



PRONÚNCIA Nº 03/AMT/2020

Regulação da Mobilidade e Transportes

Objeto: Pronúncia da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes no âmbito da Revisão do Regulamento (UE) N.º 1315/2013, sobre as Orientações da União Europeia para o Desenvolvimento da Rede Transeuropeia de Transportes.

Contexto: Consulta pública lançada pela Direção-Geral de Mobilidade e Transportes, da Comissão Europeia, entre 20 de novembro e 18 de dezembro de 2020.

Destinatário: Senhor Diretor-Geral de Transportes e Mobilidade da Comissão Europeia

Lisboa, 18 de dezembro de 2020

ÍNDICE

I.	INTRODUÇÃO	3
	II.1. Objeto.....	3
	II.2. Metodologia	3
	II.3. Revisão das Orientações da União Europeia para o Desenvolvimento da Rede Transeuropeia de Transportes	5
II.	CONTRIBUTOS PARA A REVISÃO DO REGULAMENTO RTE-T.....	7
	II.1. Considerações Preliminares	7
	II.2. Comentários às opções de política ponderadas na consulta pública.....	16
	II.3. Contributos no contexto eficácia insuficiente da RTE-T para estimular emissões poluentes nulas ou baixas dos transportes	18
	<i>II.3.1. Sobre a falta de uma cobertura contínua e coerente de infraestruturas de abastecimento de combustíveis alternativos.....</i>	<i>19</i>
	<i>II.3.2. Sobre a qualidade da infraestrutura incoerente e inadequada, que causa emissões excessivamente elevadas.....</i>	<i>24</i>
	<i>II.3.3. Sobre as emissões excessivamente elevadas de Gases com Efeito de Estufa e de poluição aérea, através das ainda existentes ou novas possíveis falhas físicas e congestionamentos ao longo da RTE-T</i>	<i>29</i>
	II.4. Contributos no contexto da falta de preparação da RTE-T para a transição digital nos transportes	30
	II.5. Contributos no contexto da resiliência insuficiente da infraestrutura da RTE-T....	32
III.	CONCLUSÕES	34

I. INTRODUÇÃO

II.1. Objeto

1. A presente **Pronúncia da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT)**, emitida ao abrigo das alíneas a) e s) do n.º 1 do artigo 5.º, bem como da alínea a) do n.º 1 do artigo 15.º, dos **Estatutos** desta Autoridade, aprovados em anexo ao **Decreto-Lei n.º 78/2014**, de 14 de maio, tem por objeto expressar a **posição da AMT na Consulta Pública sobre a Revisão do Regulamento (UE) N.º 1315/2013, sobre as Orientações da União Europeia (UE) para o Desenvolvimento da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T)**, doravante designado por “**Regulamento RTE-T**”, lançada pela **Direção-Geral de Mobilidade e Transportes (DG MOVE) da Comissão Europeia (CE)**, entre 20 de novembro e 18 de dezembro de 2020¹.
2. Enquanto **regulador económico independente** com jurisdição sobre o **Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes**, o contributo da **AMT** dirige-se essencialmente à promoção e defesa do interesse público da **Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável (MOBIES)**, no âmbito dos diversos aspetos subjacentes à revisão do Regulamento RTE-T.

II.2. Metodologia

3. Como ponto prévio, e para uma melhor compreensão do conteúdo da presente Pronúncia, adota-se a **cor azul** quando se refere aos diversos **aspetos, incluindo problemas e propostas, identificados pela DG MOVE/CE no documento de consulta pública**.
4. A presente Pronúncia da AMT circunscrever-se-á aos **problemas concretos** identificados e às **opções de política** ponderadas no **documento** submetido a **consulta pública** pela **DG MOVE/CE**, os quais se descrevem nos pontos **5 e 6** que se seguem.
5. Assim, são identificados pela DG MOVE/CE os três seguintes **principais problemas**:
 - 5.1. **Eficácia insuficiente da RTE-T para estimular emissões poluentes nulas ou baixas dos transportes**, que, por sua vez, se subdivide nos seguintes aspetos:
 - 5.1.1. **Falta de uma cobertura contínua e coerente de infraestruturas de abastecimento de combustíveis alternativos para todos os modos incluídos na RTE-T**;

¹ Conforme Página Eletrónica de Consulta Pública, da Comissão Europeia, disponível em <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12532-Revision-of-Regulation-on-Union-guidelines-for-the-development-of-the-trans-European-transport-network-TEN-T->.

conceção das **Redes Principal e Global**, estando prevista uma **nova consulta pública**, a iniciar previsivelmente no primeiro trimestre de 2021.

II.3. Revisão das Orientações da União Europeia para o Desenvolvimento da Rede Transeuropeia de Transportes

8. O Regulamento RTE-T² visa apoiar o bom funcionamento do Mercado Interno e fomentar a coesão territorial, económica e social, designadamente, reduzindo as disparidades regionais, combinando e integrando os aspetos relevantes da política de transportes com o desenvolvimento da respetiva infraestrutura, viabilizando soluções de transporte inclusivas, eficientes e sustentáveis³, ou seja, em integral alinhamento com o interesse público da MOBIES.
9. A revisão em curso do Regulamento RTE-T será construída com base na Estratégia para a Mobilidade Sustentável e Inteligente⁴, que é prosseguida pelo Roteiro Ecológico Europeu e pelo contributo do setor dos transportes para a neutralidade climática, a qual tem em vista a redução de 90% das emissões de CO₂ até 2050, bem como pelo objetivo de redução global da pegada ecológica das atividades do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes.

A este propósito, importa assinalar que o conceito de **Mobilidade Sustentável e Inteligente**, adotado, quer pelo **Roteiro Ecológico Europeu**, quer no presente documento de consulta pública apresentado pela DG MOVE/CE, corresponde ao **interesse público** da MOBIES, onde o requisito de **inteligência** está presente nas dimensões de **inclusividade** e **eficiência**.

² A Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) encontra-se estruturada nos seguintes níveis:

- Rede Global (*Comprehensive Network*), que inclui todas as infraestruturas de transporte existentes e planeadas da rede, devendo estar concluída até 31 de dezembro de 2050;
- Rede Principal (*Core Network*), abrangendo as partes da rede estrategicamente mais importantes para atingir os objetivos de desenvolvimento da RTE-T, devendo ser concluída até 31 de dezembro de 2030.
 - ✓ A Rede Principal é constituída por nove corredores multimodais, abrangendo os fluxos de longa distância mais importantes da RTE-T, atravessando cada corredor, pelo menos, duas fronteiras e envolvendo, se possível, pelo menos três modos de transporte, incluindo, se adequado, as Autoestradas do Mar (AEM).
 - ✓ Nesses, inclui-se o Corredor Atlântico, o único Corredor com secções em território nacional, prolongando-se também por Espanha, França e Alemanha, ligando a Península Ibérica, a fachada atlântica europeia e o centro da Europa, até Estrasburgo/Mannheim na Alemanha.
 - ✓ O Corredor Atlântico inclui a maioria dos elementos estruturantes da rede de infraestruturas de transportes portuguesa, designadamente os corredores rodoferroviários entre Leixões-Lisboa-Sines, Aveiro-Vilar Formoso e Lisboa/Setúbal/Sines-Caia, os três principais portos, de Leixões, Lisboa e Sines, e os dois maiores aeroportos, de Lisboa e Porto.

³ Ver Seção A (*Context, Problem and Subsidiarity Check*) do documento de consulta pública, disponível na respetiva Página Eletrónica (ver Nota de Rodapé anterior).

⁴ A Estratégia para a Mobilidade Sustentável e Inteligente consta da Comunicação da Comissão, ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, COM(2020) 789 final, de 9 de dezembro de 2020, intitulada “*Estratégia para a Mobilidade Sustentável e Inteligente – Colocando os Transportes Europeus no Caminho do Futuro*”, e cujos aspetos essenciais gerais serão assinalados no ponto 19.



10. A AMT assinala a **oportunidade** das questões submetidas a consulta pública pela **DG MOVE/CE**, no âmbito da revisão do Regulamento RTE-T, que vão de encontro às **necessidades** reais de **desenvolvimento da RTE-T** e da **Política de Transportes da UE**, sendo neste contexto que se devem enquadrar as observações e sugestões constantes da **posição** da **AMT** que percorrerá os diversas **problemas** e **opções de política** identificados nos pontos **5** e **6**, segundo uma metodologia de análise diferenciada, consoante as suas interfaces com as atribuições da AMT.

II. CONTRIBUTOS PARA A REVISÃO DO REGULAMENTO RTE-T

II.1. Considerações Preliminares

11. O **interesse público** que a Lei-Quadro das Entidades Reguladoras (aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto) acolhe para a existência da AMT consiste na promoção de defesa da **MOBIES** que constitui efetivamente também um **direito de cidadania**, bem como um fator indutor de **estabilidade** do ponto de vista **regulatório** e, desse modo:

11.1. **Catalisador do investimento sustentado, produtivo e estruturante;**

11.2. Garante de uma esfera alargada e melhor protegida dos direitos dos **diversos segmentos sociológicos** em presença, na perspetiva das dinâmicas da **concorrência**, da **digitalização**, da **descarbonização** e da **neutralidade climática** da economia, fortalecendo, a par, a **coesão territorial**, em termos **sociais, económicos, financeiros e culturais**.

