

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre o «Impacto das conclusões da COP 21 na política europeia de transportes»

(parecer de iniciativa)

(2016/C 303/02)

Relator: Raymond HENCKS

Em 21 de janeiro de 2016, o Comité Económico e Social Europeu decidiu, nos termos do artigo 29.º, n.º 2, do Regimento, elaborar um parecer de iniciativa sobre o

«Impacto das conclusões da COP 21 na política europeia de transportes»

(parecer de iniciativa)

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção Especializada de Transportes, Energia, Infraestruturas e Sociedade da Informação, que emitiu parecer em 3 de maio de 2016.

Na 517.ª reunião plenária, de 25 e 26 de maio de 2016 (sessão de 26 de maio), o Comité Económico e Social Europeu adotou, por 188 votos a favor, 2 votos contra e 4 abstenções, o seguinte parecer:

1. Conclusões e recomendações

1.1. O CESE saúda a adoção do Acordo de Paris, por ocasião da vigésima primeira reunião da Conferência das Partes (COP 21) da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas, assim como o contributo previsto determinado a nível nacional (CPDN) da UE e dos seus Estados-Membros, assumindo o compromisso de reduzir as emissões internas de gases com efeito de estufa em, pelo menos, 40 % até 2030 e entre 80 % e 95 % até 2050, em relação aos níveis de 1990.

1.2. Apoia também o facto de este objetivo dever ser atingido coletivamente mediante a partilha de responsabilidades entre a UE e os Estados-Membros, bem como a decisão de anunciar novos CPDN de cinco em cinco anos.

1.3. No que diz respeito aos transportes, o objetivo de reduzir em 60 % as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) em relação aos níveis de 1990 continua a ser muito ambicioso e exige um grande esforço. Embora a decisão relativa à repartição dos esforços a realizar até 2020 (Decisão n.º 406/2009) e a futura decisão relativa ao período entre 2020 e 2030 deixem total liberdade aos Estados-Membros na seleção dos setores económicos que deverão reduzir as suas emissões de GEE, a Comissão recomenda, se forem necessários esforços suplementares, que sejam utilizadas quotas internacionais e sejam evitados compromissos adicionais para os setores que não estão abrangidos pelo Regime de Comércio de Licenças de Emissão (RCLE) da União Europeia [COM(2015) 81], considerando, no que diz respeito aos transportes, que «noutros setores da economia se poderão obter reduções mais acentuadas» [COM(2011) 144]. O objetivo de reduzir as emissões de GEE em 60 % no que se refere aos transportes pode, assim, continuar a ser considerado atual e conforme ao objetivo geral da UE no âmbito da COP 21, desde que as ações e as iniciativas na matéria sejam executadas urgentemente, com a determinação necessária e o mais depressa possível.

1.4. Contudo, tal não dispensa a União e os Estados-Membros de reavaliar as diferentes ações e iniciativas lançadas ou previstas no Livro Branco sobre os transportes [COM(2011) 144 final] e no roteiro relativo a uma estratégia-quadro para uma União da Energia estável [COM(2015) 80 final], em relação à sua eficácia, à sua viabilidade e, mais especificamente, ao objetivo de descarbonização dos transportes, de as reformar e/ou de acrescentar novas iniciativas no âmbito da revisão do livro branco sobre os transportes, anunciada para 2016, sem no entanto comprometer a competitividade da UE. Algumas iniciativas serão de natureza legislativa, mas a maioria deverá alicerçar-se em contribuições voluntárias nacionais, com vista a uma alteração dos comportamentos ou dos hábitos, indispensáveis para o êxito.

1.5. O CESE chama igualmente a atenção para a importância da ação prevista pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), no sentido de estabelecer um regime de comércio de licenças de emissão (RCLE) mundial para a aviação, e pela Organização Marítima Internacional (OMI), a fim de acompanhar as emissões do transporte marítimo, e apela para a obtenção de resultados ambiciosos no contexto das negociações em curso com estas organizações.

