



Bruxelas, 9.12.2020
COM(2020) 789 final

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO
CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ
DAS REGIÕES**

**Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes europeus na
senda do futuro**

{SWD(2020) 331 final}

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES

Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro

1 A NOSSA VISÃO

1. **A mobilidade e os transportes são importantes para todos nós.** Desde as deslocações diárias para o trabalho, às visitas à família e aos amigos, até ao turismo e ao correto funcionamento das cadeias de abastecimento mundiais dos bens presentes nas nossas lojas e na nossa produção industrial, a mobilidade é um vetor da nossa vida económica e social. A livre circulação de pessoas e bens através das suas fronteiras internas constitui uma liberdade fundamental da União Europeia (UE) e do seu mercado único. Viajar na UE conduziu a uma maior coesão e a uma identidade europeia reforçada. Constituindo a segunda maior área de despesas dos agregados familiares europeus, o setor dos transportes contribui com 5 % para o PIB europeu e emprega diretamente cerca de 10 milhões de trabalhadores.
2. Embora **a mobilidade traga muitos benefícios para os seus utilizadores, não é desprovida de custos para a nossa sociedade.** Entre eles contam-se as emissões de gases com efeito de estufa, a poluição atmosférica, sonora e da água, mas também os acidentes em geral e os acidentes e o congestionamento rodoviários em particular, a perda de biodiversidade – todos eles afetando a nossa saúde e bem-estar. Os esforços e as medidas políticas anteriormente envidados ainda não conseguiram lidar suficientemente com estes custos. As emissões de gases com efeito de estufa do setor dos transportes aumentaram ao longo do tempo e representam agora não menos do que um quarto do total da UE.
3. **Reduzir significativamente as suas emissões e tornar-se mais sustentável é, de longe, o maior desafio que o setor dos transportes enfrenta.** Simultaneamente, esta transformação oferece grandes oportunidades de uma melhor qualidade de vida e de modernização para a indústria europeia em todas as cadeias de valor, assim como de criação de empregos de elevada qualidade, de desenvolvimento de novos produtos e serviços, de reforço da competitividade e de prossecução da liderança mundial, à medida que outros mercados avançam rapidamente na direção da mobilidade sem emissões. Dada a sua elevada percentagem de emissões totais de gases com efeito de estufa na UE, o objetivo da UE de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa na UE em -55 % e com impacto neutro no clima até 2050 só será alcançado através da introdução de políticas mais ambiciosas para reduzir sem demora a dependência dos transportes em relação aos combustíveis fósseis e em sinergia com os esforços de poluição zero. **O êxito do Pacto Ecológico Europeu depende da nossa capacidade de tornar o sistema de transportes sustentável no seu todo.**¹
4. A pandemia de COVID-19 demonstrou claramente que a salvaguarda do bom funcionamento do mercado único é vital para a UE. A crise demonstrou o papel essencial desempenhado pelos transportes e quais os custos sociais, sanitários e económicos sempre que a livre circulação de pessoas, bens e serviços é severamente restringida ou mesmo totalmente interrompida. A preservação das cadeias de abastecimento e **uma abordagem europeia coordenada à conectividade e às atividades de transporte são essenciais para superar qualquer crise** e reforçar a autonomia estratégica e a resiliência da UE.

¹ COM (2019) 640 final, «Pacto Ecológico Europeu».

5. Por conseguinte, **garantir que o nosso sistema de transportes seja verdadeiramente resiliente contra futuras crises deve igualmente constituir um objetivo fundamental para o avanço da política de transportes da UE.** Realizar o Espaço Único Europeu dos Transportes, tal como previsto no Livro Branco de 2011², continua a ser uma pedra angular da política de transportes europeia. Promover a coesão, reduzir as disparidades regionais e melhorar a conectividade e o acesso ao mercado interno por parte de todas as regiões continuam a ser de importância estratégica para a UE. A pandemia de COVID-19 teve um impacto significativo na mobilidade. No contexto da recuperação desta grave crise, o apoio público deverá ajudar a mobilidade a «recuperar melhor» e a avançar para um futuro sustentável e mais inteligente.
6. **Tornar a mobilidade mais ecológica deve constituir a nova viabilidade que permita ao setor dos transportes crescer.** A mobilidade na Europa deve basear-se num sistema de transportes multimodal eficiente e interligado, tanto para passageiros como para mercadorias, otimizado por uma rede ferroviária de alta velocidade a preços acessíveis, por uma abundante infraestrutura de carregamento e reabastecimento de veículos de emissões nulas³ e pelo aprovisionamento de combustíveis renováveis e hipocarbónicos, por uma mobilidade mais limpa e mais ativa em cidades mais ecológicas que contribuam para a saúde e o bem-estar dos seus cidadãos.
7. **A digitalização tornar-se-á um motor indispensável da modernização de todo o sistema,** tornando-o sem descontinuidades e mais eficiente. A Europa precisa também de utilizar a digitalização e a automatização para aumentar ainda mais os níveis de segurança, fiabilidade e conforto, mantendo assim a liderança da UE no fabrico e nos serviços de equipamentos de transporte e melhorando a nossa competitividade mundial através de cadeias logísticas eficientes e resilientes.
8. Esta evolução não deve deixar ninguém para trás: **é crucial que a mobilidade esteja disponível e a preços acessíveis a todos, que as regiões rurais e periféricas estejam mais bem conectadas⁴ e acessíveis às pessoas de mobilidade reduzida e às pessoas com deficiência, e que o setor ofereça boas condições sociais, oportunidades de requalificação e proporcione empregos atrativos.** O Pilar Europeu dos Direitos Sociais constitui a bússola europeia para garantir que as transições ecológica e digital são socialmente justas e equitativas.
9. **Em termos gerais, temos de mudar o paradigma existente de mudança sobre mudança para um de transformação fundamental.** Assim, a presente estratégia estabelece um roteiro para pôr os transportes europeus firmemente na senda de um futuro sustentável e inteligente. Para tornar a nossa visão uma realidade, identifica 10 domínios emblemáticos com um plano de ação que orientará o nosso trabalho nos próximos anos. Os cenários subjacentes à estratégia, comuns aos que apoiam o plano-alvo no domínio climático até 2030⁵, demonstram que, com o nível de ambição adequado, a combinação de medidas políticas estabelecidas nesta estratégia podem resultar **numa redução de 90 % das emissões do setor dos transportes até 2050.** Tendo igualmente em conta a análise apresentada no documento dos serviços da Comissão em anexo⁶, são definidos vários **marcos** para nortear o caminho do sistema de transportes europeu para alcançar os nossos

²COM(2011) 144 final, Livro Branco - «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos». A Comissão avaliou igualmente este Livro Branco nos documentos SWD (2020) 410 e SWD (2020) 411.

³Nesta comunicação, o termo «veículo» refere-se, consoante o caso, a todos os tipos de veículos, incluindo, entre outros, os veículos ligeiros, os pesados, os autocarros, os comboios, as aeronaves, os navios, as embarcações, os transbordadores, etc.

⁴Este aspeto será analisado mais aprofundadamente como parte da comunicação da Comissão sobre a visão a longo prazo para as zonas rurais em 2021.

⁵COM (2020) 562 final, «Reforçar a ambição climática da Europa para 2030 - Investir num futuro climaticamente neutro para benefício das pessoas»

⁶Documento de trabalho dos serviços da Comissão SWD(2020) 331.

objetivos de mobilidade sustentável, inteligente e resiliente, indicando, assim, o nível de ambição necessário para as nossas políticas futuras, a saber:

Até 2030:

- pelo menos 30 milhões de veículos de emissões nulas estarão em funcionamento nas estradas europeias;
- 100 cidades europeias terão impacto neutro no clima;
- haverá o dobro dos comboios de alta velocidade;
- as viagens coletivas programadas de menos de 500 km devem ser neutras em termos de carbono na UE;
- a mobilidade automatizada será implantada em grande escala;
- os navios de emissões zero estarão prontos para o mercado

Até 2035:

- as aeronaves de grande porte de emissões zero estarão prontas para o mercado

Até 2050:

- quase todos os automóveis, carrinhas, autocarros, assim como os veículos pesados novos serão de emissões zero;
- o tráfego ferroviário de mercadorias duplicará;
- o tráfego ferroviário de alta velocidade triplicará;
- a rede transeuropeia de transportes (RTE-T) multimodal, equipada para transportes sustentáveis e inteligentes com conectividade de alta velocidade estará operacional para a rede global.

2 MOBILIDADE SUSTENTÁVEL — UMA TRANSIÇÃO IRREVERSÍVEL PARA UMA MOBILIDADE SEM EMISSÕES

10. O Pacto Ecológico Europeu apela a uma redução de 90 % das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes, para que a UE se torne uma economia com impacto neutro no clima até 2050, enquanto, ao mesmo tempo, porfia na sua ambição de poluição zero. Para alcançar esta mudança sistémica, **(1) precisamos de tornar todos os modos de transporte mais sustentáveis, (2) tornar amplamente disponíveis alternativas sustentáveis** num sistema de transportes multimodal e **(3) criar os incentivos adequados** para impulsionar a transição. **São estes os três pilares das nossas ações futuras,**
11. O que implica que **todas as alavancas políticas devem ser acionadas:** (1) **medidas destinadas a reduzir significativamente a atual dependência dos combustíveis fósseis** (substituindo as atuais frotas por veículos com emissões baixas ou nulas e promovendo a utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos); (2) **ações decisivas para transferir mais atividade para os modos de transporte mais sustentáveis** (nomeadamente aumentando o número de passageiros ferroviários e pendulares dos transportes públicos e que utilizam modos ativos, assim como transferindo uma quantidade substancial de mercadorias para a via ferroviária, para as vias navegáveis interiores e para o transporte marítimo de curta distância); e (3) **internalização dos custos externos** (através da aplicação dos princípios do «poluidor-pagador» e do «utilizador-pagador», nomeadamente através da tarifação do carbono e de mecanismos de tributação das infraestruturas).

2.1 Precisamos de tornar todos os modos de transporte mais sustentáveis

12. **Todos os modos de transporte são indispensáveis ao nosso sistema de transportes e é por isso que devem tornar-se todos mais sustentáveis.** Como primeiro pilar da nossa

abordagem, temos de impulsionar a adoção de veículos com emissões baixas ou nulas, assim como de combustíveis renováveis e hipocarbónicos para o transporte rodoviário, náutico, aéreo e ferroviário, sem mais delongas. Temos de apoiar a investigação e a inovação (I & D) sobre produtos⁷ e serviços competitivos, sustentáveis e circulares, garantir que os veículos e combustíveis adequados são fornecidos pela indústria, implantar as infraestruturas necessárias e incentivar a procura pelos utilizadores finais. Tal é essencial para alcançar os nossos objetivos em matéria de clima para 2030 e 2050, assim como a ambição de poluição zero e para permitir que as empresas europeias continuem a ser líderes industriais a nível mundial. A manutenção da neutralidade tecnológica em todos os modos é fundamental, mas tal não deve conduzir a uma inação na eliminação das soluções baseadas em combustíveis fósseis.

INICIATIVA EMBLEMÁTICA 1 – IMPULSIONAR A ADOÇÃO DE VEÍCULOS DE EMISSÕES NULAS, DE COMBUSTÍVEIS RENOVÁVEIS E HIPOCARBÓNICOS E DAS INFRAESTRUTURAS CONEXAS.

13. Embora esteja a crescer rapidamente, a proporção de veículos com emissões baixas ou **nulas dentro da frota de veículos é atualmente demasiado baixa**. As normas relativas ao CO₂, às emissões de poluentes atmosféricos e às regras de contratos públicos, tais como as previstas na Diretiva Veículos Não Poluentes⁸, continuarão a ser os principais impulsionadores no âmbito da nossa transição para uma mobilidade sem emissões nos transportes rodoviários e, através do aumento da oferta de veículos de emissões nulas, tornarão a mobilidade sustentável mais acessível para todos. Portanto, para alcançar as metas indicadas no plano-alvo no domínio climático até 2030 e garantir um caminho certo a partir de 2025 rumo a uma mobilidade sem emissões, a Comissão irá propor uma revisão das **normas de CO₂** para automóveis de passageiros e veículos comerciais até junho de 2021. A Comissão procederá igualmente a uma revisão das normas de CO₂ aplicáveis aos veículos pesados neste sentido.
14. Foram envidados esforços significativos nos últimos 5 anos para reduzir as emissões de poluentes atmosféricos provenientes dos veículos a motor. Os automóveis vendidos hoje emitem significativamente menos poluentes do que os de 2015. Mas é possível fazer mais: a próxima proposta de **normas mais rigorosas aplicáveis às emissões poluentes atmosféricas** para os veículos com motor de combustão (Euro 7) garantirá que apenas veículos com baixas emissões à prova do futuro entrem no mercado.
15. As parcerias previstas para o Horizonte Europa, tais como «Baterias», «2Zero» e «Hidrogénio limpo», poderão contribuir para o fornecimento de tecnologias de veículos inovadoras. Simultaneamente, é necessária uma política abrangente para **estimular a procura de veículos de emissões nulas**, sem obstáculos ao longo do mercado único, mas no pleno respeito das obrigações internacionais da União. As normas ambientais acima referidas devem ser acompanhadas de medidas que aumentem a procura destes veículos, tais como a tarifação do carbono, os impostos, a tarifação rodoviária e a revisão das regras relativas a pesos e dimensões dos veículos pesados. A Comissão irá propor ações para impulsionar a adoção dos veículos de emissões nulas pelas frotas urbanas e das empresas. Além disso, o novo regulamento relativo às pilhas e acumuladores assegurará que as baterias colocadas no mercado da UE são sustentáveis e seguras ao longo de todo o seu ciclo de vida. Os requisitos de sustentabilidade e de fim de vida, incluindo em matéria de

⁷ Os produtos e serviços circulares contribuirão para a sustentabilidade global dos transportes. O Plano de Ação para a Economia Circular [COM (2020) 98 final] identifica sete cadeias de valor de produtos, nomeadamente veículos e baterias e construção.

