COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 21.10.2014
COM(2014) 642 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

Aplicação da Directiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2014) 319 final}
{SWD(2014) 320 final}

Índice

1. Introdução 3
1.1. Diretiva 2010/40/UE 3
1.2. Transposição da Diretiva 2010/40/UE 5
2. Análise da aplicação da Diretiva 2010/40/CE 5
2.1. Programa de trabalho da Comissão 5
2.2. Atos delegados relativos às especificações 5
2.2.1. Metodologia 5
2.2.2. Ações prioritárias 6
2.2.3. Outras ações nos domínios prioritários e noutras áreas 8
2.3. Propostas em matéria de implantação 9
2.3.1. Serviço eCall interoperável à escala da UE [ação prioritária d)] 9
2.3.2. Outras ações prioritárias [c) e e)] 9
2.4. Normas 10
2.5. Medidas não vinculativas 10
2.5.1. Orientações para a apresentação de relatórios pelos Estados-Membros 10
2.5.2. Orientações para os STI urbanos 11
2.6. Regras em matéria de proteção dos dados pessoais 11
2.7. Responsabilidade 11
2.8. Apresentação de relatórios pelos Estados-Membros 11
2.8.1. Relatório sobre as atividades e os projetos nacionais nos domínios prioritários 11
2.8.2. Informações sobre as ações previstas a nível nacional em matéria de STI para o período de cinco anos seguinte 12
2.9. Grupo Consultivo Europeu dos STI 13
3. Eficácia e adequação da Diretiva 2010/40/UE e da delegação de poderes 13
3.1. Configurações várias 13
3.2. Exercício da delegação 14
3.3. Acompanhamento da aplicação das especificações 15
4. Recursos financeiros disponibilizados e necessários 16
5. Conclusão 17

1. INTRODUÇÃO

1.1. Diretiva 2010/40/UE

A Diretiva 2010/40/UE[1] do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, (a seguir designada por «Diretiva STI» ou «Diretiva 2010/40/UE») estabelece um quadro para a implantação de sistemas inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte. A diretiva entrou em vigor em agosto de 2010, após um processo legislativo célere, o que mostra a determinação dos colegisladores de darem passos rápidos neste novo domínio político.

A Diretiva STI visa acelerar a implantação coordenada e a utilização de sistemas inteligentes no transporte rodoviário (e nas suas interfaces com outros modos) em toda a Europa. A diretiva identifica uma lista de seis ações prioritárias:

a) Prestação, a nível da UE, de serviços de informação sobre as viagens multimodais;

b) Prestação, a nível da UE, de serviços de informação em tempo real sobre o tráfego;

c) Dados e procedimentos para a prestação, se possível, de informações mínimas universais sobre o tráfego relacionadas com a segurança rodoviária, gratuitas para os utilizadores;

d) Prestação harmonizada de um serviço interoperável de chamadas de urgência a nível da UE[2];

e) Prestação de serviços de informação sobre lugares de estacionamento seguros para camiões e veículos comerciais; e

f) Prestação de serviços de reserva de lugares de estacionamento seguros para camiões e veículos comerciais.

A diretiva estabelece também a lista dos domínios prioritários, em que devem ser concentrados esforços: utilização otimizada dos dados relativos às vias, ao tráfego e às viagens (domínio prioritário I), continuidade dos serviços STI de gestão do tráfego e do transporte de mercadorias (domínio prioritário II), aplicações STI no domínio da segurança rodoviária (domínio prioritário III) e ligação entre os veículos e as infraestruturas de transportes (domínio prioritário IV). Estes domínios prioritários correspondem aos quatro primeiros domínios prioritários do plano de ação para os STI[3].

De acordo com o artigo 6.º da Diretiva STI, previamente à adoção das especificações para as outras ações nos domínios prioritários, é necessário adotar as especificações para as seis ações prioritárias. Atendendo a que as seis ações prioritárias se inscrevem nos domínios prioritários I e III, o trabalho foi essencialmente orientado para a elaboração de especificações nestes dois domínios.

