

Quinta-feira, 18 de maio de 2017

P8_TA(2017)0228

Transporte rodoviário na União Europeia**Resolução do Parlamento Europeu, de 18 de maio de 2017, sobre o transporte rodoviário na União Europeia (2017/2545(RSP))**

(2018/C 307/19)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta o artigo 91.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
- Tendo em conta a Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 1999, relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas ⁽¹⁾,
- Tendo em conta a Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2002, relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário ⁽²⁾,
- Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários ⁽³⁾,
- Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário ⁽⁴⁾,
- Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias ⁽⁵⁾,
- Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro ⁽⁶⁾,
- Tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários ⁽⁷⁾,
- 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 9 de setembro de 2015, sobre a aplicação do Livro Branco de 2011 sobre os transportes: balanço e via a seguir rumo à mobilidade sustentável ⁽⁸⁾,
- Tendo em conta a sua resolução, de 19 de janeiro de 2017, sobre a logística na UE e o transporte multimodal nos novos corredores da RTE-T ⁽⁹⁾,
- Tendo em conta a sua resolução, de 24 de novembro de 2016, sobre as novas oportunidades para as pequenas empresas de transporte, incluindo modelos empresariais colaborativos ⁽¹⁰⁾,

⁽¹⁾ JO L 187 de 20.7.1999, p. 42.⁽²⁾ JO L 80 de 23.3.2002, p. 35.⁽³⁾ JO L 102 de 11.4.2006, p. 1.⁽⁴⁾ JO L 300 de 14.11.2009, p. 51.⁽⁵⁾ JO L 300 de 14.11.2009, p. 72.⁽⁶⁾ JO L 300 de 14.11.2009, p. 88.⁽⁷⁾ JO L 60 de 28.2.2014, p. 1.⁽⁸⁾ Textos Aprovados, P8_TA(2015)0310.⁽⁹⁾ Textos Aprovados, P8_TA(2017)0009.⁽¹⁰⁾ Textos Aprovados, P8_TA(2016)0455.

Quinta-feira, 18 de maio de 2017

- Tendo em conta o relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a situação do mercado do transporte rodoviário da União (COM(2014)0222),
 - Tendo em conta a Diretiva (UE) 2015/413 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2015, que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária ⁽¹⁾,
 - Tendo em conta a Comunicação da Comissão intitulada «Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica» (COM(2016)0501) e a Comunicação da Comissão intitulada «Transportes e CO2» (COM(1998)0204),
 - Tendo em conta o Acordo de Paris e o seu compromisso de manter o aumento global da temperatura neste século bem abaixo de 2°C em relação aos níveis pré-industriais e de prosseguir os esforços para o limitar ainda mais a 1,5° C,
 - Tendo em conta a Declaração de Amesterdão, de 14 de abril de 2016, sobre a cooperação no domínio da condução conectada e automatizada — navegar na direção de veículos conectados e automatizados nas estradas europeias,
 - Tendo em conta a sua resolução, de 14 de setembro de 2016, sobre o «dumping» social na União Europeia ⁽²⁾,
 - Tendo em conta a Comunicação da Comissão intitulada «Uma estratégia europeia relativa aos sistemas cooperativos de transporte inteligentes, uma etapa rumo a uma mobilidade cooperativa, conectada e automatizada» (COM(2016)0766),
 - Tendo em conta o artigo 123.º, n.º 2, do seu Regimento,
- A. Considerando que a Comissão deve apresentar, com caráter de urgência, propostas legislativas sobre o mercado do transporte rodoviário de mercadorias (a seguir «iniciativas rodoviárias») com o objetivo de identificar e enfrentar os desafios que o setor enfrenta;
- B. Considerando que a economia do transporte rodoviário da UE representa 5 milhões de postos de trabalho diretos e contribui com cerca de 2 % do PIB da UE, havendo 344 000 empresas de transporte rodoviário de passageiros e mais de 560 000 empresas de transporte rodoviário de mercadorias ⁽³⁾;
- C. Considerando que, em 2013, as atividades de transporte rodoviário de passageiros na UE ascenderam a 5 323 mil milhões de passageiros-quilómetro, tendo os automóveis de passageiros representado 72,3 % e os autocarros urbanos e interurbanos 8,1 % do total das atividades de transporte de passageiros na UE-28 ⁽⁴⁾;
- D. Considerando que a segurança rodoviária continua a ser um tema central para a UE, com 135 000 feridos graves e 26 100 vítimas mortais em 2015;
- E. Considerando que o transporte rodoviário é uma força motriz da economia da UE — devendo continuar a ser um pioneiro na criação de mais crescimento económico e de emprego e na promoção da competitividade e da coesão territorial — e que é necessário, ao mesmo tempo, que o setor se torne mais sustentável e que respeite as condições de trabalho dignas e os direitos sociais;
- F. Considerando que os transportes rodoviários são um setor no qual a Europa é líder mundial, tanto no fabrico como nas operações de transporte, e que é fundamental que os transportes rodoviários europeus continuem a evoluir, a investir e a renovar-se duma forma sustentável e ecológica, a fim de manter a liderança tecnológica a nível mundial no âmbito duma economia mundial cada vez mais caracterizada pela emergência de novos agentes poderosos e de novos modelos empresariais;
- G. Considerando que o transporte rodoviário continua a eliminar gradualmente os combustíveis fósseis, dada a necessidade urgente de melhorar a eficiência energética e a sustentabilidade deste setor — em especial, através de combustíveis alternativos, sistemas de propulsão alternativos e digitalização — de uma forma eficiente em termos de custos, sem sacrificar a sua competitividade;