⁸ Diretiva (UE) 2019/1161 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que altera a Diretiva 2009/33/CE relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes (Texto relevante para efeitos do EEE.) JO L 188 de 12.7.2019, p. 116.

pegada de carbono e aprovisionamento ético e sustentável de matérias-primas, são essenciais para reduzir a pegada ambiental dos veículos elétricos.

16. O nosso quadro legislativo em matéria de **inspeção técnica rodoviária** deve ser adaptado a fim de garantir a conformidade ao longo da vida dos veículos com as normas de emissão e segurança. Um só veículo defeituoso pode poluir o nosso ar mais do que milhares de veículos limpos⁹.
17. A evolução dos motores rodoviários para emissões nulas não resolve, por si só, as questões suscitadas pela utilização dos pneus, que continuam a causar ruído, e dos microplásticos. Estes últimos poluem as nossas águas e mares e podem, em última análise, entrar na cadeia alimentar. Devem continuar a ser promovidos os **pneus de elevado desempenho**, uma vez que reduzem o consumo de energia e as emissões (incluindo o ruído de rolamento), mantendo simultaneamente a segurança dos veículos. A próxima revisão da diretiva relativa aos veículos em fim de vida terá igualmente por objetivo reduzir a pegada ambiental global da produção e do desmantelamento dos automóveis.
18. Os fornecedores e operadores de combustíveis devem ter agora um sinal claro de que os combustíveis para transportes devem abraçar a neutralidade carbónica e que **têm de ser implantados em grande escala sem demora combustíveis sustentáveis renováveis e hipocarbónicos**. A Comissão estudará medidas adicionais para apoiar estes combustíveis, possivelmente através de quotas ou quotas mínimas pela revisão da Diretiva Energias Renováveis reformulada.
19. No que diz respeito ao **transporte rodoviário**, já estão a ser aplicadas soluções de emissões nulas. Os fabricantes estão agora a investir fortemente nos veículos de bateria elétrica. A aceitação do mercado já está a aumentar, em especial no caso dos automóveis, das carrinhas e dos autocarros urbanos, enquanto os camiões e os autocarros de turismo constituem um mercado emergente. Os fabricantes estão também a investir em veículos a pilha de combustível de hidrogénio, especialmente para utilização em frotas comerciais, autocarros e veículos pesados. Estas opções promissoras são apoiadas no âmbito das estratégias da UE para a integração do sistema energético¹⁰ e para o hidrogénio¹¹, assim como do plano de ação estratégico relativo às baterias¹². A eficiência energética deve ser um critério para a atribuição de prioridades aquando da futura escolha de tecnologias adequadas a todo o ciclo de vida. As soluções tecnológicas transitórias devem respeitar completamente as normas relativas ao CO₂ e à poluição. Os **transportes ferroviários** também terão de ser sujeitos a uma maior eletrificação; sempre que tal não seja viável, deve ser aumentada a utilização de hidrogénio.
20. Os **transportes náuticos e os transportes aéreos** enfrentam desafios de descarbonização maiores nas próximas décadas, devido à atual falta de tecnologias de emissões nulas disponíveis no mercado, ao longo desenvolvimento e aos longos ciclos de vida das aeronaves e das embarcações, aos investimentos significativos necessários para reformular o equipamento e as infraestruturas de reabastecimento e devido à concorrência internacional nestes setores. As emissões internacionais da UE provenientes da navegação e da aviação aumentaram mais de 50 % desde 1990. É urgente tomar medidas nestes setores, incluindo na medida em que recuperam da crise atual. Estes modos de transporte devem ter acesso prioritário aos combustíveis líquidos e gasosos renováveis e

⁹Ver, por exemplo, o documento com a referência: SWD(2012) 206 final, e mais recentemente, testes realizados na Bélgica. <https://magazine.vab.be/wp-content/uploads/2020/02/Roetfilter-Persdossier.pdf>

¹⁰ COM (2020) 299 final, «Potenciar uma Economia com Impacto Neutro no Clima: Estratégia da UE para a Integração do Sistema Energético»

¹¹ COM (2020) 301 final, «Estratégia do Hidrogénio para uma Europa com Impacto Neutro no Clima»

¹² COM (2018) 293 final, «ANEXO 2 – Plano de ação estratégico para as baterias»

hipocarbónicos adicionais¹³, uma vez que escasseiam os sistemas de propulsão alternativos adequados a curto prazo. As iniciativas ReFuelEU Aviation e FuelEU Maritime impulsionarão a produção e a aceitação de combustíveis sustentáveis nos setores da aviação e do transporte marítimo e abordam esta questão. Além disso, a Comissão irá ponderar a criação de uma Aliança da Cadeia de Valor dos Combustíveis Renováveis e Hipocarbónicos, no seio da qual as autoridades públicas, a indústria e a sociedade civil cooperarão para impulsionar o fornecimento e a implantação dos combustíveis mais promissores, complementando a ação no âmbito da Aliança Europeia para o Hidrogénio Limpo e aproveitando o êxito da Aliança Europeia para as Baterias¹⁴.

21. A fim de **melhorar a eficiência energética e reduzir as emissões das aeronaves e dos navios**, devem ser promovidas normas ambiciosas para a sua conceção e operação. A UE deve continuar a trabalhar em estreita colaboração com todas as organizações internacionais, como, por exemplo, a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e a Organização Marítima Internacional (OMI), sobre medidas concretas destinadas a alcançar objetivos de redução das emissões mundiais baseados em dados científicos e coerentes com o Acordo de Paris¹⁵. São igualmente necessários esforços significativos a fim de desenvolver tecnologias revolucionárias para trazer os navios e as aeronaves com emissões nulas para o mercado. A União deve criar um ambiente propício para alcançar esta meta, incluindo através de políticas adequadas de fixação do preço do carbono e da investigação e inovação (I & I), nomeadamente através das parcerias que poderiam ser criadas no quadro do Horizonte Europa (tais como as denominadas «Transportes náuticos de emissões zero», «Aviação limpa» e «Hidrogénio Limpo»). Adicionalmente, uma gestão mais eficiente do tráfego, como por exemplo através do Céu Único Europeu, pode gerar ganhos ambientais substanciais¹⁶. Estas atividades são elementos essenciais do **«cabaz de medidas» necessário para descarbonizar a aviação e os transportes marítimos**, em relação aos quais as medidas a nível mundial permanecem críticas.
22. A implantação e a utilização crescente de combustíveis renováveis e hipocarbónicos devem ser acompanhadas da criação de uma rede global de infraestruturas de carregamento e abastecimento, que permitam uma ampla aceitação dos veículos de emissões nulas ou de baixas emissões em todos os modos de transporte. «Recarregamento e abastecimento» constitui uma iniciativa emblemática europeia no âmbito do Mecanismo de Recuperação e Resiliência¹⁷: até 2025, o objetivo é construir metade das 1 000 estações de hidrogénio e um milhão dos três milhões de pontos de carregamento públicos¹⁸ necessários até 2030. O derradeiro objetivo é assegurar uma rede densa e amplamente disseminada para garantir um acesso fácil a todos os clientes, incluindo os operadores de veículos pesados. A Comissão publicará um plano estratégico de implantação a fim de delinear um conjunto de medidas suplementares para apoiar a rápida disseminação da infraestrutura para combustíveis alternativos, incluindo em áreas onde existem lacunas persistentes. Tais medidas incluiriam recomendações sobre os processos de planeamento e autorização, assim como de financiamento, desenvolvidas em colaboração com o Fórum de Transportes Sustentáveis da

¹³ Podem ser, por exemplo, o hidrogénio, os combustíveis sintéticos à base de hidrogénio e os biocombustíveis avançados. As normas de segurança para os transportes náuticos a hidrogénio, por exemplo, precisam de ser desenvolvidas numa fase precoce, a fim de incentivar os precursores precoces, e os procedimentos de certificação devem ser tão simples quanto possível, sem comprometer os níveis gerais de segurança.

¹⁴ https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_en

¹⁵ A UE e os seus Estados-Membros devem prosseguir esta ambição na próxima Assembleia Geral da OACI em 2022.

¹⁶ Tal pode reduzir até 10 % das emissões dos transportes aéreos e, além disso, também a gestão do tráfego aéreo poderá ajudar a resolver os impactos da aviação no clima além do CO₂.

¹⁷ COM(2020) 575 final, «Estratégia Anual para o Crescimento Sustentável 2021»

¹⁸ O número de pontos de carregamento públicos necessários será avaliado em pormenor no âmbito da avaliação de impacto que acompanha a revisão da Diretiva Infraestrutura para Combustíveis Alternativos.

Comissão, que reúne os principais representantes públicos e privados de toda a cadeia de valor¹⁹.

23. A Europa precisa igualmente de pôr termo à fragmentação persistente e à falta generalizada de serviços de recarregamento/reabastecimento interoperáveis em toda a Europa para todos os modos. No contexto da **próxima revisão da Diretiva Infraestrutura para Combustíveis Alternativos (DICA)**, a Comissão estudará opções para objetivos mais vinculativos em matéria de implantação de infraestruturas e outras medidas para assegurar a plena interoperabilidade das infraestruturas e dos serviços de utilização das infraestruturas para todos os veículos movidos a combustíveis alternativos. Uma informação adequada dos consumidores para pôr termo à falta de transparência em matéria de fixação dos preços e facilitar os pagamentos transfronteiras sem problemas estão entre as questões fundamentais a resolver. Além disso, a esperada grande aceitação dos veículos elétricos a bateria e de outras formas de eletromobilidade exige uma integração esmerada na rede elétrica. A implantação de infraestruturas inteligentes de carregamento ajudará a fornecer capacidade de armazenamento e flexibilidade ao sistema elétrico. A seguir à revisão da DICA, segue-se a revisão do Regulamento Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) e de outros instrumentos políticos, como a Diretiva Energias Renováveis reformulada e o seu mecanismo de contabilização da eletricidade, assim como a Diretiva Desempenho Energético dos Edifícios, a fim de aumentar os objetivos em matéria de pontos de carregamento nos nossos edifícios. A Comissão assegurará o alinhamento com os investimentos necessários na rede no âmbito das suas iniciativas ao abrigo das estratégias da UE para a integração do sistema energético e para o hidrogénio.

INICIATIVA EMBLEMÁTICA 2 – CRIAÇÃO DE AEROPORTOS E DE PORTOS SEM EMISSÕES

24. Os **portos e os aeroportos** são fundamentais para a nossa conectividade internacional, para a economia europeia e para as suas regiões. Na sua transição para nós sem emissões, as melhores práticas seguidas pelos aeroportos e portos mais sustentáveis²⁰ devem tornar-se a nova normalidade e veicular formas mais sustentáveis de conectividade. Os portos e os aeroportos devem tornar-se plataformas multimodais da mobilidade e dos transportes, interligando todos os modos de transporte pertinentes, o que melhorará a qualidade do ar a nível local, contribuindo assim para melhorar a saúde dos residentes. Os portos fluviais e marítimos têm um grande potencial para se tornarem novas plataformas de energia limpa para sistemas integrados de eletricidade, hidrogénio e outros combustíveis hipocarbónicos, assim como bancos de ensaio para a reutilização de resíduos e a economia circular.
25. A Comissão irá propor **medidas para tornar os nossos portos e aeroportos limpos**, através do incentivo da utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos e alimentando os navios e aeronaves estacionados com energia renovável, em vez de energias fósseis, do incentivo do desenvolvimento e da utilização de aeronaves e navios novos, mais limpos e mais silenciosos, revendo as taxas aeroportuárias, tornando mais ecológica a circulação em terra nos aeroportos, assim como os serviços e operações portuários, otimizando as escalas portuárias e através de uma maior utilização de uma gestão do tráfego inteligente. A Comissão dará igualmente seguimento às medidas sugeridas no

¹⁹Sempre que necessário, outros intervenientes no mercado e no setor financeiro serão convidados a participar neste processo. Fomentar as infraestruturas de carregamento no parque imobiliário privado e público reveste-se de particular importância neste contexto: a grande maioria do carregamento tem lugar no domicílio ou no trabalho. Serão assegurados o pleno alinhamento com a iniciativa Vaga de Renovação em curso e o reforço mútuo. A Comissão criará um painel de alto nível «Recarregamento e abastecimento» para validar as conclusões deste processo.

