

Espaço único europeu dos transportes

Resolução do Parlamento Europeu, 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» (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 5 de Julho de 2011, sobre o Quinto Relatório sobre Coesão da Comissão Europeia e a estratégia para a política de coesão após 2013⁵,
- Tendo em conta a sua Resolução, de 6 de Julho de 2011, sobre segurança da aviação, nomeadamente os scâneres de segurança⁶,
- Tendo em conta a sua Resolução de 27 de Setembro de 2011 sobre a reforma dos auxílios estatais 2011-2020⁷,
- Tendo em conta as comunicações da Comissão intituladas "A rede dos cidadãos" (COM(1995)0601) e "Plano de Acção para a Mobilidade Urbana" (COM(2009)0490),
- Tendo em conta a Comunicação da Comissão intitulada "Para uma formação correcta e eficiente dos preços dos transportes" (COM(1995)0691) de 1995, e a sua Comunicação de 1998 intitulada "Transportes e CO2" (COM(1998)0204), tendo em conta que a Comissão deverá reeditar a sua Comunicação,

¹ JO C 43 E de 19.2.2004, p. 250.

² JO C 175 E de 10.7.2008, p. 556.

³ JO C 351 E de 2.12.2011, p. 13.

⁴ Textos Aprovados, P7_TA(2010)0386.

⁵ Textos Aprovados, P7_TA(2011)0316.

⁶ Textos Aprovados, P7_TA(2011)0329.

⁷ Textos Aprovados, P7_TA(2011)0408.

- 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,
 - 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 (A7-0425/2011),
- 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 verdadeiro espaço único europeu dos transportes que elimine as barreiras entre os modos de transporte e os sistemas nacionais isento de distorções da concorrência e de dumping social se revelaria extremamente 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; considerando que é crucial manter a capacidade da UE para desenvolver e inovar em domínios como sejam a mobilidade, os transportes e a logística, que desempenham um papel decisivo para a Europa enquanto pólo de actividade industrial e empresarial e para a sua competitividade à escala mundial; considerando que as pequenas e médias empresas desempenham um papel particularmente importante no sector dos transportes;
- C. Considerando que a futura política europeia de transportes e mobilidade deve integrar as metas 20-20-20 até 2020, como base principal para a tomada de decisão neste domínio;
- D. Considerando que os transportes podem prestar um contributo fundamental para a estratégia Europa 2020, sobretudo no que se refere ao emprego, ao crescimento económico sustentável, à investigação, à energia, à inovação e ao ambiente, mas que importa reforçar de forma mais coerente a segurança e a protecção do ambiente e assegurar uma coordenação mais estreita;
- E. 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;
- F. 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;
- G. Considerando que os objectivos da transferência modal não podem ser alcançados através da legislação, mas apenas através de infra-estruturas funcionais, bem como através de vantagens e pontos fortes intrínsecos e de incentivos;
- H. Considerando que é fundamental assegurar o êxito do desenvolvimento da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), estabelecer ligações eficientes entre as redes de transportes de todas as regiões da UE e eliminar as disparidades entre os níveis de desenvolvimento das infra-estruturas nos Estados-Membros da UE;