12. Observa-se que todos aqueles elementos se integram nos objetivos na presente iniciativa da DG MOVE/CE, em resposta à disposição constante do **artigo 54.º** do **Regulamento RTE-T**, a qual prevê a possibilidade do presente **Regulamento** ser **alterado**, na sequência de **análise** da **implementação da Rede Principal**.

Essa análise deve ser efetuada até 31 de dezembro de 2023, pela CE, em consulta com os Estados-Membros e auxílio dos Coordenadores Europeus dos Corredores da RTE-T, avaliando:

12.1. O cumprimento das disposições estabelecidas e os **progressos registados** na aplicação do Regulamento RTE-T;

12.2. As **alterações** nos **fluxos de transporte** de passageiros e de mercadorias;

12.3. Os desenvolvimentos dos **investimentos** nacionais em infraestruturas;

12.4. A **necessidade** de efetuar **alterações** ao Regulamento.

13. O **Roteiro Ecológico Europeu** prevê a **revisão** de diversos **instrumentos legislativos** no âmbito do setor dos **transportes**, incluindo, para além da revisão do Regulamento RTE-T, designadamente os seguintes elementos, de forma devidamente alinhada, para assegurar sinergias e o **máximo impacto** global possível na **ação climática** e ambições de **sustentabilidade** da UE:

13.1. **Diretiva 2014/94/UE**, relativa à criação de uma Infraestrutura para **combustíveis alternativos**;

- 13.2. Iniciativa (UE) sobre combustíveis sustentáveis para a aviação (*ReFuelEU Aviation*);
- 13.3. Iniciativa (UE) sobre um Espaço Marítimo Europeu Ecológico (*FuelEU Maritime*)⁵;
- 13.4. Diretiva 2010/40/UE que estabelece um quadro para a implantação de **sistemas de transporte inteligentes (ITS)** no **transporte rodoviário**, inclusive nas **interfaces com outros modos de transporte (Diretiva ITS)**;
- 13.5. Regulamento (UE) N.º 913/2010, relativo à rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo, incidindo sobre os **Corredores Ferroviários de Mercadorias**.

Envolve igualmente uma interação próxima com a nova **Iniciativa sobre Mobilidade Urbana**⁶, que segue a avaliação de base política de 2013 e, complementarmente, será fortalecida com os regulamentos relativos aos direitos dos passageiros.

14. O presente processo de **revisão** do **Regulamento RTE-T**, ilustra a relevância do **interesse público** da **MobIES**, em todas as suas **dimensões (inclusividade, eficiência e sustentabilidade)**, que se deve inserir em **quadros legal e regulatório com regras claras, coerentes e estáveis** que incentivem o **investimento público e privado**, focado na **inovação** e considerando todas as suas vertentes, nomeadamente **tecnológica, financeira, económica e social**.

Cada uma das **métricas** associadas àquelas dimensões encontra-se em **profunda mutação**, impulsionada pela conjugação de **inovações e dinâmicas evolutivas** associadas à **ciência**, à **tecnologia**, à **economia** e a **paradigmas sociais e ambientais**, envolvendo importantes desafios relevantes, designadamente em matéria de:

- 14.1. **Verificação de compliance**, zelando pelo **cumprimento do enquadramento legal** aplicável, mas também pela **compreensibilidade** e pela **transparência** das condições necessárias para o **exercício da MOBIES**, enquanto **direito de cidadania**;
- 14.2. **Antecipação de novos mercados** nas áreas relevantes aplicáveis à **mobilidade das pessoas e bens**;

⁵ Iniciativa, que faz parte de um pacote destinado a alinhar o setor com a ambição da UE de atingir a neutralidade climática até 2050, visando concretamente aumentar a utilização de combustíveis alternativos sustentáveis no transporte marítimo e nos portos europeus, resolvendo os problemas em matéria de: (1) barreiras do mercado que impedem a sua utilização e (2) incerteza sobre quais são as opções técnicas que estão prontas a ser comercializadas.

⁶ A Iniciativa sobre Mobilidade Urbana envolveu uma avaliação para determinar se as medidas do pacote sobre mobilidade urbana de 2013 são relevantes, eficazes, eficientes e se geram valor acrescentado. Visa melhorar a mobilidade, reduzindo simultaneamente os congestionamentos, os acidentes e a poluição, constituindo um desafio comum a todas as grandes cidades.

- 14.3.** Construção e manutenção de um **paradigma de concorrência não falseada**, portanto sem restrições nem distorções;
- 14.4.** **Potenciação dos efeitos positivos e anulação ou mitigação dos efeitos negativos**, decorrentes do impacte provocado nas **Racionalidades dos Investidores**, dos **Empreendedores / Profissionais / Utilizadores / Consumidores** e dos **Contribuintes**;
- 14.5.** Em todo este contexto, deverá recorrer-se aos melhores **conhecimentos** disponíveis, de natureza **científica, tecnológica** e relativos a dinâmicas na **inovação**, na **construção europeia**, na **globalização**, na **economia**, nos **paradigmas sociais, culturais e ambientais**, no **direito**, como base dos **atos regulatórios**, bem como no **design thinking**, como metodologia de geração de **inovação**, centrada na **Pessoa**, especialmente adequada para situações complexas ou com elevados níveis de incerteza.
- 15.** É por estas razões que a **CE** tem vindo a defender **estratégias de mobilidade** que vão ao encontro das **incertezas tecnológicas, económicas e sociais** que lhe estão subjacentes, tendo adotado uma **regra inovadora** que consiste em obrigar cada **proposta de política** específica à aplicação da **Prospetiva Estratégica**, tal como está espelhado na sua **Visão Estratégica de longo prazo para alavancar a transição para uma Europa verde, digital e justa**⁷ e é aplicada no **Programa de Atividades da CE para 2021**, intitulado “**Uma União de Vitalidade num Mundo de Fragilidade**”⁸.
- 16.** No desenvolvimento da referida **Prospetiva Estratégica**, **a avaliação preliminar de impactos esperados com a revisão do Regulamento RTE-T**, aponta, segundo o documento de consulta pública, para:
- 16.1. Desenvolvimento do Mercado Interno, crescimento económico e investimento, designadamente:**
- 16.1.1. Crescimento do Produto Interno Bruto de 1,6% em 2030 (comparado com 2017);**

⁷ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho, COM(2020) 493 final, de 2020.09.09, intitulada “Relatório de prospetiva Estratégica 2020: Prospetiva Estratégica – Definir o Rumo para uma Europa mais Resiliente”, onde se visa a prossecução das seguintes prioridades: (1) Roteiro Ecológico Europeu; (2) uma Europa ajustada à Era Digital; (3) uma Economia que funciona para as Pessoas; (4) uma Europa mais forte no Mundo; (5) a Promoção do estilo de vida europeu; e (6) um novo empurrão para a democracia europeia.

⁸ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, COM(2020) 690 final, de 2020.10.19, intitulada “Programa de Atividades da Comissão 2021. Uma União de Vitalidade num Mundo de Fragilidade” e respetivos Anexos (Novas Iniciativas; Iniciativas REFIT – Programa para a Adequação e Eficácia da Regulamentação; Propostas Prioritárias Pendentes; e Revogações).

- 16.1.2. **Criação de emprego**, representando 7,7 milhões pessoas x ano, no período 2017-2030;
 - 16.1.3. Geração de **benefícios adicionais**, particularmente ao assegurar-se a **conclusão** da **RTE-T**, com **capacidade** e **qualidade coerente** da **infraestrutura**, e viabilizando **soluções de mobilidade inovadoras, eficientes e sustentáveis** para **mercadorias** e **passageiros**;
 - 16.1.4. **Aumento da acessibilidade a todas as regiões**, bem como da **coesão social, económica e territorial**;
 - 16.1.5. Um **sistema de transportes mais integrado e eficiente**, permitindo a **movimentação livre de pessoas e bens na UE** e com os seus **vizinhos**, o que se perspetiva contribuir para o **crescimento económico**.
- 16.2. **Aumento do comércio internacional** e do **investimento**, bem como da **competitividade**, designadamente:
- 16.2.1. Uma **RTE-T** completamente **desenvolvida** e com **ligações transfronteiriças apropriadas**, entre países vizinhos e com países terceiros, deverá facilitar a troca de bens dentro da UE e com aqueles países, com **efeitos positivos** para a **economia da UE** e para os **consumidores**;
 - 16.2.2. É expectável que as **novas relações comerciais**, por exemplo com a **Ásia Oriental**, ou as **trocas comerciais** no contexto da **política de vizinhança da UE**, sejam **facilitadas** com a presente iniciativa;
 - 16.2.3. Espera-se que o **caráter inovador da política da RTE-T**, que convoca fortemente a **indústria** para **novas soluções tecnológicas** e baseadas no **utilizador**, fortaleça, quer a **competitividade dos negócios** nas diversas regiões da UE, quer a **competitividade da indústria europeia** a nível global.
- 16.3. **Incremento da inovação, investigação e desenvolvimento tecnológico / Economia Digital**, designadamente:
- 16.3.1. **Impulsionamento do papel da política da RTE-T** como elemento **facilitador** e de teste de **novos desenvolvimentos tecnológicos**;
 - 16.3.2. As experiências nos campos dos **ITS, digitalização, automação, mobilidade limpa, futuras tecnologias**, tais como *drones*, e outros conceitos de **mobilidade e transportes de nova geração**, potenciam **oportunidades**

desafiantes para as **Pequenas e Médias Empresas** poderem oferecer **soluções à medida** nessas áreas.