1.6. Sublinha que o princípio do poluidor-pagador deve ser aplicado de forma flexível, em particular no caso de zonas rurais remotas, zonas montanhosas e zonas insulares, para evitar efeitos inversamente proporcionais aos custos e preservar a sua utilidade como forma de influenciar as opções relativas à organização das operações de transporte, eliminando ao mesmo tempo toda e qualquer forma de concorrência desleal entre os diferentes modos de transporte. O CESE recomenda que se explore a possibilidade de uma organização global do transporte rural nas regiões, com vista a cumprir o acordo da COP 21 e a dar resposta às necessidades das pessoas vulneráveis.

1.7. De qualquer forma, a aplicação do princípio do poluidor-pagador não será suficiente para assegurar a transição para uma sociedade hipocarbónica. Assim, torna-se ainda mais importante adotar medidas suplementares como o aumento da eficiência energética, a eletromobilidade, a partilha de automóveis, a comodidade, o desenvolvimento de fontes de energia alternativas, a elaboração de normas de qualidade ambiental e, sobretudo, a promoção dos transportes públicos.

1.8. No que diz respeito às bioenergias, são necessários esforços contínuos para intensificar a redução das emissões de gases com efeito de estufa e para evitar alterações no uso do solo. Por isso, há que continuar a promover a exploração energética dos resíduos, dos subprodutos e dos detritos para fins de produção de combustíveis. Os setores do transporte rodoviário de mercadorias, aviação e transporte marítimo continuam a ter algum potencial para os biocombustíveis. No entanto, estes não são, por si só, uma solução, nem dispensam o desenvolvimento e a promoção de soluções que visem a substituição do motor de combustão pela mobilidade elétrica e/ou pelas tecnologias de hidrogénio ou de outras fontes de energia alternativas e sustentáveis.

Por último, não se trata de entrar a mobilidade enquanto tal, mas sim de reduzir as deslocações individuais em veículos a motor sempre que exista uma alternativa viável e de favorecer os transportes coletivos, a bem da proteção do ambiente e a fim de evitar que o tráfego asfixie as cidades.

1.9. O desinvestimento nas atividades poluentes não deve competir apenas aos governos e não pode fazer-se sem a sensibilização e a mobilização de toda a cadeia de transporte (construtores, transportadores, utilizadores) através de medidas legislativas, de incentivo, ou mesmo dissuasoras. O reforço das capacidades, a assistência técnica e o acesso facilitado a financiamento aos níveis local e nacional são fundamentais na transição para um sistema de transportes hipocarbónico. Embora integrando todos os modos de transporte, os programas de investimento da União Europeia devem dar prioridade aos projetos mais eficazes do ponto de vista climático, recorrendo a critérios de avaliação coerentes com as conclusões da COP 21.

1.10. A forte mobilização de que deram provas as organizações da sociedade civil e os agentes económicos e sociais no âmbito da COP 21 deverá ser prosseguida, no intuito de amplificar um movimento cívico em prol da justiça climática e do desinvestimento nas atividades poluentes.

1.11. Consequentemente, o CESE recomenda o recurso ao diálogo participativo com a sociedade civil, tal como definido no seu parecer exploratório de 11 de julho de 2012 sobre o «Livro branco sobre os transportes — Para a adesão e a participação da sociedade civil» (CESE 1598/2012).

2. Decisões essenciais do Acordo de Paris da COP 21

2.1. A Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas (à qual está associado o acordo de 2015 da COP 21) limitava-se à estabilização das concentrações atmosféricas de GEE (o principal gás com efeito de estufa no setor dos transportes é o dióxido de carbono (CO₂), emitido na fase de produção no caso da eletricidade e na fase operacional no caso dos combustíveis) num nível que evitasse uma interferência antropogénica perigosa no sistema climático. Em contrapartida, o Acordo de Paris, de 12 de dezembro de 2015, vincula, pela primeira vez, todas as 195 partes signatárias da supracitada convenção-quadro a acelerarem a redução das emissões de GEE, com vista à realização do objetivo final a longo prazo de restringir o aumento da temperatura média do planeta a um nível claramente inferior a 2°C (até 2100) em relação aos níveis pré-industriais, prossequindo a ação empreendida para limitar esse aumento a 1,5°C, por oposição à tendência atual para os 3°C de aquecimento global até ao final do século XXI.