- I. Considerando que o sector dos transportes e as infra-estruturas transfronteiriças continuam a enfrentar muitos obstáculos históricos e geográficos (como a diferença de bitola ou as barreiras inexpugnáveis dos maciços montanhosos como os Alpes, os Pirenéus ou os Cárpatos) que produzem efeitos de fronteira no sector dos transportes que, em alguns casos, são fáceis de eliminar e, por isso, devem ser globalmente reduzidos;
 - J. Considerando que as diferenças entre as regiões da Europa (localização periférica, infra-estruturas, paisagem, densidade populacional, situação socioeconómica) suscitam problemas muito diversos e requerem soluções flexíveis;
 - K. Considerando que a abertura dos mercados de transporte deve estar condicionada ao desenvolvimento de todas as salvaguardas regulamentares necessárias para garantir a criação de melhores condições em termos de qualidade dos serviços, da formação e do emprego;
 - L. 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, tendo simultaneamente em conta que, no caso dos sectores aos quais se aplicam de facto regras globais, é possível assegurar uma regulamentação eficaz através das instâncias internacionais competentes;
 - M. Considerando que a legislação adoptada no sector dos transportes deve ser transposta e aplicada de forma correcta, coerente e célere;
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, e em conformidade com o princípio da subsidiariedade, 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; estas propostas devem centrar-se nos utentes da estrada mais vulneráveis e indicar, para cada caso, os resultados esperados em termos de redução de acidentes;
 - até 2014, a Comissão apresente uma proposta que preveja a internalização dos custos externos de todos os modos de transporte de passageiros e de mercadorias, evitando a dupla tributação e distorções de mercado, tendo em conta a especificidade de cada modo de transporte considerado; as receitas desta internalização de custos externos devem ser usadas para financiar investimentos em segurança, investigação, novas tecnologias, protecção do clima e redução do ruído no contexto da mobilidade sustentável e das infra-estruturas;
 2. Solicita à Comissão que, até 2013, apresente uma proposta sobre as condições sociais e laborais, de modo a facilitar a criação de um mercado europeu de transportes verdadeiramente integrado e a estimular ao mesmo tempo a capacidade do sector para atrair trabalhadores; essa proposta deve basear-se numa análise aprofundada das actuais condições sociais e laborais em todos os modos de transporte, do nível de harmonização entre as legislações dos Estados-Membros, e numa avaliação do impacto do desenvolvimento do mercado de trabalho no sector dos transportes em 2020; esta proposta deveria reforçar o emprego e melhorar a situação dos trabalhadores em todo o

sector dos transportes e ter em conta as novas tecnologias e serviços logísticos que possam ser utilizados para melhorar os serviços de transporte em geral e os serviços destinados a pessoas deficientes em particular;

3. Solicita à Comissão que apresente até 2013, com base nas informações fornecidas pelos Estados-Membros, uma análise quantitativa e coerente da situação actual no que diz respeito ao nível das infra-estruturas, à densidade da rede de transportes e à qualidade dos serviços de transporte em todos os Estados-Membros da UE; tal viabilizará uma visão global da actual situação na UE-27, destacará as desigualdades no desenvolvimento das infra-estruturas de transporte entre os Estados-Membros e respectivas regiões e evidencia o actual modo de financiamento das infra-estruturas de transporte em todos os modos e as futuras prioridades de investimento;
4. Reconhece o importante contributo do sector dos transportes para a política industrial, a competitividade e o equilíbrio comercial da UE; observa que, em 2009, as exportações de máquinas e equipamentos no sector dos transportes totalizaram 454,7 mil milhões de euros, representando 41,5 % do total das exportações da UE-27; observa ainda que, em 2009, a UE registou os seus maiores excedentes comerciais no domínio das máquinas e equipamentos no sector dos transportes (112,6 mil milhões de euros) e nos serviços de transporte (21,5 mil milhões de euros);
5. Concorde com os dez objectivos para um sistema de transportes competitivo e económico em recursos e as metas fixadas no Livro Branco para 2050 e 2030, 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 colaborar com os parceiros internacionais na elaboração de legislação que permita alcançar uma redução de 20 % das emissões de CO₂ e de outros gases com efeito de estufa provenientes dos transportes (em comparação com os dados de referência de 1990) e os seguintes objectivos intermédios até 2020 (em comparação com os dados de referência de 2010), em conformidade com as metas 20-20-20:
 - 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 em 30 % a nível da UE em emissões de CO₂ e de poluentes nos transportes marítimos para a qual os acordos da OMI em matéria de Índice Nominal de Eficiência Energética (EEDI) e do Plano de Gestão de Eficiência Energética darão um contributo;

solicita que todos os objectivos referidos no presente número sejam considerados prioritários e, como tal, verificados anualmente;

6. Sublinha que a construção do mercado interno europeu dos transportes é um objectivo a prosseguir através da abertura das redes e mercados de transportes, mas que este não pode ser dissociado dos aspectos económicos, territoriais, sociais e do emprego, e solicita à Comissão que se certifique de que propostas de abertura dos serviços em todos os modos

de transporte não dão origem a situações de dumping social, a serviços de pior qualidade, nem a monopólios ou oligopólios; salienta que continua a ser urgentemente necessário adoptar directrizes em matéria de auxílios estatais para os portos marítimos;