16.4. No emprego:

16.4.1. O **investimento nas infraestruturas de transporte**, origina **efeitos positivos no emprego**, sendo que durante a fase da **construção** gera efeitos diretos e indiretos na indústria da **construção civil** e serviços relacionados, e, a **médio e longo prazos**, uma infraestrutura melhorada que permite um **sistema de transportes mais eficiente** e elimina obstáculos, conduzindo a uma **melhoria das condições económicas** para os **negócios e empresas de transporte**, bem como das empresas localizadas nas regiões por elas servidas, proporcionando condições acrescidas para a **fixação** de novas **atividades económicas** e, conseqüentemente, das **populações**;

16.4.2. O **reforço das novas tecnologias** na RTE-T vai melhorar a **atratividade** do setor dos transportes e criar **novas oportunidades de emprego**, sendo que as companhias que oferecem **soluções digitais de mobilidade** poderão beneficiar fortemente disso;

16.4.3. A promoção dos **ITS** alimentará a **investigação e inovação** para novas tecnologias e criará **novos tipos de negócios**.

16.5. As características de **qualidade da infraestrutura** da RTE-T assegurarão **elevados padrões de segurança** (na dupla vertente de *safety* e *security*) para os **utilizadores**, tal como a **resiliência** a eventos inesperados, incluindo a preparação para os requisitos de **proteção civil**.

16.6. O grande foco da política da RTE-T sobre a **mitigação** e adaptação aos **efeitos climáticos**, bem como os esforços para **evitar acidentes**, a **redução do ruído** e da exposição as **emissões poluentes aéreas**, e ainda a **facilitação da transferência** para **modos ativos nos nós urbanos**, deverão representar um **impacto positivo na saúde pública**.

16.7. Ao nível do **impacto ambiental** será de salientar o seguinte:

16.7.1. Contribuição para alcançar os objetivos de **descarbonização** do setor dos transportes, de implementação do **princípio de não criar danos**, de reforço da **integração das componentes física e digital** da RTE-T, e da **redução das emissões poluentes atmosféricas**, nomeadamente através da disponibilização de **infraestrutura de carregamento elétrico** e de **abastecimento** de veículos

e navios com **combustíveis** com **zero** ou **baixas emissões** de **GEE** e de **poluição atmosférica** ao longo da RTE-T;

16.7.2. Incremento da **resiliência** da **infraestrutura** da RTE-T, nomeadamente a melhoria da sua **adaptação** face a **eventos meteorológicos extremos**;

16.7.3. Contribuição para **evitar** ou **reduzir** os **impactos** sobre os **ecossistemas** e **biodiversidade**, tais como a fragmentação, redução de *habitats*, **sinistralidade rodoviária**, **ruído**, etc.;

16.7.4. Obrigação dos Estados-Membros, no **planeamento** e **construção** dos **projetos** da RTE-T, ao cumprimento do **direito** da **UE** relevante em matéria **ambiental**, em particular nos domínios do **impacte ambiental**, **natureza** e **recursos hídricos**.

16.8. Ao nível dos **direitos fundamentais**, o estabelecimento de requisitos relevantes da infraestrutura, pela política da RTE-T, irá fortalecer a **acessibilidade** a **todos** os **utilizadores** e, desse modo, melhorando a **acessibilidades** a **pessoas** portadoras de **deficiência** ou com **mobilidade reduzida**, contribuindo igualmente para **igualdade entre géneros**.

16.9. A **governança** e sistema de reporte da RTE-T encontra-se **bem estabelecido** e apreciado pelos Estados-Membros e *stakeholders*, não sendo expectável um impacto significativo em termos de carga administrativa.

Por sua vez, o **fortalecimento** da **dimensão digital**, incluindo as medidas de interoperabilidade, poderão conduzir a alguma **simplificação** e **redução** de **procedimentos administrativos**.

17. Perspetiva-se desta avaliação preliminar de impactes que a **orientação** de **revisão** do **Regulamento da RTE-T** em curso **contribua**, de forma expressiva, para os diversos atributos das **dimensões** de **inclusividade**, **eficiência** e **sustentabilidade** do interesse público da **MOBIES**, concretamente:

17.1. Na dimensão da **inclusividade**, a abrangência e coesão territorial e social, numa perspetiva transgeracional e de acessibilidade extensiva para todas as Pessoas, incluindo naturalmente também a mobilidade dos bens, sempre garantindo elevados padrões de segurança;

17.2. Na dimensão da **eficiência**, incorporando as exigências de competitividade, de produtividade e de combate ao desperdício, integradas nas diferentes dinâmicas

heterogéneas da globalização, incluindo a fragmentação dos mercados, por força de barreiras e de medidas de política da mais diversa natureza;

- 17.3.** Na dimensão de **sustentabilidade**, agregando as exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais, focada em superar a corrosão do tempo e os ciclos geodinâmicos da natureza, incluindo os efeitos das alterações climáticas, em sintonia com a Agenda 2030, da Organização das Nações Unidas, para o Desenvolvimento Sustentável, bem como com o Pacto Ecológico Europeu.
- 18.** Em face do referido, em particular do exposto nos pontos **14** a **17**, realça-se a **qualidade** da análise prosseguida neste processo de revisão do **Regulamento da RTE-T**, sendo nesse âmbito que a AMT apresentará nos pontos seguintes os seus **contributos** sobre as várias matérias tratadas neste consulta pública, tendo sempre em vista **maximizar os impactes positivos** sobre as diversas dimensões da **MOBIES**.
- 18.1.** Será, no entanto, de destacar, desde já, a importância de que deste processo resulte a **definição de indicadores e metas claras, transparentes e sindicáveis** que permitam **avaliar** inequivocamente os **resultados** alcançados **ao longo do tempo** na concretização dos objetivos associados a cada uma das dimensões de **inclusividade, eficiência e sustentabilidade**, no âmbito do Regulamento RTE-T revisto.
- 18.2.** Isto implica, também, um criterioso **sistema de monitorização da evolução dos indicadores**, tendo igualmente por base não apenas a definição de **metas finais**, mas também **intercalares**, para **períodos** não superiores a um **triénio**.
- 19.** Na sequência do mencionado no ponto anterior, e em aprofundamento do ponto **9**, deverá ser garantido uma integral **compliance** com a **Estratégia para a Mobilidade Sustentável e Inteligente**, agora divulgada pela CE, relativamente à qual se destacam os seguintes aspetos:
- 19.1. Visão da mobilidade baseada nos seguintes pressupostos:**
- 19.1.1. A mobilidade e os transportes dizem respeito a todos**, constituindo a mobilidade, nas mais variadas atividades quotidianas, um elemento facilitador da vida económica e social;
- 19.1.2. Embora a mobilidade traga muitos benefícios aos seus utilizadores, não é isenta de custos para a sociedade;**
- 19.1.3. O desafio mais sério que o setor dos transportes enfrenta é a significativa redução das suas emissões e tornar-se mais sustentável;**

- 19.1.4. Uma **abordagem coordenada** ao nível da **UE** sobre as atividades de **conetividade e transportes** é essencial para **superar qualquer crise**;
- 19.1.5. Assegurar que o **sistema de transportes da UE** é verdadeiramente **resiliente** face a **futuras crises** deve também ser um **objetivo chave** da **política de transportes da UE**;
- 19.1.6. Tornar a **mobilidade mais ecológica** deve ser a “nova licença” para o **crescimento** do setor dos **transportes**;
- 19.1.7. A **digitalização** vai tornar-se um **elemento indispensável** para a **modernização** de todo o **Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes**;
- 19.1.8. É essencial que: (1) a **mobilidade esteja disponível e ser acessível para todos**, tanto **financeiramente**, como a **peças portadores de deficiência** ou com **mobilidade reduzida**; (2) as **regiões rurais e remotas** estejam **melhor ligadas**; e (3) que o ecossistema ofereça **boas condições sociais, empregos atrativos e oportunidades de requalificação**;
- 19.1.9. Acima de tudo, deve ser efetuada uma **mudança do paradigma existente de mudança incremental para o de transformação fundamental**, tendo em vista a **redução de 90%** das **emissões do setor dos transportes até 2050**.
- 19.2. Neste enquadramento, **todos os modos de transporte deverão tornar-se mais sustentáveis**, com alternativas ecológicas amplamente disponíveis e os incentivos corretos colocados em prática para conduzir esta transição.

Neste contexto são definidas as seguintes **metas** para manter o percurso do **Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes Europeu** em direção a um futuro sustentável e inteligente:

19.2.1. Em 2030:

- Operação de, pelo menos, **30 milhões de carros com zero emissões** a circular nas estradas da UE
- **100 cidades europeias** com **neutralidade climática**
- **Duplicação do tráfego ferroviário de alta velocidade**
- **Neutralidade carbónica** para **viagens coletivas programadas até 500 km**

- Implementação em **grande escala** da **mobilidade automatizada**
- **Navios** com **emissões nulas disponíveis** no mercado;

19.2.2. Em 2035:

- **Aeronaves** com **emissões nulas disponíveis** no mercado;

19.2.3. Em 2050:

- Quase todos os **carros, carrinhas, autocarros**, bem como outros **veículos pesados** terão **emissões nulas**
- O **tráfego ferroviário** de mercadorias **duplicará**
- Estará disponível uma **RTE-T completamente operacional**, para **transportes sustentáveis** e **inteligentes**, com **conetividade de alta velocidade**.