²⁰Tais como as iniciativas ECOPORTS ou Airport Carbon Accreditation, desenvolvidas pela Organização Europeia dos Portos Marítimos (ESPO) e pela ACI EUROPE, respetivamente.

relatório da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) em relação à análise atualizada dos efeitos climáticos da aviação não ligados ao CO₂.²¹

26. O investimento público e privado na produção local de energias renováveis, em acessos multimodais mais sustentáveis e nas renovações de frotas²² no setor da aviação e dos transportes náuticos deve aumentar. Alguns destes investimentos beneficiariam do estabelecimento de critérios de taxonomia sustentável pertinentes a abranger as especificidades de cada modo, incluindo durante a transição para emissões nulas. A política revista de concessão de empréstimos a decidir pelo Banco Europeu de Investimento (BEI) também pode ser de grande utilidade.
27. Em sinergia com a implantação de combustíveis navais alternativos, devem ser envidados esforços no âmbito da ambição de poluição zero a fim de reduzir drasticamente a pegada ambiental mais invasiva do setor. Fazendo jus ao estabelecimento de **áreas de controlo de emissões** de grande abrangência em todas as águas da UE, cujo derradeiro objetivo seria a ausência de poluição do ar e da água proveniente do transporte, em benefício das bacias marítimas, da orla costeira e dos portos, deve ser uma prioridade. A Comissão, nomeadamente, liderou os esforços para abranger o Mediterrâneo, e pretende encetar um esforço semelhante no Mar Negro. Além disso, a legislação da UE em matéria de reciclagem de navios²³ será revista, a fim de determinar eventuais medidas para o seu reforço, a saber, continuar a promover práticas seguras e sustentáveis de reciclagem de navios.

Marcos²⁴ para a redução da atual dependência dos combustíveis fósseis:

- 1) *Até 2030, haverá pelo menos 30 milhões de automóveis sem emissões e 80 000 camiões sem emissões em funcionamento.*
- 2) *Até 2050, quase todos os automóveis, carrinhas, autocarros, assim como os veículos pesados novos serão de emissões zero.*
- 3) *Haverá navios e aeronaves de grande porte sem emissões prontos para o mercado até 2030 e 2035, respetivamente.*

2.2 Precisamos de tornar amplamente disponíveis alternativas sustentáveis a fim de viabilizar melhores escolhas modais

28. Enquanto segundo pilar da nossa abordagem, as **alternativas sustentáveis devem ser agora amplamente disponibilizadas** num sistema de mobilidade multimodal completamente integrado e sem descontinuidades. A UE não pode basear-se exclusivamente em soluções tecnológicas: são necessárias medidas imediatas para adaptar o nosso sistema de mobilidade a fim de combater as alterações climáticas e reduzir a poluição. A multimodalidade tira partido dos pontos fortes dos diferentes modos, tais como a conveniência, a rapidez, os custos, a fiabilidade, a previsibilidade e, concertadamente, pode oferecer soluções de transporte mais eficientes para pessoas e bens. A pandemia de COVID-19 demonstrou de que forma o aumento da multimodalidade é igualmente crucial

²¹ Ver COM(2020) 747 final «Análise atualizada dos efeitos climáticos da aviação não ligados ao CO₂ e de potenciais medidas políticas, nos termos do artigo 30.º, n.º 4, da Diretiva Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da UE»

²² Por exemplo, a mais recente geração de aeronaves, já disponíveis, reduz as emissões de CO₂ em 20-25% assim como a pegada sonora.

²³ Regulamento (UE) n.º 1257/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2013, relativo à reciclagem de navios e que altera o Regulamento (CE) n.º 1013/2006 e a Diretiva 2009/16/CE (JO L 330 de 10.12.2013, p. 1).

²⁴ Tendo igualmente em conta a análise apresentada no documento dos serviços da Comissão em anexo, estes marcos norteiam o caminho do sistema de transportes europeu para alcançar os nossos objetivos de mobilidade sustentável, inteligente e resiliente, indicando, assim, o nível de ambição necessário para as nossas políticas futuras.

para melhorar a resiliência do nosso sistema de transportes e como o público está pronto para aderir a modos de viagem alternativos e sustentáveis.

29. As **pessoas estão dispostas a mudar para modos de transporte mais sustentáveis**, nomeadamente na sua mobilidade diária, sendo a principal condição para mudar o custo²⁵, a disponibilidade e a rapidez. A UE tem de ajudar a criar condições adequadas para uma maior aceitação de alternativas sustentáveis que sejam seguras, competitivas e a preços acessíveis. Sempre que existem alternativas adequadas a preços, frequências e níveis de conforto competitivos, as pessoas escolhem o modo mais sustentável²⁶.
30. Simultaneamente, **os padrões de mobilidade e o comportamento dos consumidores estão a mudar**. Estas mudanças estão a ser reforçadas pela pandemia de COVID-19 e são grandemente facilitadas por soluções digitais. O teletrabalho, as videoconferências, o comércio eletrónico, a aceitação de serviços de mobilidade partilhada e colaborativa, todos contribuem para a transformação da mobilidade que está em curso.

INICIATIVA EMBLEMÁTICA 3 — TORNAR A MOBILIDADE INTERURBANA E URBANA MAIS SUSTENTÁVEL E SAUDÁVEL

31. São necessárias medidas decisivas para transformar o setor dos transportes num sistema verdadeiramente multimodal de serviços de mobilidade sustentável e inteligente. Para tal, a Europa deve construir uma rede de transportes públicos de alta qualidade, com serviços ferroviários de alta velocidade em distâncias curtas e com serviços de aviação limpa que melhorem a cobertura das rotas de longo curso. A Comissão trabalhará no sentido de criar condições que permitam aos operadores de transportes oferecer aos viajantes até 2030 escolhas neutras em termos de emissões de carbono para as viagens coletivas regulares inferiores a 500 km na UE. Em 2021-2022, a Comissão prosseguirá esta ambição aquando da revisão da legislação pertinente da UE. Sob reserva do cumprimento da legislação da concorrência, as companhias aéreas devem poder comercializar um número crescente de bilhetes multimodais. O investimento deve ser orientado para a modernização das infraestruturas RTE-T necessárias a fim de permitir a transição para ligações mais sustentáveis. Serão tomadas medidas para criar um sistema global de transportes no qual os investimentos da UE, as ajudas governamentais, as regras de atribuição de capacidade e as obrigações de serviço público (OSP) sejam orientados para satisfazer as necessidades de mobilidade e incentivar diferentes opções multimodais.
32. O **Ano Europeu do Transporte Ferroviário de 2021 constitui uma excelente oportunidade para os Estados-Membros, a Comissão e o setor ferroviário promoverem as ligações transeuropeias**. Com a aplicação do quarto pacote ferroviário e através da abertura dos mercados ferroviários à concorrência, os operadores ferroviários tornar-se-ão mais reativos às necessidades dos clientes e melhorarão a qualidade dos seus serviços e a sua relação custo-eficácia. A homologação harmonizada de veículos a nível da UE reduzirá igualmente os custos das ligações transfronteiriças. Completar a RTE-T, incluindo as linhas de alta velocidade, disporá melhores ligações ao longo dos principais corredores. Melhorar a sensibilização dos passageiros para os seus direitos e garantir a prestação não discriminatória de informações sobre viagens, incluindo através de ofertas de bilhetes aumentará a atratividade do transporte ferroviário para os clientes.

²⁵ O Eurobarómetro Especial n.º 495 mostrou que a maioria dos utilizadores de automóveis está pronta a mudar para formas de transporte mais respeitadoras do ambiente para a sua mobilidade diária. Uma alternativa tão rápida ou a preço semelhante influenciariam os respondentes a optar por uma solução mais respeitadora do ambiente para as viagens de longo curso.
<https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/special/surveyky/2226>

²⁶ Por exemplo, desde que abriu a linha ferroviária de alta velocidade entre Barcelona e Madrid, a clivagem modal entre o transporte aéreo e o ferroviário mudou de 85% avião/15% comboio em 2008 para 38% avião/62% comboio em 2016.

33. Em 2021, a Comissão proporá **um plano de ação para reforçar os serviços ferroviários de passageiros de longo curso e transfronteiriços**. Este plano basear-se-á nos esforços dos Estados-Membros para tornar as principais ligações entre cidades mais rápidas através de uma melhor gestão da capacidade, da coordenação dos horários, da constituição de carteiras de material circulante e de melhorias específicas da infraestrutura para impulsionar novos serviços ferroviários, incluindo à noite. As plataformas ou outras estruturas organizacionais para o efeito devem estar abertas a todos os Estados-Membros. Devem ser apoiados serviços piloto em algumas rotas que envolvam todas as partes interessadas, e uma combinação de contratos de serviço público e de serviços de acesso aberto poderá testar diferentes modelos de novas ligações e serviços, com o objetivo de impulsionar 15 projetos-piloto até 2030.
34. O espaço ferroviário europeu único precisa de ser reforçado e a Comissão irá ponderar a adoção de **medidas para expandir o mercado ferroviário**²⁷, resolvendo as necessidades das empresas ferroviárias de acesso a uma capacidade de alta qualidade maximizando a utilização da infraestrutura ferroviária. **Os bilhetes transfronteiriços devem tornar-se mais fáceis de utilizar e comprar**. A partir de 2021, a Comissão proporá medidas regulamentares para tornar possíveis bilhetes inovadores e flexíveis que combinem vários modos de transporte e deem aos passageiros verdadeiras opções para viajar porta a porta.
35. Tal como estabelecido no plano-alvo no domínio climático até 2030, aumentar as quotas modais dos transportes coletivos, da marcha a pé e do ciclismo, assim como da mobilidade conectada e automatizada multimodal diminuirá significativamente a poluição e o congestionamento provenientes dos transportes, especialmente nas cidades, e melhorará a saúde e o bem-estar das pessoas. **As cidades estão e devem permanecer na vanguarda da transição para uma maior sustentabilidade**. A Comissão continuará a colaborar com as cidades e os Estados-Membros para assegurar que todas as cidades de grande e média dimensão que constituam nós urbanos na RTE-T implementam os seus próprios planos de mobilidade urbana sustentável até 2030. Esses planos devem incluir novos objetivos, por exemplo, emissões nulas e zero vítimas mortais em acidentes rodoviários. Os modos de transporte ativos, como o ciclismo, cresceram, tendo as cidades anunciado mais de 2 300 km de infraestruturas para os velocípedes, devendo este número duplicar na próxima década, perfazendo 5000 km de pistas cicláveis seguras. A Comissão está também a ponderar o desenvolvimento de uma missão no domínio das cidades inteligentes e com impacto neutro no clima²⁸, enquanto prioridade estratégica para uma ação conjunta com vista à descarbonização num grande número de cidades europeias até 2030.
36. A multimodalidade sem descontinuidades possibilitada por soluções digitais é vital nas zonas urbanas e suburbanas. A pressão crescente sobre os sistemas de transporte de passageiros fez aumentar **a procura de soluções novas e inovadoras**, com vários serviços de transporte a serem integrados num serviço acessível a pedido, na linha do conceito da mobilidade enquanto serviço (MaaS). Simultaneamente, muitas cidades estão a assistir a uma transição para serviços de mobilidade partilhada e colaborativa (partilha de automóveis, bicicletas, veículos de aluguer com condutor, e outras formas de micromobilidade) facilitada pela emergência de plataformas intermediárias, que assim tornam possível a redução do número de veículos no tráfego diário.

²⁷ A Comissão, nomeadamente, avaliará a interação entre o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e a Diretiva 2012/34/UE, o Regulamento (UE) n.º 1315/2013 e a Diretiva 92/106/CEE.

²⁸ As missões europeias de investigação e inovação pretendem trazer soluções a alguns dos maiores desafios com que o nosso mundo se depara. São parte integrante do Programa-Quadro Horizonte Europa com início em 2021.

https://ec.europa.eu/info/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en

37. A UE e os Estados-Membros devem satisfazer as expectativas dos nossos cidadãos em termos de ar mais limpo, menos ruído e congestionamento, e eliminar as vítimas mortais nas ruas das nossas cidades. Ao rever o Pacote de Mobilidade Urbana para promover e apoiar estes modos de transporte sustentáveis e saudáveis, a Comissão contribuirá para **a melhoria do atual quadro europeu para a mobilidade urbana**. São necessárias orientações mais claras sobre a gestão da mobilidade a nível local e regional, incluindo sobre a melhoria do planeamento urbano, e sobre a conectividade com as zonas rurais e suburbanas, para que os trabalhadores pendulares disponham de opções de mobilidade sustentável. As políticas europeias e o apoio financeiro também devem refletir a importância da mobilidade urbana para o funcionamento global da RTE-T, com disposições para soluções de primeira/última etapa que incluam plataformas de mobilidade multimodal, instalações de estacionamento e transporte e infraestruturas seguras para andar a pé e de bicicleta.
38. A Comissão estudará formas de garantir que o transporte de passageiros a pedido (táxis e veículos de aluguer privados) possa tornar-se mais sustentável e prestar um serviço eficiente aos cidadãos, mantendo simultaneamente o bom funcionamento do mercado único e dando resposta às preocupações sociais e de segurança. A Comissão **ajudará também as cidades a modernizar a sua caixa de ferramentas políticas**, incluindo em áreas como a micromobilidade, o apoio à aquisição²⁹ de veículos sem emissões, incluindo autocarros e transbordadores, e a respetiva infraestrutura. Melhor informação sobre zonas com emissões baixas ou nulas e rótulos comuns, assim como soluções digitais para veículos podem ajudar a manter o bom funcionamento do mercado único e facilitar o exercício das liberdades fundamentais.

