistema de bilhética integrada em termos de uma melhor ligação entre todas as regiões, em especial as regiões mais remotas, como as regiões ultraperiféricas;
27. Realça a necessidade de uma promoção e divulgação reforçadas e melhoradas dos mais de cem serviços de planificação de viagens multimodais já disponíveis na UE a nível municipal, regional e nacional, e solicita ainda que se envidem esforços no sentido de promover a interligação desses serviços;
28. Encarrega o seu Presidente de transmitir a presente resolução ao Conselho e à Comissão.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Importância dos serviços de informação, planificação e venda de bilhetes relativos às viagens multimodais a nível da UE

A política europeia de transportes enfrenta muitos desafios. Há, por um lado, questões relacionadas com a sustentabilidade, a rentabilidade, a eficiência energética e a compatibilidade ambiental, e, por outro, questões sobre o modo como dar resposta aos congestionamentos do tráfego, como engarrafamentos e outros problemas de trânsito. Os serviços de informação, planificação e venda de bilhetes relativos às viagens multimodais a nível da UE podem constituir uma parte substancial da resposta a estas questões, uma vez que:

- facilitam a mobilidade e as deslocações dos cidadãos da UE, assim como dos visitantes de países terceiros, reforçando o exercício das suas liberdades fundamentais, ao mesmo tempo que estimulam o turismo e consequentemente a economia;
- ajudam a desviar o transporte de passageiros para os transportes públicos, incluindo alternativas como a locação de bicicletas, os parques de estacionamento com acesso aos transportes públicos ou a utilização partilhada de veículos, e a evitar os engarrafamentos, o que se reveste de especial interesse face à crescente intensificação do trânsito, uma vez que contribuem significativamente para a sustentabilidade do setor europeu dos transportes, sobretudo nos meios urbanos,
- promovem uma melhor integração dos modos de transporte e uma utilização mais eficiente das infraestruturas existentes, o que é absolutamente indispensável, uma vez que em 2012 72,2 % dos passageiros viajaram de automóvel, contra os 8,2 % que utilizaram os transportes públicos rodoviários e os 6,5 % que recorreram aos transportes ferroviários,
- possibilitam uma divulgação de informações orientada para passageiros portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida, assim como informações, por exemplo, sobre equipamentos de assistência ao embarque e desembarque, aumentando, deste modo, a mobilidade social,
- estão associados à utilização de informações em tempo real que permitem contornar as perturbações do tráfego, fortalecendo, além disso, a Europa como polo de investigação e indústria, através das tecnologias ligadas aos serviços de informação, planificação e venda de bilhetes relativos às viagens multimodais.

Estes serviços contribuem, por conseguinte, de forma significativa para a concretização de um espaço de transportes único europeu e de um mercado interno europeu.

Bilhete integrado

A divulgação em toda a UE de informações completas relativas a ofertas de viagens de empresas públicas e privadas em transportes aéreos, ferroviários, fluviais, marítimos e rodoviários constitui um objetivo a longo prazo, que proporcionará aos passageiros a possibilidade de viagens porta-a-porta sem descontinuidades, multimodais e transfronteiras. Os passageiros devem ter a possibilidade de escolher, com base em informações completas, a opção de viagem mais sustentável, rápida ou económica e que melhor se adapte às suas necessidades, de proceder à respetiva reserva e pagamento em linha e de efetuar a viagem com um único bilhete, independentemente do número de diferentes modos de transporte utilizados. Atualmente, no entanto, não estão ainda disponíveis as informações completas necessárias. Por conseguinte, antes de nos empenharmos na concretização do bilhete integrado, válido para todos os modos de transporte utilizados durante a viagem, será primeiro necessário garantir o acesso não discriminatório e equitativo a informações completas. Além disso, a introdução de um bilhete integrado implica custos elevados e dificuldades de ordem técnica, pelo que as medidas tomadas para a sua introdução não devem conduzir a um aumento tão expressivo do preço dos bilhetes de um modo de transporte que desencoraje a utilização desse modo de transporte pelo utente. Esse risco é sobretudo preocupante no caso dos modos de transporte especialmente sustentáveis. Uma das soluções para este problema seria uma internalização congruente dos custos externos. De facto, só assim se poderão verificar condições equitativas de concorrência entre todos os modos de transporte.

Medidas para a eliminação dos obstáculos existentes

Para que os passageiros possam obter uma informação exaustiva e em tempo real sobre as alternativas de viagem, as informações têm de ser disponibilizadas aos serviços de informação e planificação de viagens, de modo que os passageiros as possam obter nas respetivas páginas *Web*. No entanto, nos portais atualmente existentes encontra-se apenas uma seleção limitada de modos de transporte, com base em contratos comerciais. Além disso, as ofertas são frequentemente limitadas aos níveis regional ou nacional, pelo que não oferecem qualquer vantagem no caso de viagens transfronteiras. Consequentemente, o acesso justo e equitativo a dados multimodais relativos a viagens e transportes é ainda inexistente, pelo que não é possível propor quaisquer redes de transporte completas.

Quanto à revelação de informações de viagem e de tráfego, não é possível exigir a disponibilização de todos os dados nem o correspondente intercâmbio dos mesmos, uma vez que se trata frequentemente de dados sensíveis. Os intervenientes no setor dos transportes podem, no entanto, ser obrigados a revelar um determinado conjunto de dados que contenha todas as informações necessárias para permitir aos cidadãos da UE a escolha da ligação mais sustentável, mais económica e mais rápida, sem que os interesses comerciais dos intervenientes sejam prejudicados. É da competência da Comissão encontrar uma solução adequada para esta questão e simultaneamente assegurar que nenhum prestador assuma uma posição dominante graças a esse acesso aos dados de viagem, impedindo a criação de um monopólio, que iria enfraquecer consideravelmente a competitividade dos restantes intervenientes no mercado.