19.3. Para se atingirem essas metas, são destacadas **10 áreas chave de ação (“flagships”)**, abrangendo as seguintes dimensões:

19.3.1. Sustentabilidade:

- Estimular a **aceitação** de **veículos, navios** e **aeronaves** com **emissões nulas, combustíveis renováveis** e de **baixo teor de carbono**, e infraestrutura **associada** (ex: instalação de 3 milhões de pontos de carregamento públicos até 2030)
- Criação de **aeroportos** e **portos** com **emissões nulas** (ex: novas iniciativas para promover a aviação e os combustíveis marítimos sustentáveis)
- Tornar a **mobilidade interurbana** e **urbana saudável** e **sustentável** (ex: duplicando o tráfego ferroviário de alta velocidade e desenvolvendo infraestruturas cicláveis adicionais nos próximos 10 anos)
- Tornar o **transporte** de **mercadorias mais ecológico** (ex: duplicando o tráfego ferroviário de mercadorias até 2050)
- **Tarifação do carbono** e melhores **incentivos** aos **utilizadores** (ex: conjunto abrangente de medidas para fornecer preços justos e eficientes transversalmente a todos os modos de transporte);

19.3.2. Inteligência:

- Tornar a **mobilidade multimodal conectada e automatizada** uma realidade (ex: bilhetes para viagens de passageiros multimodais e carga a poder alternar sem dificuldades entre modos de transporte)
- Estimular a **inovação** e o **uso de dados e inteligência artificial**, para uma **mobilidade mais inteligente** (ex: apoiando totalmente a implantação de *drones* e aeronaves não tripuladas, e outras ações para construir um Espaço Europeu de Dados de Mobilidade Comum);

19.3.3. Resiliência:

- **Reforçar o Mercado Interno** (ex: reforço de esforços e investimentos para completar as componentes chave da RTE-T até 2030, bem como apoio à modernização das frotas de todos os modos de transporte)
- Tornar a **mobilidade justa** para **todos** (ex: mobilidade acessível e económica em todas as regiões e para todos os passageiros, incluindo aqueles com mobilidade reduzida, e maior atratividade do setor dos transportes para os trabalhadores)
- Aumento da **segurança** (na dupla vertente de *safety* e *security*) dos transportes em todos os modos, incluindo também a **redução** do número de **mortes** para quase zero até 2050.

II.2. Comentários às opções de política ponderadas na consulta pública

20. Das três **diferentes opções de política** que estão a ser ponderadas pela DG MOVE/CE, identificadas no ponto 6 – (1) **conceito tradicional de desenvolvimento da infraestrutura**, com os ajustes conceptuais; (2) **reforço do conceito** de qualidade da **infraestrutura**, no duplo sentido de **serviços de transporte mais eficientes e sustentáveis** e de uma **RTE-T mais resiliente** e (3) **impulsionamento da digitalização e inovação** da política da RTE-T – considera-se que os **exigentes desafios contemporâneos e futuros** colocados à sociedade e economia da UE, e em particular ao Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes, exigem uma **abordagem disruptiva**, conduzindo a que as nossas preferências recaiam na **segunda e terceira opções**, e, mais objetivamente, na opção de **forte impulsão na digitalização e inovação da RTE-T**.

- 20.1.** Naturalmente, esta preferência pela **opção prioritária** na **digitalização**, não deve prejudicar o prosseguimento, também, da relevância dos atributos de **melhoria** da **sustentabilidade** e **eficiência** dos **serviços** de **transportes**, a par do necessário **aumento** da **resiliência** da **RTE-T**, cuja **combinação** e **integração**, responde também a todos os requisitos que poderiam ser cobertos pela opção de desenvolvimento tradicional da infraestrutura, a par dos inequívocos benefícios acrescidos resultantes de opções orientadas para **serviços de mobilidade e transportes mais inclusivos, eficientes e sustentáveis**, suportados na **inovação** e **digitalização**.
- 20.2.** Note-se que, no âmbito da opção orientada para a digitalização e inovação da RTE-T, concorda-se com o referido no documento de consulta pública, em que a **aposta em soluções suaves e inteligentes** é expetável constituir uma abordagem com base no **custo-benefício**, com grande potencial para **melhorias** de **eficiência** do **sistema de transportes**, como principal percurso para a **descarbonização**, para além de acarretar muitas **oportunidades** para a **geração** de **novos postos de trabalho**, bem como para uma **interface reforçada** entre a **investigação** e **inovação** e a **política** da **RTE-T**.
- 21.** A este propósito, não deverá ser esquecido que o **exercício** da **mobilidade** na UE, como aliás na generalidade de outras geografias, se encontra em profunda **mutação**, a um ritmo incessante e, conseqüentemente, tem vindo a complexificar-se através de múltiplas linhas de força impulsionadas pela **conjugação** de:
- 21.1.** Significativas **inovações científicas** e **tecnológicas**, em especial nos domínios da **eletrificação**, da **digitalização**, da **inteligência artificial** e da **machine** e **deep learning**, das tecnologias **big data** e de **processamento analítico**, da **automação**, da **robótica**, da **Internet das Coisas**, da **computação** em **rede**, **móvel** e **quântica**, das **tecnologias** do **espaço** e da **localização**, das **ciências** e **tecnologias** da **vida**, da **engenharia genética**, dos **nano sensores** e dos **nano atuadores**;
- 21.2.** Importantes **inovações** e **dinâmicas** evolutivas nos domínios da **economia** e dos **paradigmas sociais** e **ambientais**, com destaque para os objetivos de **neutralidade carbónica**.

II.3. Contributos no contexto eficácia insuficiente da RTE-T para estimular emissões poluentes nulas ou baixas dos transportes

22. De acordo com o “*Statistical Pocketbook 2019 – EU Transport in Figures*”⁹, editado pela DGMOVE / CE, serão de relevar os seguintes indicadores, relativos ao ano de 2017:

22.1. O **Valor Acrescentado Bruto (VAB)**, a preços correntes, dos serviços de transporte e armazenagem, incluindo também os serviços postais e correios, foi de cerca de 675 mil milhões €, ou seja aproximadamente **5%** do total da **UE**;

22.2. Esse mesmo setor empregava cerca de 11,7 milhões de pessoas, ou seja, **5,3%** do **emprego** na **UE**;

22.3. A **despesa das famílias** na UE em consumo de serviços ou itens relacionados com **transportes** foi de cerca de 1,09 biliões €, ou seja, aproximadamente **13%** do total das suas despesas;

22.4. O **transporte de passageiros** foi estimado em cerca **6,91 biliões de pessoas x km**, o que representa uma média de 13,51 mil km por pessoa, enquanto que o **transporte de mercadorias** foi avaliado em aproximadamente **3,73 biliões de toneladas X km**;

22.5. Em termos de sinistralidade perderam a vida 25,26 milhares de pessoas em acidentes rodoviários e 15 passageiros ferroviários.

23. O mesmo documento assinala as seguintes taxas de crescimento anual relacionadas com a atividade de transportes:

23.1. Taxa de crescimento médio anual do Produto Interno Bruto de 1,4% entre 2000 e 2017, sendo que entre 2016 e 2017 o crescimento foi de 2,5%;

23.2. **Taxa de crescimento médio da atividade de transporte de passageiros** (pessoas x km) de **0,8% entre 2000 e 2017**, sendo que entre 2016 e 2017, o crescimento foi de 2,4%;

23.3. **Taxa de crescimento médio da atividade de transporte de mercadorias** (toneladas x km) de **0,9% entre 2000 e 2017**, sendo que entre 2016 e 2017, o crescimento foi de 2%;

24. Ao nível ambiental, tomando ainda como referência o mesmo documento da DGMOVE / CE, será de assinalar que o **setor dos transportes** representa **32,1%** e **32,3%**, respetivamente, das **emissões de GEE** e de **CO₂** da **UE**.

⁹ Documento disponível em <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/f0f3e1b7-ee2b-11e9-a32c-01aa75ed71a1>.

Isto é particularmente relevante para o **transporte rodoviário** que é responsável por **71,7%** das **emissões**, tanto de GEE como de CO₂ do **setor dos transportes** na UE.

25. Estes indicadores relevam a **importância** do **aumento** da **eficácia** da **RTE-T** na **redução** das **emissões poluentes** oriundas do **Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes**, requerendo efetivamente uma ação urgente nas diversas componentes analisadas nos pontos seguintes.

II.3.1. Sobre a falta de uma cobertura contínua e coerente de infraestruturas de abastecimento de combustíveis alternativos

26. O **desenvolvimento insuficiente** da **infraestrutura** para **carregamento elétrico** e **abastecimento de combustíveis ecológicos** afeta a **aceitação** pelo mercado de **veículos** com **emissões nulas** ou **baixas**, bem como a transição global para veículos rodoviários com zero emissões até 2050.

26.1. De forma mais generalizada, **dificulta** a **implantação** acelerada e penetração no **mercado** dos **veículos** e **embarcações** com **emissões nulas** ou **baixas**, colocando em **risco** a necessária **redução** das **emissões de CO₂** e **poluentes atmosféricos no Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes**.

26.2. O documento de consulta pública assinala igualmente a **sinergia insuficiente** com o **Regulamento da Rede Transeuropeia de Energia (RTE-E)**, nomeadamente tendo em vista o apoio relacionado com a **rede de energia para o carregamento elétrico de alta capacidade** e, possivelmente, da **infraestrutura de abastecimento de hidrogénio**.

