

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a «Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões — A Europa em Movimento: Uma agenda para uma transição socialmente justa para uma mobilidade ecológica, competitiva e conectada para todos»

[COM(2017) 283 final]

(2018/C 081/27)

Relator: **Ulrich SAMM**

Correlator: **Brian CURTIS**

| | |
|-----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| Consulta | Comissão Europeia, 5.7.2017 |
| Base jurídica | Artigo 304.º do TFUE |
| Competência | Secção Especializada de Transportes, Energia, Infraestruturas e Sociedade da Informação |
| Adoção em secção | 2.10.2017 |
| Adoção em plenária | 18.10.2017 |
| Reunião plenária n.º | 529 |
| Resultado da votação (votos a favor/votos contra/abstenções) | 111/0/0 |

1. Conclusões e recomendações

1.1. A agenda para a mobilidade, estabelecida na comunicação da Comissão — Europa em Movimento [COM(2017) 283 final] (doravante designada apenas por «comunicação»), reflete a ambição da Europa de realizar rápidos progressos rumo ao estabelecimento, até 2025, de um sistema de mobilidade ecológico, competitivo e conectado, que integre todos os meios de transporte e que cubra toda a União. O transporte rodoviário na Europa, objeto da comunicação em apreço, conta com uma indústria que é líder mundial na produção e na prestação de serviços. A produção neste setor emprega 11 % de todos os trabalhadores da indústria transformadora em toda a UE e gera 7 % do PIB da UE.

1.2. A comunicação salienta a ligação com as prioridades globais da União da Energia, do mercado único digital e do Plano de Investimento para a Europa. Em particular, pretende resolver algumas questões pendentes relativas aos transportes no mercado único, mantendo simultaneamente uma perspetiva equilibrada no que toca aos direitos humanos e laborais e aos aspetos ambientais.

1.3. O bom funcionamento de um **espaço único europeu dos transportes** depende de um quadro regulamentar adequado. O CESE é de opinião que as alterações propostas na legislação em matéria de acesso à profissão, acesso ao mercado — incluindo a cabotagem — e condições de trabalho, como o tempo de condução e de repouso e as regras específicas sobre o destacamento de trabalhadores no domínio dos transportes rodoviários, na sua maioria, não conseguem resolver de forma eficaz os problemas que abordam. As propostas específicas sobre estas questões são tratadas mais pormenorizadamente em diferentes pareceres do Comité. O CESE realça a urgência de encontrar soluções adequadas e facilmente exequíveis, dada a importância crucial de criar um quadro regulamentar adequado à sua finalidade para garantir o bom funcionamento do mercado interno. Salienta, neste contexto, a sua expectativa de que a próxima proposta relativa ao transporte combinado aborde também as questões do acesso ao mercado.

1.4. As tecnologias de transporte terrestre serão muito provavelmente revolucionadas pela **digitalização** e pela automatização. Estas tecnologias proporcionam um vasto leque de novas funcionalidades a consumidores e empresas que desejam maior qualidade, conveniência, flexibilidade, acessibilidade de preços e segurança nos serviços que utilizam e em todo o tipo de equipamentos. O CESE constata que esta nova tecnologia tem a capacidade de melhorar a eficiência do mercado dos transportes mas também de fornecer dados analíticos que contribuem para o controlo e a execução da legislação em vigor e para a proteção dos direitos humanos e sociais.

1.5. A condução automática tem atualmente potencial para ser um agente de mudança e para criar novos serviços e novas oportunidades de negócio, bem como para aumentar substancialmente a segurança ativa dos veículos e reduzir significativamente o número de vítimas mortais. O CESE exorta a Comissão a prosseguir o projeto **Visão Zero até 2050**, uma vez que os seus objetivos são de extrema importância para a nossa sociedade e para todos os cidadãos.