INICIATIVA EMBLEMÁTICA 4 – TORNAR O TRANSPORTE DE MERCADORIAS MAIS ECOLÓGICO

39. O Pacto Ecológico Europeu insta a que uma parte substancial dos 75 % representados pelo transporte rodoviário interno de mercadorias **passa a ser transportado por via ferroviária e por vias navegáveis interiores**. O **transporte marítimo de curta distância** e veículos de emissões nulas eficientes podem também contribuir para um transporte de mercadorias mais ecológico na Europa. É preciso, portanto, tomar medidas urgentes, dados os progressos limitados alcançados até à data: a título de exemplo, a quota modal do transporte ferroviário interno de mercadorias havia decrescido para 17,9 % em 2018³⁰ desde 18,3 % em 2011.
40. Para tornar as operações de carga na Europa mais ecológicas, **o quadro legislativo em vigor para os transportes intermodais precisa de uma transformação substancial** e deve passar a ser uma ferramenta eficaz. Devem ser ponderadas opções para rever o quadro legislativo, tais como a Diretiva Transporte Combinado, assim como para introduzir incentivos económicos tanto para as operações como para as infraestruturas. Os mecanismos de incentivo devem basear-se numa monitorização imparcial do desempenho, de acordo com um quadro europeu para medir as emissões dos transportes e da logística.
41. A logística multimodal deve fazer parte desta transformação, tanto nas áreas urbanas como mais além. O crescimento do comércio eletrónico alterou significativamente os padrões de

²⁹Por exemplo, o principal objetivo da iniciativa da Comissão «Grandes compradores para o Clima e o Ambiente» é aumentar a adesão dos contratos públicos estratégicos na Europa através de parcerias entre grandes compradores públicos, como, por exemplo, cidades, regiões, hospitais, organismos centrais de compras, organismos de serviços públicos, etc., trabalhando em projetos concretos e desafios semelhantes. Este objetivo é alcançado através da promoção da colaboração entre os grandes compradores em domínios de contratos públicos estratégicos, com vista a impulsionar o mercado de bens, serviços e obras inovadores.

³⁰Cerca de metade do total de transporte ferroviário de mercadorias é transfronteiras. Este facto confere ao transporte ferroviário de mercadorias uma forte dimensão europeia e torna-o ainda mais sensível à falta de interoperabilidade e de cooperação entre redes ferroviárias nacionais, que pode afetar a sua competitividade. A sua carga tradicional, como as matérias-primas, sofreu uma transformação industrial maciça e os produtos de valor superior «just in time» em expansão necessitam de serviços diferentes.

consumo, mas há que ter em conta os custos externos de milhões de entregas, incluindo a redução de percursos vazios e desnecessários. Por conseguinte, o planeamento da mobilidade urbana sustentável deve também incluir a dimensão do transporte de mercadorias através de planos específicos de logística urbana sustentável.

Estes planos acelerarão a implantação de soluções de emissões nulas já disponíveis, incluindo bicicletas de carga, entregas automáticas e drones (aeronaves não tripuladas) e uma melhor utilização das vias navegáveis interiores para as cidades.

42. A **escassez das infraestruturas de transbordo** e de terminais multimodais interiores, nomeadamente, é acentuada em determinadas partes da Europa, e deve merecer a mais elevada prioridade. As ligações em falta na infraestrutura multimodal devem ser preenchidas. Além disso, o sistema de transportes deve funcionar de forma mais eficiente e global, com tecnologias de transbordo melhoradas. A UE precisa do intercâmbio multimodal de dados, bem como de sistemas inteligentes de gestão do tráfego em todos os modos de transporte. Em última análise, todos os modos de transporte de mercadorias devem congrega-se em terminais multimodais e a Comissão tomará iniciativas para que o financiamento da UE e outras políticas, incluindo o apoio à I & I, passem a estar mais bem orientados para a resolução destas questões, no pleno respeito das obrigações internacionais da União. A revisão das regras em matéria de auxílios estatais aos caminhos de ferro, que já preveem um quadro flexível para o financiamento público da multimodalidade, continuará a apoiar este objetivo.
43. Em anos recentes, empresas inovadoras demonstraram que o transporte ferroviário de mercadorias pode funcionar de forma fiável e ser atrativo para os clientes. Contudo, muitas regras nacionais e obstáculos técnicos ainda perturbam o desempenho. O **transporte ferroviário de mercadorias necessita de um grande impulso**, através de um aumento de capacidade, de uma coordenação transfronteiras reforçada e da cooperação entre os gestores de infraestrutura, de melhor gestão global da rede ferroviária e da implantação de novas tecnologias, tais como o acoplamento digital e a automatização. A Comissão irá propor a revisão dos regulamentos que regem os corredores de transporte ferroviário de mercadorias e os corredores da rede principal RTE-T. A integração destes corredores nos «corredores de transporte europeus», a atenção dada aos elementos que geram vantagens rápidas, como o comprimento dos comboios, o gabarito de carga e regras de exploração melhoradas, paralelamente ao preenchimento de ligações fundamentais em falta e à adaptação da rede principal de modo a torná-la plenamente capaz de transportar mercadorias, fortalecerão a dimensão infraestrutural das nossas ações de promoção do transporte intermodal. A Comissão proporá melhorar as regras de atribuição de capacidade, em consonância com o projeto em curso de reformulação de horários, a fim de proporcionar canais horários adicionais e flexíveis. A aplicação das regras europeias em matéria de ruído ajudará a atenuar as preocupações conexas.
44. Do mesmo modo, tendo sucessivos programas de ação³¹ ajudado o **transporte por navegação interior** a manter, em grande medida, a sua quota modal³², são necessárias medidas para preservar esta realização e aproveitar o potencial por explorar de forma sustentável, tanto ao longo dos corredores RTE-T como nas cidades do interior onde as vias navegáveis interiores podem trazer uma solução ecológica à logística urbana. A Comissão apresentará o programa NAIADES III para explorar este potencial abordando os principais desafios, tais como a necessidade de renovar as frotas de batelões e de melhorar o acesso ao

³¹ NAIADES I e II. https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en

³² O transporte por vias navegáveis interiores aumentou 6 % entre 2005 e 2017.

financiamento, assegurando simultaneamente a plena conformidade com as políticas ambientais, nomeadamente a Diretiva-Quadro Água e a Diretiva Habitats.

45. Além disso, o apoio da RTE-T às autoestradas do mar tem conseguido ver mais mercadorias transportadas de forma mais sustentável, através do **transporte marítimo de curta distância**. A UE deve agora dar o exemplo e tornar as zonas marítimas sustentáveis, inteligentes e resilientes.

Marcos³³ para a transição de mais atividade para modos de transporte mais sustentáveis:

- 4) *As viagens coletivas programadas de menos de 500 km devem ser neutras em termos de carbono na UE até 2030.*
- 5) *O tráfego ferroviário de alta velocidade duplicará até 2030 e triplicará até 2050.³⁴*
- 6) *Até 2030, haverá pelo menos 100 cidades com impacto neutro no clima na Europa.*
- 7) *O tráfego devido ao transporte ferroviário de mercadorias aumentará 50 % até 2030 e duplicará até 2050.³⁵*
- 8) *O transporte por vias navegáveis interiores e o transporte marítimo de curta distância aumentarão 25 % até 2030 e 50 % até 2050.³⁶*

2.3 Precisamos de ativar os incentivos adequados para impulsionar a transição para impulsionar a transição para uma mobilidade sem emissões

46. Enquanto terceiro pilar da nossa abordagem, **os incentivos para que os utentes dos transportes façam escolhas mais sustentáveis devem ser reforçados**. Estes incentivos são essencialmente económicos, nomeadamente a tarifação do carbono, os impostos e a tributação das infraestruturas, mas devem ser complementados por uma melhor informação aos utilizadores.

INICIATIVA EMBLEMÁTICA 5 – TARIFAR O CARBONO E PROPORCIONAR MELHORES INCENTIVOS AOS UTILIZADORES

47. Apesar dos compromissos políticos de longa data no sentido de uma tarifação justa e eficiente no setor dos transportes, os progressos têm sido limitados. Os **princípios do «poluidor-pagador» e do «utilizador-pagador»** têm de ser aplicados sem demora em todos os modos de transporte. Só os seus custos externos relacionados com o ambiente³⁷ cifram-se em 388 mil milhões de EUR por ano. Ao internalizar estes custos externos, os utilizadores dos transportes suportarão todos custos, e não serão outros na nossa sociedade a enfrentá-los, o que desencadeará um processo conducente a modos de transporte mais

³³ Tendo igualmente em conta a análise apresentada no documento dos serviços da Comissão em anexo, estes marcos norteiam o caminho do sistema de transportes europeu para alcançar os nossos objetivos de mobilidade sustentável, inteligente e resiliente, indicando, assim, o nível de ambição necessário para as nossas políticas futuras.

³⁴ Em comparação com 2015.

³⁵ Em comparação com 2015.

³⁶ Em comparação com 2015.

³⁷ O estudo Tarifação sustentável da utilização das infraestruturas de transporte e internalização das externalidades dos transportes (Junho de 2019) abrangia as emissões diretas de CO₂ e de poluentes atmosféricos, as emissões indiretas de CO₂ e de poluentes atmosféricos provenientes da produção de energia, da poluição atmosférica e dos danos excessivos causados pelo ruído e pelos danos aos habitats. Os impostos e encargos totais cobrados ao setor está estimado em pelo menos 340 mil milhões de EUR. De acordo com o estudo, o custos dos atrasos devidos ao congestionamento cifram-se a mais 228 mil milhões de EUR. Os custos externos dos acidentes rodoviários foram estimados em até 250 mil milhões de EUR. O estudo estimou igualmente os custos totais das infraestruturas em 256 mil milhões de EUR. Para os portos e aeroportos, os custos totais dos impostos e das infraestruturas abrangem apenas os principais. Trata-se de valores que dizem respeito à UE-27.

Fonte: Estudo Tarifação sustentável da utilização das infraestruturas de transporte e internalização das externalidades dos transportes (Junho de 2019)

https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/internalisation-transport-external-costs_en

sustentáveis com menores custos externos. **Por conseguinte, a Comissão prosseguirá um conjunto abrangente de medidas a fim de efetuar uma tarifação justa e eficiente em todos os modos de transporte.** O comércio de emissões, as mudanças de infraestruturas, os impostos sobre a energia e os veículos devem congregarem-se numa política mutuamente compatível, complementar e coerente.

48. Em particular, **o RCLE da UE constitui o instrumento mais importante de tarifação do carbono** a fim de internalizar o custo das emissões de CO₂. A Comissão proporá alargar o regime de comércio de licenças de emissão da UE (RCLE-UE) ao setor dos transportes marítimos. No atinente à aviação, será apresentada uma proposta de revisão da Diretiva RCLE-UE, nomeadamente para reduzir as licenças de emissão atribuídas a título gratuito às companhias aéreas. Tal como já anunciado no Pacto Ecológico Europeu, a continuação da expansão do sistema poderá incluir as emissões dos transportes rodoviários e está em curso uma avaliação de impacto. As receitas do RCLE-UE podem ser investidas na I & I da UE para continuar a reduzir as emissões. A Comissão proporá igualmente a aplicação do regime de compensação e de redução do carbono para a aviação civil internacional (CORSIA)³⁸ da OACI através da revisão da Diretiva RCLE em 2021. No seio da OMI, a UE fomentará o avanço dos debates sobre os instrumentos de mercado como medida a médio prazo para implementar a estratégia de redução dos gases com efeito de estufa.
49. **Os subsídios aos combustíveis fósseis devem terminar.** Ao rever a Diretiva Tributação da Energia, a Comissão procurará alinhar a tributação dos produtos energéticos e da eletricidade com as políticas energética e climática da UE. Como parte da avaliação de impacto em curso, examina de perto as atuais isenções fiscais, incluindo no que respeita aos combustíveis aéreos e marítimos, e formulará uma proposta sobre a melhor forma de colmatar eventuais lacunas em 2021. A tributação do teor energético de vários combustíveis deve ser mais bem alinhada e a adoção de combustíveis sustentáveis para os transportes deve beneficiar de melhores incentivos.
50. **São necessários progressos substanciais em matéria de tributação eficaz da utilização das infraestruturas,** nomeadamente no transporte rodoviário. Tal é fundamental para internalizar o custo dos danos feitos às infraestruturas, mas é também imperativo para abordar o custo da poluição e do congestionamento para a sociedade. A Comissão insta veementemente o Parlamento Europeu e o Conselho a darem seguimento à proposta da Comissão de alteração da Diretiva Eurovinheta, cumprindo as ambições do Pacto Ecológico Europeu. Uma tributação rodoviária inteligente e baseada na distância, com taxas variáveis para o tipo de veículo e o tempo de utilização, constitui uma ferramenta eficaz para incentivar escolhas sustentáveis e economicamente eficientes, para gerir o tráfego e reduzir o congestionamento.
51. Atualmente, nem as pessoas que planeiam uma viagem, nem os expedidores/operadores logísticos que organizam uma entrega ponderam suficientemente na sua pegada ambiental. Isso deve-se em parte ao facto de não lhes ser dada a **informação correta**, incluindo sobre as alternativas disponíveis. **A escolha mais sustentável deve ser claramente indicada.** Com informações adequadas sobre a pegada ambiental e uma oportunidade mais sistemática para que os consumidores possam voluntariamente equilibrar as suas deslocações, tanto os consumidores como as empresas serão capacitados para fazer escolhas de transporte e de expedição mais sustentáveis.
52. É este o motivo pelo qual a Comissão tenciona **estabelecer um quadro europeu para a medição harmonizada das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes e da logística**, baseado em padrões globais, que possam, então, ser utilizados

³⁸ <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx>

para fornecer às empresas e aos utilizadores finais uma estimativa da pegada de carbono das suas escolhas e aumentar a procura por parte dos utilizadores finais e dos consumidores ao optarem por soluções de transporte e de mobilidade mais sustentáveis, sem ter de passar pelas soluções mais radicais. As informações sobre a pegada de carbono de uma viagem específica podem tornar-se um novo direito dos passageiros e, neste caso, devem aplicar-se a todos os modos de transporte.

