

# DOCUMENTO DE POSIÇÃO DO GRUPO PPE SOBRE MODOS DE TRANSPORTE

(VERSÃO FINAL, aprovada pelo Grupo PPE em 18.05.2021)



## 1. Setor automóvel

Com a adaptação à mobilidade digital e respeitadora do clima, o setor automóvel enfrenta uma das maiores transições da sua história. O Grupo PPE considera que cabe aos legisladores europeus ajudar o setor a **alcançar a neutralidade climática de uma forma realista, tecnologicamente neutra e socialmente responsável.**

Consideramos que é necessária uma **abordagem holística e baseada em dados científicos.** Todas as futuras medidas devem ser o resultado de **avaliações de impacto abrangentes** que tenham em conta as consequências económicas, ambientais e sociais, bem como a necessidade de mobilidade distintas dos utilizadores. O desempenho ambiental deve ser determinado através da medição das **emissões ao longo do ciclo de vida.** A neutralidade tecnológica, a sensibilização para o impacto e a previsibilidade legislativa devem ser os princípios orientadores de todos os futuros trabalhos legislativos

O Grupo PPE está convicto de que a **mobilidade é um direito de todos os cidadãos da UE.** Precisamos de um compromisso claro, honesto e realista para o futuro da mobilidade individual e temos de garantir que esta não se torne um luxo para alguns. Não existe uma **solução única, aplicável a todos.** As proibições totais dos motores de combustão interna (MCI) não são do melhor interesse dos cidadãos europeus e dos nossos empregadores. Os utilizadores devem decidir qual a tecnologia que mais se adequa às suas necessidades.

Acreditamos nas capacidades e no potencial de inovação da indústria automóvel. Esta força inovadora deve ser apoiada e

estimulada por **capacidades de financiamento suficientes** para a investigação e o desenvolvimento através de fundos da UE. O **NextGenerationEU** constitui a oportunidade para a Europa financiar a implantação de combustíveis alternativos, o desenvolvimento de veículos com MCI ainda mais eficientes e de veículos com emissões baixas e nulas mais acessíveis.

Salientamos a necessidade de reciclabilidade e apelamos a um **programa europeu específico para a reciclagem de veículos.** Tal poderia ser conseguido através da legislação da UE relativa à economia circular.

É indispensável uma **abordagem ambiciosa em matéria de infraestruturas.** Nos próximos anos, os legisladores europeus devem dar prioridade à implantação de infraestruturas de redes digitais adequadas, de uma rede eficiente e densa de pontos de carregamento e de estações de reabastecimento para automóveis de passageiros e veículos comerciais, nomeadamente nas regiões insulares, ultraperiféricas e nas zonas rurais, e à criação de zonas de estacionamento seguras para o transporte de mercadorias e de instalações sanitárias suficientes. Esperamos uma revisão ambiciosa da **rede transeuropeia de transportes (RTE-T),** centrada na conclusão da rede principal e na eliminação dos engarrafamentos transfronteiriços até 2030.

A revisão da **Diretiva Infraestrutura para Combustíveis Alternativos** proporciona a oportunidade de definir metas obrigatórias ambiciosas para a utilização de combustíveis alternativos. Juntamente com os requisitos de interoperabilidade, normas comuns e um sistema de pagamento único, é possível criar um espaço de tarifação verdadeiramente comum. Os combustíveis alterna-

tivos, como o hidrogénio, são instrumentos que podem ser utilizados para reduzir as emissões da frota existente, especialmente no caso dos veículos pesados. A revisão da **Diretiva Desempenho Energético dos Edifícios** deverá apoiar a implantação de infraestruturas de carregamento e abastecimento em edifícios novos ou já existentes, tanto privados como públicos.

A eletrificação em larga escala de veículos só será possível com o acesso a tecnologias de baterias eficientes, acessíveis do ponto de vista dos preços e respeitadoras do clima. Atualmente, a grande maioria das baterias para veículos é produzida fora da Europa e o aumento do desenvolvimento e da capacidade de produção de baterias na UE será fundamental para a sobrevivência a curto prazo e a prosperidade a longo prazo dos fabricantes europeus de automóveis. A UE deve, por conseguinte, incentivar a investigação e o desenvolvimento neste domínio, em estreita cooperação com a indústria e o meio académico, aumentar o financiamento destinado a esse desenvolvimento e facilitar a produção de baterias para veículos europeus e para exportação para o estrangeiro.

A transição no setor automóvel deve ser apoiada por uma expansão à escala da UE das fontes de energia renováveis, nomeadamente um programa para garantir preços competitivos e acessíveis para a eletricidade. Uma revisão ambiciosa da **Diretiva Energias Renováveis II** e das aplicações nacionais deverá apoiar a implementação de infraestruturas de hidrogénio e de eletrocombustíveis.