1.6. O CESE apoia firmemente a proposta da Comissão para solucionar o problema da fraca interoperabilidade dos diversos **sistemas eletrónicos de portagem** existentes nos Estados-Membros e implementar um quadro comum interoperável. O CESE considera igualmente que um sistema de tarifação rodoviária flexível, justo, transparente e não discriminatório, em conformidade com os princípios do utilizador-pagador e do poluidor-pagador, teria um efeito positivo, desde que as receitas obtidas sejam afetadas. A aplicação total das receitas poderia gerar na Europa mais de 500 000 oportunidades de emprego adicionais.

1.7. O CESE assinala a discrepância entre a **redução de emissões** nos transportes rodoviários prevista neste pacote (13 %) e a redução necessária (18-19 %) para que o setor dos transportes contribua para o cumprimento das metas em matéria de clima e energia para 2030. Este desfasamento só poderá ser eliminado se os Estados-Membros envidarem esforços substanciais para promover a introdução de iniciativas de transporte rodoviário «limpo».

1.8. O CESE gostaria de salientar que a produção de eletricidade limpa é condição indispensável para o êxito da introdução dos **veículos elétricos** no mercado de massas. Todavia, independentemente da fonte da energia elétrica, os veículos elétricos podem contribuir para reduzir a poluição atmosférica a nível local, ainda que os objetivos globais da UE no que diz respeito às emissões de gases com efeito de estufa só possam ser atingidos através de uma política de produção de eletricidade limpa.

1.9. A confiança dos consumidores na indústria automóvel e no sistema regulamentar foi seriamente abalada nos últimos tempos. É crucial restaurar a confiança através de **normas de emissão** realistas e procedimentos de ensaio adequados, e o CESE lamenta que a proposta da Comissão relativa a uma autoridade independente de supervisão ao nível da UE dos ensaios das emissões dos veículos tenha sido arquivada no início de 2017 após a oposição de alguns Estados-Membros.

1.10. É necessário definir metas claras e ambiciosas na Europa para os veículos movidos a energia limpa, a fim de estimular o setor da indústria transformadora nos domínios da **investigação**, da introdução no mercado e da produção. As limitações técnicas que continuam a entrar a rápida introdução de sistemas de tração alternativos só podem ser superadas através de um programa de investigação sólido (no próximo programa-quadro) ao longo de todo o processo, desde a investigação de base até à inovação e à introdução no mercado.

1.11. O Comité gostaria que houvesse um maior reconhecimento da importância de apoiar a transferência modal, aumentando os incentivos destinados a fomentar os transportes públicos e a transição do transporte rodoviário de mercadorias para o transporte ferroviário. A estratégia global pode contribuir para a descarbonização do transporte rodoviário, mas não resolverá necessariamente o congestionamento e a poluição, sobretudo tendo em conta que se prevê que a procura de transporte rodoviário continue a aumentar.

2. Introdução

2.1. A comunicação é a primeira fase importante do pacote de medidas relativas à mobilidade, seguindo-se novas propostas ainda este ano. Enquadra as propostas específicas (que são objeto de outros pareceres do Comité) num contexto político, define medidas de apoio — como a tarifação rodoviária (incluindo a infraestrutura necessária), os combustíveis alternativos e a conectividade, melhor informação para os consumidores, um mercado interno mais forte e condições de trabalho melhoradas para o setor do transporte rodoviário de mercadorias — e propõe ações com vista a lançar as bases para a mobilidade cooperativa, conectada e automatizada. Na prática, a proposta da Comissão diz respeito sobretudo ao setor do transporte rodoviário.

2.2. A comunicação realça também a ligação com as prioridades globais da União da Energia (eficiência energética e descarbonização do setor dos transportes, incluindo a implantação de combustíveis com baixas emissões de carbono e a promoção da eletromobidade), do mercado único digital, da agenda para o emprego, o crescimento e o investimento e do Plano de Investimento para a Europa para apoiar a sua aplicação, bem como com os objetivos de reforçar a equidade e a dimensão social definida no pilar europeu dos direitos sociais. Procura resolver algumas questões pendentes relativas aos transportes no mercado único, mantendo simultaneamente uma perspetiva equilibrada no que toca aos direitos humanos e laborais e aos aspetos ambientais — embora persistam algumas tensões.