2.2. Após a ratificação do acordo, caberá às partes signatárias respeitar e comunicar os contributos previstos determinados a nível nacional (CPDN), em função de programas sucessivos de cinco anos, com vista à realização do objetivo final.

2.3. A entrada em vigor do Acordo de Paris está prevista a partir de 2020, desde que seja ratificado por, pelo menos, 55 Estados que representem, pelo menos, 55 % das emissões mundiais de GEE, sem prejuízo da possibilidade, fortemente recomendada, de aplicar o acordo antes da sua entrada em vigor.

2.4. A UE e os seus Estados-Membros acordaram, em 6 de março de 2015, em conformidade com as conclusões do Conselho Europeu de 23 e 24 de outubro de 2014, um objetivo vinculativo de redução das emissões internas de GEE de, pelo menos, 40 % até 2030 e entre 80 % e 95 % até 2050.

2.5. Segundo as referidas conclusões, o objetivo deverá ser atingido coletivamente pela UE e pelos Estados-Membros, designadamente através de reduções de 43 % até 2030 nos setores abrangidos pelo RCLE e de 30 % nos setores não abrangidos (em ambos os casos, em relação aos valores de 2005) e de uma participação que combine equidade e solidariedade.

3. A situação atual do setor dos transportes na UE

3.1. No seu Livro Branco sobre os transportes de 2011 [COM(2011) 144 final], a Comissão Europeia já tinha lançado um apelo premente quanto à necessidade de reduzir sensivelmente as emissões de GEE, a fim de garantir que as alterações climáticas se mantenham inferiores a 2°C, assinalando ao mesmo tempo que é imperioso conseguir uma redução das emissões de GEE no setor dos transportes de, pelo menos, 60 % relativamente aos níveis de 1990 e assinalando, por outro lado, que «noutros setores da economia se poderão obter reduções mais acentuadas».

3.2. Os transportes são responsáveis por cerca de um quarto das emissões de GEE da UE: 12,7 % das emissões globais dos transportes são geradas pela aviação, 13,5 % pelo transporte marítimo, 0,7 % pelo setor ferroviário, 1,8 % pela navegação fluvial e 71,3 % pelo transporte rodoviário (2008). Contudo, o impacto ambiental de um modo de transporte não depende unicamente das emissões diretas, estando igualmente sujeito às emissões indiretas que se devem, sobretudo, à produção da energia necessária às deslocações.

3.3. A nível mundial, os transportes registam o maior aumento das emissões de CO₂ em comparação com qualquer setor industrial. Na UE, o setor dos transportes é o segundo maior responsável pelas emissões de gases com efeito de estufa. Além disso, enquanto as emissões provenientes da aviação e do setor marítimo são as que estão a aumentar mais rapidamente, estes setores não foram abrangidos pelo Acordo de Paris.

3.4. O livro branco sobre os transportes de 2011 constata que o sistema de transporte da UE ainda não é sustentável e, como solução, prevê:

- pôr fim à dependência dos transportes em relação ao petróleo, sem sacrificar a sua eficácia nem comprometer a mobilidade;
- utilizar a energia de maneira mais limitada e melhorar os desempenhos energéticos dos veículos para todos os modos de transporte.

3.5. Tanto no livro branco sobre os transportes como no roteiro relativo a uma estratégia-quadro para uma União da Energia estável, a Comissão propõe várias medidas para desenvolver um setor dos transportes descarbonizado.

3.6. As medidas sugeridas incluem normas mais rigorosas para as emissões de CO₂ aplicáveis aos veículos ligeiros de passageiros e camionetas após 2020, medidas para melhorar a eficácia dos combustíveis e reduzir as emissões dos veículos pesados e uma melhor gestão do tráfego. Importa encorajar os sistemas de portagens rodoviárias assentes no princípio do poluidor-pagador/utilizador-pagador, bem como a promoção do recurso a combustíveis alternativos, incluindo a eletromobilidade, tendo em conta, em particular, a necessidade de desenvolver infraestruturas adequadas.

4. Seguimento a dar ao Acordo de Paris

4.1. Após a ratificação do acordo (até 21 de abril de 2017), caberá às partes signatárias respeitar e comunicar os contributos determinados a nível nacional, em função de programas sucessivos de cinco anos, com vista à realização do objetivo final.