Só poderemos falar, de forma credível, de uma aceleração significativa da redução das emissões no setor e da **consecução dos objetivos em matéria de clima** se garantirmos a existência de infraestruturas adequadas a curto prazo. O estabelecimento de novas metas de redução das emissões deve assentar em dados científicos e em avaliações de impacto exaustivas, bem como analisar outras vias para a redução das emissões, designadamente o aumento da eficiência global do sistema.

Os investimentos em infraestruturas devem ser apoiados por **regimes coordenados de incentivo** aos veículos de passageiros e comerciais pelos Estados-Membros e por uma **campanha de sensibilização europeia** que demonstre os benefícios dos diferentes tipos de veículos de zero ou baixas emissões (VZBE). A inclusão a longo prazo do transporte rodoviário no regime de comércio de licenças de emissão da UE pode ser um ins-

trumento complementar e deve ser considerada se uma avaliação de impacto o justificar.

O Grupo PPE apoia todos os esforços para melhorar a segurança rodoviária e concretizar os objetivos da **Visão Zero**. A segurança deve ser sempre o nosso objetivo supremo aquando da conceção da infraestrutura. As receitas provenientes de impostos, portagens, vinhetas ou impostos sobre combustíveis pagos pelos utentes das estradas devem ser integralmente reinvestidas na manutenção, modernização e melhoria das nossas infraestruturas rodoviárias, designadamente em medidas para compensar as consequências negativas para as pessoas que vivem na proximidade de zonas de tráfego intenso.

A transição no setor automóvel conduzirá inevitavelmente à perda de postos de trabalho. As novas cadeias de produção devem ser encaradas como tecnologias-chave e devem estar no cerne de uma **política industrial da UE**. É necessário aumentar o apoio financeiro europeu à **requalificação e atualização de competências**, em especial nos países e regiões com fortes bases industriais do setor automóvel. A Comissão deve ponderar a reforma das normas da **UE em matéria de auxílios estatais**, a fim de permitir um apoio mais específico pelos Estados-Membros.

A pandemia de **COVID-19** afetou negativamente as capacidades de investimento e de financiamento dos Estados-Membros e provocou o adiamento das decisões de compra por parte dos consumidores. A legislação em vigor deve ser revista, com especial incidência nas PME, e há que reduzir a burocracia desnecessária para reduzir os encargos, tanto administrativos como financeiros. Devemos dar os meios ao setor automóvel para que transforme a recessão numa oportunidade para garantir a prosperidade e o emprego a longo prazo.

*Legislação necessária:*

- > Grandes domínios de intervenção em que a Comissão ainda não tenha proposto nova legislação vinculativa (propostas parcialmente apresentadas, comunicações e relatórios INI ou nada);
- > Quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-2030 – Próximas etapas rumo a uma «Visão Zero»;
- > Revisão das regras em matéria de auxílios estatais também na sequência da COVID-19;
- > Economia circular.

*Em preparação:*

1. Revisão do Regime de Comércio de Licenças de Emissão da UE (RCLE), nomeadamente no setor marítimo, aeronáutico, e do Regime de Compensação e Redução das Emissões de Carbono da Aviação Internacional (CORSA), bem como de uma proposta para o RCLE como recurso próprio (legislativa, incluindo a avaliação de impacto, T2 2021);
2. Alteração da Diretiva Energias Renováveis para executar a ambição da nova meta climática para 2030 (legislativa, incluindo a avaliação de impacto, artigo 194.º do TFUE, T2 2021);
3. Alteração da Diretiva Eficiência Energética para executar a ambição da nova meta climática para 2030 (legislativa, incluindo a avaliação de impacto, artigo 194.º do TFUE, T2 2021);
4. Revisão da Diretiva Infraestrutura para Combustíveis Alternativos (legislativa, incluindo a avaliação de impacto, artigo 91.º do TFUE, T2 2021);
5. Revisão do Regulamento que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos (legislativa, incluindo a avaliação de impacto, artigo 192.º, n.º 1, do TFUE, T2 2021);
6. Revisão da diretiva relativa a sistemas de transporte inteligentes, incluindo uma iniciativa de bilhética multimodal (legislativa, incluindo a avaliação de impacto, artigo 91.º do TFUE, T3 2021);
7. Desenvolvimento de normas de emissões pós-Euro 6/VI para automóveis de passageiros, veículos comerciais ligeiros, camiões e autocarros (legislativa, incluindo a avaliação de impacto, artigo 114.º do TFUE, T4 2021);
8. Atualização da nova estratégia industrial para a Europa (iniciativa não legislativa, T2 2021).

#### *Avaliação Refit:*

9. Revisão das orientações relativas a auxílios à energia e ao ambiente - Data prevista para a adoção: T4/ 2021; não legislativa; Base jurídica: artigos 107.º e 108.º do TFUE. Está prevista uma avaliação de impacto.

#### *Legislação prioritária:*

10. Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos.