A Diretiva 2010/40/UE assenta numa abordagem em duas fases:

[1] JO L 207 de 6.8.2010, p. 1.
[2] http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_en.htm.
[3] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:PT:NOT.

- Em primeiro lugar, são dados poderes à Comissão para adotar, através de atos delegados nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), as especificações necessárias – incluindo as disposições nos domínios funcional, técnico, organizacional ou do serviço – para assegurar a compatibilidade, a interoperabilidade e a continuidade da implantação e a utilização operacional dos STI[4];
- Numa segunda fase, o mais tardar 12 meses após a adoção das especificações necessárias para uma ação prioritária, a Comissão apresenta, se adequado, uma proposta ao Parlamento Europeu e ao Conselho, nos termos do artigo 294.º do TFUE, para a implantação da ação prioritária em causa. A Comissão efetua uma avaliação de impacto, incluindo uma análise dos custos e benefícios da proposta[5].

Para o efeito, a Comissão adotou um programa de trabalho[6] que define melhor as prioridades e especifica os trabalhos a realizar ao abrigo da Diretiva STI (ver 2.1).

A fim de envolver as autoridades públicas e as entidades privadas na aplicação da Diretiva 2010/40/UE, a Comissão é assistida pelo Comité Europeu STI, que reúne os representantes dos Estados-Membros, e pelo Grupo Consultivo Europeu dos STI, composto por representantes de alto nível das partes interessadas nos STI.

As funções da Comissão incluíam ainda a formulação de orientações para a apresentação de relatórios pelos Estados-Membros[7] e para a comunicação, a intervalos regulares, dos progressos realizados.

Para além das obrigações específicas relacionadas com a privacidade, a segurança e a responsabilidade[8], os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para assegurar que as aplicações e os serviços STI utilizados no seu território aplicam as especificações adotadas. Na ausência de especificações, os Estados-Membros devem também esforçar-se por cooperar nos domínios prioritários. As obrigações dos Estados-Membros no que respeita a relatórios decorrem do artigo 17.º da Diretiva 2010/40/UE. O objetivo é conhecer melhor as várias atividades e intenções dos Estados-Membros, bem como promover essas atividades através de um melhor reconhecimento do valor acrescentado dos STI para as políticas de transporte nos contextos nacionais.

Nos termos do artigo 17.º, n.º 4, da Diretiva STI, a Comissão tem de apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho, de três em três anos, um relatório sobre os progressos alcançados na aplicação da diretiva. O relatório deve ser acompanhado de uma análise do funcionamento e da aplicação dos artigos 5.º a 11.º e do artigo 16.º, e dos recursos financeiros utilizados e necessários. O relatório deve igualmente avaliar, se for caso disso, a necessidade de alterar a diretiva. Além disso, nos termos do

---

4 Artigo 3.º da Diretiva STI.

5 Artigo 6.º da Diretiva STI.

6 O programa de trabalho para a aplicação da Diretiva 2010/40/UE foi adotado pela Comissão em 15 de fevereiro de 2011 [C(2011) 289 final]. http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/doc/c_2011_0289_pt.pdf.

7 Decisão de Execução da Comissão, de 13 de julho de 2011, que adota orientações para a apresentação de relatórios pelos Estados-Membros, ao abrigo da Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 193 de 23.7.2011, p. 48).

8 Ver artigos 10.º e 11.º da Diretiva STI.

artigo 12.º, n.º 1, da diretiva, a Comissão deve apresentar «um relatório relativo aos poderes delegados pelo menos seis meses antes do termo de um prazo de cinco anos a contar de 27 de agosto de 2010».