27. Neste contexto, a DG MOVE/CE considera ser necessário contribuir para tornar todo o **sistema de transportes** mais sustentável dentro de cada modo, bem como para uma **distribuição modal mais sustentável**, reduzindo as emissões de GEE em linha com o objetivo de neutralidade climática para 2050, designadamente através de:

27.1. Garantir a **cobertura contínua** da **infraestrutura de combustíveis alternativos** para **todos** os **modos** da **RTE-T**, bem como que a infraestrutura está em conformidade com o **princípio** de "**não causar danos**", integrando os requisitos da Diretiva 2014/94 /UE com outros requisitos relevantes de infraestrutura para combustíveis alternativos, em conformidade com a ação política da UE pertinente.

Isso apoiará a implementação significativa esperada de veículos (ligeiros e pesados) e embarcações com zero ou baixas emissões de GEE e outros poluentes atmosféricos.

27.2. Continuar a **reforçar** as **sinergias** entre as **infraestruturas de transporte** e os diferentes **setores da energia** no contexto da estratégia para a futura **integração inteligente** do **setor energético europeu**.

Para além de gerar sinergias com a RTE-E, ajudará a aumentar a eletrificação do setor de transportes e a utilização de gases e combustíveis descarbonizados e não poluentes, como o hidrogénio.

28. Preconiza, deste modo:

28.1. A introdução de **requisitos vinculativos** para a **infraestrutura** de **carregamento elétrico** e de **abastecimento** de **veículos** e **embarcações** de **zero** ou **baixo nível de emissões**, para **todos os modos**, incluindo nas **infraestruturas** da **RTE-T** localizadas em **nós urbanos** e **áreas densamente povoadas** em conformidade com as referidas Diretiva 2014/94/UE e Iniciativas (UE) sobre o Espaço Marítimo Europeu Ecológico e sobre *Refuel Aviation*, incluindo, em particular, capacidades suficientes de **carregamento rápido** e **estações de reabastecimento de hidrogénio** ao longo das **rodovias**, tanto para veículos leves como pesados, para transporte de passageiros e carga.

28.2. Apoiar a implantação de instalações de **carregamento** de **alta potência** e novas **infraestruturas** de **abastecimento flexíveis** para fornecer **grandes quantidades** de **combustíveis alternativos sustentáveis** para diferentes segmentos de **navegação** nos **portos** e ao longo das **vias navegáveis interiores europeias**.

29. A **AMT subscreve** as **questões** pertinentes a abordar em matéria de **infraestruturas** de **abastecimento** de **combustíveis alternativos**, assinalando contudo as seguintes questões:

29.1. A **Diretiva 2009/28/CE**, relativa à **promoção** da **utilização** de **energia** de **fontes renováveis**, estabeleceu uma **meta** de **10%** de **quota** de energia proveniente de **fontes renováveis** no sector dos transportes no consumo energético da Comunidade, a atingir até **2020**.

29.1.1. Essa meta **não deverá ser atingida**, uma vez que em 2019 se fixou nos 8,4% e ainda apresenta uma grande **assimetria** entre os **diversos Estados-Membros**, bem como também entre os **diversos modos de transporte**, nomeadamente entre os modos terrestres, os modos marítimo e por vias navegáveis interiores, e o modo aéreo, representando o seu cumprimento um enorme desafio para todos os intervenientes.

29.1.2. Por sua vez, a **Diretiva 2018/2001**, que reformula a Diretiva 2009/28/CE, determina que os Estados-Membros devem impor uma obrigação aos

fornecedores de combustíveis a fim de assegurar que a **quota de energia renovável no consumo final de energia no setor dos transportes** seja de, pelo menos, **14%** até **2030** (quota mínima).

29.1.3. Qualquer **análise**, considerando a referida **assimetria** entre os diversos **modos de transporte** terá de ser realizada de modo **independente**, sem prejuízo da necessária articulação que terá de ser estabelecida, incluindo aos **níveis da atividade e infraestruturas logísticas** e da **intermodalidade** no transporte.

29.1.4. No que tange particularmente ao **modo rodoviário**, entende-se que o desenvolvimento da componente do **equipamento** de transporte (**veículos**) e o da **infraestrutura não pode ser** considerado de modo **desarticulado**, havendo claramente necessidade de uma **infraestrutura** que responda às **necessidades** de desenvolvimento dos **veículos**, bem como das frotas dos transportadores.

- É reconhecida a **insuficiência** da **rede de abastecimento de combustíveis alternativos menos poluentes**, nomeadamente dos tecnologicamente mais estabilizados, como é o caso do gás natural comprimido (GNC) e do gás natural liquefeito (GNL).

Isto acarreta dificuldades logísticas relacionadas com o reabastecimento dos veículos, constituindo uma **forte condicionante** à adoção pelos transportadores rodoviários de **veículos movidos a combustíveis menos poluentes** para a realização de **transportes de longa distância** e, ou, **internacionais**.

- Por sua vez, o desenvolvimento das **novas motrizações**, nomeadamente **elétricas** e por **hidrogénio**, colocam ainda maior pressão na necessidade de **desenvolvimento de redes de abastecimento público** capazes de suportar a **procura**, e de forma a não constituir um fator dissuasor do desenvolvimento de soluções de transporte não poluentes.
- A **Diretiva 2014/94/UE** tem subjacente um **princípio de racionalidade económica** ao estipular metas para a instalação de pontos de abastecimento de combustíveis alternativos ao longo da RTE-T, diferentes consoante esses mesmo combustíveis e naturalmente o desenvolvimento tecnológico e comercial existente na data da sua publicação e expectativas de desenvolvimento.

No entanto aponta, na generalidade, para **31 de dezembro de 2025**, como **data limite** para serem disponibilizados **pontos de abastecimento**, acessíveis ao público, pelo menos ao longo **da rede RTE-T de base existente**, de forma a garantir que os **veículos** a motor movidos a **GNL, GNC** ou **elétricos**, possam **circular** em toda a **UE**. Excetua-se o hidrogénio, para o qual apenas deve estar disponível em redes determinadas.

- A racionalidade económica não pode ser totalmente desatendida, mas também não podem deixar de ser cuidadosamente **ponderados todos os fatores envolvidos**, incluindo os associados às **externalidades ambientais**, e a actualização do **estado da arte** no que respeita à **utilização dos combustíveis alternativos**, e ainda a sustentabilidade económica do tecido empresarial do setor dos transportes.

Efetivamente, **não deve ser aceitável** que a **ausência de pontos de abastecimento**, por **razões** puramente **comerciais**, **condicionem o desenvolvimento da utilização de veículos com motores mais limpos**.

- Por sua vez, **soluções** mais **disruptivas** ou de **aplicação mais restrita**, à luz do desenvolvimento tecnológico atual e dimensão do investimento necessário para a sua implementação, como sejam por exemplo as soluções de **autoestradas elétricas**, **não podem condicionar a implementação de soluções já testadas e comprovadas**.

29.2. A importância da articulação muito próxima da **revisão da Diretiva 2014/94/UE** com os trabalhos em curso no âmbito da já referida **Iniciativa (UE) sobre o Espaço Marítimo Europeu Ecológico**, designadamente:

29.2.1. Acautelando as **barreiras** ali assinaladas, em termos de mercado e de regulamentação, tais como:

- **Falta de previsibilidade e alto risco de escolhas de investimento**, tendo em consideração o longo ciclo de vida dos navios que resulta em longos prazos de entrega e um alto risco de ativos perdidos
- **Aspetos tecnológicos e fatores de preços**, tendo em conta que o número de **combustíveis e tecnologias alternativas sustentáveis** atualmente **disponível no setor marítimo é limitado**, devido à necessidade de garantir densidade de energia suficiente (quantidade de energia armazenada em um determinado espaço por unidade de volume), especialmente para longas

viagens intercontinentais sem possibilidade de reabastecimento ao longo do trajeto

- **Potencial de fuga de carbono e incentivos de divisão**, considerando que o transporte marítimo é fortemente propenso à fuga de carbono, tendo em conta que seria possível para muitos navios comerciais, de longo curso ou de curta distância, efetuarem bancas fora da UE;

29.2.2. É particularmente pertinente o **alargamento** ao **quadro internacional** de quaisquer **medidas** que venham a ser consideradas e adotadas ao nível da UE, uma vez que a sua adoção apenas por navios que arvoem a bandeira de Estados-Membros da UE, trará necessariamente consequências indesejáveis, dada a **abrangência global da indústria do shipping**.

Estão em causa, designadamente, a **limitação** dos **efeitos pretendidos** ou o surgimento de situações de **restrição** e **distorção** da **concorrência** em **prejuízo** das **empresas de transporte marítimo da UE**;

29.2.3. Existe a necessidade de **investimentos significativos** na **pesquisa, desenvolvimento e aplicação** de **inovações e soluções** a **curto e médio prazos**, e a equacionar a uma **escala global**, em que todos devem participar nesse esforço, na medida da possibilidade de cada um, para daí tirarem benefício das melhores soluções;

29.2.4. Deve ser **priorizada** a **redução** das **emissões** dos **navios** nos **portos**, considerando, nomeadamente, o **fornecimento** de **energia elétrica** (preferencialmente de fontes limpas) aos **navios acostados**.

Não deve, no entanto, ser imposta uma única solução técnica, pois os desenvolvimentos tecnológicos ou de mercado podem tornar essa solução rapidamente obsoleta.