4.2. A União Europeia pode, nos termos do artigo 4.º, n.º 16, do Acordo de Paris, atuar em conjunto com os seus Estados-Membros no âmbito de uma responsabilidade partilhada e deve notificar ao secretariado do Acordo de Paris o nível de emissões atribuído a cada Estado-Membro.

4.3. De acordo com o disposto no artigo 4.º, n.º 9, do Acordo de Paris e na Decisão 1/CP.21, as contribuições estabelecidas segundo um calendário até 2030 devem ser comunicadas ou atualizadas até 2020, um exercício que deve ser repetido de cinco em cinco anos, no âmbito de uma estratégia de desenvolvimento de baixas emissões de GEE até 2050. As contribuições sucessivas devem representar uma progressão em relação ao contributo anterior (artigo 4.º, n.º 3).

4.4. Ainda que a União Europeia já tenha fixado os objetivos e os contributos até 2030 e 2050, os níveis das emissões mundiais (todos os setores económicos em conjunto) estimados pela COP 21 com base nas contribuições nacionais em 2030 (55 gigatoneladas) continuam insuficientes em relação ao objetivo de manter o aumento de temperatura abaixo dos 2°C, pelo que são indispensáveis esforços suplementares para reduzir as emissões para 40 gigatoneladas.

4.5. Embora a decisão relativa à repartição dos esforços a realizar até 2020 (Decisão n.º 406/2009) e a futura decisão relativa ao período entre 2020 e 2030 deixem total liberdade aos Estados-Membros na seleção dos setores económicos que deverão reduzir as suas emissões de GEE, a Comissão, na sua comunicação — Protocolo de Paris — Um roteiro para o combate às alterações climáticas ao nível mundial para além de 2020 [COM(2015) 81 final], recomenda, no caso de serem necessários esforços suplementares, que sejam utilizadas quotas internacionais e sejam evitados compromissos adicionais para os setores não abrangidos pelo RCLE. O CESE apoiou esta posição da UE (parecer NAT 665/2015). Além disso, a Comissão entendeu, no Livro Branco sobre os transportes, que «noutros setores da economia se poderão obter reduções mais acentuadas».

4.6. Com base no exposto e tendo em conta que já fora decidida, muito antes da conferência de Paris, uma redução de 60 % das emissões de GEE nos transportes com vista à limitação do aquecimento climático abaixo dos 2°C, o CESE considera que este objetivo de uma redução de 60 % continua atual e é conforme às decisões da COP 21.

4.7. O CESE nota ainda que o CPDN não contempla o compromisso da UE de intervir, no âmbito da OACI, no sentido de apoiar o desenvolvimento de um RCLE mundial para a aviação e, no âmbito da OMI, no que toca à obrigação do transporte marítimo de prestar contas sobre as emissões de GEE. A UE deve promover a obtenção de resultados ambiciosos no contexto das negociações em curso com a OACI e a OMI.

5. A estratégia: o que importa fazer concretamente

5.1. O CESE constata, por conseguinte, uma grande coerência entre o CPDN da UE e os objetivos definidos nas diversas comunicações da Comissão relativas às medidas da política climática para os transportes. No entanto, é urgente e imperativo que as 40 ações e as 131 iniciativas do livro branco sobre os transportes sejam postas em prática com a determinação necessária e o mais rapidamente possível.

5.2. Importa, porém, reavaliar as medidas do livro branco sobre os transportes relativas à redução das emissões de GEE à luz do CPDN da UE e dos objetivos definidos no pacote da União da Energia⁽¹⁾ quando da revisão do livro branco em 2016, como anunciado pela Comissão.

5.3. Será necessário avaliar as diferentes iniciativas lançadas no âmbito do livro branco sobre os transportes e do pacote da União da Energia quanto à sua eficácia, à sua viabilidade e, mais especificamente, ao objetivo de descarbonização dos transportes. Importará ainda rever essas iniciativas e/ou acrescentar novas. Algumas iniciativas serão de natureza legislativa, mas a maioria deverá alicerçar-se em contribuições voluntárias nacionais, com vista a uma alteração dos comportamentos ou dos hábitos, indispensáveis para o êxito.