O presente relatório cumpre estas duas obrigações. É também acompanhado de um documento de trabalho dos serviços da Comissão sobre o relatório intercalar e a revisão do plano de ação para os STI e de outro documento de trabalho que analisa os relatórios dos Estados-Membros relativos a 2011 (atividades e projetos nacionais nos domínios prioritários) e a 2012 (ações nacionais em matéria de STI previstas para o período de cinco anos seguinte), apresentados nos termos do artigo 17.º, n.os 1 e 2, da Diretiva STI.

1.2. Transposição da Diretiva 2010/40/UE

De acordo com o artigo 18.º da diretiva, os Estados-Membros deviam pôr em vigor e notificar à Comissão, até 27 de Fevereiro de 2012, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à diretiva.

Nessa data, apenas sete Estados-Membros tinham notificado à Comissão as medidas nacionais de transposição. Alguns Estados-Membros registaram atrasos superiores a um ano e o último a comunicar as medidas de transposição remanescentes só o fez em 2 de janeiro de 2014. Durante as reuniões do Comité STI, vários Estados-Membros declararam que esta situação ilustrava as dificuldades de transposição da diretiva: esta contém muito poucas medidas específicas de transposição realmente imediata, dado instituir um quadro que permite a adoção subsequente de medidas regulamentares.

2. ANÁLISE DA APLICAÇÃO DA DIRETIVA 2010/40/CE

2.1. Programa de trabalho da Comissão

Tal como previsto no artigo 17.º, n.º 5, da Diretiva STI e de acordo com o calendário estabelecido pela mesma, a Comissão adotou um programa de trabalho, após consulta do Comité Europeu STI.

O programa de trabalho abrange o período 2011-2015 e oferece uma panorâmica geral anual das principais tarefas e atividades a executar pela Comissão nesse período no que respeita à aplicação da Diretiva STI. O programa incide na preparação das especificações para as seis ações prioritárias e nas datas previstas para a sua adoção.

2.2. Atos delegados relativos às especificações

2.2.1. Metodologia

As especificações foram preparadas em conformidade com o Acordo-Quadro sobre as relações entre o Parlamento Europeu e a Comissão Europeia[9] e o Entendimento Comum entre o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão sobre os atos delegados[10].

As atividades e tarefas de preparação das especificações consistiram no seguinte:

[9] JO L 304 de 20.11.2010, p. 47.

[10] http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/sefcovic/documents/common_understating_on_delegated_acts.pdf.

- Recolha dos dados existentes e dos resultados de estudos europeus, projetos de investigação, projetos de execução nacionais, consultas públicas, atividades de associações, resultados obtidos pelas partes interessadas, etc.;

- Análise dos custos e benefícios;

- Análise das lacunas e dos requisitos e das abordagens possíveis, nomeadamente através de consultas públicas em linha efetuadas pela Comissão para recolher as opiniões e posições dos cidadãos, partes interessadas e Estados-Membros.

- Consultas dos peritos dos Estados-Membros e da Autoridade Europeia para a Proteção de Dados sobre os projetos de especificações. O Parlamento Europeu e o Conselho receberam todos os documentos pertinentes durante a preparação dos atos delegados e os peritos do Parlamento foram convidados para as reuniões.

- Parecer do Grupo Consultivo Europeu dos STI sobre os projetos de especificações.

Este trabalho preparatório beneficiou também consideravelmente dos resultados de várias ações, estudos, seminários, etc., relacionados com a execução do plano de ação para os STI (ver documento de trabalho dos serviços da Comissão sobre o relatório intercalar e a revisão do plano de ação para os STI).

2.2.2. Ações prioritárias

As seis ações prioritárias para o desenvolvimento e a utilização de especificações e de normas são definidas no artigo 3.º e no anexo I da Diretiva STI.