## 2. Aviação

A aviação deve adaptar-se mais aos novos requisitos, à ecologização e à digitalização, sem prejudicar as vantagens deste modo de transporte, designadamente a conectividade, a mobilidade, os preços acessíveis e a salvaguarda da segurança dos serviços. Temos de assegurar a diminuição das emissões e não do tráfego. Os benefícios para os passageiros não devem ser afetados pelo processo de transição.

A aviação baseia-se em alta tecnologia. O progresso tecnológico na redução das emissões não foi muito evidente em virtude do aumento do tráfego.

Há poucas orientações a seguir para alcançar as metas para 2030 e o objetivo para 2050: a modernização e reforma do **sistema de gestão do tráfego aéreo**, investindo em I & I para novas soluções tecnológicas relativas a **combustíveis sustentáveis para a aviação, motores** e outros sistemas de propulsão, designadamente **sistemas elétricos, híbridos ou a hidrogénio** e sistemas de **redução globais**.

A adoção e a aplicação da legislação relativa ao **Céu Único Europeu 2+** poderá permitir uma maior redução das emissões. A proposta da Comissão pode ser melhorada, mas não deve ser enfraquecida pelas tentativas dos Estados-Membros de manter o monopólio efetivo com base em argumentos desatualizados, como a soberania. A utilização de sistemas de satélites para navegação, comunicações e rastreio e a implantação completa da Investigação da Gestão do Tráfego Aéreo no Céu Único Europeu (SESAR) contribuirão para a conclusão do Céu Único Digital Europeu.

As **propostas** de 2021-2027 **para as parcerias europeias** como a SESAR, a Aviação Ecológica e o Mecanismo Interligar a Europa (MIE), com destaque para o período de 2021-2023, são fundamentais para o futuro da digitalização da aviação e devem prever um financiamento e resultados adequados, comprovados por demonstradores.

É necessário aumentar a quota de mercado dos **combustíveis de aviação sustentáveis** para que haja uma redução das emissões. A **iniciativa «ReFuel UE aviação» - combustíveis de aviação sustentáveis** deve prever uma avaliação exaustiva das emissões destes combustíveis ao longo do ciclo de vida, para uma utilização equilibrada das matérias-primas, uma trajetória clara de execução, uma obrigação de mistura mínima de

10 % até 2030 e incentivos, nomeadamente fontes para impulsionar tanto a produção como a utilização. Esta obrigação deve aplicar-se, pelo menos, a nível da UE a todos os voos com chegada e partida da UE. A Empresa Comum Aviação Ecológica deve prosseguir e intensificar-se a fim de fornecer 34 soluções tecnológicas, designadamente para combustíveis alternativos.

O método de fabrico de motores utilizado nos últimos anos, com recurso a novas tecnologias, permite uma redução importante das emissões. Neste contexto, a I & D deve continuar, nomeadamente na Empresa Comum Clean Sky. A aplicação dos novos produtos deve ser promovida através de **regimes de reconversão e renovação**. A Comissão deve incluir soluções de financiamento, como por exemplo o MRR, na exploração das vantagens destes regimes. As soluções de propulsão elétrica ou a hidrogénio são adequadas para aviões de pequena e média dimensão que possam ser utilizados em voos europeus de curta distância, de curta duração ou diretos. É igualmente necessária uma **revisão** das normas em matéria de **auxílios estatais** aos aeroportos, de modo a reduzir significativamente as emissões e o tempo de viagem, aumentando simultaneamente a eficiência.

Os aeroportos devem estar sistematicamente ligados às cidades através de linhas ferroviárias de alta capacidade e devem utilizar apenas veículos com emissões nulas. A **revisão da Diretiva relativa às taxas aeroportuárias** deve ter em conta estes requisitos.

A aviação deve fazer avançar a implantação e garantir a ambição do regime internacional de compensação das emissões de carbono, denominado **CORSIA**. Para tal, a União deve falar a uma só voz na Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). A revisão do **Regime Europeu de Comércio de Licenças de Emissão (RCLE)** deve basear-se numa avaliação exaustiva e prever uma aplicação paralela ao CORSIA 54, incluindo, se possível, parâmetros de referência mais rápidos do que os que foram decididos pela OACI.

*Legislação necessária:*

*em curso:*

1. Céu Único Europeu 2 + reformulação
2. AESA - Órgão de Análise do Desempenho

*Em preparação:*

3. Revisão do Regime de Comércio de Licenças de Emissão da UE (RCLE), nomeadamente no setor marítimo, aeronáutico e do CORSIA, bem como de uma proposta para o RCLE como recurso próprio (legislativa, incluindo a avalia-

ção de impacto, T2 2021);

4. Revisão da Diretiva Infraestrutura para Combustíveis Alternativos (legislativa, incluindo a avaliação de impacto, artigo 91.º do TFUE, T2 2021);
5. Plano de ação sobre sinergias entre as indústrias civis, da defesa e do espaço (não legislativo, T1 2021);