⁽¹⁾ JO L 68 de 13.3.2015, p. 9.

⁽²⁾ Textos Aprovados, P8_TA(2016)0346.

⁽³⁾ Fonte: «EU Transport in Figures 2016», com base no Eurostat.

⁽⁴⁾ Fonte: «EU Transport in Figures 2016», com base no Eurostat.

Quinta-feira, 18 de maio de 2017

- H. Considerando que os transportes desempenham um papel importante nas alterações climáticas, representando cerca de 23,2 % do total de emissões comunitárias de gases com efeito de estufa (GEE), e que o transporte rodoviário representou 72,8 % das emissões de GEE da UE provenientes dos transportes em 2014;
- I. Considerando que se estima que os congestionamentos rodoviários representem um custo para a economia da UE equivalente a 1 % do seu PIB em termos de perdas de tempo, consumo de combustível suplementar e poluição;
- J. Considerando que o transporte rodoviário de mercadorias internacional está a enfrentar um número crescente de barreiras regulamentares criadas pelos Estados-Membros;
- K. Considerando que as redes multimodais e a integração de diferentes modos e serviços de transportes são potencialmente benéficas para melhorar as ligações e a eficiência dos transportes de passageiros e de mercadorias, ajudando assim a reduzir as emissões de carbono e outras emissões nocivas;
- L. Considerando que existe uma falta de controlo da aplicação, pelos Estados-Membros, da legislação da UE relativa à cabotagem;
- M. Considerando que existem grandes diferenças no território da União na aplicação da legislação em vigor em matéria de condições de trabalho, direitos sociais e segurança rodoviária;