⁽¹⁾ JO C 291 de 4.9.2015, p. 14.

5.4. A transição para transportes hipocarbónicos coloca os seguintes desafios:

- assegurar uma articulação justa entre os imperativos económicos e sociais;
- ter em conta o interesse geral e os imperativos ambientais;
- não entravar a mobilidade enquanto tal, reduzir substancialmente a circulação e as deslocações individuais nos centros urbanos e periurbanos, com a ajuda de políticas económicas e de ordenamento do território, e promover os transportes coletivos;
- influenciar os comportamentos, incluindo os padrões de deslocação, bem como uma logística eficaz de transporte de mercadorias, nomeadamente nas zonas urbanas, e que encoraje soluções cooperativas com vista à utilização o mais eficaz possível dos recursos;
- promover a comodidade.

Em matéria de transportes, a realização de atividades adequadas para reduzir as emissões a nível nacional e infranacional permitiria que as cidades reduzissem para metade as emissões, até 2050, em comparação com os níveis habituais. Soluções isoladas já existentes devem ser integradas nas políticas de planeamento estratégico da mobilidade, permitindo uma melhor coordenação entre a política urbana e a política de transportes. O reforço das capacidades, a assistência técnica e o acesso facilitado a financiamento aos níveis local e nacional são fundamentais na consecução desses objetivos.

5.5. O Mecanismo Interligar a Europa, os fundos estruturais e de coesão, o Fundo Europeu para Investimentos Estratégicos, bem como qualquer outro programa de apoio aos investimentos em financiamento de projetos no setor dos transportes devem dar prioridade aos projetos mais eficazes do ponto de vista climático, integrando ao mesmo tempo os diferentes modos a fim de alcançar uma rede de transportes europeia. Os critérios para avaliar os pedidos de financiamento devem incluir referências explícitas aos princípios correspondentes às conclusões da COP 21.

5.6. A repartição dos encargos entre os Estados-Membros e entre os setores abrangidos e não abrangidos pelo RCLC, incluindo os transportes, será um elemento essencial para a aplicação do CPDN da UE e deverá igualmente estar em conformidade com os seus objetivos estratégicos. Esta repartição deve ter presentes as conclusões do Conselho Europeu de outubro de 2014, a fim de chegar a um resultado equilibrado, tendo em conta a eficácia em relação aos custos e à competitividade. A decisão relativa aos esforços para o período 2020-2030, que será tomada em 2016 [COM(2015) 80, anexo 1], deverá nortear-se por estes parâmetros, sem descuidar a manutenção da competitividade da UE.

5.7. A referida revisão do livro branco também deverá prever recursos específicos para animar um debate alargado com a sociedade civil, na medida em que a aceitação social de medidas por vezes pouco populares é indispensável e que todas as ações realizadas serão ineficazes se os destinatários não se identificarem com elas. A forte mobilização de que deram provas as organizações da sociedade civil e os agentes económicos e sociais no âmbito da COP 21 deverá ser prosseguida, no intuito de amplificar um movimento cívico em prol da justiça climática e do desinvestimento nas atividades poluentes.

5.8. Importa promover e alargar iniciativas como a Iniciativa Global para a Economia de Combustíveis (GFEI — Global Fuel Economy Initiative), que reúne países empenhados em desenvolver políticas e regulamentações relativas à eficiência energética dos veículos, ou a Declaração de Paris sobre a Eletromobilidade, Alterações Climáticas e Apelo à Ação, com base nos compromissos de centenas de esforços decisivos no sentido da eletrificação sustentável dos transportes, a MobiliseYourCity, que se destina a apoiar as cidades e os países em desenvolvimento e emergentes na criação e implementação de planos de mobilidade urbana sustentável e de políticas nacionais em matéria de transportes urbanos, ou o Plano de Ação Global para o Transporte Ecológico de Mercadorias («Global Green Freight Action Plan»).

5.9. Como já foi referido pelo CESE ⁽²⁾, a governação participativa requer uma boa estrutura organizacional e processual para ser eficaz e alcançar os objetivos pretendidos. A participação das partes interessadas no desenvolvimento sustentável a longo prazo funciona melhor se for organizada como um processo contínuo e propício a uma atuação conjunta, em vez de como um compromisso isolado ou pontual.