*Avaliação Refit:*

- 6a. Revisão das orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional - Data de adoção prevista: T1/2021; não legislativa, base jurídica: artigos 107.º e 108.º do TFUE. Não está prevista uma avaliação de impacto.
- 6b. Revisão dos auxílios estatais no setor da aviação (solicitada pelo setor - ainda não planeada)
7. Revisão - Sistemas informatizados de reserva - Adoção prevista: T4/2021; legislativa; base jurídica: artigos 91.º e 100.º, n.º 2, do TFUE. Está prevista uma avaliação de impacto.
8. Avaliação de três regulamentos relativos aos direitos dos passageiros sobre: os direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida no transporte aéreo (Regulamento n.º 1107/2006), os direitos dos passageiros do transporte marítimo e por vias navegáveis interiores (Regulamento (UE) n.º 1177/2010) e os direitos dos passageiros no transporte de autocarro (Regulamento (UE) n.º 181/2011) - a confirmar.

*Prioridades pendentes:*

9. Proposta de um REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altere o Regulamento (CE) n.º 261/2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e o Regulamento (CE) n.º 2027/97, relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas no transporte de passageiros e respetiva bagagem (considerado prioritário pela Comissão Europeia, mas ainda não desbloqueado).
10. Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da União Europeia (considerado prioritário pela Comissão Europeia, mas ainda não desbloqueado).

### 3. Vias navegáveis interiores

O desenvolvimento do setor da navegação interior é uma pedra angular para a construção de uma rede europeia de transpor-



tes inteligente, sustentável e competitiva. As PME e as empresas familiares constituem a espinha dorsal do setor. As vias navegáveis interiores podem desempenhar um papel fundamental no cumprimento dos objetivos da UE em matéria de clima pois são um dos modos de transporte mais respeitadores do ambiente e o seu potencial de transporte de grandes quantidades de mercadorias em toda a União encontra-se, em grande medida, inexplorado. Uma quota modal atual de 6 %<sup>1</sup> é demasiado reduzida: um aumento acentuado da quota modal do transporte por vias navegáveis interiores conduziria a menos congestionamentos rodoviários, a maior segurança, menos emissões e a um sistema de transportes mais sustentável no seu conjunto.

O Grupo PPE advoga, por conseguinte, uma abordagem holística em relação a este modo de transporte: aumentar a sua resiliência, eficiência e sustentabilidade, promover e incentivar a sua utilização e conceder investimentos suficientes. Com esta abordagem, poderemos reforçar a competitividade do setor, salvaguardar empregos de qualidade e reforçar a sua preparação para a futura economia europeia.

### **Melhoria das infraestruturas físicas e da navegação**

Ao contrário de muitas estradas congestionadas, as vias navegáveis europeias têm capacidade disponível, oferecendo um potencial significativo de transferência modal. No entanto, a navegabilidade das vias navegáveis interiores europeias é irregular e a transferência modal é dificultada pela falta de ligações e pela falta de fiabilidade das vias navegáveis interiores de curso livre. Para a **revisão da RTE-T**, a tónica deverá ser colocada na conclusão da rede principal de vias navegáveis interiores da RTE-T até 2030, eliminando as ligações em falta e permitindo infraestruturas físicas e digitais de qualidade, como a melhoria das ligações ferroviárias nos portos. O Grupo PPE insta a Comissão Europeia a apresentar propostas para um quadro regulamentar em consonância com o **próximo programa de ação NAIADES**, que propicie a harmonização e a normalização europeias para a navegabilidade e o equipamento de qualidade. Todos os instrumentos de financiamento, como o Mecanismo Interligar a Europa, os fundos de coesão ou com a participação do Banco Europeu de Investimento, devem prever financiamento específico orientado para as infraestruturas das vias navegáveis e o transporte marítimo preparados para o futuro. Em especial, o **Mecanismo de Recuperação e Resiliência** (MRR) deve ser

aproveitado como uma oportunidade única de financiamento para as vias navegáveis interiores, combinando os efeitos da recuperação económica a curto prazo com os benefícios a longo prazo de investimentos em infraestruturas específicas. Estes investimentos poderão incluir a reabilitação de vias navegáveis e de canais de ligação, a fim de abrir novos potenciais de mercado.