Melhorar a competitividade e a inovação no setor rodoviário

1. Considera que as iniciativas rodoviárias devem proporcionar um impulso extremamente necessário a um setor rodoviário europeu mais sustentável, seguro, inovador e competitivo, continuar a desenvolver as infraestruturas rodoviárias europeias para melhorar a eficiência do transporte rodoviário e da logística, assegurar condições de concorrência equitativas para os operadores do mercado mundial, bem como a realização e o melhor funcionamento do mercado interno do transporte rodoviário de passageiros e mercadorias, e definir uma estratégia a longo prazo para o setor rodoviário da Europa;
2. Considera, além disso, que as iniciativas rodoviárias devem promover o desenvolvimento tecnológico dos veículos e combustíveis alternativos, aumentar a interoperabilidade dos sistemas e modos de transporte e garantir o acesso ao mercado das PME do setor dos transportes;
3. Insta a Comissão a ter em conta a resolução do Parlamento Europeu, de 9 de setembro de 2015, sobre a implementação do Livro Branco de 2011 sobre os transportes rodoviários aquando da elaboração de iniciativas rodoviárias; sublinha que o transporte rodoviário tem de ser considerado no contexto duma abordagem global e a longo prazo da UE em matéria de política de transportes intermodais e sustentáveis;
4. Insta a Comissão a ter também em conta a resolução do Parlamento Europeu, de 14 de setembro de 2016, sobre o «dumping» social na União Europeia aquando da elaboração do pacote da iniciativa sobre mobilidade rodoviária;
5. Salienta que o setor rodoviário dá um importante contributo para o emprego e o crescimento na UE e que o estado da economia está intimamente ligado à competitividade no setor rodoviário da UE; solicita, portanto, políticas pró-ativas para apoiar e desenvolver um setor rodoviário sustentável e com condições de concorrência leal, em especial para as PME, nomeadamente tendo em conta a futura evolução digital, tecnológica e ambiental neste setor, incentivando simultaneamente a melhoria das qualificações da mão de obra;
6. Convida o setor rodoviário europeu a explorar as oportunidades oferecidas pela digitalização; exorta a Comissão a desenvolver a infraestrutura de comunicações «veículo-veículo» e «veículo-infraestrutura» para melhorar a segurança rodoviária e a eficiência e preparar o futuro da mobilidade rodoviária; salienta a necessidade de desenvolver a transferência de tecnologias para os veículos, aumentar o seu apoio logístico e elaborar definições e regras adequadas sobre esta matéria; exorta a Comissão a apresentar um quadro regulamentar adequado para a condução conectada e automatizada, bem como para os novos modelos comerciais colaborativos;

Quinta-feira, 18 de maio de 2017

7. Insta a Comissão a aumentar a harmonização no domínio do transporte de passageiros e de mercadorias e, em particular, dos sistemas de portagem eletrónica na UE, dado que a atual falta de harmonização impõe custos adicionais ao transporte; a este propósito, incentiva a utilização das tecnologias digitais (documentos normalizados e não impressos, tacógrafo inteligente e-CMR, etc.), a fim de garantir um mercado interno plenamente operacional;

Facilitar a mobilidade transfronteiriça na estrada

8. Insta os Estados-Membros a aplicarem de forma mais rigorosa as normas relevantes da UE e a Comissão a acompanhar mais de perto essa aplicação — nomeadamente no que diz respeito à cooperação transfronteiriça, à interpretação e aplicação correta e não discriminatória da legislação em vigor — e a abordar a harmonização das legislações nacionais; considera que, sempre que legítimo, a Comissão deve dar início a processos por infração contra as leis e medidas suscetíveis de provocar distorções do mercado;

9. Urge os Estados-Membros a cooperarem mais estreitamente com o grupo Euro Contrôle Route e a rede europeia de polícias de trânsito (TISPOL), a fim de melhorar a aplicação da legislação relativa aos transportes rodoviários na Europa e de estabelecer um mecanismo forte para garantir uma aplicação uniforme e adequada do acervo, por exemplo, através do apoio aos Estados-Membros em matéria de certificação, normalização, conhecimentos técnicos, recolha de dados, formação e inspeção e da gestão das plataformas de intercâmbio de informações entre os peritos e as autoridades nacionais;

10. Solicita aos Estados-Membros que intensifiquem os controlos — especialmente no que respeita ao respeito dos períodos de condução e de descanso e às regras de cabotagem — e que apliquem sanções eficazes, proporcionadas e dissuasoras; exorta a Comissão a acelerar a utilização obrigatória de dispositivos digitais a bordo, como os tacógrafos inteligentes e a utilização de guias de remessa eletrónica (e-CMR), para melhorar a monitorização da conformidade com as normas relevantes da UE e, ao mesmo tempo, reduzir os custos administrativos;

11. Insta a Comissão a continuar a harmonizar as regras em vigor relativas ao equipamento de segurança obrigatório nos veículos ligeiros e pesados, nomeadamente triângulos de pré-sinalização, coletes refletivos, lâmpadas sobresselentes ou alcoolímetros;

