

PT

PT

PT



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 8.7.2008
COM(2008) 433 final

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO
AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO**

Tornar o transporte mais ecológico

{SEC(2008) 2206}

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

Tornar o transporte mais ecológico

(Texto relevante para efeitos do EEE)

1. INTRODUÇÃO

A **mobilidade** é uma das chaves da qualidade de vida dos cidadãos europeus e um elemento vital para a competitividade da União Europeia. Ela é a espinha dorsal da economia, estabelecendo os elos entre as várias etapas das cadeias de produção e possibilitando que os prestadores de serviços sirvam os seus clientes, além de ser também uma importante fonte de emprego. É, assim, essencial à realização dos objectivos da estratégia de Lisboa para o crescimento e o emprego, tanto mais que o sector do transporte está a crescer rapidamente: entre 1995 e 2005, o tráfego de mercadorias e passageiros na UE cresceu, respectivamente, 31,3% e 17,7% e tudo indica que esta tendência se irá manter.

Mas a mobilidade também tem **custos sociais**. As emissões dos meios de transporte são prejudiciais para a saúde, afectam negativamente a qualidade do meio ambiente local e contribuem de forma significativa e crescente para as alterações climáticas. As emissões de CO₂ do sector rodoviário são hoje 30% superiores ao que eram em 1990 e o transporte é o único sector da economia em que se prevê que continuarão a aumentar. O ruído e os engarrafamentos são um transtorno diário para muitos cidadãos e os acidentes matam milhares todos os anos.

A «mobilidade sustentável» – conceito que implica dissociar a mobilidade dos seus efeitos nefastos – ocupa há anos um lugar central na política comunitária de transportes. Na revisão de 2006¹ do Livro Branco sobre os transportes publicado em 2001, a Comissão frisou ser necessário empregar toda uma panóplia de meios, dos instrumentos económicos e regulamentares aos investimentos em infra-estruturas e às novas tecnologias, para se conseguir uma mobilidade sustentável.

Fundamental para esse efeito é uma política de tarifação correcta. Os utentes do transporte suportam já uma parcela apreciável dos custos, mas o que pagam poucas vezes corresponde aos custos reais que as suas decisões impõem à sociedade. Falta-lhes, assim, o incentivo para adoptarem um comportamento menos oneroso. Os instrumentos económicos (impostos, taxas, sistemas de comércio de emissões) podem, ao tornar o pagamento mais “inteligente”², incentivá-los a decidir-se por veículos ou modos de transporte mais ecológicos (incluindo o ciclismo e o pedestrianismo), a utilizar infra-estruturas menos congestionadas ou a efectuar as

¹ COM (2006) 314

² No caso, por exemplo, da taxa de congestionamento, fazê-la reflectir os factores espacial e temporal (local/hora).

suas deslocações a horas menos concorridas. São, pois, um meio eficaz de promover uma mobilidade sustentável.

Os sinais de preço serão ainda mais eficazes se o mercado oferecer alternativas realistas, veículos mais ecológicos a preços acessíveis e um nível de serviço adequado no modo de transporte alternativo. Mas nem sempre haverá alternativas, sobretudo quando o investimento nas infra-estruturas e na investigação e desenvolvimento é insuficiente por deficiência do mercado. Daí serem necessárias medidas políticas complementares, incluindo medidas regulamentares. Estas medidas não deverão impor nem favorecer uma abordagem ou solução tecnológica específica.

A Comissão está, pois, a redobrar de esforços para tornar o transporte mais ecológico e sustentável, promovendo dois tipos de iniciativas. O primeiro inscreve-se na política de promover o preço correcto através da internalização dos custos externos do transporte; aqui, a estratégia da Comissão é adaptar a sua actuação a cada incidência e a cada modo de transporte, tendo em conta a actividade já desenvolvida pela UE neste domínio. As disposições comunitárias no domínio da tributação da energia e as propostas da Comissão para integrar o sector da aviação no regime comunitário de comércio de licenças de emissão são as primeiras etapas importantes dessa estratégia. O segundo tipo de iniciativas consiste em medidas complementares, compreendendo instrumentos regulamentares, medidas relativas às infra-estruturas e actividades de I&D; aqui também, são muitas as medidas já tomadas pela UE em que as novas iniciativas se podem alicerçar.