7. Destaca o potencial insuficientemente explorado dos transportes em inúmeros sectores e insiste na importância de um espaço europeu único dos transportes caracterizado pela interconexão e pela interoperabilidade, com base numa gestão verdadeiramente europeia das infra-estruturas e dos sistemas de transporte, através da supressão dos "efeitos de fronteira" entre os Estados-Membros para todos os modos de transporte, a fim de reforçar a competitividade e de aumentar a capacidade de atracção da União Europeia no seu conjunto; salienta a importância de coesão territorial e, em particular, os problemas de acessibilidade que enfrentam as regiões ultraperiféricas, insulares, isoladas e periféricas e da existência de boas ligações entre Estados-Membros e os seus países vizinhos;
8. Salienta que uma co-modalidade eficiente na mobilidade de passageiros e no transporte de mercadorias em toda a cadeia de transporte e de serviços logísticos - avaliada segundo critérios de rentabilidade, de protecção ambiental, de segurança energética, condições sociais e laborais e a nível da saúde, bem como de segurança, e tendo em conta a coesão territorial e o âmbito geográfico nos diversos países e regiões - deve ser entendida como princípio orientador da futura política de transportes; entende que os modos de transporte devem complementar-se e interagir e que convém utilizar os parâmetros atrás indicados para definir a repartição modal actual e futura nos países e regiões em função das suas possibilidades respectivas; considera, além disso, que convém encorajar sistematicamente a utilização de modos de transporte sustentáveis para as pequenas e médias distâncias;
9. Observa o elevado grau de dependência da União de combustíveis fósseis importados, cuja proveniência do exterior da União apresenta riscos significativos para a segurança económica da União e para a flexibilidade das suas opções de política externa, exortando a Comissão a definir e a avaliar regularmente a segurança da União em matéria de aprovisionamento energético externo;
10. Destaca a importância de desenvolver as infra-estruturas de transportes dos novos Estados-Membros, incluindo as rodoviárias, a fim de criar uma área única europeia de transportes, bem como de ligar as infra-estruturas desses Estados-Membros às dos estados vizinhos; solicita à Comissão que inclua as necessidades de desenvolvimento de infra-estruturas de transportes dos novos Estados-Membros no seu futuro quadro financeiro plurianual de modo a que, até 2025, as infra-estruturas de transportes desses Estados-Membros atinjam o nível das dos restantes Estados-Membros;
11. Saúda e apoia a proposta da Comissão sobre o mecanismo de interligação na Europa e a iniciativa relativa às obrigações ligadas a projectos e solicita aos Estados-Membros que criem a rede principal, uma vez que o conceito das RTE-T deveria prever um número limitado de projectos portadores de valor acrescentado europeu e que beneficiem de um financiamento mais avultado e realista; solicita que:
 - os Estados-Membros se comprometem a eliminar, até 2020, os principais pontos de estrangulamento conhecidos em todos os modos de transporte no espaço europeu dos transportes, promovendo, se necessário, formas de contornar os mesmos, através da criação de uma infra-estrutura intermodal no início e no fim do troço, a conferir prioridade aos projectos transfronteiriços entre todos os Estados-Membros, sem perder de vista as ligações a países vizinhos, e a apresentar, até 2015, um plano

de financiamento aprovado;