12. Insta a Comissão a examinar a possibilidade de reduzir os encargos burocráticos e financeiros de diferentes legislações nacionais, a fim de facilitar a liberdade de prestação de serviços de transporte em toda a UE;

13. Salienta que um sistema de tarifação rodoviária coerente, justo, transparente, não discriminatório e não burocrático aplicado na UE e proporcional à utilização da estrada e aos custos externos causados pelos camiões, autocarros e automóveis (a seguir designados por princípios do «utilizador-pagador» e do «poluidor-pagador») teria um efeito positivo na luta contra a deterioração do estado das infraestruturas rodoviárias, os congestionamentos e a poluição; insta a Comissão a criar um quadro que garanta a não discriminação e evite a fragmentação dos sistemas de tarifação dos veículos dos passageiros em toda a UE;

14. Exorta a Comissão a propor uma revisão do Serviço Eletrónico Europeu de Portagem (SEEP) em conformidade com a diretiva, o qual deverá incluir um elemento de custo externo baseado no princípio do «poluidor-pagador», ser totalmente interoperável com o objetivo de contribuir para a emergência de normas técnicas harmonizadas de cobrança das portagens da UE, basear-se na transparência, no melhor desenvolvimento e integração dos diferentes equipamentos STI instalados nos veículos, bem como uma maior clarificação da legislação, a fim de melhor definir e proteger os direitos dos fornecedores do SEEP e tornar as suas obrigações menos onerosas;

15. Considera que os Estados-Membros da periferia e os países sem nenhuma verdadeira alternativa ao transporte rodoviário têm mais dificuldades em atingir o núcleo do mercado interno da UE; insta a Comissão a incluir nas suas iniciativas rodoviárias um mecanismo para aliviar os encargos suportados pelos operadores de transporte rodoviário da periferia;

16. Sublinha que os veículos de aluguer são geralmente os mais recentes e menos poluentes no mercado, contribuindo para a eficiência do setor do transporte rodoviário; insta, portanto, a Comissão a proceder à revisão das atuais regras em matéria de veículos alugados, que atualmente autorizam os Estados-Membros a proibir a utilização de tais veículos para operações de transporte internacional;

Quinta-feira, 18 de maio de 2017

17. Manifesta a sua preocupação com a falta de aplicação da lei pelas autoridades nacionais relativamente à fraude nos tacógrafos e nas operações de cabotagem, pelo que insta a Comissão a resolver estes problemas, nomeadamente através da utilização das novas tecnologias, a simplificação e clarificação das disposições em matéria de cabotagem e a melhoria do intercâmbio de informações entre as autoridades com vista a uma melhor execução das regras em toda a UE e a um melhor acompanhamento das operações de cabotagem;

18. É de opinião que os requisitos legislativos devem ser proporcionais à natureza do negócio e à dimensão da empresa; suscita preocupações, não obstante, sobre se continua a haver motivos para a isenção dos veículos comerciais ligeiros (VCL) da aplicação de uma série de disposições da UE, tendo em conta a crescente utilização de VCL no transporte internacional de mercadorias, e solicita à Comissão que apresente um relatório de diagnóstico sobre o consequente impacto económico, ambiental e de segurança desta utilização crescente;

19. Salienta que a mobilidade rodoviária transfronteiriça relativamente aos países vizinhos candidatos à adesão deve ser facilitada através duma melhor harmonização das normas relativas à infraestrutura rodoviária, à sinalização e aos sistemas eletrónicos, assegurando assim a eliminação de estrangulamentos, especialmente na rede principal das RTE-T;

Melhorar as condições sociais e as normas de segurança

20. Sublinha que a liberdade de prestação de serviços de transporte em toda a UE não deverá justificar qualquer violação dos direitos fundamentais dos trabalhadores, nem enfraquecer a legislação existente em matéria de condições de trabalho — como períodos de descanso, padrões de trabalho, períodos fora do local de afetação, acesso às competências, formação e progressão na carreira, saúde e segurança, cuidados de saúde e assistência social e remunerações salariais mínimas;

21. Considera de extrema importância recordar à Comissão os seus próprios compromissos assumidos na proposta relativa a um Pilar Europeu dos Direitos Sociais, nomeadamente no que diz respeito a:

- Emprego seguro e adaptável, princípio 5: «As relações de trabalho que conduzam a condições de trabalho precárias devem ser evitadas, nomeadamente através da proibição da utilização abusiva de contratos atípicos. Qualquer período experimental deve ter uma duração razoável.»
- Salário justo, princípio 6: «Os trabalhadores têm direito a um salário justo que lhes garanta um nível de vida decente.»