A presente comunicação começa por inventariar as medidas comunitárias já tomadas ou propostas no domínio do transporte sustentável. Tais medidas são complementares – e continuarão a sê-lo – da acção dos Estados-Membros, a qual é fundamental para se conseguir uma mobilidade sustentável. Seguidamente, a comunicação apresenta as outras componentes deste pacote: duas iniciativas no domínio da internalização dos custos externos – uma estratégia geral e uma proposta de revisão da directiva relativa à tarifação da utilização da infra-estrutura rodoviária pelos pesados de mercadorias – e uma comunicação respeitante ao modo ferroviário, cujo tema é a redução do ruído. Finalmente, a comunicação descreve as iniciativas complementares que a Comissão conta lançar nos próximos meses.

Estas iniciativas assumem especial importância no actual contexto político. Quer o Parlamento Europeu³ quer o Conselho Europeu⁴ sublinharam recentemente a importância de uma política de transportes sustentável, particularmente no quadro do combate às alterações climáticas. O sector do transporte terá claramente de contribuir para os ambiciosos objectivos traçados pelo Conselho Europeu em 2007: até 2020, reduzir 20% as emissões de gases com efeito de estufa (30%, no quadro de um acordo internacional), aumentar para 20% a quota-parte das fontes de energia renováveis e reduzir 20% o consumo de energia.

³ Resolução de 11 de Março de 2008 sobre a política europeia de transportes sustentáveis tendo em conta as políticas europeias da energia e do ambiente — Relator: Gabriele Albertini.

⁴ Conselho Europeu de Março de 2008

2. PARTIR DAS BASES EXISTENTES...

O inventário que acompanha a presente comunicação mostra o muito que a UE já fez em todos os modos de transporte e em vários domínios políticos, da I&D à política energética e da política de transporte à política ambiental, para tornar o transporte mais sustentável. Como sempre, a chave da eficácia das medidas é a sua aplicação efectiva. As medidas são ordenadas em função do principal impacto negativo que visam combater, nomeadamente as alterações climáticas, a poluição ao nível local, o ruído, o congestionamento e os acidentes. Apresenta-se seguidamente um resumo.

2.1. Alterações climáticas

As alterações climáticas são, hoje, o problema ambiental prioritário, estando as medidas comunitárias mais importantes neste domínio, recentemente propostas pela Comissão, pendentes de acordo entre o Conselho e o Parlamento. Entre elas incluem-se a limitação das emissões de CO₂ dos veículos automóveis ligeiros de passageiros novos, a inclusão da aviação no regime comunitário de comércio de licenças de emissão (RCLE), a diferenciação do imposto anual de circulação e do imposto de registo dos ligeiros de passageiros em função das emissões de CO₂ e, ainda, a contribuição dos meios de transporte não abrangidos pelo RCLE para a realização dos objectivos nacionais de limitação das emissões de gases com efeito de estufa.

Os Estados-Membros deverão cumprir objectivos de aumento da utilização de fontes de energia renováveis no transporte rodoviário, tendo a Comissão proposto recentemente uma meta obrigatória de 10%. A Comissão propôs também que os fornecedores de combustíveis reduzam em 10%, até 2020, as emissões de gases com efeito de estufa produzidas pelos combustíveis nas várias fases do seu ciclo de vida. A UE fixou taxas de imposto mínimas para os combustíveis utilizados como carburante; os utilizados na aviação e na navegação marítima, todavia, estão isentos na maior parte dos casos, embora os Estados-Membros possam limitar tais isenções ao transporte internacional.

Para alguns veículos rodoviários há também prescrições comunitárias específicas respeitantes ao equipamento, nomeadamente os sistemas de ar condicionado. A Comissão está a estudar iniciativas dirigidas aos indicadores da relação de transmissão na caixa de velocidades e propôs recentemente um quadro regulador para os sistemas de controlo da pressão dos pneus.

2.2. Poluição ao nível local

No que respeita ao combate à poluição local, a UE já deu passos importantes, mas há ainda muito a fazer. No quadro do mercado único, estabeleceram-se medidas para reduzir a poluição atmosférica, mas estas medidas variam consideravelmente de meio de transporte para meio de transporte e focalizam-se na limitação das emissões dos veículos (as normas “EURO”), navios e embarcações de recreio novos. Fixaram-se também teores máximos para certos poluentes presentes nos combustíveis, como o enxofre no caso dos combustíveis navais e o chumbo no caso das gasolinas, e normas de redução das emissões nas operações de armazenagem e distribuição de combustíveis.