53. A nossa capacidade de reduzir o impacto ambiental depende, de forma substancial, das nossas escolhas. O Pacto Europeu para o Clima apresentará e apoiará as muitas opções de que os cidadãos dispõem para se deslocarem de forma eficiente e em moldes mais saudáveis e menos poluentes. Desempenhará um papel importante na sensibilização, fomentará o compromisso no sentido de uma mobilidade sem emissões e incitará à ação no que toca a tornar mais ecológicas as estratégias de mobilidade das empresas e das cidades.

Marcos³⁹ da internalização dos custos externos dos transportes, incluindo através do RCLE-UE:

- 9) *Até 2030, o transporte intermodal ferroviário e náutico poderá competir em igualdade de circunstâncias com o transporte exclusivamente rodoviário na UE⁴⁰.*
- 10) *Todos os custos externos dos transportes na UE serão abrangidos pelos utentes dos transportes o mais tardar até 2050.*

3 MOBILIDADE INTELIGENTE — ALCANÇAR UMA CONECTIVIDADE SEM DESCONTINUIDADES, SEGURA E EFICIENTE

54. As pessoas devem beneficiar de uma experiência multimodal sem descontinuidades ao longo de toda a sua viagem, através de um conjunto de opções de mobilidade, crescentemente comandado pela digitalização e pela automatização. À medida que a inovação moldará a mobilidade dos passageiros e da carga no futuro, devem ser implantados o quadro e os facilitadores adequados, a fim de facilitar esta transição, que pode tornar o sistema de transportes muito mais eficiente e sustentável.

55. A aceitação pública e social é fundamental para uma transição bem-sucedida, razão pela qual os valores europeus, as normas éticas, as regras de privacidade e de proteção dos dados, entre outros, serão plenamente respeitados e nucleares para estes esforços, sendo dada elevada prioridade à cibersegurança.

INICIATIVA EMBLEMÁTICA 6 — TORNAR A MOBILIDADE MULTIMODAL CONECTADA E AUTOMATIZADA UMA REALIDADE

56. **A UE precisa de tirar pleno partido de soluções digitais e de sistemas de transporte inteligentes (STI).** Os sistemas conectados e automatizados têm um enorme potencial para melhorar substancialmente o funcionamento de todo o sistema de transportes e contribuir para a nossos objetivos de sustentabilidade e segurança. As medidas centrar-se-ão no apoio à integração dos modos de transporte num sistema multimodal funcional.

57. A Europa deve aproveitar as oportunidades oferecidas por uma mobilidade conectada, cooperativa e automatizada (CCAM). A CCAM pode proporcionar mobilidade para todos, devolver às pessoas tempo valioso e melhorar a segurança rodoviária. A Comissão impulsionará a investigação e a inovação, possivelmente com uma nova parceria europeia

³⁹ Tendo igualmente em conta a análise apresentada no documento dos serviços da Comissão em anexo, estes marcos norteiam o caminho do sistema de transportes europeu para alcançar os nossos objetivos de mobilidade sustentável, inteligente e resiliente, indicando, assim, o nível de ambição necessário para as nossas políticas futuras.

⁴⁰ Em termos da quota de custos externos internalizados.

sobre a CCAM no âmbito do Horizonte Europa e através de outras parcerias centradas nas tecnologias digitais. Tais parcerias são importantes para o desenvolvimento e a implantação de uma agenda europeia de investigação e inovação partilhada, coerente e de longo prazo, reunindo intervenientes de toda a cadeia de valor. A UE precisa de garantir que os esforços são bem coordenados e que os resultados chegam ao mercado. Por exemplo, a falta de harmonização e coordenação das regras de trânsito pertinentes e a responsabilidade pelos veículos automatizados devem ser abordadas. A visão é fazer da Europa um líder mundial no desenvolvimento e na implantação de serviços e sistemas da CCAM, prestando, assim um contributo significativo para a liderança europeia no domínio do transporte rodoviário seguro e sustentável⁴¹.

58. A Comissão explorará opções para **continuar a apoiar operações de transporte rodoviário seguras, inteligentes e sustentáveis** no âmbito de uma agência ou de outro organismo existente. Este organismo poderia apoiar a implantação e a gestão de STI e da mobilidade conectada e automatizada sustentável em toda a Europa. Poderá facilitar a elaboração das normas técnicas pertinentes, incluindo no que diz respeito à utilização transfronteiriça de veículos automatizados e à implantação de infraestruturas de carregamento e abastecimento, previstas na legislação da União e a adotar pela Comissão. Tais normas, por sua vez, criariam sinergias entre os Estados-Membros. Poderia, por exemplo, preparar projetos de métodos de inspeção técnica e realizar outras tarefas específicas de segurança rodoviária, assim como recolher dados pertinentes. Também poderia desempenhar tarefas específicas no domínio do transporte rodoviário face a perturbações importantes como a pandemia de COVID-19, em que foram necessárias medidas e soluções de emergência como os corredores verdes⁴².
59. **Planear e comprar bilhetes para viagens multimodais** é complicado, e num quadro propício à prestação de serviços de informação integrados e multimodais a nível da UE, os serviços de bilhética e de pagamento estão ausentes. Resolver esta questão envolverá ultrapassar a insuficiente disponibilidade e acessibilidade dos dados, assim como a cooperação menos que boa entre fornecedores e vendedores, a ausência de bilhetes digitais em alguns casos, a interoperabilidade inadequada dos sistemas de pagamento e a existência de diferentes acordos de licenciamento e distribuição. A UE precisa de transformar o seu quadro jurídico para apoiar os serviços de informação sobre viagens multimodais, sua marcação e bilhética, tendo simultaneamente em conta os direitos e as obrigações dos intermediários em linha e dos prestadores de serviços digitais multimodais que vendem bilhetes e/ou serviços de mobilidade. A Comissão examinará se a partilha de dados, incluindo sobre as tarifas, ao nível dos serviços de transporte rodoviário e ferroviário, e as disposições de venda são adequadas à sua finalidade. Entretanto, os serviços de pagamento e os bilhetes inteligentes e interoperáveis requerem maior desenvolvimento, torná-los um requisito-padrão de todos os contratos públicos relevantes promoveria uma maior utilização.
60. A visão de uma experiência de viagem sem descontinuidades e a digitalização do intercâmbio de informações são particularmente pertinentes para o transporte terrestre. **A mobilidade futura deve oferecer opções sem papel em todos os modos de transporte**, tanto para os profissionais como para os condutores individuais. Os certificados digitais para condutores e as informações de transporte de veículos e mercadorias, incluindo na forma de guias de remessa eletrónicas, o aluguer transfronteiriço de automóveis fácil e

⁴¹ Outras parcerias centradas nas questões fundamentais da portabilidade dos dados devem proteger os utilizadores e proporcionar-lhes uma visão clara e transparente de como os dados podem ser utilizados ou transferidos.

⁴² C(2020) 1897 final Comunicação «sobre a implementação de corredores verdes ao abrigo das orientações relativas às medidas de gestão das fronteiras para proteger a saúde e garantir a disponibilidade de bens e serviços essenciais» e COM(2020) 685 final Comunicação «Melhorar os corredores verdes dos transportes para manter a atividade económica no período de ressurgimento da pandemia de COVID-19»

acessível, os pagamentos sem contacto para estacionamento e portagens e uma melhor informação sobre as zonas em que as cidades ou as autoridades locais restringem a utilização do automóvel para combater o congestionamento ou melhorar a qualidade do ar, todos contribuiriam para uma experiência de condução mais fácil. A disponibilidade de certificados eletrónicos e de informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias também facilitariam a aplicação do digital, enquanto a localização e o rastreio das mercadorias constituiriam um passo significativo para a realização do mercado único digital, da economia em tempo real e da transição ecológica.

61. Para criar um sistema de transportes verdadeiramente inteligente, também é preciso resolver a questão da **atribuição eficiente da capacidade e da gestão do tráfego**, a fim de evitar uma crise de capacidade e reduzir as emissões de CO₂. O desenvolvimento do sistema de gestão do tráfego ferroviário europeu (ERTMS) e o céu único europeu continuam a ser uma prioridade para a Comissão e para o Next Generation EU: os investimentos na sua implantação contam plenamente na vertente das despesas digitais e substancialmente para os objetivos em matéria de despesas relacionadas com o clima. São necessários esforços suplementares para desenvolver a automatização dos comboios, assim como sistemas de gestão do tráfego aéreo (ATM), por exemplo através de empresas comuns (EC). A Comissão está a estudar essas empresas comuns no contexto do Horizonte Europa (por exemplo, Shift2Rail (S2R) e as EC SESAR) e outras futuras parcerias no âmbito desse programa. A continuação do desenvolvimento dos sistemas de informação e monitorização do tráfego de navios (VTMIS) facilitará a implantação segura de operações marítimas automatizadas e autónomas.
62. Para que a automatização e a gestão do tráfego ferroviário se tornem uma realidade nas principais linhas transfronteiriças, a Comissão irá propor **a atualização das especificações técnicas de interoperabilidade (ETI)** a fim de abranger novas tecnologias como a rede 5G e os dados de satélite, e providenciar uma arquitetura comum do sistema facilmente atualizável, o que é necessário para que o ERTMS possa estar no centro do sistema ferroviário digital⁴³.
63. Na vertente da aviação, melhorar a eficiência da gestão do tráfego aéreo (ATM) encerra grande potencial de modernização e sustentabilidade, ajudando a cortar um excesso de queima de combustível e as emissões de CO₂ causadas pelas ineficiências de voo e pela fragmentação do espaço aéreo⁴⁴. **Finalizar a realização e aplicar eficazmente o céu único europeu** também facilitará a experiência da viagem: um quadro regulamentar modernizado e uma infraestrutura ATM digital contribuirão para reduzir os estrangulamentos, permitindo que os voos partam e cheguem com mais pontualidade. O processo legislativo relativo ao céu único europeu deve, por conseguinte, ser concluído sem demora.

INICIATIVA EMBLEMÁTICA 7 — INOVAÇÃO, DADOS E INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL PARA UMA MOBILIDADE MAIS INTELIGENTE

64. **Modelar proativamente a nossa mobilidade futura através do desenvolvimento e da validação de novas tecnologias e serviços é fundamental para se manter na vanguarda**
A UE criará por conseguinte condições favoráveis para o desenvolvimento de novas tecnologias e serviços e de todos os instrumentos legislativos necessários para a sua validação. Podemos esperar a emergência e a utilização mais disseminada de drones (aeronaves não tripuladas) para aplicações comerciais, veículos autónomos, hyperloop,

⁴³ Tal contribuirá para acelerar a digitalização das operações ferroviárias com o futuro sistema ferroviário de comunicações móveis (FRMCS) e a aplicação do conceito «Comboio Gigabit».

⁴⁴ Tal pode reduzir até 10 % das emissões dos transportes aéreos e, além disso, também a gestão do tráfego aéreo poderá ajudar a resolver os impactos da aviação no clima além do CO₂.

aeronaves a hidrogénio, veículos aéreos elétricos pessoais, transportes náuticos elétricos e logística urbana limpa num futuro próximo. **É fundamental um ambiente propício a estas tecnologias de mobilidade inovadoras**, para que a UE possa tornar-se um primeiro destino de eleição para os inovadores. As *start-ups* e os criadores de tecnologias necessitam de um quadro legislativo ágil para pilotar e implantar os seus produtos. A Comissão trabalhará no sentido de facilitar os ensaios e as provas, e para tornar o quadro legislativo adequado à inovação, a fim de apoiar a implantação de soluções no mercado.

