



RESPOSTAS AO PARLAMENTO EUROPEU  
QUESTIONÁRIO DESTINADO AO COMISSÁRIO INDIGITADO  
Maroš Šefčovič  
Transportes e Espaço

**1. Competência geral, empenho europeu e independência pessoal**

**Quais são os aspetos das suas qualificações e experiência pessoal que considera particularmente relevantes para exercer as funções de Comissário e promover o interesse geral europeu, nomeadamente no domínio pelo qual poderá vir a ser responsável? Quais são as suas motivações? De que modo contribuirá para a apresentação da agenda estratégica da Comissão?**

**Que garantias de independência pode dar ao Parlamento Europeu e como tenciona assegurar que nenhuma das suas atividades passadas, presentes ou futuras possa levantar dúvidas sobre o desempenho das suas funções na Comissão?**

Desde que concluí os estudos de relações internacionais e entrei na carreira diplomática, em 1990, vão cerca de 20 anos de participação ativa nos assuntos europeus. Adquiri um conhecimento profundo das instituições da UE, nomeadamente nos cinco anos em que desempenhei as funções de Representante Permanente da Eslováquia junto da União Europeia e nos mandatos de Comissário responsável pela educação e a cultura no final da primeira Comissão Barroso e, nos últimos cinco anos, de Comissário e Vice-Presidente, responsável pelas relações interinstitucionais e a administração. Para obter um mandato democrático, concorri com sucesso às eleições de 2014 para o Parlamento Europeu na Eslováquia.

No meu atual mandato, centrei-me na aplicação do Tratado de Lisboa e na modernização da função pública europeia. Como as questões interinstitucionais, em particular, se prendem com muitos dossiês políticos distintos, um bom trabalho de equipa com os outros membros do Colégio é primordial. Devotei sempre o maior interesse ao trabalho coletivo do Colégio e participei ativamente no debate de iniciativas fundamentais – prática que tenciono prosseguir no novo mandato – a fim de fazer avançar a agenda estratégica da Comissão. Ser responsável pela reforma administrativa e pelos assuntos do pessoal em geral permitiu-me também ganhar um vasto conhecimento das regras e métodos de trabalho internos. Ao longo do meu mandato na Comissão, tomei como princípios a cooperação construtiva e o relacionamento próximo com o Parlamento Europeu. Negocieí o Acordo-Quadro com o Parlamento Europeu em representação da Comissão e introduzi o diálogo estrutural entre as duas instituições. Sou um visitante frequente do Parlamento – não apenas do plenário e das comissões responsáveis pelas áreas políticas de que me ocupo, como da Conferência dos Presidentes das Comissões e da Conferência dos Presidentes – e estabeleci contactos bilaterais intensos com os deputados desta honorável assembleia. Considero esta prática uma condição indispensável para um mandato bem-sucedido e espero prosseguir e apoiar-me, no próximo mandato, nesta valiosíssima experiência dos últimos anos.

Enquanto representante da Comissão no Conselho Assuntos Gerais, estabeleci relações estreitas de trabalho com os Estados-Membros num leque de questões europeias, nomeadamente no contexto da preparação da ordem do dia do Conselho Europeu. Com as apresentações regulares do programa de trabalho da Comissão e as negociações sobre as novas perspetivas financeiras, no âmbito do Conselho Assuntos Gerais, adquiri um bom entendimento das questões centrais orçamentais e de programação para os próximos anos. No meu atual mandato, foramme também

confiadas as relações com os parlamentos nacionais no contexto do novo mecanismo de subsidiariedade, mecanismo também de grande relevância para a política de transportes e espacial. Representei a Comissão nas negociações para o estabelecimento do Serviço Europeu para a Ação Externa (e no exercício de revisão ulterior), o que me permitiu aprofundar e expandir o meu vivo interesse nas relações internacionais.

No decurso do mandato, propus também, e negocie com sucesso, dossiês fundamentais, como a iniciativa de cidadania europeia, a proposta relativa aos partidos políticos europeus, a abordagem comum sobre as agências, o entendimento comum sobre os atos delegados e o registo de transparência, que creio demonstrarem o meu profundo empenho em promover o interesse geral europeu em domínios que são igualmente importantes para a pasta dos transportes e do espaço. Por último, os inúmeros debates e decisões da atual Comissão a respeito da crise económica e financeira, nos quais participei ativamente, mostraram-me claramente que é necessário um investimento considerável nas infraestruturas europeias se queremos criar emprego, gerar crescimento e preservar a competitividade da Europa.