Para o transporte hidroviário, estabeleceram-se requisitos para limitar a poluição da água. Todos os modos de transporte são abrangidos pela legislação geral que regula a eliminação de resíduos e há disposições específicas para certos tipos de veículos rodoviários e respectivos componentes (pneus, baterias).

No que se refere aos contratos públicos de aquisição de veículos, a Comissão propôs recentemente⁵ a utilização, para a aquisição de automóveis, furgonetas, autocarros e camiões, de uma metodologia que tem em conta os custos do consumo de energia e das emissões de CO₂ e outros poluentes ao longo do tempo de vida do veículo. A maior parte dos novos projectos de infra-estruturas de transporte estão igualmente subordinados a uma avaliação do impacto no ambiente e, em certos casos, também às normas de protecção da natureza.

2.3. Ruído

As medidas tomadas pela UE com o objectivo de limitar o ruído têm-se centrado no estabelecimento de um quadro geral para avaliar e reduzir as emissões sonoras de todos os novos meios de transporte terrestres motorizados, no contexto do mercado único⁶. Foram também estabelecidos limites para as aeronaves e em certos aeroportos da UE podem ser impostas restrições mais severas. Nos aeroportos, nas grandes cidades (e seus portos, se os tiverem) e nas vias férreas e estradas com alta densidade de tráfego, deve ser medido o ruído e tomadas medidas para o reduzir, se necessário. Para o ruído dos pneus também se estabeleceram limites, que entrarão em vigor em 2009 para os pneus de substituição.

2.4. Congestionamento

As medidas tomadas pela UE ajudaram a financiar o reforço e a diversificação da capacidade de infra-estrutura e a política comunitária tem-se orientado para a promoção da transferência modal para os modos menos congestionados, em paralelo com o estabelecimento de quadros de tarifação comuns. Estão em vigor medidas específicas de tarifação da utilização das infra-estruturas rodoviárias pelos pesados de mercadorias e requisitos específicos para as infra-estruturas ferroviárias e a Comissão apresentou recentemente uma proposta relativa às taxas aeroportuárias. Os modos ferroviário, fluvial e marítimo são os principais beneficiários dos financiamentos para criação de infra-estruturas no âmbito das redes transeuropeias e do programa Marco Polo, com o objectivo central de incentivar a utilização destes modos em detrimento do rodoviário. Nos sectores aéreo e ferroviário tomaram-se medidas destinadas a aumentar a eficiência das infra-estruturas e no sector rodoviário estão a ser estudadas inovações tecnológicas. Todos os modos beneficiarão das possibilidades que o Galileo proporcionará ao nível da gestão das frotas, da optimização dos itinerários para favorecer o descongestionamento e da prevenção dos acidentes.

2.5. Acidentes

A segurança tem sido, desde início, uma das vertentes essenciais da política comunitária de transportes. A UE estabeleceu todo um conjunto de normas de

⁵ COM (2007) 817

⁶ Incluindo, por exemplo, as especificações técnicas de interoperabilidade para o sector ferroviário.

segurança para os veículos rodoviários novos, bem como regras para a obtenção da carta de condução e a limitação da velocidade dos autocarros e para assegurar o bom estado dos veículos e da própria infra-estrutura. Estabeleceram-se também normas de segurança nos sectores ferroviário e fluvial, aplicáveis ao material circulante e às embarcações, e estão a ser estudadas medidas relativas às infra-estruturas e às organizações ferroviárias. No sector marítimo estão em vigor inúmeras medidas, todas elas apoiadas em inspecções, destinadas a reforçar a segurança da navegação, a prevenir os acidentes com navios e as suas tripulações e passageiros e a atenuar o impacto ambiental dos acidentes. No sector aéreo, as medidas de segurança operacional incidem também no projecto, manutenção e utilização das aeronaves e nas licenças do pessoal de bordo. Nos sectores aéreo, ferroviário e marítimo estabeleceram-se disposições para a notificação e a investigação de acidentes.