2.3. A agenda para a mobilidade reflete a ambição da Europa de realizar rápidos progressos rumo ao estabelecimento, até 2025, de um sistema de mobilidade ecológico, competitivo e conectado, que integre todos os meios de transporte, cubra toda a União e a conecte aos países vizinhos e ao resto do mundo. A concretização deste objetivo extremamente ambicioso conta com uma indústria que é líder mundial na produção e na prestação de serviços e depende de uma vontade política forte e eficaz dos Estados-Membros.

2.4. Importa não esquecer que os países da UE obtêm mais de 500 mil milhões de euros em receitas fiscais provenientes do setor dos veículos de transporte. A produção neste setor emprega 11 % de todos os trabalhadores da indústria transformadora em toda a UE e gera 7 % do PIB da UE e 90 mil milhões de euros em excedentes comerciais. Com efeito, é um setor tão potente e importante que o ritmo dos progressos em muitos domínios de regulamentação e das melhorias a nível da UE tem sido lento precisamente por vários Estados-Membros considerarem o setor como sendo de importância estratégica nacional. As mudanças que comprovadamente afetam os sistemas e as prioridades a nível nacional, como é o caso da abertura do mercado e da tarifação rodoviária, exigem frequentemente muito tempo de adaptação e concretização.

2.5. A UE não está a começar do zero. A implantação do mercado interno e a realização dos objetivos de sustentabilidade produziram resultados significativos. O CESE já manifestou o seu ponto de vista numa série de pareceres, designadamente nos que abordam o espaço único europeu dos transportes ⁽¹⁾, enquanto pedra angular do mercado interno livre, as viagens multimodais ⁽²⁾ e o mercado interno do transporte internacional rodoviário de mercadorias ⁽³⁾. O desenvolvimento sustentável da política da UE em matéria de transportes ⁽⁴⁾ desempenha um papel de relevo, em especial a descarbonização dos transportes ⁽⁵⁾ e o impacto das conclusões da COP 21 na política europeia de transportes ⁽⁶⁾. As repercussões da digitalização e da robotização dos transportes na elaboração de políticas da UE ⁽⁷⁾, bem como as perspetivas de sistemas de transporte inteligentes cooperativos ⁽⁸⁾ serão elementos cada vez mais importantes na política de transportes da UE, também já abordados pelo CESE.

2.6. No entanto, muito há ainda a fazer. A agenda para a mobilidade tem de preparar o terreno para um sistema europeu de transportes capaz de fazer face aos principais desafios colocados pela digitalização e pelo impacto ambiental.

3. Digitalização

3.1. A digitalização e a automatização baseadas numa Internet rápida e fiável proporcionam um vasto leque de novas funcionalidades a consumidores e empresas que desejam maior qualidade, conveniência, flexibilidade, acessibilidade de preços e segurança nos serviços que utilizam e em todo o tipo de equipamentos. Além disso, oferecem novas técnicas eficazes para análise, controlo e execução da legislação em vigor e para a proteção dos direitos humanos e sociais. As tecnologias de transporte terrestre, em particular, serão muito provavelmente revolucionadas pela digitalização. Um dos objetivos gerais deve consistir em harmonizar os sistemas ou encontrar soluções técnicas que possibilitem a sua operabilidade transfronteiras, visto que tal é crucial para o bom funcionamento do mercado interno. A título de exemplo, assinala-se a introdução iminente dos tacógrafos inteligentes. Contudo, a proposta de adaptação dos veículos existentes apresenta um calendário a 15 anos. Esse período deveria ser reduzido substancialmente.