### **Uma transição sustentável realista**

Devido à atual falta de tecnologias de emissões nulas prontas para o mercado, o Grupo PPE insta a Comissão a desenvolver um roteiro realista para continuar a reduzir as emissões de poluentes e de gases com efeito de estufa, de modo a lograr um setor da navegação interior descarbonizado até 2050, salvaguardando simultaneamente a competitividade, a fiabilidade e a segurança. Para a revisão da **Diretiva Infraestrutura para Combustíveis Alternativos** (AFID) e a revisão da reformulação da **Diretiva Energias Renováveis II** (DER II), o Grupo PPE apoia uma abordagem tecnologicamente neutra e em rede para a disponibilidade e implantação de infraestruturas e combustíveis alternativos na rede de vias navegáveis. O transporte por vias navegáveis interiores pode ser adequado para a implantação de hidrogénio, GNL, combustíveis sustentáveis, embarcações híbridas e elétricas, quando a UE conceder financiamento adequado à investigação dos referidos combustíveis e tipos de embarcações, incentivar a sua utilização e melhorar a escalabilidade dos investimentos necessários. A infraestrutura das vias navegáveis interiores deve ser mais bem integrada na rede energética europeia de maneira a facilitar a utilização de energia elétrica em terra e o potencial das vias navegáveis interiores para o transporte de combustíveis alternativos. Ao mesmo tempo, o Grupo PPE congratula-se com a utilização de todas as opções facilmente implantáveis para reduzir as emissões da navegação interior, designadamente os combustíveis e os sistemas de transição, como catalisadores e filtros melhorados para as embarcações existentes. Uma vez que cerca de 80 % das embarcações que operam nas vias navegáveis interiores europeias foram construídas no século XX, queremos oferecer ao setor as melhores oportunidades de futura renovação da frota: a estabilidade regulamentar e o apoio financeiro são fundamentais para a implantação de embarcações menos poluentes e a preços acessíveis nos rios e canais da Europa. É por esta razão que solicitamos **regimes de reconversão e renovação das**

<sup>1</sup> Eurostat, 2018, EU27

**frotas** para o transporte por vias navegáveis interiores e a concessão de **incentivos fiscais** pelos Estados-Membros para facilitar a transição do setor.

### Acelerar a transição digital

A digitalização e a automatização oferecerão grandes oportunidades ao transporte por vias navegáveis interiores. O intercâmbio digital de dados e os processos automatizados contribuirão para otimizar os fluxos de tráfego e a gestão da capacidade, tornando o setor cada vez mais eficiente, seguro e sustentável. Apresentam também potencial para resolver o problema do congestionamento nos portos, permitindo uma gestão eficiente das mercadorias e uma melhor logística com base numa boa ligação entre a navegação marítima e a navegação interior. O Grupo PPE apela a uma estratégia para desenvolver e implantar tecnologias digitais no setor da navegação interior, delineando normas interoperáveis entre modos e fronteiras, bem como as ações de investigação e o financiamento necessários, nomeadamente através de convites restritos no âmbito do programa Horizonte Europa. As normas do Comité Europeu para a elaboração de normas no domínio da navegação interior (CESNI) e as normas da **Diretiva relativa a serviços de informação fluvial (RIS)** devem ser atualizadas, a fim de assegurar a interoperabilidade com outros modos e permitir o rápido desenvolvimento e implantação de soluções inovadoras. A transição para um setor digitalizado e automatizado destaca igualmente a importância de dispor de formação e educação adequadas para a mão de obra, garantindo que as vias navegáveis interiores possam ser um local de trabalho atrativo, com elevadas normas sociais, de qualificação e de segurança.

### Transporte multimodal europeu

Uma vez que o desenvolvimento do transporte multimodal da UE tem sido lento, apelamos à criação de uma rede europeia de transporte multimodal que optimize a interação entre os diferentes modos de transporte. A UE deve, em cooperação com as partes interessadas, prever medidas para eliminar os obstáculos legislativos, administrativos e transfronteiriços que dificultem o transporte multimodal na economia europeia. Essa visão multimodal deve ser desenvolvida no próximo programa de ação NAIADES. Adicionalmente, devem ser oferecidos incentivos ao desenvolvimento de plataformas portuárias intermodais. O Grupo PPE apela ao lançamento de um **projeto de valor acrescentado europeu**, financiado pelo MRR, em prol da navegabilidade e

da ligação multimodal dos corredores de vias navegáveis interiores da RTE-T.

## 4. Setor marítimo

O Grupo PPE está plenamente empenhado em reforçar o transporte marítimo europeu e a adaptá-lo ao futuro. O transporte marítimo europeu é já o modo de transporte mais eficiente do ponto de vista energético e com melhor desempenho ambiental, com base nas suas emissões por cada tonelada de mercadorias transportada e por quilómetros percorridos, mas é possível melhorar ainda mais e aumentar a sua eficiência e sustentabilidade, salvaguardando simultaneamente a sua competitividade internacional e o seu papel fundamental no crescimento e na criação de emprego. Estes são os nossos princípios orientadores para as futuras revisões da legislação da UE em matéria de transportes marítimos:

- > Para a **revisão do RCLE**: a eventual inclusão do transporte marítimo no RCLE-UE deve ser devidamente justificada e assentar numa avaliação de impacto abrangente que tenha em conta a competitividade dos operadores e das empresas da UE, o emprego no setor marítimo e o risco de fuga de carbono. Devido à dimensão internacional do transporte marítimo, a medida mais adequada com base no mercado para a redução dos gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo seria um **mecanismo da OMI**. A nível mundial, a UE tem de exercer a sua influência na OMI para estabelecer um **sistema de compensação de carbono** para o transporte marítimo internacional, de modo a garantir uma trajetória realista de redução das emissões. Apelamos, paralelamente, a uma estratégia clara para o setor marítimo da UE, designadamente parâmetros de referência para a redução das emissões.
- > Estamos atualmente a observar um desenvolvimento muito dinâmico de combustíveis alternativos para embarcações. A futura proposta legislativa **FuelUE transportes marítimos** deve ser disponibilizada o mais rapidamente possível e prever a neutralidade tecnológica, o aumento progressivo das obrigações de mistura, os roteiros para os pontos de abastecimento e carregamento e um compromisso claro com os combustíveis de transição, como o GNL.
- > **A meta de emissões nulas para os por-**

**tos** é muito ambiciosa, mas difícil de alcançar a curto prazo. Tal exige uma visão holística das atividades portuárias que inclua as emissões relacionadas com o transporte marítimo e outros modos de transporte, bem como das atividades industriais. O principal objetivo deve ser, por conseguinte, reduzir as emissões nos portos mais próximos das zonas urbanas, onde a vertente ambiental é particularmente importante para a saúde pública. É necessário avaliar em que medida o financiamento público limitado deve ser atribuído a investimentos no fornecimento de energia elétrica terrestre (OPS) a embarcações atracadas, tendo em conta um potencial aumento do número de embarcações que utilizam combustíveis hipocarbónicos e sem emissões de carbono, tornando redundante a utilização de OPS.

- > Devem ser previstos **períodos de transição** adequados para a introdução de novos requisitos ambientais, de maneira a permitir a melhor utilização possível dos recursos limitados. A redução das emissões de gases com efeito de estufa e de poluentes atmosféricos exige um **apoio financeiro** adequado a nível da UE e dos Estados-Membros, a fim de permitir investimentos em larga escala em investigação, tecnologia e infraestruturas. Com esta perspetiva, a Comissão e a indústria devem avaliar a criação de uma **parceria europeia para o transporte marítimo** com vista a promover a **inovação** no setor.
- > Para a **revisão da RTE-T**, é extremamente importante melhorar a ligação dos portos das RTE-T às linhas ferroviárias, estradas e, sempre que possível, às vias navegáveis interiores. O pilar marítimo da RTE-T, ou seja, as autoestradas marítimas, requer mais apoio, simplificação e financiamento adequado para concretizar um espaço europeu de transporte marítimo sem barreiras.
- > É necessário colocar a tónica na **função fundamental do setor marítimo** na manutenção do papel da Europa no comércio mundial e no seu potencial para impulsionar a competitividade europeia. É, portanto, necessário reafetar mais fundos da UE para melhorar a acessibilidade das embarcações de maiores dimensões, com capacidade para substituir várias embarcações de menores dimensões, aos **portos principais da RTE-T**, melhorando a eficiência dos transportes, diminuindo os custos e reduzindo as emissões. Para tal, é ne-

cessário **investir** na dragagem contínua, no aprofundamento de canais e noutras medidas de **reforço das capacidades** em **portos centrais** selecionados.

- > Para a revisão da **Diretiva Energias Renováveis reformulada** e da **Diretiva Infraestrutura para Combustíveis Alternativos, a energia marítima renovável** tem potencial para se tornar uma componente central do sistema energético europeu até 2050. Tal exigirá investimentos em infraestruturas portuárias, de maneira a facilitar a prestação de serviços à indústria marítima.
- > Para a conclusão do quadro jurídico da UE relativo à homologação de veículos automatizados, devido à crescente utilização de dados e inteligência artificial no transporte marítimo, espera-se que, num futuro próximo, as primeiras **embarcações totalmente autónomas** comecem a operar em águas europeias. Torna-se, assim, essencial **preparar os regulamentos pertinentes**, bem como realizar análises do impacto socioeconómico da automatização e da digitalização no setor.

## 5. Transporte Ferroviário de Mercadorias

O Grupo PPE está plenamente empenhado em obter um crescimento positivo no transporte ferroviário de mercadorias nos próximos anos para atingir uma quota modal de 30 % até 2030. Salvaguarda do Grupo PPE para a consecução deste objetivo: os custos de transporte para os cidadãos e as empresas não devem aumentar, sendo o custo por tonelada-quilómetro (t/km) no transporte rodoviário o nosso valor de referência. A via para o êxito do Grupo PPE é a melhoria do quadro regulamentar existente, a organização jurídica e a redução dos obstáculos tecnológicos e operacionais.