3. UMA POLÍTICA DE TARIFICAÇÃO CORRECTA

Capitalizar os instrumentos políticos existentes é fundamental para tornar o transporte mais sustentável e combater os seus cinco impactos negativos. Conforme se referiu atrás, uma política de tarifação correcta constitui um dos meios principais de o conseguir e uma peça central da abordagem da Comissão. A Comissão apresenta, assim, a acompanhar a presente comunicação, duas iniciativas com esse preciso objectivo: uma comunicação sobre a internalização dos custos externos do transporte e uma proposta de revisão da directiva relativa à tarifação da utilização da infra-estrutura rodoviária pelos pesados de mercadorias.

3.1. Internalizar os custos externos do transporte

A comunicação relativa a esta temática e os seus anexos estruturam-se em torno de dois elementos. O primeiro é uma metodologia comum para o cálculo dos custos externos do transporte. Essa metodologia tem por base os resultados de um estudo encomendado pela Comissão e cuja finalidade era passar em revista as melhores práticas existentes, sugerir uma metodologia e produzir um manual com valores de referência que pudessem ser utilizados para calcular os custos externos. A comunicação indica como utilizar para o efeito estes valores de referência.

O segundo elemento é uma estratégia de internalização dos custos externos nos vários modos de transporte, cuja elaboração estava prevista na directiva relativa à tarifação da utilização da infra-estrutura rodoviária pelos pesados de mercadorias⁷. A estratégia proposta atende ao facto de, no caso de certas incidências — como o ruído e o congestionamento —, os custos que os utentes do transporte impõem à sociedade variarem no tempo e no espaço e consoante o modo, enquanto no caso de outras, como as emissões de gases com efeito de estufa, essa variação não existir. A estratégia é, assim, modulada em função do modo e da incidência.

A Comissão tem sistematicamente sublinhado, ao longo dos anos, a importância da utilização de instrumentos económicos para a realização dos objectivos políticos traçados e foi nessa perspectiva que o Livro Branco dos Transportes, de 2001, e a sua revisão intercalar, em 2006, deram lugar de destaque à internalização dos custos

⁷ Directiva 2006/38/CE, que altera a Directiva 1999/62/CE relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infra-estruturas.

externos do transporte. A UE já a iniciou, com as disposições relativas à tributação dos combustíveis utilizados como carburante, atrás mencionadas, e com as propostas da Comissão de incluir o sector da aviação no RCLE e de incorporar uma componente CO₂ no imposto anual de circulação e no imposto de registo dos ligeiros de passageiros. A estratégia proposta alicerça-se nestas iniciativas.

No sector rodoviário, a estratégia é lançar uma acção imediata para permitir uma internalização mais eficaz e eficiente: a proposta de tarifação da utilização da infra-estrutura rodoviária pelos pesados de mercadorias (ver secção 3.2). O transporte particular está excluído, por força do princípio da subsidiariedade, mas a Comissão incentiva os Estados-Membros a aplicarem um sistema de tarifação para todos os veículos rodoviários, e não apenas os pesados de mercadorias, já que isso encorajaria todos os utentes da infra-estrutura rodoviária a alterarem o seu comportamento, reforçando assim o importante impacto positivo de tal medida.

A proposta de internalização dos custos gerados pelos pesados de mercadorias terá também um impacto positivo no sector ferroviário, abrindo novas oportunidades para a internalização neste modo de transporte, sob reserva de o mesmo processo se verificar nos outros modos.

A estratégia define também etapas para outros modos. Para o modo fluvial, anuncia a internalização de todos os custos externos no sector. Para o modo marítimo, em que o processo de internalização ainda não se iniciou, prevê que a Comissão proponha medidas em 2009, caso a Organização Marítima Internacional (IMO) não chegue entretanto a acordo quanto a medidas concretas de redução dos gases com efeito de estufa, acordo esse que a UE está activamente empenhada em conseguir. A intervenção da Comissão poderá compreender a integração do sector marítimo no RCLE. Neste sector, a estratégia nortear-se-á pela nova política marítima europeia integrada⁸.

Finalmente, a estratégia anuncia uma iniciativa transversal de internalização dos custos externos, a lançar ainda em 2008: a revisão da directiva relativa à tributação da energia, que assegurará que essa tributação complemente da melhor forma o RCLE e espelhe com maior acuidade os objectivos da UE em matéria de alterações climáticas, energia e qualidade do ar.