Em conformidade com o artigo 6.º, n.º 2, da Diretiva STI, a Comissão tinha de adotar especificações para uma ou mais ações prioritárias até 27 de fevereiro de 2013. Além disso, o programa de trabalho da Comissão fixava as datas seguintes para a adoção das especificações respeitantes às seis primeiras ações prioritárias:

a) Prestação, a nível da UE, de serviços de informação sobre as viagens multimodais: Quarto trimestre de 2014;

b) Prestação, a nível da UE, de serviços de informação em tempo real sobre o tráfego: Quarto trimestre de 2013;

c) Dados e procedimentos para a prestação, se possível, de informações mínimas universais sobre o tráfego relacionadas com a segurança rodoviária, gratuitas para os utilizadores: Quarto trimestre de 2012;

d) Prestação harmonizada de um serviço interoperável de chamadas de urgência a nível da UE: Quarto trimestre de 2012;

e) Prestação de serviços de informação sobre lugares de estacionamento seguros para camiões e veículos comerciais: Quarto trimestre de 2012;

f) Prestação de serviços de reserva de lugares de estacionamento seguros para camiões e veículos comerciais: Quarto trimestre de 2013.

Especificações adotadas

A Comissão cumpriu o prazo de 27 de fevereiro de 2013 com a adoção, em 26 de novembro de 2012, de um primeiro conjunto de especificações para a ação prioritária **d)**, através do Regulamento Delegado (UE) n.º 305/2013 relativo à prestação

harmonizada de um serviço interoperável de chamadas de urgência a nível da UE[11]. Este regulamento delegado estabelece as especificações, baseadas em normas, para a modernização da infraestrutura dos postos de atendimento da segurança pública (PSAP), necessária para a receção e o tratamento adequados das chamadas no âmbito do serviço harmonizado de chamadas de urgência a nível da UE (eCall), a fim de assegurar a sua compatibilidade, interoperabilidade e continuidade.

No que se refere à ação prioritária **c)**, a Comissão adotou, em 15 de maio de 2013, o Regulamento Delegado (UE) n.º 886/2013[12], relativo aos dados e procedimentos para a prestação, se possível, de informações mínimas universais sobre o tráfego relacionadas com a segurança rodoviária, gratuitas para os utilizadores. Este regulamento estabelece as especificações necessárias para assegurar a compatibilidade, interoperabilidade e continuidade no que respeita à implantação e à utilização operacional dos dados e dos procedimentos pertinentes para um conjunto definido de incidentes no domínio da segurança rodoviária. O regulamento delegado abrange os intervenientes públicos e privados e prevê o intercâmbio de dados de segurança, sem custos suplementares para os utilizadores finais, através de um ponto de acesso nacional, num formato normalizado comum (DATEX[13]), contribuindo assim para a interoperabilidade e a previsibilidade para os utilizadores potenciais desses dados. No entanto, não foi possível definir requisitos de qualidade detalhados no prazo previsto para a elaboração das especificações. Por conseguinte, foi criado um grupo de trabalho, que conta com a participação das partes interessadas públicas e privadas, para analisar os critérios de qualidade e os métodos de controlo e de avaliação.

No caso da ação prioritária **e)**, a Comissão adotou, em 15 de maio de 2013, o Regulamento (UE) n.º 885/2013[14], relativo à prestação de serviços de informação sobre lugares de estacionamento seguros e vigiados para camiões e para veículos comerciais. Este regulamento estabelece as especificações necessárias para garantir a compatibilidade, a interoperabilidade e a continuidade no que respeita à implantação e à utilização operacional dos serviços de informação. O regulamento delegado abrange os intervenientes públicos e privados e define os elementos necessários para prestação de serviços de informação de forma harmonizada, incluindo algumas funcionalidades avançadas de informação dinâmica. Tal como para a ação prioritária c) foram definitos requisitos mínimos de qualidade.

Estes três conjuntos de especificações foram elaborados em estreita colaboração com os Estados-Membros no âmbito de reuniões específicas de peritos[15], para as quais foram convidados o Parlamento Europeu e a Autoridade Europeia para a proteção de dados, e depois de consultadas as partes interessadas através, nomeadamente, de consultas públicas em linha e de seminários.