- a Comissão se comprometa a reforçar a estabilidade do financiamento de projectos RTE-T, em coordenação com a política regional;
 - a Comissão se comprometa 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;
 - a fim de garantir a eficácia e a visibilidade a longo prazo da acção da UE no quadro das RTE-T, sejam definidas as prioridades em estreita ligação com as condições de utilização dos fundos estruturais regionais, devendo os Estados-Membros 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 Estados-Membros terem adoptado decisões orçamentais vinculativas, a fim de garantir a execução dos projectos e de basear a contribuição financeira da UE no princípio de "use it or lose it" (utilização obrigatória sob pena de a perder);
 - a EuroVelo, a rede europeia de ciclovias de longo curso, deve ser incluída na RTE-T;
12. Salienta que a criação de boas infra-estruturas de transporte e de um bom acesso às mesmas tornará todas as regiões economicamente mais fortes e mais atraentes para o investimento directo, melhorando a longo prazo a sua própria competitividade e a posição concorrencial da UE no seu conjunto, assegurando o desenvolvimento sólido do mercado interno e alcançando o objectivo da coesão territorial;
13. Assinala que as redes de transporte desempenham um importante papel nas políticas de ordenamento do território; salienta a importância particular das grandes infra-estruturas de transportes, como as linhas ferroviárias de alta velocidade, na promoção do desenvolvimento local; considera que as macro-regiões e as estratégias para o seu desenvolvimento têm o potencial de desempenhar um papel mais activo na aplicação de uma política de transportes coordenada, eficaz e sustentável; recorda a importância de elaborar, planear e aplicar estratégias conjuntas de infra-estruturas de transporte, bem como a necessidade de divulgar as melhores práticas no domínio dos transportes; salienta que os cidadãos e as empresas da UE serão beneficiários directos de um espaço único europeu dos transportes que terá como objectivo uma redução do tempo e dos recursos afectados ao transporte de mercadorias e de passageiros, e uma maior integração dos mercados;
14. Sublinha que devem aplicar-se, ao nível da UE, normas de segurança comuns adequadas aos riscos para todos os modos de transporte de passageiros e de mercadorias e solicita a apresentação de uma proposta sobre o financiamento deste requisito; no caso particular do transporte marítimo e aéreo, deve ser antecedida de uma coordenação internacional, no âmbito da qual a regulamentação existente deve ser analisada e, se for caso disso, revista até 2015 e progressivamente integrada nos acordos com países terceiros;
15. Insiste na importância de uma estratégia coerente tendo em vista a transição para energias

alternativas e renováveis nos transportes e salienta que, através da combinação de fontes de energia e das possibilidades de poupança energética já existentes, será possível atingir os objectivos fixados; salienta que esta transição requer uma infra-estrutura específica e incentivos correspondentes e que os objectivos de redução deveriam ser formulados de uma forma tecnologicamente neutra;

16. 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 pelas autoridades locais de planos de mobilidade urbana sustentáveis, que prevejam uma cadeia logística eficiente no domínio do transporte de passageiros e mercadorias em áreas urbanas e/ou aglomerações, que contribuam para a redução do tráfego, dos acidentes, da poluição atmosférica e do ruído, que cumpram as normas e as metas da política europeia de transportes e que sejam coerentes com as necessidades das cidades e regiões vizinhas e não criem entraves ao mercado; solicita um intercâmbio de melhores práticas no domínio da inovação e investigação para exemplos de estratégias e sustentáveis para a mobilidade urbana;
17. 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, que impliquem actividade física e sejam seguros e saudáveis, bem como à mobilidade; convida a Comissão e os Estados-Membros, em conformidade com o princípio da subsidiariedade, a apresentarem, até 2013, propostas que visem levar a efeito iniciativas que promovam transportes públicos pouco poluentes, a marcha e a bicicleta, nomeadamente nas cidades, com o objectivo de duplicar o número de utentes; considera, por isso, importante desenvolver infra-estruturas seguras para peões e ciclistas, em particular nas cidades, e melhorar a interoperabilidade entre os serviços de transporte e a criação de um sistema integrado de bilhetes electrónicos para as deslocações multimodais, estabelecendo igualmente ligações entre os transportes de longa distância e os transportes locais; recorda que a acessibilidade e a existência de preços de transporte comportáveis é crucial para a mobilidade social, e que deve ser dada uma maior atenção à conciliação dos objectivos de sustentabilidade com as necessidades sociais na planificação da política de transportes do futuro;
18. 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, o mais tardar, até ao final de 2012, a apresentação pela Comissão de uma proposta nesse sentido que tenha em conta a especificidade de cada modo de transporte e a experiência adquirida e que contenha um capítulo sobre os direitos dos passageiros com deficiência; solicita ao mesmo tempo que estes direitos sejam objecto de uma interpretação uniforme e sejam aplicados de forma coerente, com base em definições e orientações claras e que a sua gestão seja assegurada de forma transparente; salienta, além disso, a necessidade de legislação na área de taxas suplementares para todos os modos de transporte;
19. Salienta a necessidade de uma política de transportes integrada para toda a cadeia de valor dos transportes e logística, a fim de responder adequadamente aos desafios relacionados com os transportes e a mobilidade, especialmente em áreas urbanas; solicita uma coordenação reforçada entre decisores políticos nas instituições europeias, bem como um diálogo permanente e consultas com o sector da logística, os fornecedores de serviços de transporte e os clientes, num fórum europeu de mobilidade e logística;