Igualmente, deverá existir a possibilidade de **localmente** serem implementadas as **soluções** mais **adequadas** para alcançar esse objetivo, estando as soluções abertas à participação da comunidade local, das autoridades locais e dos stakeholders abrangidos;

29.2.5. Reconhecer o papel do **GNL** como **combustível de transição**, uma vez que, em alguns casos, é considerada a melhor solução de curto ou médio prazos e os investimentos em infraestrutura foram feitos com base nessa premissa;

29.2.6. Permitir **isenção** de **impostos** e outros **incentivos**, para **combustíveis** e **fontes** de **energia limpos**, como **estímulo** da **procura** de **combustíveis limpos** e **alternativos**;

29.2.7. Necessidade de respeitar a **especificidade própria** de cada **tipologia** de **transporte**, uma vez que **não é possível adotar soluções** que sirvam de **igual forma todo o tipo de transportes marítimos** (ex: os navios de cruzeiro têm um ciclo de vida muito longo, ultrapassando os 30 anos, e isso não deve ser comprometido. Isto significa que os investimentos agora efetuados nos navios, incorporando a melhor tecnologia disponível, deverão ser respeitados e os navios não deverão ser obrigados a fazer novos investimentos substanciais, permitindo que os navios continuem a operar com a infraestrutura existente).

II.3.2. Sobre a qualidade da infraestrutura incoerente e inadequada, que causa emissões excessivamente elevadas

30. Segundo a DG MOVE/CE, embora tenham sido feitos progressos na implementação dos requisitos de qualidade existentes, tais como na interoperabilidade da infraestrutura ferroviária, regulamentação para as vias navegáveis interiores, segurança rodoviária, infraestruturas multimodais e ITS, a **infraestrutura da RTE-T não** está ainda **suficientemente alinhada** com os novos desenvolvimentos da **política de transportes** e respetivas necessidades, constituindo um **obstáculo** para o surgimento de **serviços mais eficientes** e **sustentáveis**, que são **contribuintes vitais** para a **redução** de **emissões** nos **transportes**.

Concretamente, são enumeradas no documento de consulta pública algumas das **deficiências** na **qualidade** da **infraestrutura** da **RTE-T** que implicam conceitos de **transporte ineficientes** e **níveis de emissão desnecessariamente elevados**:

30.1. **Infraestruturas inadequadas** em **terminais** e sua **integração de rede**, impedindo soluções de **transporte multimodal** de **carga** mais **eficientes** e **sustentáveis**, e uma mudança mais substancial em direção a uma **distribuição modal** mais **sustentável**.

30.2. **Falta de tarifação adequada** para a **utilização** da **infraestrutura**, a qual deveria refletir melhor as **externalidades negativas** do **transporte**.

30.3. **Problemas** com a **integração** harmoniosa das **infraestruturas** de **transporte marítimo, terrestre** ou **aéreo**.

- 30.4. Lacunas na interconexão de modos**, tanto em **interfaces de longa distância** quanto nas **ligações de proximidade**, bem como **informações precárias em tempo real**, que têm prejudicado soluções de mobilidade contínuas, sustentáveis e inovadoras para passageiros
- 30.5. Necessidades de melhoria**, nos **nós urbanos**, da **conexão com modos ativos** (bicicleta e pedonal), de forma a obviar a um congestionamento persistente e até crescente.
- 30.6. Integração insuficiente** com o **planeamento da mobilidade urbana sustentável**, incluindo a **falta de dados sobre mobilidade urbana**.
- 31. Assim**, a DG MOVE/CE preconiza o **ajustamento dos níveis de qualidade das infraestruturas da RTE-T para ultrapassar as lacunas e ineficiências**, e alinhar essas infraestruturas totalmente com os objetivos e compromissos em evolução da política de transportes da UE em geral.

Por exemplo, refere:

- 31.1. O aumento da base de infraestrutura para serviços de transporte ferroviário de mercadorias** e de transporte ferroviário de **passageiros de alto desempenho**, como modos sustentáveis.

Assinala, em particular, a importância do aumento de sinergias entre o transporte ferroviário de mercadorias e os corredores da Rede Principal da RTE-T, bem como o desenvolvimento de uma rede ferroviária de alto desempenho para passageiros.

- 31.2. O fortalecimento das infraestruturas inteligentes da RTE-T dentro e entre modos**, como por exemplo o Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS), o Sistema de Gestão do Tráfego Aéreo (ATM) e respetiva investigação (SESAR).

- 31.3. O ajustamento o desenho da RTE-T para reduzir lacunas e congestionamentos nos horizontes de tempo de 2030 e 2050**, e **fortalecer a coerência no alinhamento da Rede Principal e dos corredores ferroviários de mercadorias**, tendo em devida consideração:

- 31.3.1. A reavaliação dos fluxos de transporte** dentro da UE, bem como entre a UE e países vizinhos e outros países terceiros;

- 31.3.2. Os conceitos de sustentabilidade e eficiência de recursos** (o princípio de "não causas danos"; o ecossistema e biodiversidade em consonância com a Estratégia de Biodiversidade da UE para 2030; e a promoção da internalização

de externalidades ambientais, preços de transporte, mudança nos padrões de procura, etc.);

- 31.3.3. Taxação do carbono e eliminação da distorção da concorrência** entre os **modos**, especialmente, no contexto da transferência modal.
- 31.4. O reforço dos instrumentos que facilitem e acelerem a conclusão dos projetos da Rede Principal, robustecendo o papel dos Coordenadores Europeus e abordagem por corredor.**
- 31.5. O fortalecimento dos nós urbanos e de transporte, incluindo terminais multimodais, para passageiros e mercadorias, e instalações de transferência para soluções de mobilidade ativa,** como elementos de capacitação vitais de um transporte multimodal eficiente e sustentável, com zero ou baixas emissões de carbono e poluentes atmosféricos, tendo como base a mudança para os modos mais sustentáveis.

Releva a importância do **reforço das ligações de proximidade**, com foco reforçado em soluções de transporte de emissão nula ou baixa em nós urbanos ou áreas densamente povoadas, e em **complementaridade** com o **planeamento da mobilidade urbana sustentável**.

32. A AMT manifesta, de uma forma genérica, a sua **concordância** e apreço pelas **medidas** sugeridas pela **DG MOVE/CE**, alertando, no entanto, para os seguintes aspetos:

- 32.1.** Num contexto do **reforço da importância da abordagem por corredores da Rede Principal**, bem como das respetivas estruturas de coordenação, parece-nos que a sua **definição e descrição física**, incluindo os seus elementos particulares mais relevantes, como sejam por exemplo em matéria de **caraterísticas de prioridades específicas**, beneficiariam em **integrar** o próprio **Regulamento RTE-T**, ao invés de constar do Regulamento (UE) N.º 1316/2013, relativo ao Mecanismo Interligara a Europa (CEF), vocacionado essencialmente para a definição, repartição e procedimentos de concessão de assistência financeira da UE às redes transeuropeias.
- 32.2.** No contexto do fortalecimento da infraestruturas inteligente da RTE-T referenciada no ponto **31.2**, não devem ser esquecidos as restantes **aplicações telemáticas** constantes do Regulamento RTE-T, como os **ITS**, os **Sistemas de Informação e de Gestão do Tráfego de Navios (VTMIS)**, os **Serviços Marítimos em Linha**, designadamente os serviços de plataforma única, tais como a **Janela Única Marítima** e a **Janela Única Logística**, e os **Serviços de Informação Fluvial (RIS)**, bem como outros **sistemas**,

tecnologias e serviços inovadores, em contextos monomodal e multimodal, com destaque para a **interoperabilidade e intermodalidade**.

32.3. No contexto específico da **interoperabilidade**, e em particular no **domínio ferroviário**, importa ponderar, a par dos requisitos já atualmente existentes no Regulamento RTE-T para a infraestrutura, como seja a utilização de **bitola standard UIC (bitola europeia)**, também os desenvolvimentos **tecnológicos mais recentes**, tais como por exemplo no domínio dos **vagões de eixo variável**, os quais poderão também concorrer para os **objetivos de interoperabilidade**, em **complemento** à componente **infraestrutural**.

32.4. O **desenvolvimento tecnológico**, donde sobressaem os **veículos autónomos** e os **veículos elétricos com alimentação contínua**, colocam **pressão** na **qualidade** da **infraestrutura** e na sua **adaptação à evolução dos veículos**, sendo uma matéria que certamente obrigará a uma constante dinâmica com implicações na **gestão da atualização da RTE-T**.

32.5. A **gestão** da infraestrutura, em particular dos **pontos singulares**, carecerá do conhecimento adequado dos **dados de tráfego, ambientais**, de **procura**, entre outros, e da sua **integração em tempo real**, proporcionando às entidades gestoras ferramentas de atuação, também em tempo real, que permitam intervir em situações anómalas e proporcionar interação entre os diversos modos, promovendo a **intermodalidade** ou mesmo a **transferência modal**, evolução apenas possível através do desenvolvimento das **soluções de ITS**.

Trata-se de um aspeto particularmente relevante no domínio do **transporte rodoviário**.

32.6. Tendo em vista a **eliminação da distorção da concorrência entre os modos**, bem como dos esforços de **redução de emissões poluentes**, releva como um aspeto essencial a promoção de **instrumentos económicos** que permitam a **internalização dos custos externos ambientais** que estão omissos das decisões dos *stakeholders* do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes.