Trabalhos em curso nos restantes domínios prioritários

11 JO L 91 de 3.4.2013, p. 1.

12 JO L 247 de 18.9.2013, p. 6.

13 DATEX: Especificação técnica europeia para a modelização e a troca de informações relacionadas com os STI.

14 JO L 247 de 18.9.2013, p. 1.

15 http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941.

A nível de trabalhos preparatórios das especificações para a ação prioritária **a)**, relativa aos serviços de informação sobre viagens multimodais à escala da UE, foram já lançadas várias iniciativas (primeiro concurso alusivo à Mobilidade Inteligente[16], estudos, seminários e consultas públicas[17]). O objetivo é ter estas especificações adotadas em 2015. Paralelamente, a Comissão iniciou um debate[18] sobre o lançamento de uma iniciativa relacionada com o acesso a dados de transporte multimodais, de modo a responder ao desafio de tornar acessíveis os dados de transporte, abrangendo todos os modos de transporte e serviços de mobilidade. Numa primeira fase, esta reflexão resultou no documento de trabalho dos serviços da Comissão *Roadmap towards delivering EU-wide multimodal travel information, planning and ticketing services*, de junho de 2014[19]. Seguir-se-á eventualmente uma proposta jurídica sobre o acesso a dados de viagem e de tráfego multimodais, em função dos resultados de uma avaliação de impacto que deverá ficar concluída no decurso de 2014.

No caso da ação prioritária **b)**, relativa à prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real, à escala da UE, a Comissão já organizou diversos seminários e reuniões de peritos para preparar as especificações. O objetivo é ter estas especificações adotadas até finais de 2014. Relativamente ao calendário inicialmente previsto, este atraso deve-se, em parte, ao âmbito de aplicação muito amplo das especificações previstas no anexo I da Diretiva STI e à necessidade de chegar a um entendimento comum com os Estados-Membros sobre o alcance das especificações. Estas incidirão na criação de condições que permitam prestar serviços de informação de tráfego em tempo real, à escala da UE, estando, por conseguinte, muito mais ligadas à componente administrativa do que aos serviços propriamente ditos.

No que se refere às especificações para a ação prioritária **f)**, relativa à prestação de serviços de reservas de lugares de estacionamento seguros e vigiados para camiões e veículos comerciais, a Comissão efetuou várias consultas a peritos dos Estados-Membros e às principais partes interessadas. A nível dos debates, foi salientado o reduzido número de áreas de estacionamento que poderão oferecer serviços de reserva em 2014 (e que representam apenas 2 % dos lugares), e o facto de não haver, assim, necessidade de especificações ou normas neste domínio. No entanto, se for caso disso, de acordo com os avanços registados, a questão será reavaliada nesta perspetiva. Caso sejam necessárias medidas de normalização, estas poderão ser equacionadas no contexto mais alargado da futura iniciativa *e-freight*.

2.2.3. Outras ações nos domínios prioritários e noutras áreas

Em conformidade com o artigo 6.º da Diretiva STI, uma vez adotadas as especificações necessárias para as ações prioritárias, a Comissão deve adotar especificações para outras ações dos domínios prioritários enumerados no anexo I da diretiva. Conforme expõe o documento de trabalho dos serviços da Comissão sobre o relatório intercalar e a revisão do plano de ação para os STI, foi dado início aos trabalhos sobre *sistemas cooperativos*, com base nos projetos de investigação e nas

---

16 Primeiro concurso alusivo à Mobilidade Inteligente: http://ec.europa.eu/transport/its/multimodal-planners/index_en.htm.

17 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/promotion_multimodal_planners_en.htm.

18 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/events/2013-11-15-towards-eu-wide-multimodal-travel-planning_en.htm.