Os transportes e o espaço são domínios importantes de intervenção política europeia, com forte dimensão interinstitucional, internacional e transversal. À luz do que expus, creio ter as qualificações e experiências necessárias para o cargo de Comissário na nova Comissão e para promover o interesse geral europeu, nomeadamente nestes domínios.

Estou plenamente consciente e totalmente empenhado em respeitar as obrigações estabelecidas no artigo 17.º, n.º 3, do TUE, nos artigos 245.º e 339.º do TFUE e no Código de Conduta dos Comissários, que estabelece as garantias básicas de independência e os princípios éticos que os Membros da Comissão devem respeitar. Comprometo-me, nomeadamente, a não aceitar instruções de governos nem de outros organismos, a abster-me de atos incompatíveis com as minhas funções, a não exercer qualquer outra atividade profissional – remunerada ou não – durante o meu mandato e a respeitar os deveres de integridade e discrição quanto à aceitação de certas nomeações ou benefícios após o termo do meu mandato. Fiz a declaração de interesses prevista no Código de Conduta dos Comissários e comprometo-me a atualizá-la regularmente em caso de alterações. Gostaria, por último, de frisar que, em ambos os meus mandatos de membro da Comissão Europeia, observei integralmente a letra e o espírito dos Tratados da UE e o dever de agir no interesse europeu.

## **2. Gestão da pasta e cooperação com o Parlamento Europeu**

**De que modo avaliaria o seu papel enquanto membro do Colégio de Comissários? Em que sentido se consideraria responsável e obrigado a prestar contas, perante o Parlamento, por ações suas ou dos seus serviços?**

**Que compromissos específicos está disposto a assumir em termos de reforço da transparência, de maior cooperação e de tomada em consideração efetiva das posições e pedidos do Parlamento em matéria de iniciativa legislativa? Relativamente às iniciativas previstas e aos procedimentos em curso, está disposto a transmitir ao Parlamento as informações e os documentos, em pé de igualdade com o Conselho?**

A colegialidade é o princípio orientador e o pilar fundamental do bom funcionamento da Comissão, a que aderi plenamente no meu atual mandato e no anterior. Enquanto membro do Colégio, dedicar-me-ei principalmente à pasta que me foi atribuída pelo Presidente eleito e desempenharei as minhas funções em plena cooperação com os outros membros da Comissão e em sintonia com as orientações políticas e os métodos de trabalho definidos pelo Presidente eleito. No que diz respeito ao trabalho dos meus próprios serviços, comprometo-me a assumir a responsabilidade política pelas suas atividades no meu domínio de competências, sem prejuízo do princípio da colegialidade. As relações entre o meu Gabinete, os serviços e eu próprio basear-se-ão na lealdade, na confiança, na transparência e no fluxo recíproco de informações e ajuda.

Sem deixar de respeitar plenamente as responsabilidades dos outros membros, é meu propósito, se for investido no cargo de Comissário, contribuir no que me for possível para as decisões da Comissão, com a minha própria experiência, competência e ideias, tendo por objetivo obter os melhores resultados em prol do interesse geral europeu. Velarei, em particular, por que as nossas políticas assentem num amplo consenso a nível da UE, alcançado graças à parceria com o Parlamento Europeu e as outras instituições da União. Uma vez adotadas, assumirei plena responsabilidade pelas decisões tomadas, juntamente com os outros membros.

Tendo negociado o Acordo-Quadro com o Parlamento Europeu em representação da Comissão, estou plenamente consciente e profundamente convicto da necessidade de assegurar a igualdade de tratamento dos dois colegisladores. Vejo-o não apenas como um imperativo legal no contexto do processo legislativo ordinário, mas também na perspetiva de membro do Colégio, que responde perante os deputados diretamente eleitos do Parlamento Europeu. Comprometo-me, pois, a assegurar um diálogo político construtivo com o Parlamento Europeu e as suas comissões, baseado na abertura, na transparência, na confiança mútua e na comunicação e intercâmbio regulares de informações, para que o Parlamento Europeu possa exercer eficazmente o seu controlo democrático. Reitero o meu total apoio ao Presidente eleito no seu propósito de reforçar o relacionamento especial entre o Parlamento Europeu e a Comissão e estou pronto, como sempre estive no decurso do meu atual mandato, a prosseguir o diálogo estrutural regular com as comissões, a participar pessoalmente em negociações trilaterais importantes e a colaborar estreitamente com o Parlamento Europeu em consonância com o Acordo-Quadro. Quer isto dizer, em particular, estabelecer e manter relações intensas e próximas com as duas comissões parlamentares (TRAN e ITRE) que se ocupam das matérias que são também as da minha pasta, pelo que conto prosseguir a prática de estar presente nas reuniões para que for convidado, manter um fluxo de informação direto e regular com os seus presidentes e disponibilizar-me para participar em reuniões bilaterais e comunicar diretamente com todos os seus membros, bem como de prestar informações e dar seguimento às opiniões expressas nas reuniões, pronta e claramente. Subscrovo inteiramente, neste contexto, as disposições do Acordo-Quadro que preveem que a Comissão responda por escrito às resoluções do Parlamento Europeu no prazo de três meses. Adiro também integralmente ao compromisso do Presidente eleito de dar especial atenção às solicitações do Parlamento para lhe serem apresentadas propostas legislativas, em consonância com o artigo 225.º do TFUE.