65. A Comissão **impulsionará a investigação e a implantação de tecnologias inovadoras e sustentáveis nos transportes**. O investimento em soluções revolucionárias abrirá caminho a importantes avanços e ganhos ambientais nos próximos anos e décadas. Os atuais programas de investigação da UE serão cruciais para a implantação do futuro, através de instrumentos como o Mecanismo Interligar a Europa (MIE), o Fundo de Coesão, o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional ou o InvestEU.
66. **A Comissão apoia plenamente a implantação de drones e aeronaves não tripuladas**, e continuará a desenvolver as regras pertinentes, incluindo sobre o espaço U, a fim de o tornar apto para reforçar a mobilidade segura e sustentável. A Comissão adotará igualmente uma «Estratégia Drone 2.0», em que definirá possíveis formas de orientar o desenvolvimento desta tecnologia e do seu ambiente regulamentar e comercial.
67. Além disso, a fim de tornar realidade a transformação digital do setor dos transportes, **a UE precisa de assegurar a existência dos principais facilitadores digitais**, incluindo componentes eletrónicos para a mobilidade, infraestrutura de rede, recursos de proximidade para a periferia, tecnologias de dados e governação, assim como a inteligência artificial. A UE deve continuar a reforçar as suas capacidades industriais relacionadas com a cadeia de abastecimento digital. Tal inclui a conceção e a produção de componentes, plataformas de *software* e a tecnologia da Internet das Coisas para uma maior eletrificação e automatização nos transportes e na mobilidade⁴⁵.
68. A UE também precisa de assegurar **o mais elevado nível e o desempenho da infraestrutura digital**, nomeadamente através da tecnologia **5G**, que oferece uma vasta gama de serviços e ajuda a alcançar níveis mais elevados de automatização em diferentes aplicações de mobilidade. Além disso, são necessários esforços suplementares para alcançar o objetivo de uma cobertura ininterrupta nos principais corredores de transporte em toda a Europa com infraestruturas de conectividade 5G, tal como estabelecido no plano de ação 5G de 2016⁴⁶. É fundamental dispor de um mercado único digital que funcione bem.
69. A **inteligência artificial (IA)** está a tornar-se essencial para a automatização dos transportes em todos os modos de transporte, com as tecnologias e componentes digitais no seu cerne. A Comissão ambiciona um ecossistema de IA tanto de excelência como de confiança, que será moldado com financiamento da investigação e da inovação e implantação através dos programas Horizonte Europa e Europa Digital. Neste contexto, a Comissão apoiará instalações de ensaio e experimentação no domínio da IA para a mobilidade inteligente no âmbito do Programa Europa Digital.
70. A transformação digital do setor dos transportes e da mobilidade exige esforços suplementares relacionados com **a disponibilidade, o acesso e o intercâmbio dos dados**. Atualmente, são frequentemente prejudicados devido a condições regulamentares pouco claras, à falta de um mercado da UE para o fornecimento de dados, à ausência de uma

⁴⁵ A UE reforçará o seu apoio neste domínio através da Empresa Comum para as Tecnologias Digitais Essenciais, assim como o apoio ao consumo energético de baixa potência às tecnologias de processador securizado.

⁴⁶ COM(2016)588 final, «5G para a Europa: um Plano de Ação»

obrigação de recolha e partilha de dados, a ferramentas e sistemas incompatíveis para a recolha e partilha dos dados, a diferentes normas ou noções de soberania em matéria de dados. A disponibilidade de dados e estatísticas é também essencial, nomeadamente os dados em tempo real, pois facultam um melhor serviço aos cidadãos ou a transparência das cadeias de abastecimento no transporte de mercadorias.

71. É por esta razão que a Comissão proporá novas ações a fim de **criar um Espaço Comum Europeu dos Dados sobre a Mobilidade**. Terá em conta a governação horizontal definida na estratégia em matéria de dados⁴⁷ e na lei relativa aos dados, assim como o princípio da neutralidade tecnológica. O objetivo é recolher, conectar e tornar os dados disponíveis a fim de preencher os objetivos da UE, desde a sustentabilidade até à multimodalidade. Este Espaço dos Dados sobre a Mobilidade deverá funcionar em sinergia com outros sistemas fundamentais, incluindo o energético, o de navegação por satélite e o das telecomunicações, conquanto permanecendo ciberseguro e compatível com as normas da União em matéria de proteção dos dados. Simultaneamente, devem ser preservadas condições de mercado equitativas para os dados na cadeia de valor, a fim de que a inovação possa prosperar e que possam surgir novos modelos de negócio. A Comissão estudará diferentes opções legislativas para dar aos operadores um espaço seguro e fiável de partilha dos seus dados dentro de cada setor e entre todos eles, sem distorcer a concorrência e respeitando simultaneamente a privacidade e as obrigações internacionais da União.
72. Como o acesso aos dados dos veículos será fundamental para a partilha de dados sobre transportes e para a mobilidade inteligente, a Comissão irá propor, em 2021, uma nova iniciativa sobre o acesso aos dados dos automóveis, através da qual proporá um quadro equilibrado que garanta um acesso equitativo e efetivo aos dados de veículos por parte dos prestadores de serviços de mobilidade.

Marcos⁴⁸ para uma mobilidade inteligente:

11) Até 2030, o transporte de passageiros multimodal sem discontinuidades será facilitado pela bilhética eletrónica integrada e o transporte de mercadorias dispensará o papel.

12) Até 2030, a mobilidade automatizada será implantada em grande escala.

4 MOBILIDADE RESILIENTE — UM ESPAÇO ÚNICO EUROPEU DOS TRANSPORTES MAIS RESILIENTE: PARA UMA CONECTIVIDADE INCLUSIVA

73. **Os transportes têm sido um dos setores mais afetados pela pandemia de COVID-19⁴⁹**, com prejuízos resultantes dos enormes impactos negativos sobre a procura na sequência das necessárias medidas de confinamento e de atenuação. Tal deu origem a perturbações na cadeia de abastecimento, a reduções acentuadas das viagens e do turismo internos e externos, e a uma reduzida conectividade em toda a UE, o que resultou igualmente em enormes dificuldades operacionais e financeiras para muitas empresas ativas no setor dos transportes, muitas das quais pequenas e médias empresas (PME). **Esta estratégia tem de ajudar o setor e os ecossistemas pertinentes, como as viagens e o turismo, a ressurgir renovados desta crise e a tornarem-se mais ecológicos, mais inteligentes e mais resilientes.**

⁴⁷ COM (2020) 66 final, «Uma estratégia europeia para os dados»

⁴⁸ Tendo igualmente em conta a análise apresentada no documento dos serviços da Comissão em anexo, estes marcos norteiam o caminho do sistema de transportes europeu para alcançar os nossos objetivos de mobilidade sustentável, inteligente e resiliente, indicando, assim, o nível de ambição necessário para as nossas políticas futuras.

⁴⁹ Por exemplo, em maio de 2020, o impacto foi de aproximadamente -90 % de tráfego aéreo em comparação com o ano anterior (Fonte: Eurocontrol), -85% de serviços ferroviários de passageiros de longo curso, -80% de serviços ferroviários regionais de passageiros (incluindo suburbanos), e quase uma paragem técnica no caso dos serviços internacionais de transporte ferroviário de passageiros (Fonte: CER); mais de -90 % para os navios de cruzeiro e de passageiros em meados de abril, em comparação com o ano anterior (Fonte: AESM)

74. **A UE tem agora a oportunidade de construir um sistema de mobilidade sustentável, inteligente e resiliente: um sistema para as gerações futuras.** A anterior avaliação da Comissão revelou a necessidade de investimentos importantes e céleres, incluindo investimentos públicos e privados substanciais a nível nacional: os investimentos adicionais para 2021-2030 em veículos (incluindo material circulante, navios e aeronaves) e na implantação de infraestruturas de combustíveis renováveis e hipocarbónicos são estimados em 130 mil milhões de EUR por ano, em comparação com a década anterior⁵⁰. A «lacuna de investimento na transformação ecológica e digital» aditaria mais 100 mil milhões de EUR por ano⁵¹. Só para concluir a rede principal da RTE-T e construí-la na forma de um sistema verdadeiramente multimodal, são necessários 300 mil milhões de EUR nos próximos 10 anos. Estes **investimentos são essenciais para reforçar o mercado único.**
75. **O investimento deve ser coordenado e prioritário dentro dos programas de financiamento da UE,** incluindo o instrumento de recuperação da NextGenerationEU, dentro dos seguintes princípios: Em primeiro lugar, os apoios não reembolsáveis, nomeadamente do novo Mecanismo de Recuperação e Resiliência, do FEDER e do Fundo de Coesão e do Fundo de Inovação, devem ser atribuídos com prioridade aos projetos com o maior valor acrescentado social, ambiental, económico e da UE e com impacto direto no emprego, no crescimento e na resiliência. O MIE constitui o principal instrumento para financiar o desenvolvimento de infraestruturas com o máximo valor acrescentado da UE, integrando simultaneamente os objetivos ecológicos e digitais. Em segundo lugar, o colapso do mercado e o nível de investimento insuficiente em áreas políticas prioritárias devem ser abordados através de instrumentos financeiros, nomeadamente através das plataformas de infraestruturas sustentáveis e de investigação, inovação e digitalização do programa InvestEU, complementadas, onde for necessário, pela continuação da utilização de instrumentos de financiamento misto. Em terceiro lugar, a política de concessão de empréstimos do BEI no setor dos transportes deverá também contribuir para atingir os objetivos da estratégia, ao oferecer um quadro abrangente que atrairá o investimento privado para melhorar a resiliência e acelerar a implantação de tecnologias inteligentes e sustentáveis em todos os modos de transporte.
76. O investimento na recuperação do setor dos transportes deve ser acompanhado de **investimentos das empresas em mobilidade mais sustentável e digital.** Os critérios técnicos de avaliação baseados no Regulamento Taxonomia⁵² devem ser definidos para todos os modos de transporte, reconhecendo simultaneamente as necessidades específicas de investimento. O financiamento do investimento em transportes sustentáveis poderá também basear-se na futura norma europeia relativa às obrigações verdes, baseada na taxonomia da UE. A futura revisão das regras pertinentes em matéria de auxílios estatais no setor dos transportes deve também ser utilizada para impulsionar a transição do setor para a sustentabilidade, conferindo a todos os modos de transporte uma oportunidade crescente de competir em igualdade de condições por uma subvenção.
77. Para criar uma reserva credível de projetos viáveis e acelerar o investimento, é necessário **apoio na forma de aconselhamento às autoridades públicas e aos promotores de projetos.** Este pode ser prestado através do Instrumento de Assistência Técnica e da

⁵⁰COM (2020) 562 final, «Reforçar a ambição climática da Europa para 2030 - Investir num futuro climaticamente neutro para benefício das pessoas»

⁵¹ SWD (2020) 98 final, com base nas estimativas relativas à RTE-T e nos cálculos do BEI. Esta estimativa não inclui os custos de reposição de capital próprio, ou os da renovação periódica da frota, que podem, no entanto, ser adiados devido ao impacto da pandemia de COVID-19 nas empresas de transportes.

⁵²Regulamento (UE) 2020/852 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2020, relativo ao estabelecimento de um regime para a promoção do investimento sustentável, e que altera o Regulamento (UE) 2019/2088 (JO L 198 de 22.6.2020, p. 13).

plataforma de aconselhamento InvestEU, assim como através da assistência técnica disponível no âmbito dos programas financiados ao abrigo da política de coesão.