No que diz respeito aos serviços de venda de bilhetes, a Comissão deve limitar o âmbito da sua intervenção, deixando aos intervenientes o espaço necessário para lançarem as suas

próprias iniciativas nessa matéria. Deve igualmente ser da competência da Comissão apoiar e facilitar uma colaboração eficiente entre as partes interessadas.

Deve, além disso, ser afastada qualquer hipótese de regulamentação obrigatória relativamente às interfaces e aos formatos dos dados, uma vez que o processo legislativo não consegue acompanhar a velocidade dos avanços tecnológicos e a capacidade de inovação do mercado não deve ser restringida.

De um modo geral, o relator congratula-se com iniciativas voluntárias coroadas de êxito como o «Full Service Model», a «Aliança de Bilhética Inteligente» e o «All Ways Travelling», que investigam os obstáculos existentes e pretendem desenvolver conjuntamente possíveis soluções. Recomenda, por isso, a criação de uma plataforma aberta à colaboração de todos os intervenientes na cadeia de valor da informação de viagem, de modo que sejam encontradas soluções para os problemas existentes. A interoperabilidade com sistemas de TI reveste-se de grande importância para o desenvolvimento de planos de viagem multimodais, pelo que os intervenientes no mercado envolvidos se devem unir e desenvolver nesse sentido soluções conjuntas que facilitem o transporte multimodal transfronteiras. Os Estados-Membros e as Regiões devem ser encorajados a partilhar os seus conhecimentos e experiências com outros Estados-Membros e regiões, no âmbito do intercâmbio de boas práticas.

Além disso, como não existe qualquer regulamentação dos direitos dos passageiros em viagens multimodais, ficam em aberto as questões relativas à responsabilidade e aos direitos dos passageiros, por exemplo em casos de atraso e da consequente perda de ligações durante uma viagem. Esta insegurança jurídica deve ser eliminada o mais rapidamente possível, a fim de, por um lado, dificultar aos prestadores a fuga às suas responsabilidades e, por outro, tornar as opções multimodais de viagem mais atraentes aos olhos dos passageiros.

Papel dos transportes públicos a curta distância e da informação em tempo real

O papel dos transportes públicos a curta distância é de grande relevância nas viagens intermodais, pois transporta os passageiros na primeira e na última etapa da viagem. As autarquias locais e regionais responsáveis devem, por conseguinte, participar na disponibilização da informação em tempo real sobre transportes e no desenvolvimento de serviços de informação, planificação e venda de bilhetes relativos às viagens multimodais a nível da UE.

No entanto, devido à estrutura regional das associações de transportadores, os operadores de transporte público não dispõem muitas vezes de um sistema de horários nacional, indispensável para uma perspetiva das possibilidades multimodais de transporte. O relator defende, por isso, que, num primeiro passo, os horários regionais sejam interligados num sistema de horários nacional, e que, num segundo passo, seja criada uma rede transfronteiras.

Os desenvolvimentos inovadores na área dos transportes públicos a curta distância são necessários para a criação de um sistema de transportes públicos atraente, com uma ampla oferta e um serviço de informação de horários que abranja todos os prestadores. O relator propõe, por conseguinte, que os veículos sejam equipados com sistemas inteligentes e

sensores, que permitam a transmissão de informações «dinâmicas», nomeadamente informações em tempo real, não só entre os veículos, como também entre estes e a infraestrutura. Só deste modo os passageiros terão a possibilidade de obter informações sobre a posição exata do veículo no percurso e, se for o caso, reagir atempadamente a imprevistos, como atrasos ou situações similares. Neste contexto, o GNSS, sobretudo o Galileo, desempenha um papel fundamental, pois permite não só planificar eficientemente os itinerários, como também facilitar a reação a perturbações do trânsito e a situações anómalas ou de crise.

Há ainda um longo caminho a percorrer para chegar a um serviço de informação de tráfego interoperável, compatível, contínuo e em tempo real em toda a Europa, mas os avanços ao nível da Internet e dos telemóveis inteligentes tornam a sua realização possível e absolutamente necessária. O relator aplaude, por isso, sem reservas a definição pela Comissão, por meio de um ato delegado, de especificações para garantia da acessibilidade em toda a UE e para o intercâmbio e desenvolvimento de serviços de informação de tráfego em tempo real. Trata-se de um excelente passo em frente, que tem de ser seguido por alguns outros passos, a fim de tornar possível aos passageiros europeus a escolha do transporte multimodal porta-a-porta mais sustentável, mais rápido e mais económico, a sua reserva e pagamento, a obtenção de informações antes e durante a viagem sobre eventuais perturbações e a sugestão de itinerários alternativos.

RESULTADO DA VOTAÇÃO FINAL EM COMISSÃO

Data de aprovação	28.5.2015
Resultado da votação final	+ : 40 - : 0 0 : 4
Deputados presentes no momento da votação final	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Stelios Kouloglou, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Claudia Tapardel, Pavel Telička, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Suplentes presentes no momento da votação final	Rosa D'Amato, Daniel Dalton, Knut Fleckenstein, Franck Proust, Davor Škrlec, Ruža Tomašić, Matthijs van Miltenburg