3.2. A estratégia da UE para uma **mobilidade cooperativa, conectada e automatizada** (Sistemas de Transporte Inteligentes Cooperativos) e a respetiva implementação descreve os primeiros passos rumo à condução automática (consultar igualmente o parecer TEN/621). A **conectividade** entre os veículos e entre estes e uma infraestrutura fixa é uma funcionalidade essencial, que será necessária para se tirar pleno partido da tecnologia digital. Por conseguinte, o CESE saúda os objetivos estratégicos para 2025 apresentados na recente comunicação — Rumo a uma Sociedade Europeia a *Gigabits* ⁽⁹⁾, que estabelece um calendário para o desenvolvimento da infraestrutura europeia de banda larga de elevada capacidade que assegurará uma cobertura 5G ininterrupta com conectividade à Internet de capacidade muito elevada em todas as grandes vias de transporte terrestre.

3.3. A digitalização será também fundamental para o desenvolvimento de novos modelos de mercado, incluindo diversos tipos de plataformas e de conceitos de **economia da partilha** suscetíveis de melhorar a eficiência dos recursos, mas que também suscitam uma série de questões jurídicas, sociais e relacionadas com os consumidores, como o papel e o estatuto das plataformas Internet e as mudanças no mercado de trabalho.

3.4. O potencial da **condução automática**, designadamente com automóveis sem condutores, é visto, sobretudo, como uma oportunidade para novos modelos de negócio. No entanto, as questões da responsabilidade também são importantes e precisam de ser clarificadas na UE de forma harmonizada. Uma outra consequência da condução automática ou semiautomática é a possibilidade de melhorar significativamente a segurança ativa dos veículos terrestres. O número de acidentes mortais rodoviários diminuiu quatro vezes em relação aos valores da década de 1970, principalmente graças à

⁽¹⁾ JO C 291 de 4.9.2015, p. 14.

⁽²⁾ JO C 12 de 15.1.2015, p. 81.

⁽³⁾ JO C 13 de 15.1.2016, p. 176.

⁽⁴⁾ JO C 248 de 25.8.2011, p. 31.

⁽⁵⁾ JO C 173 de 31.5.2017, p. 55.

⁽⁶⁾ JO C 303 de 19.8.2016, p. 10.

⁽⁷⁾ JO C 345 de 13.10.2017, p. 52.

⁽⁸⁾ JO C 288 de 31.8.2017, p. 85.

⁽⁹⁾ JO C 125 de 21.4.2017, p. 51.

introdução de elementos de segurança passiva nos automóveis. Não obstante, infelizmente, 25 500 pessoas ainda perderam a vida nas estradas da UE em 2016. Atualmente, através do desenvolvimento e da introdução de elementos de segurança ativa avançada (condução semiautomática, automóveis conectados), deverá ser possível reduzir significativamente o número de acidentes mortais rodoviários, ou mesmo eliminá-los por completo, conforme estabelecido no projeto de segurança Visão Zero. Este projeto, lançado na Suécia em 1997 e mais tarde replicado na UE, nunca atingiu os resultados previstos. A condução automática tem atualmente potencial para ser um agente de mudança. O CESE exorta a Comissão a prosseguir o projeto **Visão Zero até 2050**, uma vez que este objetivo é de extrema importância para a nossa sociedade e para todos os cidadãos.

4. Espaço único europeu dos transportes

4.1. O CESE saúda o facto de a Comissão ter tomado a iniciativa de clarificar o quadro regulamentar do mercado do transporte rodoviário e de assegurar maior eficácia na sua execução, melhorando simultaneamente as condições de trabalho e combatendo o *dumping* social, a fim de garantir o bom funcionamento do mercado interno neste setor. As alterações propostas dizem respeito ao acesso à profissão, ao acesso ao mercado — incluindo a cabotagem — e às condições de trabalho, como o tempo de condução e de repouso e as regras específicas sobre o destacamento de trabalhadores no domínio dos transportes rodoviários.