Recorda que qualquer iniciativa tomada pela Comissão relativamente ao transporte rodoviário não pode contrariar este princípio, nem pôr em perigo os direitos dos trabalhadores deste setor;

22. Está preocupado com as práticas comerciais socialmente problemáticas que também representam um risco em termos de segurança rodoviária, principalmente as relacionadas com as regras de cabotagem e as chamadas «empresas-apartado» (em particular, as questões relacionadas com o trabalho independente fictício e as práticas deliberadamente abusivas de evasão à legislação europeia e nacional vigente que permitem o desenvolvimento de uma concorrência desleal, por meio da minimização ilegal dos custos do trabalho e de funcionamento, e que provocam a violação dos direitos dos trabalhadores, que surgem como consequência da falta de clareza das regras europeias e das interpretações e práticas de aplicação divergentes a nível nacional);

23. Insta a Comissão a rever os requisitos em matéria de direito de estabelecimento, a fim de erradicar as «empresas-apartado» do setor dos transportes rodoviários;

24. Insta a Comissão e os Estados-Membros, com caráter de urgência, a abordarem as questões relacionadas com a fadiga dos condutores, nomeadamente assegurando que qualquer investimento em infraestruturas rodoviárias inclui a melhoria das estruturas para os motoristas, especialmente os condutores de longo curso, e que a legislação em matéria de períodos de descanso é plenamente respeitada;

25. Insta a Comissão a clarificar as regras de cabotagem e de acesso à atividade de transportador rodoviário e a melhorar a sua aplicação, a fim de lutar eficazmente contra a fraude e os abusos;

26. Rejeita uma maior liberalização da cabotagem, em particular, das operações de cabotagem sem limite efetuadas dentro de um certo número de dias;