No meu atual mandato de Vice-Presidente, responsável pelas relações interinstitucionais e a administração, foime confiada a iniciativa da Comissão em prol da transparência. Neste contexto, estou plenamente convicto e consciente da importância da transparência nas relações com o Parlamento Europeu. Estou, portanto, determinado a aplicar integralmente as disposições de grande alcance do Acordo-Quadro sobre as relações entre o Parlamento Europeu e a Comissão, quanto à transparência e ao fluxo de informações entre as duas instituições. Continuo, além disso, totalmente empenhado no esforço geral da Comissão, para o qual contribuí no meu atual mandato, no sentido de promover uma maior transparência perante o público e proceder às mais amplas consultas no quadro do processo político. Subscrovo sem reservas o apelo do Presidente

eleito, JeanClaude Juncker, expresso nas suas orientações políticas, para que se reforce a transparência nos contactos com as partes interessadas e os grupos de pressão. E comprometo-me a tornar públicos todos os contactos e reuniões com organizações profissionais ou trabalhadores independentes em matérias que se prendam com a definição das políticas da UE e a sua execução.

## Perguntas da Comissão dos Transportes e do Turismo

### 3. Conclusão do Espaço Único Europeu dos Transportes e dos Sistemas Europeus de Navegação por Satélite

**Quais são as iniciativas legislativas e não legislativas específicas que tenciona apresentar a fim de completar o mercado interno dos transportes e criar um verdadeiro Espaço Único Europeu dos Transportes para todos os modos de transporte (Espaço Ferroviário Único Europeu, Céu Único Europeu, Espaço Marítimo Europeu sem Barreiras, etc.)? Como irá assegurar que a abertura dos mercados de transportes, incluindo a cabotagem rodoviária, seja indissociável da criação de postos de trabalho, de emprego e condições laborais de qualidade, da prevenção do dumping social, da prestação de serviços de alto nível e da melhoria da segurança e da competitividade dos operadores do setor dos transportes da UE (em particular as PME)? Como propõe abordar as grandes diferenças verificadas em termos de infraestruturas de transportes em toda a União e a fraca conectividade de muitas regiões da UE? Que medidas pretende tomar para estimular o investimento e garantir um financiamento mais eficiente das infraestruturas de transporte, bem como para promover o desenvolvimento de Redes Transeuropeias de Transporte? Pode assegurar que a Comissão irá avaliar de forma exaustiva e contínua a implementação do Mecanismo Interligar a Europa e aplicar o princípio «use it or lose it» (utilização obrigatória sob pena de perda definitiva) conforme o Regulamento? Qual é a sua perspetiva para o futuro da política espacial europeia e a aplicação atempada das fases de implantação e de exploração dos Programas de Navegação por Satélite da UE? Como vê o papel e os poderes futuros das agências da UE para os transportes e o espaço no que respeita à aplicação das políticas da União nestes domínios?**

O espaço único europeu dos transportes é essencial para a economia, uma vez que sustenta a competitividade da indústria e a mobilidade dos cidadãos através do continente. Na esteira das orientações políticas do Presidente eleito, a realização do mercado interno será, portanto, uma das minhas prioridades.

Se for investido no cargo de Comissário, tenciono trabalhar a três níveis:

Primeiramente, velarei pela execução adequada e tempestiva dos atos legislativos e não-legislativos adotados, dialogando com as autoridades nacionais, as partes interessadas, os parceiros sociais e o público e também, se necessário, recorrendo aos meios legais ao dispor da Comissão. A correta aplicação do direito da UE é inegociável.

Em segundo lugar, colaborarei ativamente com o Parlamento Europeu e o Conselho em prol da rápida adoção das propostas legislativas pendentes destinadas a completar ou adaptar as regras do mercado interno, designadamente, para mencionar apenas duas, as do 4.º pacote ferroviário e do Céu Único Europeu.