20. Solicita que seja conferida prioridade à promoção de uma logística "verde" e de uma melhor gestão da mobilidade;
21. Afirma que a multimodalidade sustentável para a logística de passageiros e mercadorias requer pontos de ligação intermodal e terminais intermodais, planeamento e logística integrados, bem como educação e formação profissional integradas;
22. Salienta que a UE deve manter-se na vanguarda da inovação tecnológica, a fim de promover a eficiência, a sustentabilidade e o emprego; solicita o financiamento de um programa de investigação e desenvolvimento especificamente orientado para a mobilidade sustentável e segura, com uma estratégia e um calendário de transposição específicos, de um controlo financeiro eficaz para:
 - preservar a liderança da UE como local de produção e investigação para todos os diversos modos de transporte, com especial incidência na "descarbonização" dos transportes, na redução das emissões e na segurança;
 - criar sistemas de gestão inteligentes, interoperáveis e conectados em apoio dos sistemas SESAR, Galileo, ERTMS, Serviços de Informação Fluvial, SafeSeaNet, LRIT e ITS;
 - encontrar soluções práticas, com a participação de um grupo de peritos das áreas da economia, ciência, política e sociedade;
 - aumentar a segurança do transporte rodoviário através da continuação da iniciativa eSafety e desenvolver as infra-estruturas para a implantação do sistema de chamadas de emergência eCall a par da observância das normas de protecção de dados;
23. Considera imperioso reduzir os encargos administrativos em todos os modos de transporte; requer, por isso, uma maior simplificação e harmonização dos documentos de transporte e de logística, especialmente para transporte de mercadorias, e solicita que, até 2013, seja apresentada uma proposta relativa à uniformização das guias de transporte de carga e dos documentos electrónicos, incluindo também a facilitação do transporte de mercadorias multimodal;
24. 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; sublinha a importância de uma coordenação e cooperação reforçadas das autoridades nacionais no domínio da acção penal transfronteiriça para que haja mais coerência na aplicação de normas de segurança rodoviária;
25. Sublinha que as alterações eventuais e a normalização das unidades de carga e das dimensões dos veículos de transporte, tendo em consideração as unidades de carga normalizadas utilizadas no transporte global, conduzirão à optimização dos transportes multimodais e serão portadoras de benefícios palpáveis em termos de poupança de combustível, redução de emissões e melhoria da segurança rodoviária;
26. Propõe que os Estados-Membros apenas autorizem o recurso a um sistema modular

Europeu em determinados itinerários quando as infra-estruturas existentes e os requisitos de segurança o permitirem, e que informem a Comissão sobre a concessão dessa autorização;