19 SWD (2014) 194 final.

inúmeras consultas às partes interessadas, incluindo o Comité Europeu STI e o Grupo Consultivo Europeu dos STI. O objetivo é avaliar os obstáculos e as condições necessárias e identificar a forma de a Comissão promover a implantação destes sistemas na União. Foram também realizados estudos preparatórios para promover o livre acesso aos serviços STI (*plataforma aberta embarcada no veículo*). Além disso, há indicações de que poderão ser explorados novos domínios para especificações (por exemplo, a produção participativa de dados de transporte, a condução automática), com vista a promover uma maior utilização prática dos STI.

2.3. Propostas em matéria de implantação

2.3.1. Serviço eCall interoperável à escala da UE [ação prioritária d)]

Além da recomendação aos Estados-Membros no sentido de os operadores de redes móveis apoiarem a transmissão das chamadas eCall[20] e das especificações[21] que contém os requisitos para a modernização da infraestrutura dos postos de atendimento da segurança pública, a Comissão adotou, em 13 de maio de 2013, duas propostas legislativas: a primeira respeitante a uma decisão do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à implantação do serviço interoperável de chamadas de urgência automáticas à escala da UE (eCall)[22] e a segunda respeitante a um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos requisitos de homologação para a implantação do sistema eCall de bordo em veículos[23].

A proposta de decisão foi adotada pelos colegisladores em 25 de maio de 2014 e subsequentemente publicada no Jornal Oficial[24]. De acordo com o disposto nesta decisão, os postos de atendimento da segurança pública devem estar operacionais em toda a União o mais tardar seis meses antes da data de aplicação dos requisitos de homologação para o sistema eCall de bordo dos veículos e, em qualquer caso, em 1 de outubro de 2017. A decisão torna explícito o direito que assiste a cada Estado-Membro de organizar os seus serviços de emergência da forma mais eficaz do ponto de vista dos custos e mais adequada às suas necessidades.

O processo legislativo referente à proposta relativa à homologação do sistema eCall de bordo dos veículos está ainda em curso.

2.3.2. Outras ações prioritárias [c) e e)]

Ultimamente, alguns Estados-Membros têm trabalhado ativamente na implantação de serviços ligados às ações prioritárias **c)**, relativa aos serviços de informações relacionadas com a segurança rodoviária, e **e)**, relativa aos serviços de informação sobre lugares de estacionamento seguros e vigiados para camiões. Contudo, em tempos de escassez de recursos financeiros, afigurou-se mais razoável, antes de estabelecer qualquer obrigação de implantação geral, apoiar os desenvolvimentos que se seguiram à adoção das especificações, através do acompanhamento e do intercâmbio das melhores práticas de implementação entre os Estados-Membros, bem como do recente convite à apresentação de propostas no domínio das redes transeuropeias de transportes (RTE-T) e dos próximos convites ao abrigo do

[20] C(2011) 6269 final.
[21] Regulamento Delegado (UE) n.º 305/2013.
[22] COM(2013) 315 final.
[23] COM(2013) 316 final.
[24] JO L 164 de 3.6.2014, p. 6.

Mecanismo Interligar a Europa. A necessidade de propostas de atos legislativos relativos à implantação obrigatória será avaliada numa fase posterior, depois de retirados os ensinamentos destas primeiras experiências e com base nas melhores práticas.

2.4. Normas

Desde a adoção da Diretiva STI, foram já concluídas ou estão em curso várias atividades de normalização relacionadas com os domínios prioritários.

As normas eCall, referidas no Regulamento (UE) n.º 305/2013, já foram adotadas. No âmbito do Comité Europeu de Normalização, a norma CEN/TS 16454 sobre o Ensaio de Conformidade de Extremo a Extremo do eCall, deverá tornar-se uma verdadeira norma CEN antes de finais de 2014. Será também concluída, muito provavelmente até finais de 2014, uma pequena revisão dessas normas, de modo a integrar os resultados dos projetos-piloto HeERO[25].