Em terceiro lugar, ponderarei a necessidade de apresentar novas propostas, por exemplo para simplificar o acervo, resolver o problema dos obstáculos técnicos e restrições regulamentares remanescentes ou apoiar a inovação, quando isso contribua para promover um setor de transportes mais eficiente e criar um espaço único europeu dos transportes. As propostas que venha a apresentar terão em conta as incidências ambientais, económicas e sociais do quadro legislativo. Estes aspetos são essenciais para que os cidadãos as aceitem.

Quero delinear convosco uma nova estratégia para o setor dos transportes. Para esse fim, irei analisar a execução do Livro Branco dos Transportes de 2011 e refletir convosco e com o novo Colégio na sua eventual revisão.

Qualquer nova proposta legislativa terá de ser preparada com base num estudo completo e em consultas aprofundadas com as partes interessadas e ter em conta a experiência dos Estados-Membros e as conclusões de avaliações sólidas do seu impacto. Nessas avaliações, velarei em especial por que não se agrave desnecessariamente a carga regulamentar que pesa sobre as administrações nacionais, os cidadãos e as empresas (nomeadamente as PME). A este respeito, se for investido, trabalharei de concerto com os meus homólogos, e em especial com o Vice-Presidente responsável pelo programa «Legislar Melhor». Prestarei também atenção especial ao impacto socioeconómico das medidas, inclusive na criação de emprego e na segurança, e ao aspeto da subsidiariedade, isto é, ser ou não a adoção de legislação ao nível da UE o instrumento mais eficaz.

A abertura do mercado não é um objetivo em si, é sobretudo um meio de otimizar a eficiência e de criar condições propícias ao crescimento e à criação de emprego, com ênfase especial na qualidade e eficiência dos serviços de transporte em benefício dos nossos cidadãos, trabalhadores e operadores económicos. As novas propostas deverão conter, mais sistematicamente, disposições de revisão que prevejam a avaliação intercalar das incidências sociais, a fim de reduzir eventuais efeitos negativos.

Quero, simultaneamente, se for investido, promover uma cultura de observância das regras e melhorar a eficácia e coerência das práticas seguidas para fazer cumprir a legislação social no setor dos transportes, a fim de evitar nivelamentos por baixo, preservar os serviços de interesse geral e assegurar que os trabalhadores do setor conheçam os seus direitos ao abrigo da legislação da UE, para prevenir o «dumping» social.

Tenciono revigorar o diálogo social, enquanto mecanismo eficaz para melhorar as aptidões e qualificações profissionais e as condições de trabalho num setor que se confronta com uma força de trabalho envelhecida e com dificuldade em atrair jovens que procuram emprego. Quero contribuir para tornar mais atraente o trabalho no setor dos transportes, especialmente para os jovens.

Além de regras bem definidas de regulação do mercado interno, o espaço europeu único dos transportes necessita de infraestruturas modernas. As orientações para a rede transeuropeia de transportes (RTE-T) e o Mecanismo Interligar a Europa (MIÉ) constituem uma base clara de intervenção nesse domínio. Os fundos do MIÉ deverão ser consagrados a investimentos estratégicos, que trazem valor acrescentado à economia da UE. Tais investimentos são também um motor potente da inovação na Europa. Outros investimentos deverão incidir, em especial, nos grandes projetos transnacionais e nos principais estrangulamentos dos corredores multimodais da RTE-T, nos quais os Estados-Membros se têm mostrado mais relutantes em investir. A Agência de Execução para a Inovação e as Redes (INEA) assistirá os projetos de infraestruturas, investigação e inovação no setor dos transportes, e também da energia e das telecomunicações, com um saber-fazer técnico especializado e uma gestão de programas com alta qualidade. É meu propósito acabar com a fragmentação das infraestruturas, em especial os elos em falta nas fronteiras, e completar a rede pan-europeia. Esses investimentos deverão também promover sistemas inteligentes de gestão do tráfego e de logística, que nos permitem utilizar da melhor maneira as infraestruturas existentes. É tempo de avançar com os planos de trabalho acordados para cada corredor, ultimar os projetos e proceder à afetação dos fundos para acelerar a sua execução. É tempo de apresentar resultados e de oferecer aos cidadãos e empresas transportes que lhes proporcionem deslocações mais curtas, mais seguras e com menos imponderáveis.