27. Salienta a importância das diversas agências europeias de transporte e solicita novos esforços para reforçar a sua dimensão europeia;
28. Convida os Estados-Membros a apoiar e trabalhar em prol do estabelecimento da equidade de condições para todos os modos de transporte em termos de tributação dos produtos energéticos e do imposto sobre o valor acrescentado (IVA);
29. Solicita, em relação ao transporte rodoviário, que:
 - até 2013, seja levada a cabo uma nova revisão do quadro regulamentar relativo aos tempos de condução e de repouso no sector dos transportes de passageiros e de mercadorias, assim como da respectiva aplicação, e que seja harmonizada a interpretação da aplicação e do controlo das regras, tendo em conta as propostas do Parlamento Europeu relativas à harmonização das sanções no sector dos transportes rodoviários; está convicto de que é igualmente necessário harmonizar em toda a União Europeia as restrições à circulação de transportes de mercadorias;
 - sejam cumpridos os prazos já estabelecidos e sejam impulsionados os projectos prioritários das Redes Transeuropeias de Transportes;
 - seja aumentado em 40 % até 2020, tendo como referência os valores de 2010, o número de áreas de estacionamento seguras para veículos pesados de mercadorias na Rede Rodoviária Transeuropeia, e que sejam efectuadas melhorias a nível da qualidade (normas de higiene);
 - 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;
 - que a Comissão elabore, antes do final de 2013, um relatório sobre a situação do mercado comunitário de transportes rodoviários que contenha uma análise da situação do mercado, nomeadamente uma avaliação da eficácia dos controlos e da evolução das condições de emprego na profissão, bem como uma avaliação destinada a determinar se os progressos realizados no que respeita à harmonização das regras, nomeadamente nos domínios do controlo da aplicação, das taxas pela utilização das infra-estruturas rodoviárias, bem como a legislação social e em matéria de segurança, são tais que se poderia ponderar a abertura dos mercados nacionais de transporte rodoviário, nomeadamente a supressão das restrições impostas à cabotagem;
 - haja um reforço da formação inicial e contínua de pessoas empregadas no sector dos transportes, incluindo as que fornecem aos passageiros serviços relacionados com o transporte, bem como do acesso à profissão para as pessoas que trabalham no sector, a fim de melhorar as condições de trabalho e os salários e tornar estas profissões mais atractivas;
 - seja adoptada uma metodologia normalizada da UE para calcular a pegada

carbónica das operações de transporte e logística, com o fim de evitar uma proliferação de abordagens nacionais e apoiar as iniciativas da indústria para promover o cálculo da pegada carbónica, especialmente para o transporte rodoviário de mercadorias;

30. Solicita, em relação ao transporte marítimo e fluvial, que:

- seja apresentada, até 2013, uma proposta relativa à denominada «cintura azul», a fim de facilitar as formalidades aplicáveis aos navios que operam entre portos da UE e desenvolver o potencial das auto-estradas do mar construindo um verdadeiro mercado único para o transporte marítimo intra-UE, no respeito pela legislação em vigor no domínio do ambiente e da protecção da natureza;
- sejam tomadas iniciativas tendentes a assegurar que a redução das emissões de enxofre dos navios não resulte numa transferência modal regressiva;
- seja adoptada uma política europeia para o transporte marítimo de curto e médio curso, a fim de aproveitar a capacidade não utilizada disponível das vias navegáveis interiores e atingir os objectivos da UE em matéria de redução das emissões de gases com efeito de estufa no sector dos transportes;
- se mantenha o financiamento do programa NAIADES, respeitando a legislação existente em matéria de ambiente e conservação da natureza, e que seja realizado um programa de acompanhamento para garantir a prossecução do programa a partir de 2014;
- 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, e que o programa Marco Polo seja alargado além de 2013, a fim de explorar eficazmente o potencial dos transportes marítimos;
- no quadro do próximo quadro financeiro plurianual para o período 2014-2020, pelo menos 15 % dos fundos RTE-T sejam dedicados a projectos que melhorem as conexões sustentáveis e multimodais dos portos marítimos, portos interiores e plataformas multimodais, com ênfase para os projectos de transporte por vias navegáveis;
- tendo em conta o carácter internacional dos transportes marítimos, a formação profissional no sector do transporte marítimo e fluvial seja harmonizada até 2012 com base numa norma internacional, e, em particular, que a proposta da Comissão que altera a Directiva 2008/106/CE relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos seja rapidamente adoptada, a fim de integrar na legislação da UE as alterações de 2010 à Convenção sobre Normas de Formação, Certificação e Serviço de Quartos para os Marítimos, que seja apresentada uma proposta sobre o reconhecimento mútuo das condições-quadro aplicáveis à formação dos trabalhadores portuários, até ao final de 2013, assim como uma estratégia relativa ao recrutamento de candidatos para as profissões marítimas;