A estratégia será reavaliada em 2013.

3.2. Tarifação da utilização das infra-estruturas rodoviárias

O modo rodoviário é responsável pela maior parte dos custos externos do transporte, pelo que é especialmente urgente uma política de verdade dos preços neste sector. A revisão da directiva relativa à tarifação da utilização da infra-estrutura rodoviária pelos pesados de mercadorias, a fim de encorajar os Estados-Membros a aplicarem sistemas de tarifação diferenciada, irá melhorar a eficiência e o desempenho ambiental do transporte rodoviário de mercadorias, um aspecto de particular

⁸

COM(2007) 575. Esta política compreende várias propostas destinadas a melhorar a sustentabilidade do transporte marítimo. Para mais elementos, ver o ponto 4 do documento de trabalho dos serviços da Comissão SEC(2008) 2206, *Greening Transport Inventory*.

importância vista a significativa contribuição deste sector para o volume de tráfego e de emissões.

Na sua actual redacção, a directiva impede na prática os Estados-Membros de utilizarem da forma mais eficaz os sistemas de portagens ou outros sistemas de tarifação que estejam a desenvolver. Não é possível, de momento, calcular e diferenciar as taxas com base nos custos externos, o que significa que os Estados-Membros estão impossibilitados de criar incentivos suficientes para que os operadores modernizem as suas frotas com veículos mais ecológicos e adaptem os itinerários e a logística para os tornar mais sustentáveis.

A revisão proposta alteraria esta situação, visto criar um enquadramento que permite aos Estados-Membros diferenciarem as taxas⁹ em função da poluição (atmosférica e sonora)¹⁰ causada ao nível local e da contribuição do veículo para o congestionamento na altura em que está a circular. A redução do congestionamento, por sua vez, também contribuirá de forma significativa para reduzir as emissões de CO₂.

Para garantir que as portagens são proporcionais aos danos ambientais e ao congestionamento realmente causados, e que o mercado interno continua a funcionar correctamente, a Comissão propõe uma metodologia de cálculo dos custos externos comum e transparente. A proposta de revisão da directiva prevê também que as receitas do sistema de tarifação sejam utilizadas para reduzir o impacto ambiental do transporte e do congestionamento¹¹ e que as taxas passem a ser cobradas por meios electrónicos após um período de transição.

4. MEDIDAS COMPLEMENTARES

Conforme se disse atrás, para combater as incidências negativas do transporte são necessárias uma política de tarifação correcta e medidas complementares. Tanto mais que, conforme destaca a comunicação relativa à internalização, na secção consagrada à estratégia, os preços de alguns produtos e serviços, como o transporte, não incitarão necessariamente a uma mudança de comportamento (i.e., a procura é pouco elástica). São, portanto, indispensáveis medidas complementares. A Comissão apresenta assim, em simultâneo com a presente, uma outra comunicação cujo tema é a redução do ruído produzido pelos vagões, e irá tomar medidas adicionais, centradas nos vários modos e incidências, nos próximos 18 meses. Apresenta-se seguidamente uma panorâmica dessas medidas.

4.1. Redução do ruído ferroviário

As estimativas mostram que 10% da população da UE está exposta a níveis elevados de ruído ferroviário, um dos principais factores limitativos do crescimento do sector. A redução do ruído terá, assim, um efeito positivo, não só intrinsecamente como por

⁹ Sob reserva de apenas ser amortizado o custo da infra-estrutura e de outras condições, como não serem geradas receitas adicionais, a directiva actual permite uma diferenciação limitada das portagens.

¹⁰ Os custos associados às emissões de CO₂ serão incorporados nos impostos sobre os combustíveis, no quadro da revisão prevista da directiva relativa à tributação da energia.

¹¹ Por exemplo, em infra-estruturas alternativas, na gestão do tráfego e na investigação.

tornar o público mais receptivo à expansão da infra-estrutura e do transporte ferroviários. Se, em consequência de tal medida, for possível expandir a infra-estrutura ferroviária sem problemas de maior e utilizá-la com mais flexibilidade, mais passageiros e mercadorias será possível atrair do modo rodoviário para o ferroviário, diminuindo assim o impacto global do sector do transporte na sociedade.