78. As **PME⁵³ necessitam de um acesso mais fácil ao financiamento**, nomeadamente para efeitos de renovação de frotas e outros investimentos inovadores e ecológicos. Tal pode ser alcançado através de uma comunicação e de orientações mais claras, de apoio administrativo específico e de regimes de apoio financeiro simplificados. O apoio à criação de agrupamentos, fundos e outros mecanismos de intermediação assegurará uma massa crítica para o acesso ao financiamento. Os Estados-Membros devem designar um balcão único onde as empresas possam solicitar esse apoio.
79. O investimento em **infraestruturas de transporte** em toda a UE é fundamental para garantir a conectividade, o funcionamento sustentável da economia e a coesão entre os Estados-Membros. É por isso que é agora necessária uma revisão do quadro de governação económico europeu: a UE deve promover o investimento nos transportes com base numa classe de ativos de infraestruturas da UE. Essa classe poderá incluir projetos de infraestruturas cuja execução se baseie no planeamento estratégico europeu, como os projetos RTE-T. A Comissão assegurará igualmente que as novas orientações RTE-T sejam coerentes com o princípio de «não prejudicar significativamente» e com o Pacto Ecológico Europeu. As infraestruturas devem também ser adaptadas às alterações climáticas e tornadas resilientes a catástrofes, e a Comissão abordará esta questão tanto na revisão da RTE-T como na estratégia de adaptação às alterações climáticas, incluindo através de orientações específicas sobre a resistência às mesmas alterações.
80. **Devem ser tomadas todas as medidas necessárias para concluir a RTE-T a tempo.** A Comissão irá propor o reforço do papel dos coordenadores europeus para impulsionar os progressos a nível dos corredores de transporte em todo o continente, procurando realizar a sua conclusão até 2030. A UE deve dar prioridade ao preenchimento das clivagens Este-Oeste e Norte-Sul no que toca às infraestruturas modernas. Os êxitos da ponte de Øresund entre a Dinamarca e a Suécia e da rede ferroviária de alta velocidade entre Paris-Londres-Bruxelas-Amesterdão e Colónia demonstram a necessidade de concluir sem demora projetos como o Rail Baltica, Lyon-Turim, Y-basque, Fehmarn, Brenner, Dresden-Praga, Viena-Bratislava-Budapeste, Sena-Escalda e muitos outros. São necessários mais projetos transfronteiras para integrar todos os Estados-Membros no sistema ferroviário europeu do futuro, estabelecendo, por ordem, interligações harmoniosas para um transporte ferroviário transfronteiras por toda a Europa, o que será alcançado mantendo simultaneamente a acessibilidade das regiões rurais e periféricas.
81. Ao mesmo tempo, **o investimento deve financiar a modernização das frotas em todos os modos de transporte.** Tal é necessário para garantir a implantação de opções tecnológicas com emissões baixas ou nulas, incluindo através da adaptação de material existente e de regimes de renovação apropriados em todos os modos de transporte. A utilização crescente de contratos públicos conjuntos e transfronteiras na UE, com base no princípio da proposta economicamente mais vantajosa, pode contribuir para a realização deste objetivo de uma forma eficiente em termos de custos. Os apoios a essas renovações das frotas, embora sejam dados em consonância com as obrigações internacionais da UE em matéria de subvenções e com as regras da UE em matéria de auxílios estatais, ajudarão a preservar um ecossistema de fabrico produtivo em áreas em que a Europa tem uma vantagem tecnológica estratégica, como a da indústria de fabrico de aeronaves, comboios e navios. Tal aumentará as perspetivas de criação de capacidades adequadas e de cadeias de valor de

⁵³ Havia mais de 1,1 milhão de empresas na UE-27 no setor dos serviços de transporte e armazenagem em 2017, que empregavam 8,1 % do total das pessoas a trabalhar na economia não financeira. Mais de metade são trabalhadores de PME.

aprovisionamento construídas no seio da indústria transformadora europeia, em conformidade com a Nova Estratégia Industrial para a Europa⁵⁴, assim como de preservação da liderança tecnológica da base industrial da UE.

82. Aproveitando o êxito da Aliança Europeia para as Baterias⁵⁵, **a Comissão apoia cadeias de valor estratégicas (incluindo de baterias, matérias-primas, hidrogénio e combustíveis renováveis e hipocarbónicos)**⁵⁶ com instrumentos regulamentares e financeiros. Tal é essencial para garantir o aprovisionamento seguro de materiais e tecnologias indispensáveis à mobilidade sustentável e inteligente, evitando a dependência da Europa de fornecedores externos em setores estratégicos para alcançar uma maior autonomia estratégica. A Europa precisa de tirar partido dos seus recursos espaciais, que fornecem serviços de satélite, dados e comunicações em todos os modos de transporte e que são particularmente críticos para a CCAM.
83. O Espaço Único Europeu dos Transportes está mais integrado do que nunca, mas ainda se encontra longe de estar concluído. **Subsistem os obstáculos à livre circulação de bens e serviços**, assim como os obstáculos à concorrência justa, enquanto as regras pertinentes não são adotadas ou adequadamente aplicadas em tempo útil.
84. A pandemia de COVID-19 revelou as vulnerabilidades do mercado único. Contar com serviços ininterruptos de carga terrestre, náutica e aérea é de importância crucial para o transporte de mercadorias e de materiais para as indústrias transformadoras, para o funcionamento do mercado único da UE e para a sua resposta eficaz às crises atuais e futuras. Os esforços para garantir a multimodalidade e a interoperabilidade entre os diferentes modos de transporte devem redobrar, e **a conclusão do Espaço Único Europeu dos Transportes deve ser acelerada**.
85. A integridade do mercado único e a igualdade de condições de concorrência para os operadores devem ser mantidas, incluindo pela garantia de que não haja discriminação entre os operadores existentes e os que entram pela primeira vez no mercado, por exemplo aquando da concessão de auxílios estatais, e de que não sejam introduzidos novos entraves à concorrência. **A Comissão prosseguirá rigorosamente a aplicação das normas da UE**, e revirá, ou proporá, conforme for necessário, legislação destinada a eliminar os obstáculos à livre circulação de bens e serviços que afetam os transportes. Ao fazê-lo, a Comissão procurará melhorar a eficiência do sistema de transportes e das operações de transporte, por exemplo, procurando reduzir as deslocações em vazio, evitando assim emissões e poluição nocivas.
86. Para alcançar todos os objetivos desta estratégia, é necessário apoiar os esforços de modernização em todos os modos de transporte, a fim de proporcionar aos cidadãos da UE uma conectividade inteligente a preços acessíveis e transparentes. A nível da aviação, a Comissão proporá **a revisão do Regulamento Serviços Aéreos**⁵⁷. Mantendo muito embora os níveis mais elevados de segurança aérea, os objetivos serão proteger os interesses dos consumidores, moldar uma indústria europeia de serviços aéreos resiliente e competitiva, conquanto preservando um emprego de qualidade elevada. A modernização das normas da UE em matéria de taxas aeroportuárias, faixas horárias e sistemas informatizados de reserva complementar esta iniciativa. No setor ferroviário, a Comissão avaliará se as atuais **regras**

⁵⁴COM(2020) 102 final — Uma nova estratégia industrial para a Europa

⁵⁵A Aliança Europeia para as Baterias, criada em 2017, reúne mais de 500 intervenientes com mais de 100 mil milhões de EUR de investimentos combinados anunciados em toda a cadeia de valor da UE.

⁵⁶ <https://www.eba250.com/>; <https://erma.eu/>; https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-clean-hydrogen-alliance_pt

⁵⁷Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade

em matéria de taxas de acesso às vias proporcionam os incentivos adequados para estimular a competitividade dos mercados e a atratividade do transporte ferroviário.

87. Para evitar perturbações futuras, em resposta ao apelo do Conselho, **a Comissão preparará um ou mais planos de emergência de combate à crise**, reunindo as autoridades da UE e dos Estados-Membros e os representantes do setor. O seu objetivo será assegurar a continuidade da atividade económica e coordenar as medidas de resposta no setor dos transportes com base nas orientações e na legislação desenvolvidas durante a pandemia de COVID-19, como os corredores verdes⁵⁸. A fim de continuar a assegurar a continuidade das operações de transporte de mercadorias e dos serviços de transporte de passageiros em cenários de crise, a Comissão avaliará as possibilidades de prever novas medidas de segurança sanitária e operacionais, bem como de estabelecer um nível mínimo harmonizado de serviços de transporte essenciais. A UE também poderá ter de adaptar a legislação em vigor em matéria de transportes para permitir uma resposta célere às crises.

INICIATIVA EMBLEMÁTICA 9 — TORNAR A MOBILIDADE JUSTA E EQUITATIVA PARA TODOS

88. O choque económico pôs em evidência a necessidade de uma **mobilidade económica, acessível e justa** para os passageiros e os demais utilizadores dos serviços de transporte. De facto, embora a conectividade do mercado único dos transportes tenha aumentado, a mobilidade continua a ser dispendiosa para as pessoas com baixos rendimentos disponíveis e não é suficientemente acessível às pessoas com deficiência ou de mobilidade reduzida e às pessoas com poucos conhecimentos de informática. Em áreas rurais, periféricas e remotas, incluindo as regiões ultraperiféricas e as ilhas, as ligações de transportes públicos serão essenciais para garantir a todos o acesso sem entraves à mobilidade.

89. A transição para uma mobilidade sustentável, inteligente e resiliente deve ser justa, porque senão pode não ser exequível. A Comissão, por conseguinte, assegurará que as possibilidades no âmbito do **mecanismo de transição justa sejam plenamente exploradas a fim de tornar esta nova mobilidade económica e acessível em todas as regiões e para todos os passageiros, incluindo aqueles com deficiência e mobilidade reduzida**. A Comissão continuará também a prestar apoio através das subvenções do Fundo de Coesão e do FEDER nos Estados-Membros e nas regiões menos desenvolvidos.

90. Além disso, as OSP devem ser ainda mais orientadas e eficientes e, sempre que possível, estar ao serviço da transição para um sistema multimodal. Para garantir a melhor utilização possível dos fundos públicos e das subvenções, as autoridades nacionais e locais devem poder **utilizar as OSP para melhorar a conectividade** e refletir objetivos políticos específicos. Tal pode ser alcançado através de critérios de sustentabilidade para as OSP, como um critério segundo o qual não se possam impor OSP de voos de curta distância sempre que exista uma ligação alternativa, adequada, mais sustentável e competitiva. A Comissão estudará opções para criar um sistema de OSP multimodal, nomeadamente com vista a permitir que todos os modos de transporte concorram em pé de igualdade a fim de preencher necessidades de transporte pertinentes.

91. Uma mobilidade justa também significa **a proteção dos passageiros e dos seus direitos**. As anulações em massa durante a pandemia de COVID-19 demonstraram a importância de regras a nível da UE e da sua aplicação e execução uniformes. A UE deve ajudar os passageiros quando os operadores de transportes entram em falência ou se encontram perante uma grave crise de liquidez, como no contexto da pandemia de COVID-19. Os passageiros retidos têm de ser repatriados e os seus bilhetes reembolsados em caso de

⁵⁸ C(2020) 1897 final Comunicação «sobre a implementação de corredores verdes ao abrigo das orientações relativas às medidas de gestão das fronteiras para proteger a saúde e garantir a disponibilidade de bens e serviços essenciais» e COM(2020) 685 final Comunicação «Melhorar os corredores verdes dos transportes para manter a atividade económica no período de ressurgimento da pandemia de COVID-19»

cancelamento pelas transportadoras. A Comissão analisa as opções e os benefícios de possíveis meios de proteção dos passageiros contra tais eventos e fará, se for caso disso, propostas legislativas.

92. Os direitos dos passageiros da UE devem ser mais bem aplicados e mais claros tanto para as transportadoras como para os passageiros, oferecer assistência adequada, reembolso, possíveis indemnizações em caso de perturbações, e sanções apropriadas, caso as regras não sejam devidamente aplicadas. A Comissão estudará opções e benefícios para levar mais longe **um quadro multimodal dos direitos dos passageiros** que seja simplificado, mais coerente e harmonizado.
93. O ativo mais valioso do setor é, de longe, constituído pelas pessoas que o compõem, e a transição sustentável e inteligente não será possível sem o apoio e a adesão dos **trabalhadores dos transportes**. Contudo, determinadas partes do setor dos transportes padecem frequentemente de difíceis condições de trabalho. Condições de trabalho precárias, incluindo longos horários de trabalho, períodos fora do domicílio e trabalho mal pago, são exacerbadas por uma falta de respeito e de uma execução correta das normas laborais aplicáveis. Assegurar padrões sociais mais elevados contribuiria diretamente para inverter a atual falta geral de atratividade do setor. A força laboral encontra-se em rápido envelhecimento e já se fazem sentir significantes lacunas em certas profissões⁵⁹. Os problemas enfrentados pelos trabalhadores do setor dos transportes foram exacerbados pela pandemia de COVID-19. Esta situação corre o risco de se deteriorar ainda mais se não forem tomadas medidas.
94. Por esse motivo, a Comissão irá ponderar **a adoção de medidas nos diferentes modos de transporte para reforçar o quadro legislativo em matéria de condições para os trabalhadores** e assegurar a correta aplicação e dar mais clareza aos direitos sociais aplicáveis em consonância com os vários instrumentos disponíveis para aplicar o Pilar Europeu dos Direitos Sociais. A Comissão procurará promover padrões sociais elevados, incluindo no setor da aviação, que enfrenta desafios específicos, e trabalhará com a Autoridade Europeia do Trabalho para apoiar os Estados-Membros na execução da legislação pertinente. No domínio internacional, a Comissão incentivará a realização de progressos no contexto da OMI, da Organização Internacional do Trabalho e de outras instituições internacionais, a fim de assegurar condições de trabalho e de vida condignas a bordo e mudanças atempadas das tripulações, em especial durante uma pandemia mundial.
95. As mudanças no setor, nomeadamente as relativas à automatização e à digitalização, criam um sem-número de novos desafios. Os empregos no setor dos transportes, especialmente de baixas e médias qualificações, podem estar em **risco, devido à automatização e à evolução no sentido de uma maior sustentabilidade**. Simultaneamente, a transformação digital em curso oferece novas oportunidades, tais como um ambiente de trabalho melhorado e empregos de qualidade, que podem tornar-se mais atrativos para as mulheres e os jovens. Por conseguinte, é necessário um percurso credível para uma **transição justa para os trabalhadores dos transportes**. A Comissão formulará recomendações para a transição para a automatização e a digitalização e sobre os meios para atenuar o seu impacto na força laboral do setor.
96. Por último, a fim de fazer face à crescente escassez de trabalhadores qualificados, a Comissão insta as partes interessadas no setor dos transportes e os parceiros sociais a contribuírem para a execução da Agenda Europeia de **Competências** no sentido da

⁵⁹Por exemplo, a União Internacional dos Transportes Rodoviários comunicou, em 2019, que um quinto dos lugares de condutor não está preenchido no setor europeu do transporte rodoviário.

competitividade sustentável, da justiça social e da resiliência⁶⁰ e, em particular, a aderirem ao Pacto para as Competências⁶¹. Os intervenientes no setor dos transportes devem também criar novos programas de aprendizagem, tornar-se membros da Aliança Europeia para a Aprendizagem e participar ativamente na Semana Europeia da Formação Profissional.