32.6.1. Está me causa, nomeadamente, uma **política tarifária justa e eficiente** que reflita essas **externalidades**, com base na aplicação inclusiva dos **princípios** do “**utilizador-pagador**” e do “**poluidor-pagador**”, e que permita **eliminar restrições e distorções da concorrência** associadas à **tarifação assimétrica e ineficiente**, **transversal aos modos de transporte**.

32.6.2. Trata-se, contudo, de **matéria complexa e sensível** ao nível de toda a UE, como o demonstra as **dificuldades** de conclusão da **revisão** da “**Diretiva**”

Eurovinheta¹⁰ que se destina a promover uma política de transportes sustentável, minimizando o impacto do setor dos transportes (rodoviários) nas alterações climáticas, bem como as suas incidências negativas, em particular o congestionamento.

32.7. No domínio **ferroviário**, e de forma a **reduzir a pegada de carbono** associada à **tração diesel**, é necessário **acelerar a total eletrificação** da RTE-T, ou, quando não tal se afigurar viável, dotar a infraestrutura com as capacidades logísticas necessárias para o fornecimento de **fontes de energia alternativas aos comboios** (hidrogénio, postos de carregamento de baterias e eventualmente combustíveis sintéticos que se venham a desenvolver).

32.8. Reconhece-se o **papel determinante** do **transporte ferroviário** para os objetivos de desenvolvimento sustentável e de neutralidade carbónica na UE, no entanto, devem ser considerados com relevância equivalente o **transporte por vias navegáveis interiores** e o **transporte marítimo**, em particular o **transporte marítimo de curta distância (TMCD)**, particularmente **AEM** que constituem, efetivamente, a **dimensão marítima** da RTE-T.

32.8.1. Neste contexto importa potenciar a **maximização** das **potencialidades** das **vias navegáveis interiores** e das **AEM** para o **transporte de mercadorias**, bem como as respetivas atividades portuárias e logísticas associadas, sendo de recordar que o TMCD é responsável por cerca de 65% do tráfego portuário de mercadorias na UE.

32.8.2. As **AEM**, para além de apresentarem um papel decisivo na **descarbonização** da economia da UE, apoiando os esforços ambientais, através da **inovação** e **descongestionamento rodoviário**, contribuindo para as metas de sustentabilidade, também estimulam a **redução** de outros **custos externos**, tais como a **redução** do **número de acidentes** e dos **tempos de espera**.

Ainda, ao fomentar a **integração** das **tecnologias digitais**, contribuem para assegurar um **setor marítimo** mais **eficiente** e mais **competitivo**.

32.8.3. Ao nível das **infraestruturas portuárias**, é importante **melhorar** as suas condições de **operacionalidade**, criando **plataformas** de **aceleração tecnológica** e de novas competências, e **adequando** as **infraestruturas, equipamentos** e **sistemas portuários** ao **aumento** da **dimensão** dos **navios**,

¹⁰ Diretiva 2011/76/UE (que altera a Directiva 1999/62/CE), relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas.

sem esquecer as **ligações** ao *hinterland* e a **estruturação** das **plataformas logísticas associadas**, por forma a aumentar o valor das cadeias logísticas que passam pelos portos.

- 32.8.4.** Ainda ao nível dos **portos**, importará igualmente relevar que os **critérios** para a sua **integração** na **RTE-T** devem refletir também uma **lógica** de funcionamento de **sistema portuário**, particularmente em algumas regiões, não subtraindo algumas infraestruturas portuárias complementares que, apesar de menor dimensão, são essenciais para essa lógica de funcionamento integrado, seja em termos de **elegibilidade** para **integração** na **RTE-T** e acesso aos respetivos **mecanismos de financiamento**, seja em termos de **requisitos harmonizados aplicáveis** a esses portos.

II.3.3. Sobre as emissões excessivamente elevadas de Gases com Efeito de Estufa e de poluição aérea, através das ainda existentes ou novas possíveis falhas físicas e congestionamentos ao longo da RTE-T

- 33.** As **ligações em falta**, existentes ou novas possíveis, bem como os **congestionamentos** ao longo da RTE-T, podem ser causados por **atrasos** na **implementação** de determinados **projetos, infraestruturas**, designadamente de terminais, **inapropriadas** e **alteração de fluxos de transporte**, neste último caso pelas alterações das relações comerciais, como por exemplo com a **saída do Reino Unido da UE (Brexit)**, e pela evolução das **parcerias de cooperação internacional** e o possível **alargamento futuro**, ou **novas realidades e necessidades económicas** dentro da UE.

33.1. A **falta de colmatação** das **ligações em falta** e de intervenção para **eliminação** ou redução dos **congestionamentos** agravará os **problemas** relacionados com o desenvolvimento de uma **rede de qualidade e eficiente**, bem como, num domínio mais específico, de uma infraestrutura de abastecimento de combustíveis alternativos.

33.2. Preconiza, assim, a DG MOVE/CE que, na própria **conceção** da **RTE-T**, sejam logo à partida **evitadas** as **ligações em falta e congestionamentos**, considerando as possíveis **alterações de fluxos de transporte** e de **novos desenvolvimentos da rede** em cooperação com **países terceiros**, bem como assegurando a **conclusão atempada** das **Redes Principal e Global**, com base em **instrumentos mais robustos**.

- 34.** As **medidas** elencadas pela DG MOVE/CE são essencialmente as que já constam das **Seções II.3.1e II.3.2**, as quais também se subscrevem, mantendo-se também **válidas** todas as

anotações efetuadas nessas mesmas seções que enformam a **posição** da **AMT** no âmbito da presente consulta pública.

35. Para além disso, considera também a AMT que o **plano de implementação da RTE-T**, seja até 2030, horizonte previsto para a conclusão da Rede Principal, seja para o período remanescente até 2050, data em que deveria estar concluída toda a RTE-T, deve merecer uma **gestão prospetiva** muito ativa quanto a **situações futuras** e uma **atuação coordenada** quanto aos **problemas já identificados**, **transversal** aos vários **modos de transporte**, tendo presente o seguinte:

35.1. A **alteração de fluxos comerciais** e a **permuta** entre **modos de transporte** no setor das **mercadorias** devem ser objeto de **avaliação estratégica** que permita **evitar** a instalação de **novos congestionamentos** e consequentes **emissões poluentes**.

35.2. Neste âmbito, o **Brexit** deverá **agravar significativamente** situações de **congestionamento** atualmente existentes, particularmente junto das **fronteiras** com o **Reino Unido**, provocando um **atraso substancial** na **recepção** de **produtos importados** ou **exportados** para aquele país, **agravando**, consequentemente, os **custos de transação**.

Trata-se de um fator que tem necessariamente que ser devidamente ponderado na revisão do Regulamento RTE-T, e esta rede deverá ser chamada a dar resposta num curto / médio prazo.

35.3. A **manutenção** de **pontos de congestionamento** identificados, tenderão a **agravar-se** caso não haja uma **resposta integrada da infraestrutura**, seja no plano de **integração modal** do transporte, seja pelo papel da **digitalização** de procedimentos e de adoção de **soluções de ITS**.

35.4. No contexto específico da **ferrovia**, a **conclusão** da **Rede Transeuropeia de Alta velocidade** constitui também um importante meio para promover uma mais **rápida substituição** da **utilização** do **transporte aéreo** em ligações de **curta e média distância**.

II.4. Contributos no contexto da falta de preparação da RTE-T para a transição digital nos transportes

36. O **foco insuficiente na dimensão digital** da **RTE-T** **prejudicará** a sua **adequação no futuro**, incluindo para **novos conceitos tecnológicos**, como sejam a **automação** e o surgimento de

novos meios de transporte (ex: *hyperloop* e drones), bem como para a **capacitação de conceitos inovadores e eficientes** centrados nos **utilizadores**, tanto para pessoas como para mercadorias (ex: logística digital para carga e serviços de mobilidade para passageiros).

Em termos mais específicos, restringe as possibilidades de **reação inteligente e célere a perturbações nos serviços de mobilidade**, como por exemplo de interrupção de transportes em situações como eventos climáticos extremos, pandemias, etc..

37. Por sua vez, a **digitalização** oferece enormes **oportunidades** para **futuros conceitos de serviços orientados** para o **utilizador** e, principalmente, para o aumento da **eficiência e descarbonização** do **Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes**.

37.1. Importa, assim, acomodar os **requisitos** da **infraestrutura** da **RTE-T** que permitam a **automação e tecnologias inovadoras de mobilidade e transportes**, a par do reforço das **sinergias** com as **iniciativas** das **outras redes transeuropeias** no âmbito da **digitalização**.

37.2. Os requisitos relativos às **componentes digitais, inteligentes e inovadoras** da **RTE-T** deverão assegurar a sua **mais vasta cobertura possível** dentro da globalidade da **rede**.

37.3. Concomitantemente, deverá ser impulsionada a **digitalização, automação** e outras **inovações** na política da **RTE-T**, garantindo a sua **prontidão** para **desenvolvimentos futuros e fortalecimento** da **rede** como um facilitador de **soluções de mobilidade e transportes inovadoras, sustentáveis, inclusivas e eficientes**.

38. Decorre, assim, o reforço da importância das soluções baseadas nas **aplicações telemáticas** já previstas ou inovadoras no âmbito da **RTE-T**, em alinhamento com as **medidas** defendidas pela **DG MOVE/CE** e **comentários** com a posição da **AMT** constantes das seções anteriores, e em particular as constantes dos pontos **20, 32.2 a 32.5 e 35.3**, contribuindo decisivamente para as dimensões de **inclusividade, eficiência e sustentabilidade** da **MOBIES**.