O desenvolvimento e a manutenção de redes transeuropeias de transporte eficientes e sustentáveis requerem investimentos maciços, que não podem provir apenas de dotações dos orçamentos europeus, nacionais e locais. Teremos de mobilizar fundos privados e desenhar projetos que o permitam. Atrair o investimento adicional de 300 mil milhões de euros anunciado pelo Presidente eleito vai exigir pensamento criativo. Associar financiamentos públicos e privados em projetos específicos ou grupos de projetos terá de fazer parte da solução, para se maximizar o efeito de alavanca. A Comissão dará o seu apoio ao estabelecimento das condições regulamentares ao nível nacional e europeu necessárias para promover o investimento e aumentar a capacidade de absorção e estimulará o investimento privado oferecendo maior segurança jurídica e facilitando o acesso a investidores.

Tenciono também reforçar a coordenação com parceiros importantes, como o Banco Europeu de Investimento e os bancos nacionais ou regionais de desenvolvimento, que têm uma experiência valiosa de preparação e execução de projetos. Teremos igualmente de aproveitar ao máximo as sinergias entre o Mecanismo Interligar a Europa e os fundos estruturais e de investimento europeus (FEIE), em particular o Fundo de Coesão, concentrando mais verbas desses fundos nas redes transeuropeias de transporte, a fim de acelerar a construção da rede integrada. Por último, o Mecanismo Interligar a Europa tem de se manter fiel ao princípio de financiar apenas os projetos mais maduros com um genuíno valor acrescentado europeu. Ou seja, trata-se não só de atribuir os fundos com base num processo concorrencial, como de os desafetar de projetos mal preparados ou subexecutados e os reatribuir («use it or lose it»).

A política espacial europeia também tem de ser um instrumento de estímulo à inovação e possibilitar que os cidadãos, as empresas e os poderes públicos europeus beneficiem das aplicações espaciais. Esta política reveste uma importância estratégica para a União Europeia, os Estados-Membros, os cidadãos e as empresas, na perspetiva de continuarmos a ser um ator principal no palco mundial. As minhas prioridades serão reforçar a competitividade e a autonomia

da Europa no domínio espacial, incluindo o acesso ao espaço, e prosseguir o trabalho de implantação e exploração do sistema Galileo e do programa Copernicus. Quanto ao EGNOS, o serviço europeu complementar geostacionário de navegação, já em serviço, tenciono estudar a transição para a sua próxima geração e a extensão gradual da sua cobertura geográfica.

Sob minha responsabilidade ficariam as relações com quatro agências descentralizadas (Agência Europeia para a Segurança da Aviação – EASA, Agência Europeia da Segurança Marítima – EMSA, Agência Ferroviária Europeia – ERA e Agência Europeia do Sistema Global Europeu de Navegação por Satélite – Agência GSA ou GNSS) e duas empresas comuns (a Empresa Comum de Investigação e Desenvolvimento sobre a Gestão do Tráfego Aéreo no Céu Único Europeu – SESAR e a Shift2Rail), com diferentes tipos de atividades relacionadas com a política de transportes e espacial. Estas agências têm um papel importante na segurança, na aplicação do acervo e na oferta de serviços específicos. Em sintonia com os princípios acordados pelo Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão no âmbito da abordagem comum para as agências descentralizadas da UE, procurarei aumentar a eficiência das agências a meu cargo, em prol de um sistema de transportes seguro e eficiente na Europa.

#### **4. Transportes para os cidadãos**

**Como tenciona melhorar a qualidade, a acessibilidade, a fiabilidade e a intermodalidade dos serviços de transporte? Que medidas pretende tomar para promover os transportes públicos e a bilhética intermodal, a mobilidade não motorizada e os sistemas de transporte inteligentes? Como irá fomentar o desenvolvimento efetivo de aplicações para os transportes ao abrigo dos sistemas Galileo e EGNOS? Que iniciativas concretas irá tomar para facilitar a mobilidade urbana sustentável e resolver o congestionamento nos transportes e a falta de capacidade das infraestruturas? Que ações prevê para revitalizar as ligações ferroviárias regionais transfronteiriças que foram desmanteladas ou abandonadas? Como irá garantir a proteção efetiva dos direitos dos passageiros em todos os modos de transporte, incluindo os direitos das pessoas com mobilidade reduzida, bem como a aplicação harmonizada e efetiva da legislação atual? Que compromissos específicos está preparado para assumir no sentido de melhorar a segurança e a proteção nos diferentes modos de transportes (rodoviário, ferroviário, marítimo, fluvial e aéreo)?**