Dado que já há normas comunitárias que limitam as emissões de ruído do material circulante novo, a comunicação neste domínio centra-se nos vagões existentes e propõe medidas no sentido de a maioria destes serem equipados com freios silenciosos. A estratégia proposta combina limites máximos de emissão de ruído, compromissos voluntários e disposições legislativas que estabelecem incentivos financeiros.

A Comissão apresentará a proposta legislativa ainda em 2008, a fim de garantir que a adaptação das regras de tarifação do acesso à infra-estrutura ferroviária conduza à harmonização dos sistemas de tarifação na Europa. Aos vagões mais silenciosos serão aplicadas tarifas mais baixas, a fim de permitir a recuperação do investimento. O equipamento dos vagões com freios silenciosos deverá estar concluído em 2015. Terminada esta fase, deverão aplicar-se tarifas agravadas aos vagões ruidosos que permaneçam em serviço, a par de limites máximos de emissão de ruído — se os Estados-Membros entenderem que os devem estabelecer —, a fim de reduzir o volume global de ruído em troços específicos da via, incentivando assim à utilização de vagões mais silenciosos.

A fim de acelerar a aplicação das novas regras, a Comissão irá também promover compromissos voluntários no sentido de se transmitirem os sinais de preço correctos aos proprietários de vagões ainda antes dos prazos legais de aplicação.

4.2. Medidas a tomar nos próximos 18 meses

4.2.1. Alterações climáticas

As alterações climáticas constituem, muito provavelmente, o principal desafio que se coloca à UE e ao sector do transporte. A Comissão vai, assim, propor medidas de alcance superior às descritas atrás para internalização dos custos externos. No sector da aviação, a Comissão proporá legislação no domínio das emissões de óxidos de azoto (NOx). No sector rodoviário, irá propor, em finais de 2008, a limitação das emissões de CO₂ das furgonetas novas, um sistema de rotulagem dos pneus e a revisão da directiva relativa à rotulagem dos automóveis de passageiros.

4.2.2. Poluição ao nível local

A UE já adoptou um grande número de medidas para combater a poluição aos níveis local e regional, pelo que as novas iniciativas se centram no seu reforço e complemento.

Atendendo ao papel dos compostos orgânicos voláteis na formação de *smog*, é importante limitar a emissão destes compostos que ocorre quando os automóveis se abastecem nos postos de combustível. A Comissão vai, pois, propor legislação nesse

sentido. A proposta relativa às emissões de NOx da aviação, atrás referida, irá também contribuir para reduzir a poluição atmosférica ao nível local.

Uma forma equilibrada, em termos de custos e benefícios, de reduzir as emissões de poluentes atmosféricos é baixar o teor de enxofre nos combustíveis líquidos. A Comissão vai apresentar uma proposta para o efeito em 2009, que terá em conta os recentes e importantes avanços na matéria ao nível da IMO e incluirá os combustíveis navais.

4.2.3. *Ruído*

Dado o cada vez maior problema que o ruído representa, o seu impacto na saúde¹² e o efeito que tem de refrear medidas de melhoramento da infra-estrutura de transportes, a Comissão considera muito importante continuar a procurar reduzir as emissões sonoras do sector do transporte. Além da proposta legislativa relativa ao ruído ferroviário (ver secção 4.1), a Comissão estudará a oportunidade de novas medidas para diminuir o ruído nos aeroportos da UE, nomeadamente a revisão da directiva relativa ao ruído das aeronaves. Em 2009, a Comissão proporá igualmente a revisão da directiva relativa ao ruído ambiente.

4.2.4. *Congestionamento*

Considerando que o congestionamento rodoviário representa, segundo se estima, um custo anual equivalente a 1,1% do PIB da UE, atacar este problema é uma das prioridades da Comissão. A arma principal é a internalização dos custos externos através de sistemas inteligentes de tarifação da utilização da infra-estrutura rodoviária e o instrumento comunitário principal, para o sector rodoviário, é a revisão da directiva relativa à tarifação da utilização da infra-estrutura rodoviária pelos pesados de mercadorias. Em paralelo com estas medidas, a Comissão disponibilizará fundos do programa das redes transeuropeias para sistemas de portagem electrónicos operados conjuntamente por, pelo menos, dois Estados-Membros. A Comissão vai também determinar em que medida e condições se poderão incluir aqui as unidades de bordo interoperáveis para pagamento automático da portagem.