Quinta-feira, 18 de maio de 2017

27. Insta a Comissão a clarificar a aplicação das disposições da Diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores no setor do transporte rodoviário e a melhorar a sua execução e aplicação;
28. Salienta que a Europa enfrenta uma escassez de condutores profissionais resultante do aumento da procura de serviços de transporte, do desenvolvimento rápido do comércio internacional e da situação demográfica; portanto, insta a Comissão a facilitar o acesso dos homens e das mulheres jovens à profissão e a resolver o problema das más condições de trabalho para os condutores, bem como a falta de qualidade das infraestruturas rodoviárias;
29. Salienta que as diferentes legislações nacionais em matéria de direitos e condições sociais no setor dos transportes rodoviários da União geram entraves administrativos consideráveis e desproporcionados para os operadores (em especial as PME), aumentam a complexidade do quadro jurídico, põem em causa a criação de um mercado interno no setor dos transportes rodoviários na União e provocam a criação de obstáculos à livre circulação de serviços e mercadorias;
30. Insta a Comissão a elaborar propostas para as próximas iniciativas rodoviárias que permitam uma delimitação mais eficaz entre liberdade de prestação de serviços e a liberdade de estabelecimento, com o objetivo de assegurar que as atividades sejam de natureza temporária no Estado-Membro em que a empresa não esteja estabelecida e para garantir que os trabalhadores estejam cobertos pela legislação do país no qual têm o seu local de trabalho habitual ou exercem a maior parte da sua atividade profissional;
31. Insta a Comissão e os Estados-Membros a abordarem a qualidade do trabalho no setor dos transportes rodoviários no que se refere, nomeadamente, à formação, certificação, condições de trabalho e evolução na carreira, tendo em vista a criação de empregos de qualidade, o desenvolvimento das competências necessárias e o reforço da competitividade dos operadores de transportes rodoviários da UE, a fim de o tornar mais atrativo para os jovens, concentrando-se igualmente em garantir o equilíbrio adequado entre vida profissional e familiar para os condutores;
32. Insta a Comissão a rever a Diretiva 92/106/CEE relativa ao transporte combinado, com vista a aumentar o transporte multimodal, eliminar as práticas desleais e assegurar a conformidade com a legislação social relativa ao transporte combinado;
33. Solicita à Comissão que avalie a necessidade da criação de um «ficheiro de operador eletrónico e integrado» para todos os titulares de uma licença comunitária, com o objetivo de recolher todos os dados pertinentes sobre a transportadora, o veículo e o condutor identificados durante os controlos rodoviários;
34. Sublinha que o sistema de instalações de descanso na UE é insuficiente e inadequado; portanto, insta os Estados-Membros, em concertação com a Comissão, a criarem um plano de construção/oferta de capacidades e áreas de descanso conviviais, seguras e protegidas e com um número suficiente de lugares de estacionamento, instalações sanitárias e hotéis de trânsito, especialmente em pontos/plataformas estratégicos onde podem ocorrer volumes de tráfego elevados;
35. Insta a Comissão e os Estados-Membros a abordarem as questões atuais de inviabilidade relativamente aos tempos de condução e de descanso, ou seja, situações comuns em que os condutores são obrigados a repousar durante um número de horas, apesar de estarem apenas a um reduzido número de quilómetros do seu país de origem ou local de residência; insta a Comissão a ter este aspeto em conta aquando da revisão do Regulamento (CE) n.º 561/2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários;
36. Insta a Comissão e os Estados-Membros a adotarem, à escala da UE, um objetivo de redução do número de feridos graves em acidentes rodoviários;
37. Exorta a Comissão a efetuar um estudo científico a nível da UE sobre os efeitos da fadiga dos condutores no transporte de autocarro e no transporte de mercadorias por furgoneta e camião;
38. Solicita à Comissão que inicie, sem demora, a revisão do Regulamento (CE) n.º 661/2009 relativo à segurança geral e que tenha em conta o papel das novas tecnologias e normas, incluindo o aparelho de registo de dados de emergência, normas de visão direta, sistemas inteligentes de adaptação da velocidade e de controlo da pressão dos pneus, no mínimo;

Quinta-feira, 18 de maio de 2017

39. Salienta a necessidade de melhorar a segurança nas estradas da UE e de alcançar o objetivo de reduzir para metade o número de mortes e feridos graves até 2020; apoia a avaliação de impacto utilizada pela Comissão na revisão do quadro legislativo da gestão da segurança da infraestrutura rodoviária;

Promover transportes rodoviários com baixo nível de emissões

40. Afirma que é necessário melhorar a eficiência dos transportes rodoviários e o seu papel numa rede moderna de transportes sincromodais, com vista a uma utilização mais eficiente das capacidades existentes, melhorando a taxa de ocupação dos veículos, promovendo a utilização de veículos mais pequenos e mais leves e a partilha ou utilização conjunta de automóveis de passageiros, bem como a redução de quatro rodas para duas; considera a digitalização como um elemento fundamental para alcançar o objetivo de melhorar a eficiência dos recursos;

41. Salienta que — a fim de cumprir os objetivos do Acordo de Paris, de 2015, sobre as alterações climáticas (COP21) — a descarbonização do setor dos transportes e a melhoria na qualidade do ar devem ser conseguidas através da promoção da mobilidade elétrica, das pilhas de combustível e de outros sistemas de propulsão avançados, nomeadamente aqueles em que a Europa tem uma vantagem tecnológica importante;

42. Insta a Comissão a apresentar propostas ambiciosas sobre as normas de CO₂ para camiões e autocarros, a fim de reduzir as emissões de GEE provenientes do setor rodoviário; insta a Comissão a continuar a estudar as oportunidades para acelerar a transição para o transporte com baixo nível de emissões, através da introdução de incentivos à adaptação;