5.10. O CESE decidiu criar um fórum da sociedade civil europeia em prol do desenvolvimento sustentável, o qual deverá proporcionar um quadro estruturado e independente para a participação da sociedade civil na execução, no acompanhamento e na reavaliação das questões horizontais previstas na Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, e em particular do seu objetivo 13 («Adotar medidas urgentes para combater as alterações climáticas e o seu impacto»). Para as questões relativas ao setor dos transportes, deverá recorrer-se ao diálogo participativo gerado pelo CESE e previsto para a aplicação do livro branco de 2011 sobre a política dos transportes.

5.11. O CESE está também a elaborar um parecer (NAT/684) sobre a criação de uma coligação entre a sociedade civil e os órgãos de poder local e regional para cumprir os compromissos assumidos no Acordo de Paris, o qual não deve criar mais uma plataforma de compromisso, mas antes lançar um quadro global que concilie medidas estatais e não estatais a longo prazo. O papel da sociedade civil no cumprimento dos compromissos é absolutamente crucial.

5.12. O desinvestimento nas atividades poluentes não deve competir apenas aos governos e não pode fazer-se sem a sensibilização e a mobilização de toda a cadeia de transporte (construtores, transportadores, utilizadores) através de medidas legislativas, de incentivo, ou mesmo dissuasoras.

5.13. A estratégia de compromissos voluntários escolhida pela COP 21 limita-se a indicar, para cada país, os compromissos não vinculativos, ao passo que a introdução de uma norma de emissões vinculativa seria certamente a solução mais eficaz para obter o resultado esperado pelo Acordo de Paris. Contudo, a repartição no interior da UE dos esforços para 2020-2030 referidos no ponto 5.5 *supra* reforçará os compromissos assumidos.

6. Sistema «poluidor-pagador»

6.1. Segundo o Tratado de Lisboa (TFUE, artigo 191.º, n.º 2), a política da UE no domínio do ambiente baseia-se nos princípios da precaução e da ação preventiva, da correção, prioritariamente na fonte, dos danos causados ao ambiente e do poluidor-pagador.

6.2. Trata-se de fazer pagar o preço dos prejuízos causados ao ambiente pelos poluidores. Ora, nos Estados-Membros, o preço do carbono está previsto de formas muito diferentes nas políticas em matéria de clima, com um predomínio dos impostos, que, contudo, afetam, em primeiro lugar, o poder de compra das famílias mais pobres e os empregos.

6.3. Segundo o livro branco sobre os transportes, as taxas e impostos devem ser reestruturados a fim de terem mais devidamente em conta os princípios do «poluidor-pagador» e do «utilizador-pagador».

6.4. Esta abordagem, como concebida pela Comissão, assenta num sistema «poluidor-pagador» e nas possibilidades que a tarifação das vias rodoviárias oferece enquanto meio de financiamento da construção e manutenção das infraestruturas. Este sistema é utilizado para promover modos de transporte sustentáveis, graças à internalização dos custos externos, e para garantir o financiamento.

6.5. Existe, na União, um mosaico de sistemas diferentes e sem coerência, constituído por portagens eletrónicas, vinhetas, taxas ligadas ao congestionamento de trânsito e taxas de utilização ao quilómetro calculadas por satélite (GNSS). Além disso, as regras da UE de tributação do transporte rodoviário para veículos pesados (eurovinheta) já só se aplicam em quatro Estados-Membros, ao passo que outros Estados-Membros não têm quaisquer portagens rodoviárias. Esta situação levanta sérias questões para o desenvolvimento do mercado único e para os cidadãos, com efeitos negativos sobre o crescimento económico e um aumento das desigualdades sociais em vários Estados-Membros. Além disso, a não cobrança de taxas de utilização da rede rodoviária pode afetar (sem falar dos custos do impacto negativo no ambiente) as condições de concorrência face ao transporte ferroviário, nos casos em que esteja disponível um serviço ferroviário.

⁽²⁾ JO C 299 de 4.10.2012, p. 170.