No sector da aviação, o recente pacote do céu único visa triplicar a capacidade do espaço aéreo europeu, em simultâneo com uma redução das emissões, por voo, até 10%.

4.2.5. *Medidas transversais*

A Comissão vai também avançar com medidas que terão por efeito atenuar algumas incidências negativas, especialmente nos modos ferroviário e fluvial, dois modos alternativos ao rodoviário. No sector ferroviário, a Comissão vai adoptar duas propostas legislativas respeitantes, respectivamente, ao transporte de mercadorias e à revisão da directiva relativa à tarifação da utilização da infra-estrutura (que irá incorporar as alterações referidas na secção 4.1).

¹²

Ver, por exemplo, no caso do ruído nos aeroportos, o documento COM(2008) 66.

O plano de acção para a mobilidade urbana terá em consideração os cinco impactos negativos e proporá medidas de valor acrescentado europeu, mas que respeitem o princípio da subsidiariedade, tanto para o curto prazo como para o médio a longo prazo.

O Livro Verde das redes transeuropeias de transportes fará uma análise da política vigente, retirará ensinamentos da sua aplicação e discutirá as melhores formas de a levar por diante nos próximos anos. Trata-se, nomeadamente, de reforçar a vertente da expansão sustentável das redes e definir como poderão contribuir eficazmente para o combate às alterações climáticas.

O plano de acção no domínio dos sistemas de transporte inteligentes (STI) para o modo rodoviário, que será acompanhado por uma iniciativa legislativa, definirá uma abordagem comum para a introdução no mercado e a utilização das tecnologias existentes. O plano deverá contribuir para a identificação de um núcleo de aplicações STI à escala europeia, a avaliação da sua viabilidade comercial, a organização dos trabalhos de investigação e validação necessários e a gestão da sua introdução pelos operadores, empresas, prestadores de serviços e utentes rodoviários a nível de toda a Europa. Estas tecnologias contribuirão não só para reduzir o congestionamento rodoviário como para reforçar a segurança e aumentar a eficiência energética, ao possibilitarem que os transportadores e os viajantes em geral planeiem os seus itinerários por forma a evitar os engarrafamentos e que as autoridades desviem tráfego das zonas em que iria agravar a poluição atmosférica ao nível local. A utilização mais eficiente da infra-estrutura significará, também, que menos infra-estruturas novas serão necessárias, evitando-se assim a fragmentação de habitats e a impermeabilização de solos. A utilização das futuras aplicações Galileo será igualmente considerada no plano.

5. CONCLUSÃO

Conseguir uma mobilidade sustentável é algo que exige o esforço de todos os interessados, e não apenas da Comissão. As três iniciativas (as comunicações relativas, respectivamente, à internalização dos custos externos do transporte e à redução do ruído ferroviário e a proposta de revisão da directiva relativa à tarifação da utilização da infra-estrutura rodoviária pelos pesados de mercadorias) lançadas em simultâneo com a presente comunicação, e as demais medidas que esta propõe, representam um novo contributo da Comissão para a superação deste desafio, mas para reforçar a sua eficácia é necessária a acção concertada de todas as partes interessadas.

As três iniciativas lançadas em simultâneo com a presente comunicação partem do vasto *corpus* de medidas já tomadas, repertoriadas no inventário apenso à presente comunicação, para impulsionar progressos no curto e médio prazos. Mas a Comissão perspectiva também a sua acção a longo prazo. Assim, apresentará em 2009 um relatório sobre os cenários de desenvolvimento da política de transportes nos próximos 20 a 40 anos e iniciará uma reflexão interna sobre o seguimento a dar ao actual Livro Branco dos Transportes, cujo horizonte temporal é 2010. A nova política a definir terá, obviamente, de acompanhar a evolução de um conjunto de questões, incluindo as eventuais medidas pós-2012 de seguimento do Protocolo de Quioto e a exploração das muitas possibilidades oferecidas pelo sistema Galileo.

A Comissão convida o Parlamento Europeu e o Conselho a darem o seu apoio a esta estratégia.