31. Solicita, em relação ao transporte aéreo:

- que a Comissão e os Estados-Membros promovam a aplicação do Céu Único Europeu II, sabendo que a implantação do projecto SESAR desempenhará um papel importante neste contexto, e que a Comissão apresente, até 2013, uma proposta relativa à conclusão do espaço aéreo europeu único através de uma redução do número de blocos de espaço aéreo funcionais;
- que a Comissão reforce a coordenação entre os regulamentos relativos ao "Céu Único", os projectos SESAR e Galileo e as iniciativas "Céu Limpo", para desenvolver medidas mais eficazes de poupança de energia e de redução das emissões de GEE;
- que seja prestada maior atenção à qualidade dos serviços e à coordenação dos requisitos internacionais nas futuras propostas relativas à abertura dos mercados;
- que a Comissão e os Estados-Membros envidem todos os esforços para que, até 2012, o comércio europeu de licenças de emissão seja aceite a nível internacional, garantindo condições equitativas de concorrência a nível internacional;
- que se trabalhe activamente no desenvolvimento de um "Ponto de controlo do futuro", para os controlos de segurança aplicáveis aos passageiros e mercadorias;

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

- a Comissão, tenha em conta as obrigações dos Estados-Membros em matéria de transportes públicos locais e a oferta de serviços existente, no contexto da proposta da abertura dos mercados com o objectivo de melhorar os actuais níveis de serviço garantindo uma concorrência mais justa e prevenindo o dumping social;
- que a promoção da harmonização técnica e da interoperabilidade entre os Estados-Membros e, em particular, a harmonização, até 2015, das regras de autorização dos veículos, de modo a que a autorização dos veículos não possa demorar mais do que dois meses de acordo com condições financeiras transparentes e que, em 2012, sejam devidamente adaptadas nesse sentido as competências e dotações da Agência Ferroviária Europeia;
- que seja conferido um novo impulso de forma bem concebida à infra-estrutura ferroviária, à redução do ruído e ao plano de acção da ERTMS no período até 2020;
- o mais tardar em 31 de Dezembro de 2012, a Comissão apresente uma proposta de directiva que contenha disposições relativas à relação entre a gestão da infra-estrutura e as operações de transporte, bem como uma proposta de abertura do mercado nacional de transporte de passageiros que não prejudique a qualidade dos serviços de transporte ferroviário e as obrigações de serviço público;
- com vista a uma maior eficiência dos caminhos-de-ferro, as entidades reguladoras nacionais mantenham a independência e os seus poderes sejam reforçados, e que efectuem entre si uma cooperação mais estreita no seio de uma rede europeia, e que a Comissão apresente, até 2014, uma proposta relativa à prestação de um maior apoio a este objectivo e à criação de uma entidade reguladora europeia;
- se preste mais atenção à formação inicial e contínua, com base em normas elevadas,

e se promova o reconhecimento transfronteiriço de diplomas e qualificações;

- a Comissão avalie o impacto da abertura do mercado do transporte ferroviário de mercadorias no tráfego de mercadorias por vagões completos e, caso o volume desse tráfego tenha diminuído, apresente, até 31 de Dezembro de 2012, uma proposta que permita aos Estados-Membros apoiar esta actividade com base nos seus benefícios económicos, sociais e ambientais;
33. Reconhece que a indústria ferroviária europeia está cada vez mais exposta à concorrência no mercado da UE por parte de fornecedores de países terceiros; manifesta-se preocupado com as barreiras significativas que entram o acesso dos fornecedores europeus ao mercado dos concursos públicos de países que não pertencem à UE;
 34. Solicita à Comissão que, nos estudos de impacto das propostas legislativas, identifique, quantifique e avalie as possibilidades de criação de "empregos ecológicos", e a adopção de medidas para os promover;
 35. Solicita à Comissão e aos Estados-Membros que apresentem uma estratégia conjunta de informação, comunicação e consulta de todos os actores envolvidos, incluindo em particular a participação dos cidadãos afectados, sobre necessidades, planificação, desenvolvimento e financiamento das infra-estruturas necessárias para o crescimento, a mobilidade, o desenvolvimento e o emprego, em conformidade com os compromissos assumidos no âmbito da Estratégia Europa 2020;
 36. Tendo em conta que as entidades locais e regionais assumem competências significativas no âmbito da política dos transportes, é essencial que as mesmas estejam em condições de participarem através de uma abordagem de governação multiníveis;
 37. 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 quinquenalmente um relatório ao Parlamento sobre a implementação do Livro Branco;
 38. Encarrega o seu Presidente de transmitir a presente resolução ao Conselho e à Comissão.