Para se proporcionar aos cidadãos serviços de transporte eficientes, fiáveis e seguros, toda a cadeia de transporte tem de servir melhor as necessidades dos utentes e de inovar. Se for investido no cargo de Comissário, tenciono, portanto, promover uma maior abertura dos mercados do transporte de passageiros nos casos em que se demonstre que a falta de concorrência mantém os preços altos e a qualidade baixa, sem todavia menosprezar os aspetos sociais, as obrigações de serviço público e a necessidade de se garantir um alto nível de segurança. Farei por assegurar que todos os cidadãos terão acesso à mobilidade, a preços acessíveis, com especial atenção às pessoas com mobilidade reduzida. Considero da maior importância as obrigações de serviço público, estabelecidas numa forma que não seja discriminatória e que ofereça a melhor relação preçoqualidade.

Se queremos superar a situação presente de mobilidade fragmentada, que na maior parte das regiões favorece indiscutivelmente a utilização do automóvel particular, temos de começar a pensar na mobilidade como uma série de serviços interligados, efetuados por meios de transporte distintos e prestados diretamente aos utentes. Só uma abordagem transmodal, com o utente no centro, permitirá a utilização ótima da capacidade de transporte existente e melhorará a experiência que vivem os utentes nas suas deslocações. Se for investido, irei, portanto, promover uma abordagem em rede, com integração plena dos horários e da bilhética.

Os sistemas de transporte inteligentes (STI) têm importância crescente para se melhorar a mobilidade nas cadeias de transporte multimodais, tornando o transporte mais sustentável e mais seguro, aumentando a eficiência das operações logísticas e possibilitando uma gestão melhor do tráfego e a redução do congestionamento. Irei também explorar o potencial dos STI, designadamente na mobilidade urbana, dando o meu contributo para o estabelecimento de condições de base que favoreçam sistemas multimodais mais completos de informações de viagem, planificação de viagens e bilhética, para os passageiros, e sistemas universais de informações do tráfego rodoviário em tempo real. Tenciono trabalhar em estreita colaboração com as partes interessadas, para possibilitar não só o desenvolvimento e a exportação de STI, mas também a sua generalização na UE, tendo em conta os aspetos da interoperabilidade, da segurança do sistema, da proteção dos dados e da privacidade. Creio ser necessário estabelecer um quadro normativo e promover a aceitação pelo público.

Quanto ao desenvolvimento de aplicações do GNSS (sistema mundial de navegação por satélite), já disponíveis para as telecomunicações, a aviação e a agricultura, tenciono propor um plano de ação global para todos os modos de transporte, baseado no EGNOS (serviço europeu complementar geostacionário de navegação) e no Galileo. O plano de ação poderá conter medidas regulamentares ou outras que promovam a utilização do Galileo e do EGNOS. Procurarei também explorar as sinergias entre a componente «espaço» e a componente «transporte» no quadro do Horizonte 2020. O programa Copernicus terá um papel a desempenhar no contexto da segurança do transporte, e a Agência Europeia da Segurança Marítima deu já os primeiros passos para integrar nos serviços operacionais existentes as novas aplicações Copernicus de vigilância marítima reforçada.

A situação atual, em que são generalizados o congestionamento do tráfego e a poluição nas cidades, não é sustentável a longo prazo. Na mais estrita observância do princípio da subsidiariedade, atribuirei, portanto, importância especial ao reforço da capacidade dos poderes locais para tornarem mais sustentável a mobilidade urbana, nomeadamente pela adoção de planos de mobilidade urbana sustentável, e à criação de sinergias mais fortes entre os vários programas de financiamento. Para se aumentar a acessibilidade das zonas urbanas, é necessário promover modos de deslocação não motorizados, como a bicicleta e a marcha, o que exige uma melhor proteção dos utentes mais vulneráveis da via pública. A oferta de serviços de mobilidade, em particular de transportes públicos, tem de se tornar mais atraente em toda a UE.

No que respeita ao transporte ferroviário, temos de assegurar que as normas pertinentes da UE se aplicarão às ligações transfronteiriças da mesma forma que aos serviços ferroviários nacionais nos Estados-Membros. Importa promover a cooperação transnacional dos gestores das infraestruturas.