Contudo, o CESE é de opinião que as alterações à legislação propostas, apesar de revelarem a ambição de facilitar a aplicação das regulamentações e de garantir uma concorrência leal, na sua maioria, não conseguem resolver de forma eficaz os problemas que abordam, inclusive os que surgiram durante a aplicação do quadro atual. O CESE observa que a iniciativa motivou pontos de vista divergentes entre os Estados-Membros, os parceiros sociais e os operadores. Reitera que a única via sustentável a seguir passa por legislação clara e de fácil execução, que garanta segurança jurídica no que se refere ao acesso ao mercado, e a proteção adequada dos direitos sociais. Além disso, o CESE salienta a necessidade de utilizar tecnologias modernas (tacógrafos, etc.) e infraestruturas eficientes (áreas de estacionamento seguras) para ajudar na implementação e execução. Uma característica surpreendente da comunicação é que o transporte combinado é abordado não como uma questão relacionada com o acesso ao mercado, mas apenas como forma de otimizar a sustentabilidade. (Para mais pormenores sobre a posição do CESE em relação a estas propostas, ver os pareceres específicos adotados.)

4.2. O CESE saúda a intenção de alterar a Diretiva relativa à utilização de **veículos de aluguer sem condutor** no transporte rodoviário de mercadorias, mas manifesta algumas reservas quanto a possíveis consequências dessa alteração. Estas reservas prendem-se com dois aspetos: o primeiro diz respeito ao possível crescimento de empresas fictícias, ao passo que o segundo diz respeito à possibilidade de um operador realizar operações de cabotagem ilegais sem ser detetado.

4.3. O CESE considera que a implementação de um sistema de **tarifação rodoviária** flexível, justo, transparente, não discriminatório e não burocrático, em conformidade com os princípios do utilizador-pagador e do poluidor-pagador, teria um efeito positivo se as receitas provenientes da utilização da infraestrutura rodoviária forem afetadas e se o mercado interno dos transportes se mantiver isento de práticas discriminatórias. A aplicação total das receitas poderia gerar na Europa mais de 500 000 oportunidades de emprego adicionais. O CESE apoia firmemente a proposta da Comissão para solucionar o problema da fraca interoperabilidade dos diversos sistemas eletrónicos de portagem existentes nos Estados-Membros e introduzir, de modo uniforme em toda a UE, um sistema eletrónico de portagem baseado em tecnologia avançada. (Para mais pormenores sobre a posição do CESE, consultar os pareceres adotados sobre estas questões específicas.)

5. Rumo a um sistema de transportes sustentável

5.1. Os transportes representam cerca de 20 % das **emissões de gases com efeito de estufa** na Europa. Embora as atividades de transporte estejam a aumentar, as emissões de gases com efeito de estufa têm de diminuir a fim de cumprir os objetivos da UE em matéria de energia e clima para 2030. Consequentemente, o pacote «Energias limpas para todos os europeus», de novembro de 2016, incluiu medidas para acelerar a implantação de combustíveis com baixas emissões de carbono nos transportes e para apoiar a eletromobilidade, algo com que o CESE se congratulou ⁽¹⁰⁾.

5.2. De um modo geral, é expectável que as emissões totais dos transportes continuem a diminuir caso as atuais tendências e políticas adotadas se mantenham, conduzindo a uma redução de 13 % das emissões até 2030 em comparação com 2005 (e de 15 % até 2050). Estes valores, contudo, não estão em conformidade com a redução de 18-19 %, numa boa relação custo-eficácia, de que o setor dos transportes necessita para contribuir para o cumprimento das metas em matéria de clima e energia para 2030. O CESE concorda que o estabelecimento de limites para as emissões dos novos veículos

⁽¹⁰⁾ JO C 246 de 28.7.2017, p. 64.

constitui um instrumento eficaz para reduzir as emissões, embora insuficiente para atingir os objetivos fixados. Esses limites devem, por conseguinte, ser complementados por medidas destinadas a aumentar a eficiência energética e a promover os combustíveis e sistemas de propulsão alternativos, incluindo o GNL e a eletricidade, através de sistemas de bordo ou de vias eletrificadas, bem como da **tarifação rodoviária**.