6.6. Todavia, um eventual sistema europeu de tributação rodoviária deverá ser suficientemente flexível para poder ter em conta a situação das regiões periféricas e das zonas rurais remotas, zonas montanhosas e zonas insulares, que têm baixa densidade populacional e não dispõem de alternativas viáveis ao transporte rodoviário, pelo que a externalização dos custos externos não só não mudaria os comportamentos e a organização dos transportes, como teria por único efeito a diminuição da sua competitividade. O bem-estar económico e social das zonas rurais depende de um sistema de transportes eficaz do ponto de vista económico e respeitador do ambiente. Para reduzir as emissões dos transportes, alguns governos introduziram diferentes formas de tributação do carbono, que não conseguiram travar as emissões dos transportes e agravaram significativamente as despesas das famílias, em especial nas zonas rurais, remotas e montanhosas.

6.7. Segundo a comissão responsável pelos Transportes, a Comissão prevê propor, no final de 2016, um sistema europeu para os camiões e os veículos particulares, com uma regulamentação uniforme para a cobrança de portagens em todos os Estados-Membros, assente exclusivamente no número de quilómetros percorridos.

6.8. O CESE congratula-se com a intenção da Comissão de harmonizar a nível europeu um sistema de tributação rodoviária com base no princípio do poluidor-pagador, mas considera que a componente de «internalização» da tarifificação não será certamente suficiente para se chegar a uma política sustentável em matéria de transportes que respeite os compromissos assumidos no âmbito da COP 21, a qual exige medidas suplementares, como o aumento da eficiência energética, a eletromobilidade, a partilha de automóveis, a comodidade, o desenvolvimento de fontes de energia alternativas, a elaboração de normas de qualidade ambiental e, sobretudo, a promoção dos transportes públicos.

6.9. Outra das medidas poderia consistir num preço do carbono assente em critérios económicos e sociais. Um preço do carbono demasiado baixo, como é o caso atualmente, não encoraja seguramente todos os agentes dos transportes a modificar os seus comportamentos e a tomar medidas para reduzir o seu consumo de energia. Contudo, normas e padrões mais rigorosos relativos aos combustíveis, à eficiência energética, à gestão informatizada da circulação e ao desenvolvimento de combustíveis alternativos podem abrir caminho para a redução das emissões, sem afetar negativamente a competitividade.

7. Inovação, investigação e desenvolvimento, combustíveis alternativos

7.1. O CESE realça a necessidade absoluta de uma política industrial ativa e de uma investigação e desenvolvimento (I&D) coordenadas para facilitar a transição para uma economia hipocarbónica. Para dissociar o inevitável aumento do volume de transporte da redução das emissões poluentes, é necessário empreender esforços de I&D sustentados.

7.2. O roteiro sobre os transportes indica que será necessário prosseguir o desenvolvimento dos biocombustíveis, em especial no domínio da aviação e dos veículos pesados de mercadorias, reconhecendo embora que há problemas em matéria de segurança alimentar e ambiente relacionados com o desenvolvimento dos biocombustíveis, e sublinha que é importante desenvolver biocombustíveis mais sustentáveis de segunda e terceira geração.

7.3. No que diz respeito às bioenergias, são necessários esforços contínuos para intensificar a redução das emissões de gases com efeito de estufa e para evitar alterações no uso do solo. Por isso, há que continuar a promover a exploração energética dos resíduos, dos subprodutos e dos detritos para fins de produção de combustíveis. Os setores do transporte rodoviário de mercadorias, aviação e transporte marítimo continuam a ter algum potencial para os biocombustíveis. No entanto, estes não são, por si só, uma solução, nem dispensam o desenvolvimento e a promoção de soluções que visem a substituição do motor de combustão pela mobilidade elétrica e/ou pelas tecnologias de hidrogénio ou de outras fontes de energia alternativas e sustentáveis.

7.4. A transição para a mobilidade elétrica deve ser acompanhada de uma transição para o uso partilhado dos veículos. Contudo, importa ter presente que, mesmo com uma transição completa para motores a combustíveis sustentáveis, o risco de o tráfego asfixiar as cidades persistirá até que os transportes coletivos e os sistemas de distribuição eficazes se tornem a norma.

Bruxelas, 26 de maio de 2016.

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Georges DASSIS