39. Em linha com o referido no ponto **19.1.7**, a **digitalização** constitui um **elemento determinante** para a **modernização** de todo o **Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes**, funcionando **eficientemente e sem descontinuidades**.

Efetivamente, a **digitalização e automação** são necessárias para o **incremento da segurança** (na dupla vertente de *safety* e *security*), **fiabilidade** e **conforto**, mantendo a **liderança da UE** nos **serviços e fabrico de equipamento de transportes**, a par da **melhoria** da sua **competitividade global**, através de **cadeias logísticas eficientes e resilientes**.

II.5. Contributos no contexto da resiliência insuficiente da infraestrutura da RTE-T

40. Apresenta-se igualmente de grande relevância **reforçar a resiliência das infraestruturas da RTE-T**, designadamente, nos domínios da **adaptação às alterações climáticas**, particularmente contra eventos meteorológicos extremos, da **segurança** (na dupla vertente de *safety* e *security*), da **dupla utilização civil e militar**, e da **proteção civil**, garantindo ainda uma **qualidade infraestrutural elevada** à luz do envelhecimento dos ativos.
41. Neste enquadramento, a DG MOVE/CE defende a introdução de **novos requisitos de qualidade da infraestrutura da RTE-T** para garantir **alta qualidade da infraestrutura estrutural** ao longo de sua vida útil, **reduzindo** ainda mais o **risco de acidentes**, **aumentando a segurança e preservando os ativos**.

Visa, concretamente:

- 41.1. Garantir a **preparação para eventos extremos de tempo e clima**, levando em consideração a vulnerabilidade e a avaliação de risco;
- 41.2. Abordar a **infraestrutura crítica** e tomar em consideração a necessidade de **rotas alternativas/diversificadas**, para garantir a **continuidade do serviço** em caso de interrupções imprevistas;
- 41.3. Garantir a **preparação** para eventos como **pandemias, fluxos de refugiados**, etc. (com base nas lições aprendidas com a atual pandemia de covid-19);
- 41.4. Introduzir **requisitos de dupla utilização civil e militar** com base no Plano de Ação de Mobilidade Militar;
- 41.5. Abordar os **riscos de ordem pública** associados a **propriedade estrangeira**;
- 41.6. Incentivar a **utilização de serviços de informação** relevantes, fornecidos pela **infraestrutura** localizada no território da **UE**.
42. Também neste domínio se **subscrevem as preocupações e rumo** apontado pela **DG MOVE/CE**, contemplando também todas as **anotações** anteriormente apresentadas pela **AMT**, considerando-se igualmente oportuno aditar o seguinte:
- 42.1. O **funcionamento** de toda a **rede de transportes** na UE, e em particular a nível da RTE-T, é **fundamental**, o que pressupõe a **disponibilidade** de uma **infraestrutura** capaz de responder não apenas às **solicitações correntes**, mas também em **situações contingentes**, garantindo o **funcionamento dos mercados, abastecimentos** e a **mobilidade de pessoas e bens**, mesmo em **casos extremos**, sejam causados por

fenómenos meteorológicos ou similares nos seus efeitos, sejam por ameaças de outra natureza, como é o caso de **ameaças híbridas**.

42.2. O **comportamento** e a **resiliência** das **infraestruturas** relativamente a **fenómenos físicos**, como cheias, incêndios, sismos e outros similares, pode considerar-se como sendo relativamente bem conhecida, havendo, contudo, a **necessidade** de existir um **conhecimento claro**, para **cada elemento concreto** da RTE-T, do que será o seu comportamento expeável e, bem assim, da existência de alternativas a um eventual impedimento.

42.3. Já no caso de **ameaças híbridas**, trata-se de matéria em que já existe algum conhecimento e que a UE tem vindo a abordar no sentido da sua identificação e estabelecimento de padrões de resposta adequado, conforme ressalta do **Quadro Conjunto para combater as ameaças híbridas e promover a resiliência da UE**, recentemente adotado, que procura oferecer uma abordagem abrangente para melhorar a resposta comum aos desafios colocados por estas ameaças aos Estados-Membros, aos cidadãos e à segurança coletiva da UE.

42.3.1. Importa aqui salientar a **fragilidade** dos **serviços** baseados na **digitalização** e especialmente os **ITS**, em sentido amplo e transversal a todos os modos de transporte, especialmente os que se reportam à **autonomização** da **mobilidade** em **veículos motorizados**, face a possíveis **ataques externos**, pois qualquer sistema, em qualquer ecossistema de mobilidade, terrestre ou marítimo/fluvial, prevendo interação entre veículos (V2V) ou entre veículos e infraestrutura de qualquer natureza (V2I ou I2V, ou mesmo, I2I) é suscetível de ser objeto de ações maliciosas.

42.3.2. Considerando a potencial aplicação de soluções digitais à RTE-T, também a avaliação dos **riscos** subjacentes e opções de **combate** a **ameaças cibernéticas** devem merecer particular atenção da UE, estruturando e implementando **protocolos de segurança**, de modo a proporcionar **segurança** aos **utilizadores** e garantir o **bom funcionamento** dos **serviços** de **mobilidade** de **pessoas** e **mercadorias** ao longo da UE.

III. CONCLUSÕES

43. A AMT assinala a **oportunidade** das **questões** submetidas a consulta pública pela DG MOVE/CE, no âmbito da revisão do **Regulamento (UE) N.º 1315/2013, sobre as Orientações da União Europeia para o Desenvolvimento da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T)**, adiante designado por “**Regulamento RTE-T**”, que vão de encontro às **necessidades reais de desenvolvimento da RTE-T e da Política de Transportes da UE**.

44. Para além das **conclusões** que foram ficando sedimentadas ao longo desta Pronúncia, afigura-se-nos importante elencar os seguintes **aspectos chave** para a maximização dos efeitos da revisão do Regulamento RTE-T, e no que essencialmente reporta ao **interesse público** em que consiste a **Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável (MOBIES)**:

44.1. Realça-se a **qualidade** da análise prosseguida neste processo de revisão do **Regulamento da RTE-T**, sendo, no entanto, de destacar a importância de que deste processo resulte a **definição de indicadores e metas claras, transparentes e sindicáveis**, e respetivo **sistema de monitorização**, que permitam **avaliar inequivocamente os resultados alcançados ao longo do tempo** na concretização dos objetivos associados a cada uma das dimensões de **inclusividade, eficiência e sustentabilidade**.

44.2. Das três **diferentes opções de política** que estão a ser ponderadas pela DG MOVE/CE, considera-se que os **exigentes desafios contemporâneos e futuros** colocados à sociedade e economia da UE, e em particular ao Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, exigem uma **abordagem disruptiva**, apontando as nossas preferências em particular pela opção de **forte impulsão na digitalização e inovação da RTE-T**, sem prejudicar o prosseguimento, também, da relevância dos atributos de **melhoria da sustentabilidade e eficiência dos serviços de transportes**, a par do necessário **aumento da resiliência da RTE-T**.

44.3. A **AMT subscreve**, em termos genéricos e no essencial, as **linhas de orientação preconizadas** pela **DG MOVE/CE** no documento de **consulta pública**, sem prejuízo de efetuar **anotações, aprofundando** alguns **aspectos** que se consideram **essenciais ponderar**, abrangendo áreas diversificadas, com interface entre a revisão da RTE-T, em curso, tais como por exemplo:

44.3.1. Uma **importância acrescida da abordagem dos corredores multimodais** no processo de **definição da RTE-T**, em conjugação com a **gestão prospetiva** muito ativa de situações futuras e uma **atuação coordenada** quanto aos problemas já identificados;

- 44.3.2. A **Estratégia** para a **Mobilidade Inteligente e Sustentável**;
 - 44.3.3. A Iniciativa (UE) sobre o **Espaço Marítimo Europeu Ecológico**;
 - 44.3.4. O reforço da **integração** da **digitalização**, **aplicações telemáticas** e **novas soluções tecnológicas** na RTE-T, em particular nos domínios da **interoperabilidade** e **intermodalidade**;
 - 44.3.5. A importância da **resiliência** da infraestrutura da RTE-T face a eventos meteorológicos extremos e a ameaças híbridas, garantindo o **funcionamento** do **sistema de transportes** da **UE**, quer para **solicitações correntes**, quer também em **situações contingentes**.
 - 44.3.6. A **eliminação** da **distorção** da **concorrência** entre **modos de transporte**, através da **internalização** dos **custos externos ambientais**, através designadamente de uma **política tarifária justa e eficiente**, com base na **aplicação inclusiva** dos **princípios** do “**utilizador-pagador**” e do “**poluidor-pagador**”;
45. Para finalizar, a **AMT**, no âmbito das suas atribuições enquanto **Regulador Económico Independente** com jurisdição no **Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes**, em Portugal, manifesta a sua integral **disponibilidade** para **colaborar** nas fases subsequentes do processo de revisão do Regulamento RTE-T, no contexto da promoção e defesa da **MOBIES**, enquanto contributo para a **organização dos diferentes modos de transporte**, da sua **intermodalidade** e **multimodalidade**, em consonância com os princípios decorrentes de uma economia social de mercado altamente competitiva, tal como está plasmado no n.º 3 do artigo 3.º do Tratado da União Europeia (2009).

Lisboa, 18 de dezembro de 2020

O Presidente do Conselho de Administração

João Carvalho