5.3. As expectativas são elevadas em relação aos **veículos elétricos**, como o demonstra o facto de os Estados-Membros terem anunciado que irão seguir o exemplo da Noruega (2025), da França e do Reino Unido (2040) no que se refere à proibição de novos automóveis com motores de combustão interna (a gasolina e a gasóleo). O mercado dos veículos elétricos revela um rápido crescimento a nível mundial. O número de automóveis elétricos em circulação atingiu os dois milhões a nível mundial em 2016, mas ainda representa apenas 0,2 % do total de automóveis de passageiros (AIE, 2017). O maior crescimento absoluto verifica-se na China, sendo essencialmente motivado por problemas de poluição atmosférica e pelas metas de redução. Na Europa, é necessário definir metas claras e ambiciosas para os veículos movidos a energia limpa, a fim de estimular o setor da indústria transformadora nos domínios da investigação e da produção.

5.4. A introdução mais rápida dos veículos elétricos tem sido dificultada por **limitações técnicas** relacionadas com o desempenho das baterias. Embora o custo das baterias esteja a diminuir mais rapidamente do que o previsto, subsistem ainda alguns problemas relacionados com parâmetros (por vezes com implicações entre si) que limitam o desempenho dos veículos elétricos: o peso, a capacidade de carga (autonomia), a velocidade de carregamento e problemas relacionados com a vida útil/deterioração. No entanto, os veículos elétricos estão prestes a ser reconhecidos como a principal área de crescimento no futuro dos veículos de passageiros e comerciais ligeiros.

5.5. As limitações técnicas apenas podem ser superadas através de um programa de **investigação** sólido ao longo de todo o processo, desde a investigação de base até à inovação. Os programas europeus para a investigação, designadamente o programa Europa 2020, estão bem orientados e está a ser realizada investigação em várias áreas alternativas, como novos tipos de baterias ou pilhas de combustível e hidrogénio. Os objetivos são promissores, mas uma grande parte desta investigação ainda se encontra numa fase inicial. No entanto, dispomos já de alguns resultados iniciais, tal como demonstrado pela Empresa Comum «Pilhas de Combustível e Hidrogénio» (www.fch.europa.eu).

5.6. Para eliminar as incertezas quanto ao futuro dos sistemas de tração dos veículos, a União Europeia tem de estabelecer no próximo programa-quadro uma **prioridade de investigação** específica no domínio dos transportes, cuja base sólida é constituída pelas estratégias de investigação e inovação nos transportes, definidas pela Comissão Europeia e por plataformas tecnológicas europeias, como o Conselho Consultivo da Investigação em Aeronáutica na Europa. Além disso, a colaboração ao longo de toda a cadeia de níveis de maturidade tecnológica, desde a investigação de base até à aplicação, constitui a forma mais eficaz de seguir a via rumo à introdução no mercado.

5.7. O CESE gostaria de reiterar ⁽¹¹⁾ o facto de existir falta de **harmonização** entre o financiamento nacional e o da UE para fins de investigação. Por exemplo, o conceito «Power-to-X» — a conversão eletroquímica de vapor de água e dióxido de carbono, com recurso a eletricidade gerada a partir de fontes renováveis, para a produção de combustíveis sintéticos — é fortemente apoiado por um programa de financiamento alemão ⁽¹²⁾, sem que exista uma abordagem complementar do lado da UE.

5.8. Graças à tecnologia existente, verifica-se atualmente uma procura crescente de baterias na Europa. A grande maioria da capacidade de produção mundial de células continua concentrada na Ásia e nos EUA. O CESE partilha as preocupações da Comissão de que a indústria automóvel ficará em grande medida dependente das importações de células de bateria, expondo, portanto, a sua fonte de aprovisionamento a vários riscos. Uma **indústria europeia de baterias** local e capaz de responder à procura é do interesse dos fabricantes de automóveis europeus.

5.9. O apoio à eletromobidade não se limita ao desenvolvimento de baterias. Particularmente no que se refere aos veículos pesados de mercadorias, as soluções alternativas passam por **estradas eletrificadas** com propulsão elétrica por meio de cabos aéreos ou carris na via (autoestrada elétrica, etc.). Uma questão transversal aos sistemas de propulsão alternativa é a importância de desenvolver normas comuns, a fim de possibilitar o tráfego transfronteiriço e criar um mercado, pelo menos, à escala da UE e, de preferência, à escala mundial. A RTE-T, em especial os principais corredores da rede, pode ser um instrumento para lidar com esse aspeto.