Este é o nosso roteiro legislativo para o transporte ferroviário de mercadorias:

- > **Infraestrutura completa:** o equipamento ERTMS completo tem urgentemente de ser alcançado até 2030. Uma vez que este processo já está em curso há mais de 20 anos, os Estados-Membros devem explicar o atraso, apresentando imediatamente planos nacionais. A construção da rede principal RTE-T tem de estar concluída até 2030, incluindo os terminais para a última etapa. Insistiremos

nestes pontos na **revisão do Regulamento RTE-T**. A correspondente necessidade de investimentos avultados deve ser satisfeita através de uma **aplicação** específica **do MRR** e de instrumentos nacionais de recuperação com uma forte incidência nos investimentos em infraestruturas de transporte ferroviário de mercadorias;

- > **Assegurar uma concorrência saudável no transporte ferroviário de mercadorias:** devem ser criadas condições de concorrência equitativas entre as divisões de transporte de mercadorias dos operadores estabelecidos e dos novos operadores e ser assegurada a igualdade de acesso à infraestrutura. As taxas de acesso às vias têm de ser revistas, sobretudo quando os custos são suportados por OSP, uma vez que tal pode ser utilizado de forma abusiva para limitar a concorrência e diminuir a competitividade do transporte ferroviário em relação ao transporte rodoviário. Com base nestes princípios orientadores, solicitamos uma revisão do **Regulamento relativo aos corredores de transporte ferroviário de mercadorias**, uma revisão da **Diretiva Transporte Combinado** e uma revisão das regras de repartição da capacidade e tarifação da utilização da infraestrutura, através de uma revisão do **regulamento relativo às OSP para os transportes terrestres**. Neste contexto, o **4.º pacote ferroviário** tem de ser plenamente aplicado;
- > **Melhoria da organização do setor:** as categorias e hierarquizações dos canais horários ferroviários europeus devem ser introduzidas até 2025. Deve ser criada uma unidade europeia de gestão de infraestruturas no âmbito da Agência Ferroviária da União Europeia para a atribuição de faixas horárias e a gestão da capacidade até 2025. Tal pode ser previsto na revisão do **Regulamento relativo aos corredores de transporte ferroviário de mercadorias**, de modo a garantir que a atribuição de capacidade para o transporte ferroviário de mercadorias satisfaça a procura ao longo da RTE-T. Deve ser introduzida, até 2025, uma linguagem operacional comum para o transporte ferroviário, tal como existe no setor da aviação, através, por exemplo, de uma revisão da **Diretiva relativa à certificação dos maquinistas**;
- > **Implantação da transição digital:** Até 2025 devem ser criadas plataformas digitais abertas e transparentes para o intercâmbio de dados. Tal pode ser alcançado

através de uma revisão do **quadro regulamentar para a partilha de dados interoperáveis** no transporte ferroviário e de novas regras para um ambiente de confiança para o intercâmbio de dados dos corredores, a fim de apoiar a logística colaborativa. A gestão digital da capacidade da rede, a reserva digital de faixas horárias e as reservas de tempo curto devem ser introduzidas com urgência para o transporte ferroviário de mercadorias. O acoplamento automático digital deve ser introduzido até 2025 e os comboios automatizados implantados até 2030. O **pacote de especificações e normas técnicas ferroviárias** deverá ser adotado em conformidade para o ERTMS, nomeadamente planos de implantação obrigatórios para a condução automática de comboios, gestão automatizada do tráfego e CAC avançada.

## 6) Mobilidade Urbana Sustentável e Inteligente

As mudanças nos padrões de mobilidade urbana e no comportamento dos consumidores estão a ser aceleradas pela pandemia de COVID-19 e a ser amplamente facilitadas por soluções digitais inteligentes e sustentáveis. As pessoas das zonas urbanas estão dispostas a fazer a mudança para modos de transporte inteligentes e sustentáveis, em especial na sua mobilidade diária, sendo os principais fatores dessa mudança o custo, a disponibilidade e a rapidez. A política de transportes urbanos da UE deve facilitar e acelerar a criação de condições adequadas para uma maior adoção de alternativas sustentáveis que sejam seguras, competitivas e acessíveis, contribuindo assim para os ambiciosos objetivos climáticos da UE até 2030 e mais além.

Um dos atuais desafios a enfrentar nas zonas urbanas é a disponibilização de sistemas de transportes públicos bem organizados, de fácil utilização, a preços acessíveis, com impacto neutro no clima e que ofereçam serviços de boa qualidade aos utilizadores, designadamente serviços «porta a porta». O aumento da percentagem de veículos não poluentes nas frotas de transportes públicos é fundamental para reduzir as emissões nocivas de carbono e melhorar a qualidade do ar nas cidades. Devem ser criados incentivos financeiros e legislativos adequados a nível da UE para ajudar a criar sistemas de transportes públicos eficientes e com impacto neutro no clima. A Diretiva Veículos Não Poluentes e a sua atualização



no futuro constituem a forma eficaz de alcançar este objetivo. Paralelamente ao papel essencial dos sistemas de transportes públicos na transição para uma mobilidade com impacto neutro no clima nas zonas urbanas, as soluções de mobilidade alternativas inteligentes e sustentáveis (automóveis partilhados, veículos de transporte local de passageiros a pedido, bicicletas e trotinetas elétricas e outras formas de micromobilidade) poderiam ter um caráter complementar e oferecer opções mais amplas aos consumidores, em função das suas necessidades de mobilidade. A falta de regulamentação relativamente às diferentes formas de micromobilidade representa um grande risco para a segurança dos consumidores, bem como de outros participantes, nos transportes. A análise da legislação relativa à marcação CE e a sua aplicação e/ou a eventual inclusão destes veículos no regulamento relativo à homologação podem fornecer soluções.