Para mim, é muito importante fazer respeitar os direitos dos passageiros, inclusive das pessoas com mobilidade reduzida, em todos os modos de transporte. Tenciono passar em revista o atual quadro legislativo para determinar, especialmente no que respeita ao transporte ferroviário, se carece de aclaração, que se faria por meio de orientações interpretativas ou, se necessário, do aperfeiçoamento da legislação. Os procedimentos para os fazer respeitar e tratar as reclamações são também essenciais na minha perspetiva. Neste contexto, assegurarei a cabal implementação dos direitos dos passageiros no transporte marítimo e fluvial e no transporte rodoviário, promoverei a divulgação dos princípios básicos em todos os modos de transporte e diligenciarei no sentido de se adotar rapidamente o regulamento revisto relativo aos direitos dos passageiros dos transportes aéreos. Irei, além disso, estudar as melhores formas de garantir os direitos dos passageiros que utilizam dois ou mais modos de transporte numa mesma deslocação.

A UE tem o sistema de transportes mais seguro do mundo. É minha firme intenção conservar esta posição, para o que advogo um quadro normativo assente na avaliação do risco. Tal quadro é, a meu ver, particularmente importante no setor da aviação. Advogo também a adaptação do quadro normativo às novas tecnologias e modelos de negócio, por exemplo, as aeronaves pilotadas à distância. A segurança rodoviária é uma das histórias de sucesso da Europa: o número de vítimas mortais em acidentes de viação na UE tem vindo a diminuir ano a ano, apesar do crescimento do tráfego. Ainda assim, perderam-se 26 000 vidas no ano passado nas estradas da UE e os primeiros dados de 2014 apontam, infelizmente, para uma inversão desta tendência positiva. É evidente que não podemos ser complacentes em assunto tão sério, pelo que continuarei a batalhar pelo objetivo de reduzir para metade, até 2020, o número de vítimas mortais em acidentes de viação. Debruçarme-ei, em especial, sobre a segurança das infraestruturas, a aptidão dos condutores profissionais e a promoção de tecnologias de segurança embarcadas inovadoras. E focar-me-ei em diminuir, não só o número de mortes, mas também o número de ferimentos graves, que cada ano afetam milhares de vidas.

O motor do desenvolvimento de infraestruturas e tecnologias mais seguras será a investigação financiada pela UE e dirigida pela SESAR (Empresa Comum de Investigação e Desenvolvimento sobre a Gestão do Tráfego Aéreo no Céu Único Europeu), a Shift2Rail e outros projetos financiados pelo Horizonte 2020 e o Mecanismo Interligar a Europa, que merecem todo o apoio. As qualificações e a formação profissionais, em particular dos marítimos e dos trabalhadores do setor rodoviário, terão de ser analisadas, dadas as suas fortes incidências na segurança do nosso sistema de transportes.

Darei grande peso à cooperação internacional, em particular no âmbito da ICAO (Organização da Aviação Civil Internacional) e da IMO (Organização Marítima Internacional), bem como às relações bilaterais e multilaterais com parceiros comerciais importantes, e assegurarei a promoção efetiva dos interesses da UE. Será importante conseguir o justo equilíbrio entre a regulamentação



internacional, a regulamentação da UE e as competências nacionais. As inspeções efetuadas pela Comissão são um instrumento importante para garantir a segurança aérea e marítima e certificá-me-ei de que serão imparciais, eficazes e economicamente eficientes. Por último, sendo a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA), a Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA) e a Agência Ferroviária Europeia (ERA) fundamentais para se preservar a segurança do nosso sistema de transportes, dar-lhes-ei o meu total apoio.

## 5. Transportes sustentáveis

**Que iniciativas específicas tomará para atenuar o impacto ambiental dos transportes e garantir que todos os modos de transporte contribuam para a luta contra as alterações climáticas, considerando que as emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes têm aumentado significativamente nos últimos anos, ao contrário do que acontece noutros setores? Que medidas e novas tecnologias prevê adotar para minimizar a dependência dos transportes do petróleo e integrar os diferentes modos de transporte num sistema de transportes sustentável e com baixo teor de carbono? Como tenciona assegurar uma aplicação mais ampla dos princípios do «poluidor-pagador» e do «utilizador-pagador», nomeadamente a internalização dos custos externos?**

Os cidadãos e as empresas precisam de transportes e de mobilidade. Essa necessidade tem reflexos muito negativos no meio ambiente. Ao mesmo tempo, constitui uma oportunidade para o nosso domínio de intervenção política dar um enorme contributo para a redução dos gases com efeito de estufa e para as nossas empresas se tornarem mais eficientes, mais inovadoras e, logo, mais sustentáveis (crescimento verde). Estou firmemente empenhado em reduzir esse impacto e em tornar os transportes mais sustentáveis, constituindo a meta de 20 % para a redução das emissões de gás com efeito de estufa até 2020 um objetivo particularmente importante.