43. Solicita a adoção de medidas concretas para assegurar a aplicação dos princípios «utilizador-pagador» e «poluidor-pagador» nos transportes rodoviários, incluindo orientações e melhores práticas, bem como condições de concorrência equitativas que devem ser asseguradas em todas as regiões da UE;

44. Salienta que a revisão do SEEP em conformidade com a diretiva poderia contribuir para a promoção de veículos mais limpos e da partilha de veículos;

45. Salienta a grande importância de dispor duma infraestrutura adequada para a utilização de combustíveis alternativos nos transportes rodoviários e, portanto, insta a Comissão e os Estados-Membros a criarem modelos de incentivos para completar a rede de abastecimento de combustíveis alternativos;

46. Apela à adoção de quadros políticos nacionais eficazes para incentivar uma maior aceitação dos veículos movidos a combustíveis alternativos (por exemplo, a eletricidade, híbridos, a hidrogénio e gás natural comprimido) e solicita a implantação rápida das infraestruturas de reabastecimento/recarga necessárias;

47. Reconhece que os veículos e infraestruturas de transporte rodoviário inovadores e com baixo nível de emissões irão contribuir para facilitar os intercâmbios e as ligações entre as estradas, caminhos de ferro e portos, incentivando assim uma mudança global para meios de transporte mais respeitadores do ambiente para os indivíduos, passageiros e mercadorias;

48. Considera que a partilha e copropriedade de veículos constitui um recurso importante para o desenvolvimento sustentável das ligações, nomeadamente nas regiões rurais, montanhosas e ultraperiféricas; insta a Comissão, os Estados-Membros e as autoridades locais a facilitarem o aparecimento de modelos comerciais colaborativos neste domínio;

49. Solicita à Comissão que considere a introdução, em vários Estados-Membros, de zonas com baixos níveis de emissões e que analise a possibilidade de estabelecer critérios/normas comuns para a introdução/funcionamento dessas zonas;

50. Observa que os sistemas de transporte inteligentes (STI) — como os sistemas de transporte inteligente de cooperação (STI-C) — e inovações como «e-highway» (tecnologia de camiões eletrificados com tróleis) e «platooning» podem desempenhar um papel importante na melhoria da eficiência, da segurança e do desempenho ambiental do sistema de transporte; insta, portanto, a Comissão a estimular o desenvolvimento e utilização de STI e a promover as inovações;

51. Observa que os níveis de circulação em vazio mantêm-se elevados nas atividades de transporte rodoviário, o que tem um impacto negativo no ambiente; recorda que, em 2012, quase um quarto (23,2 %) de todos os veículos-quilómetro dos veículos pesados de mercadorias na UE envolveram um veículo vazio e que o elevado nível de circulação em vazio é causado pelas atuais restrições relativas às operações de cabotagem, que estão a limitar as possibilidades de os transportadores aumentarem as cargas e, portanto, a sua eficácia ambiental; sublinha, portanto, os efeitos positivos da abertura do mercado na eficiência ambiental do transporte rodoviário;

Quinta-feira, 18 de maio de 2017

52. Insta a Comissão e os Estados-Membros, com vista à descarbonização do setor dos transportes rodoviários, a acelerarem a transição dos veículos rodoviários movidos a combustíveis fósseis tradicionais para veículos movidos a eletricidade sustentáveis, como os que usam células de combustível de hidrogénio;

53. Incentiva a Comissão a atualizar o seu manual sobre os custos externos do transporte, incluindo novos dados sobre as emissões em condições reais de condução e os danos económicos e sociais resultantes das alterações climáticas;

54. Sublinha que as metas definidas para efetuar a transição para energias alternativas e renováveis nos transportes rodoviários devem ser alcançadas através da utilização dum cabaz energético e dos métodos de poupança de energia existentes; salienta que esta transição requer incentivos correspondentes e que os objetivos de redução deveriam ser formulados de uma forma tecnologicamente neutra;

55. Assinala que os combustíveis alternativos — incluindo mas não exclusivamente o gás natural comprimido, o gás natural liquefeito e os biocombustíveis de segunda geração — podem ser utilizados para facilitar a transição;

o

o o

56. Encarrega o seu Presidente de transmitir a presente resolução ao Conselho e à Comissão.