⁽¹¹⁾ JO C 34 de 2.2.2017, p. 66.

⁽¹²⁾ <https://www.kopernikus-projekte.de/projekte/power-to-x>

5.10. O **motor de combustão interna**, que está na base da nossa mobilidade rodoviária, depara-se com uma oposição cada vez maior. Houve uma forte perda de confiança nas empresas e no sistema regulamentar relativo às emissões dos veículos, sobretudo com a revelação de que existem dispositivos manipuladores ilegais. Em condições reais de condução, estes dispositivos interferem com os controlos das emissões ou desativam-nos. Contudo, mesmo na ausência de expedientes ilegais, é amplamente sabido que os veículos aprovados em ensaios formais de emissões normalmente produzem níveis de poluição muito mais elevados em condições reais de condução. O aumento desta discrepância ao longo das últimas décadas é a principal razão para os problemas atuais. É urgente restabelecer a confiança dos consumidores na indústria automóvel e no sistema regulamentar através de normas de emissão realistas e procedimentos de ensaio adequados. O Comité lamenta que a proposta da Comissão relativa a uma autoridade independente de supervisão ao nível da UE dos ensaios das emissões dos veículos tenha sido arquivada no início de 2017 após a oposição de alguns Estados-Membros.

5.11. Todavia, o debate sobre motores de combustão *versus* tração elétrica deve ir além das normas relativas às emissões. É necessário, nomeadamente, estabelecer a distinção entre os efeitos para o aquecimento **global** e os efeitos para a poluição atmosférica **local**. Para minimizar a poluição atmosférica a nível local, a primeira escolha recai nos veículos elétricos com zero emissões locais. No entanto, geralmente, os veículos elétricos não estão isentos de emissões quando analisados na sua globalidade. O nível de emissões depende do método de produção da eletricidade para o carregamento das baterias e dos processos de fabrico das mesmas. Uma vez que a quota de produção de eletricidade livre de carbono revela grandes disparidades entre os Estados-Membros, é óbvio que o contributo efetivo dos veículos elétricos para o cumprimento dos objetivos da UE em matéria de clima depende do país onde esses veículos circulam. O apoio da UE à **eletromobilidade** tem de ter em conta que esta questão está estreitamente relacionada com a produção de eletricidade, conforme explanado no contexto da **União da Energia**.

5.12. Atualmente, os motores de combustão em circulação têm um desempenho superior em viagens de longo curso e trabalhos pesados. Quanto à rapidez com a qual a tração elétrica conseguirá atingir desempenhos semelhantes, devemos estar preparados para um **longo período de transição** em que ambos os sistemas de tração coexistirão. Os automóveis híbridos, por exemplo, que conseguem alternar entre combustão para distâncias longas e tração elétrica na cidade, podem proporcionar uma solução para a qual a indústria automóvel europeia está bem preparada. Para algumas utilizações (como o transporte de mercadorias de longo curso), os veículos elétricos a bateria não são adequados. Existe uma ampla gama de tecnologias alternativas que podem ser utilizadas, como, por exemplo, as pilhas de combustível a hidrogénio e as autoestradas eletrificadas. A Europa precisa de investir no seu desenvolvimento, a fim de construir uma indústria de vanguarda nos transportes ecológicos.

5.13. O CESE apoia o desenvolvimento da formação profissional em logística, em todos os Estados-Membros, com o intuito de fornecer novas competências em prol das iniciativas contidas neste pacote de medidas.

5.14. É de salientar que algumas grandes cidades em toda a UE lançaram, de forma independente, uma grande variedade de iniciativas para lidar com o congestionamento e a poluição. O CESE incentiva a Comissão a aprofundar o seu trabalho atual com os municípios no que diz respeito às boas práticas e à divulgação de informação.

Bruxelas, 18 de outubro de 2017.

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Georges DASSIS