97. A Comissão aplicará devidamente a **integração da igualdade** nas suas iniciativas políticas relacionadas com os transportes e continuará a apoiar a cooperação entre as partes interessadas e o intercâmbio de boas práticas no âmbito da plataforma «Mais mulheres nos transportes — Plataforma para a mudança», para aumentar o número de mulheres nas profissões do setor. Do mesmo modo, sensibilizará para as questões da igualdade através da criação e do apoio a uma rede de embaixadores da diversidade. Qualquer futura proposta relativa aos transportes será conforme com as estratégias da Comissão para a igualdade de género⁶² e a as pessoas com deficiência⁶³.

INICIATIVA EMBLEMÁTICA 10 – AUMENTAR A SEGURANÇA INTRÍNSECA E EXTRÍNSECA DOS TRANSPORTES

98. A **segurança intrínseca e extrínseca** do sistema de transportes é fundamental e nunca deve ser comprometida e a UE deve continuar a ser um líder mundial neste domínio. Os esforços contínuos com as autoridades internacionais, nacionais e locais, as partes interessadas e os cidadãos são fundamentais para alcançar o nosso objetivo de zero vítimas mortais resultantes da mobilidade.

99. **A Europa continua a ser a região de transportes mais segura do mundo.** Embora as viagens aéreas, marítimas e ferroviárias sejam muito seguras, não há margem para complacências, especialmente no que diz respeito à segurança rodoviária. Cerca de 22 700 pessoas perderam a vida nas estradas da UE em 2019 e, por cada pessoa morta, cerca de mais cinco sofrem lesões graves com consequências irreversíveis para as suas vidas. Por conseguinte, a Comissão continua plenamente empenhada na execução da estratégia de segurança rodoviária da UE de 2018⁶⁴.

100. **Fatores como a velocidade, o consumo de álcool e drogas e as distrações durante a condução** estão fortemente correlacionados com onexo de causalidade e a gravidade dos acidentes rodoviários. A Comissão analisará as medidas que se justificam para resolver estas questões, por exemplo através de uma maior utilização das recomendações da UE. Proteger os utentes vulneráveis da estrada será uma prioridade, assim como uma melhor recolha e análise de dados, e a Comissão avaliará igualmente o valor acrescentado da investigação aprofundada de acidentes a este nível. A adaptação da atual infraestrutura de alto risco deve continuar a ser uma prioridade dos investimentos em infraestruturas, com especial atenção para os segmentos da rede a envelhecer e subdesenvolvidos. Medidas destinadas a dar mais espaço a várias formas de mobilidade ativa ajudarão a prevenir vítimas mortais e lesões graves dos utentes vulneráveis da estrada.

101. No setor marítimo, a Comissão tenciona iniciar uma revisão aprofundada da legislação em vigor sobre as **responsabilidades do estado de pavilhão, a inspeção de navios pelo Estado do porto e os inquéritos de acidente**, juntamente com o reforço contínuo das regras da UE relativas a organizações reconhecidas. O objetivo geral é permitir um

⁶⁰ COM (2020) 274 final «Agenda de Competências para a Europa em prol da competitividade sustentável, da justiça social e da resiliência (2020)»

⁶¹ A Comissão terá em conta a experiência da recém-lançada Parceria para o Setor Automóvel no âmbito do Pacto para as Competências, a fim de ajudar a indústria a gerir os desafios de requalificação e de melhoria de competências que enfrenta durante a transição durante a transição ecológica e digital.

⁶² COM (2020) 152 final, «Uma União da Igualdade: Estratégia para a Igualdade de Género 2020-2025».

⁶³ COM (2010) 636 final, Estratégia Europeia para a Deficiência (2010-2020). Em 2021, a Comissão apresentará uma estratégia reforçada para a deficiência, com base nos resultados da avaliação em curso da Estratégia Europeia para a Deficiência 2010-2020.»

⁶⁴ COM(2018) 293 final, «Mobilidade sustentável para a Europa: segura, conectada e limpa»

transporte marítimo seguro e eficiente, com custos mais baixos para as empresas e as administrações. A segurança marítima e o transporte marítimo inteligente e sustentável nas águas da UE continuarão a depender do contributo da Agência Europeia da Segurança Marítima, cujo mandato deve ser modernizado e eventualmente alargado a outros domínios.

102. Paralelamente a outros esforços para tornar o setor dos transportes e as infraestruturas conexas mais resilientes, a UE **atualizará e melhorará o atual quadro de segurança**, incluindo o combate às ciberameaças, ao abrigo das normas em vigor que regem esta matéria⁶⁵. Tomando por base o quadro de certificação à escala da UE para os produtos, processos e serviços de TIC e a designação de «operadores de serviços essenciais» (OSE) para as infraestruturas de mobilidade, a opção de criar um mecanismo de alerta rápido para a segurança ao nível da UE será explorada. Além disso, a regulamentação conexas será melhorada, como a relativa à certificação da cibersegurança dos veículos automatizados.

Marcos⁶⁶ para uma mobilidade resiliente:

- 13) *Uma rede transeuropeia de transportes multimodal, equipada para transportes sustentáveis e inteligentes com conectividade de alta velocidade, estará operacional até 2030 no que diz respeito à rede principal e até 2050 no que toca à rede global.*
- 14) *Até 2050, o número de vítimas mortais decorrente de todos os modos de transporte na UE será quase zero.*

5 A UE ENQUANTO PLATAFORMA DE CONECTIVIDADE DO MUNDO

103. Em face da rápida evolução geopolítica, a UE precisa de agir para salvaguardar e reforçar os seus interesses. Para todos os modos de transporte com uma dimensão internacional, **é essencial assegurar uma concorrência internacional sem distorções, a reciprocidade e condições de concorrência equitativas**. A fim de lidar, eficazmente, com os efeitos de distorção das subvenções estrangeiras no mercado interno, incluindo na contratação pública, a Comissão proporá um instrumento específico⁶⁷.

104. Mais medidas poderão incluir a utilização, pelos Estados-Membros, de mecanismos disponíveis para a análise dos investimentos estrangeiros diretos em empresas e ativos de empresas de transportes europeias, por razões de segurança ou de ordem pública. Poderá também incluir alterações, por parte da União, a respeito da defesa comercial, à luz dos critérios em vigor para a aviação. A Comissão continuará também a **promover a utilização das normas europeias de concorrência, técnicas, sociais e ambientais**, tanto nos *fora* internacionais como nas relações bilaterais com países terceiros em todos os modos de transporte. Os equipamentos e as soluções de transporte são o motor das exportações europeias e a transformação sustentável e inteligente do setor constitui uma oportunidade para a nossa indústria transformadora liderar a nível mundial.

105. Para alcançar os objetivos do Acordo de Paris, é necessária uma redução significativa das emissões provenientes dos transportes até 2050 também para além da UE. Como tal, é crucial que **o Pacto Ecológico Europeu e esta estratégia se reflitam com evidência nas nossas ações externas**, que a ação global em prol de uma mobilidade sustentável e inteligente seja amplamente promovida para alcançar os objetivos de desenvolvimento

⁶⁵ Diretiva (UE) 2016/1148, Diretiva Segurança das Redes e da Informação (Diretiva SRI), Regulamento (UE) 2019/881 (Regulamento Cibersegurança) e a Diretiva relativa à proteção de infraestruturas críticas europeias (Diretiva 2008/114/CE)

⁶⁶ Tendo igualmente em conta a análise apresentada no documento dos serviços da Comissão em anexo, estes marcos norteiam o caminho do sistema de transportes europeu para alcançar os nossos objetivos de mobilidade sustentável, inteligente e resiliente, indicando, assim, o nível de ambição necessário para as nossas políticas futuras.

⁶⁷ COM(2020) 253 final — Livro Branco sobre a criação de condições de concorrência equitativas no que respeita às subvenções estrangeiras.

sustentável e que a coerência das políticas seja assegurada sempre que as políticas internas da UE são projetadas fora dela. Por conseguinte, serão desenvolvidas várias vertentes de ação para a tradução de boas práticas, soluções de qualidade e normas em matéria de mobilidade sustentável e inteligente na cooperação para o desenvolvimento da UE, incluindo com os nossos parceiros africanos⁶⁸, tendo simultaneamente em conta os desafios e os condicionalismos específicos dos países emergentes e em desenvolvimento.

106. A UE **continuará a aprofundar as relações no domínio dos transportes**, incluindo com os principais parceiros estratégicos e organizações internacionais, e continuará a desenvolver ligações com novos parceiros internacionais, tais como as economias emergentes e de elevado crescimento, o que é crucial para setores que necessitam de condições de concorrência equitativas a nível mundial, como a aviação e o transporte marítimo. A Comissão procurará obter autorizações do Conselho para encetar negociações para novos acordos de transporte aéreo com países terceiros e explorará opções a fim de tomar medidas apropriadas no que toca às relações de transporte marítimo com regiões e países terceiros. A UE também deve porfiar, no âmbito da OMI, da OACI, e de outras organizações internacionais, por normas elevadas, incluindo no domínio da segurança intrínseca e extrínseca e da proteção do ambiente, nomeadamente as alterações climáticas.
107. Os transportes são uma componente fundamental das políticas e dos instrumentos de apoio ao processo de alargamento aos Balcãs Ocidentais e à **política de vizinhança da UE**, incluindo a Parceria Oriental e a Vizinhança Meridional. A Comissão reforçará a ligação entre as políticas de transportes e de vizinhança em áreas-chave e desenvolverá uma abordagem global da conectividade com os países vizinhos, incluindo através de estreita colaboração com a Comunidade dos Transportes, alargando a RTE-T, prestando apoio técnico e cooperação e celebrando novos acordos setoriais.
108. Para concretizar as ambições e prioridades internacionais da UE no domínio dos transportes, é importante integrar as políticas de transportes na dimensão externa da UE e agir na cena internacional, com **uma voz forte, una e coerente**. A este respeito, recorde-se que tal exige que todas as instituições da União e os Estados-Membros apliquem plenamente as disposições dos Tratados, nomeadamente as respeitantes à negociação e celebração de novos acordos em matéria de transportes e as relativas à representação em instâncias internacionais, como a OACI e a OMI, sendo que o Tratado de Lisboa foi precisamente concebido para tornar a União mais eficaz nas suas relações externas.

6 CONCLUSÕES

109. A recuperação da crise causada pela pandemia de COVID-19 deve ser utilizada para acelerar a descarbonização e a modernização de todo o sistema de transportes e mobilidade, limitando o seu impacto negativo no ambiente e melhorando a segurança e a saúde dos nossos cidadãos. **As transições gêmeas, ecológica e digital, devem remodelar o setor, redefinir a conectividade e redinamizar a economia**. A Comissão reconhece que esta transformação — que tem de ser socialmente equitativa e justa — não será fácil e exigirá a plena dedicação e o apoio de todos os intervenientes no setor dos transportes, assim como um aumento substancial do investimento gerador de crescimento dos setores público e privado.
110. O sistema europeu de transportes sustentável que a UE procura deve ser inteligente, flexível e adaptável a padrões e necessidades de transporte em constante mutação, baseado em avanços tecnológicos de vanguarda para proporcionar uma conectividade sem

⁶⁸JOIN(2020) 4 final – Rumo a uma estratégia abrangente para África.

descontinuidades, segura e protegida a todos os cidadãos europeus. **Os transportes devem dar a conhecer o engenho e o empenho europeus – no dealbar da investigação, da inovação e do empreendedorismo e impulsionando as transições gémeas.**

111. A Comissão apresenta um conjunto abrangente de medidas enumeradas no plano de ação da presente estratégia e destinadas a levar a UE a criar o sistema de mobilidade sustentável, inteligente e resiliente do futuro e introduzir as mudanças fundamentais necessárias para alcançar os objetivos do Pacto Ecológico Europeu. Estes esforços só poderão ser bem-sucedidos com o devido empenho de todos os envolvidos, nomeadamente as instituições europeias, os Estados-Membros e as suas autoridades a todos os níveis de governo, as partes interessadas, as empresas e os cidadãos.