É minha convicção que os desafios que enfrentamos requerem uma combinação de instrumentos: medidas de mercado e medidas regulamentares, cooperação internacional e apoio à inovação e às novas tecnologias.

Temos de fazer mais e melhor para se alcançarem os objetivos de redução das emissões de gases com efeito de estufa e se quebrar a dependência dos transportes em relação ao petróleo. Apoiarei, portanto, medidas que promovam a eficiência energética e a transição para combustíveis alternativos nos transportes. A diretiva relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos dará um grande contributo à descarbonização dos transportes e à redução das emissões, se conseguirmos fazer aplicá-la corretamente. Os Estados-Membros têm de adotar o quadro normativo nacional a tempo e definir para si próprios objetivos ambiciosos de implantação dessa infraestrutura. A Comissão cooperará e apoiá-los-á com diretrizes, recomendações e intercâmbios das melhores práticas e proporcionará financiamentos através do Mecanismo Interligar a Europa e do Horizonte 2020.

Quebrar a dependência do petróleo, diversificando no sentido de aumentar a utilização de combustíveis alternativos, significa uma enorme oportunidade para a indústria europeia, em particular no desenvolvimento e implantação de novos sistemas de propulsão, combustíveis alternativos e novos conceitos de veículo. Para reduzir o congestionamento, melhorar a gestão do tráfego e otimizar as cadeias de transporte e logística multimodais, impulsionei uma maior utilização dos sistemas de transporte inteligentes (STI), incluindo os que fazem uso de satélites, apoiada numa infraestrutura cuja conceção garanta um desempenho e capacidade de resposta elevados. Com a criação dos corredores multimodais, as novas redes transeuropeias de transporte permitirão uma maior utilização dos modos ferroviário e fluvial no longo curso e no transporte internacional. No que respeita ao transporte aéreo, procurarei prosseguir com o melhoramento do desempenho operacional dos nossos aeroportos e fazer avançar a iniciativa Céu Único Europeu.

No contexto da economia mundializada que é hoje a nossa, a cooperação internacional, por exemplo no âmbito da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) e da Organização Marítima Internacional (IMO), é fundamental para que o setor dos transportes se torne mais sustentável, sem perder competitividade. É importante reduzir as emissões de gases com efeito de estufa no transporte marítimo e avançar no estabelecimento de normas internacionais obrigatórias para o desempenho ambiental dos navios. Tenciono promover os trabalhos em curso na ICAO para redução das emissões de gases com efeito de estufa das aeronaves. Creio que o setor da aviação, cujo crescimento é desejável dada a sua contribuição significativa para a economia e para uma maior mobilidade dos cidadãos, tem todavia de ser sustentável do ponto de vista

ambiental e participar com a sua quota-parte no combate às alterações climáticas.

Considero muito importante que as taxas de utilização das infraestruturas espelhem da melhor maneira a utilização real e incorporem os custos externos, nomeadamente da poluição atmosférica, do ruído e do congestionamento. Uma tarifação mais inteligente da utilização das infraestruturas tem de se basear nos princípios do «poluidor-pagador» e do «utilizadorpagador».

No transporte rodoviário, a aplicação de taxas (portagens) diferenciadas em função da distância percorrida representa um passo em frente equilibrado e eficaz. Estudarei a necessidade e utilidade de iniciativas neste domínio. A utilização de instrumentos de mercado, que não só transmitiria aos utilizadores os sinais de preço apropriados como geraria receitas suplementares a investir na infraestrutura, ajudaria a construir e a manter infraestruturas. Na conceção de tais instrumentos, os princípios primordiais terão de ser a indiscriminação, a proporcionalidade e o aumento da interoperabilidade. No que respeita à infraestrutura ferroviária, continuarei igualmente a promover a harmonização das taxas de acesso à via diferenciadas em função do ruído, bem como uma estratégia de redução do ruído. Noutros setores, como o portuário, tenciono também promover as melhores práticas em matéria de taxas ambientais.

Além da tarifação da utilização das infraestruturas, creio haver utilidade em reavaliar a tributação no setor dos transportes, a reequilibrar e a associar mais estreitamente ao desempenho ambiental, em particular para apoiar a redução das emissões de gases com efeito de estufa, em consonância com a proposta da Comissão relativa à tributação dos produtos energéticos.

Aguardo com expectativa a oportunidade de vir a colaborar estreitamente com os meus homólogos no intuito de assegurar a plena contribuição do setor dos transportes tanto na «União da Energia» e na nossa futura política climática como na União Digital – duas das 10 prioridades políticas da Comissão Juncker.