A mobilidade como serviço (MaaS) deve integrar todos os serviços de mobilidade (transportes públicos, mobilidade partilhada e micromobilidade), fornecendo, assim, informações sobre os melhores serviços disponíveis, tendo em conta o custo e a duração da viagem. Regras específicas de acesso e controlo do acesso no que diz respeito às taxas de congestionamento e às zonas com baixas emissões (ZER) nas zonas urbanas criam uma maior fragmentação do espaço único europeu dos transportes e são contrárias aos princípios do mercado único. A Diretiva SEEP pode ser utilizada para harmonizar e viajar entre estas zonas, mas existem limitações legislativas, uma vez que essas zonas são da competência das autoridades locais.

O desenvolvimento e a utilização de uma gestão do estacionamento inteligente nas cidades representam um enorme potencial para reduzir as emissões, evitar congestionamentos e poupar tempo. Os princípios regulamentares harmonizados e/ou normas e soluções tecnológicas comuns em relação aos serviços alternativos de mobilidade, à logística urbana inteligente, às taxas de congestionamento e à ZER poderão fornecer orientações regulamentares aos Estados-Membros, assegurando assim a implantação equitativa de soluções de mobilidade inteligentes e sustentáveis, designadamente a melhoria da conectividade entre as zonas rurais e urbanas em toda a União Europeia, bem como o reforço do espaço único europeu dos transportes. É necessária uma rede global de pontos de carregamento elétrico e de acesso a outros tipos de combustíveis alternativos nos subúrbios e

nas zonas urbanas para acelerar a aceitação de veículos não poluentes pelos cidadãos. O instrumento a utilizar para alcançar este objetivo é a Diretiva Infraestrutura para Combustíveis Alternativos, cuja atualização está iminente.

Para enfrentar o desafio nas zonas urbanas, tendo em conta a política da UE em matéria de deficiência e, em particular, a acessibilidade dos serviços por parte de pessoas com deficiência, pessoas com mobilidade reduzida e idosos, é necessário um sistema de transportes públicos bem organizado, integrado e a preços acessíveis. Estes requisitos estarão em consonância com a Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (CNUDPD), a primeira convenção sobre direitos humanos da qual a UE se tornou signatária. A revisão da diretiva relativa ao Ato Europeu da Acessibilidade poderia ser programada para dar resposta a este problema.

Todas as medidas futuras devem assentar em dados científicos, ser tecnologicamente neutras e seguir avaliações de impacto exaustivas que tenham em conta as consequências económicas, ambientais e sociais. Para além da ação legislativa pertinente da UE acima referida, estes objetivos poderiam ser alcançados através das seguintes atividades legislativas e não legislativas planeadas pela Comissão Europeia.

#### *Legislação necessária:*

1. Revisão do Pacote de Mobilidade Urbana de 2013-2021;
2. Plano de ação para a poluição zero na água, no ar e no solo; revisão das normas de qualidade do ar e redução da poluição sonora - 2021/2022;
3. Orientações para a utilização segura de dispositivos de micromobilidade - 2021;
4. Medidas destinadas a garantir condições de concorrência equitativas para o transporte local de passageiros a pedido e as plataformas de veículos de aluguer com condutor - 2022;
5. Criação de um espaço de dados sobre viagens e turismo, que permita o intercâmbio de dados entre as partes interessadas nos transportes e na mobilidade.

#### *Igualmente em preparação:*

6. Revisão da diretiva relativa a sistemas de transporte inteligentes, nomeadamente de uma iniciativa de bilhética multimodal (legislativa, incluindo a avaliação de impacto, artigo 91.º do TFUE, T3 2021);
7. Alteração da Diretiva Energias Renováveis para executar a ambição da nova meta climática para 2030 (legislativa, incluindo a avaliação de impacto, arti-

- go 194.º do TFUE, T2 2021);
8. Revisão do Regulamento que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos (legislativa, incluindo a avaliação de impacto, artigo 192.º, n.º 1, do TFUE, T2 2021);
  9. Revisão da diretiva relativa a sistemas de transporte inteligentes, nomeadamente de uma iniciativa de bilhética multimodal (legislativa, incluindo a avaliação de impacto, artigo 91.º do TFUE, T3 2021);
  10. Desenvolvimento de normas de emissões pós-Euro 6/VI para automóveis de passageiros, veículos comerciais ligeiros, camiões e autocarros (legislativa, incluindo a avaliação de impacto, artigo 114.º do TFUE, T4 2021).