O mandato de normalização M/453 sobre os sistemas cooperativos avança a bom ritmo. Tanto o CEN (TC 278 WG 16) como o Instituto Europeu de Normas de Telecomunicações - ETSI (TC ITS), e também as outras organizações de normalização, definiram normas pertinentes para os STI cooperativos abrangidos pelo âmbito do mandato M/453. Uma das atividades do processo de normalização em curso a nível dos comités técnicos e dos grupos de trabalho do CEN, ISO, SAE, IEEE e ETSI[26] consiste na avaliação da aplicação das normas existentes. O trabalho de normalização dos STI beneficia também da cooperação internacional entre a União Europeia e os Estados Unidos da América e outros parceiros envolvidos na harmonização global das normas STI. Esta cooperação acelera o processo de definição de normas e conduz a uma mais rápida implantação dos STI.

Identificaram-se outras necessidades de normalização no contexto da Diretiva STI, designadamente no que respeita à instalação do sistema eCall nos veículos das outras categorias, além da M1 e N1, à formulação de orientações para a certificação dos sistemas eCall (pós-venda), à conclusão do mandato M/453, à arquitetura de plataforma aberta embarcada no veículo, à integração de dados rodoviários (públicos) precisos em mapas digitais, à integração e operação seguras dos dispositivos nómadas e aos STI urbanos. Estas necessidades foram todas acrescentadas ao plano evolutivo para a normalização das TIC elaborado pela Comissão em 2013[27], tendo em vista eventuais futuros mandatos de normalização.

2.5. Medidas não vinculativas

2.5.1. Orientações para a apresentação de relatórios pelos Estados-Membros

Em conformidade com o artigo 17.º da Diretiva STI, a Comissão adotou, em 13 de julho de 2011, as orientações para a apresentação de relatórios pelos Estados-Membros ao abrigo da Diretiva 2010/40/UE[28].

---

25 Para mais informações sobre os projetos HeERO, consultar www.heero-pilot.eu.

26 CEN: Comité Europeu de Normalização; ISO: Organização Internacional de Normalização; SAE: Society of Automotive Engineers; IEEE: Institute of Electrical and Electronics Engineers; ETSI: Instituto Europeu de Normas de Telecomunicações.

27 http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/ict/standards/work-programme/index_en.htm.

28 JO L 193 de 23.7.2011, p. 48.

2.5.2. Orientações para os STI urbanos

Estas orientações foram formuladas no âmbito do plano de ação para os STI (ver documento de trabalho dos serviços da Comissão sobre o relatório intercalar e a revisão do plano de ação para os STI). Chamaram a atenção para as características dos STI urbanos e contribuíram para o documento de trabalho *Mobilising Intelligent Transport Systems for EU cities*[29] dos serviços da Comissão, que fazia parte do Pacote Mobilidade Urbana, adotado em 17 de dezembro de 2013[30].

2.6. Regras em matéria de proteção dos dados pessoais

Todas as especificações adotadas incluem disposições em matéria de proteção dos dados pessoais, segurança e reutilização das informações. Essas disposições baseiam-se nos resultados de um estudo preparatório[31], encomendado no quadro do plano de ação para os STI[32], e estão em conformidade com o artigo 10.º da Diretiva STI. A Autoridade Europeia para a Proteção de Dados foi sistematicamente convidada para as reuniões de peritos dos Estados-Membros dedicadas à preparação das especificações e os seus pareceres sobre as versões finais dos projetos foram devidamente tidos em conta. Será este igualmente o caso para todas as futuras especificações e propostas.

2.7. Responsabilidade

Todas as especificações adotadas incluem disposições em matéria de responsabilidade. Essas disposições baseiam-se nos resultados de um estudo preparatório[33], encomendado no quadro do plano de ação para os STI, e estão em conformidade com o artigo 11.º da Diretiva STI. Será este igualmente o caso para todas as futuras especificações e propostas.

2.8. Apresentação de relatórios pelos Estados-Membros

2.8.1. Relatório sobre as atividades e os projetos nacionais nos domínios prioritários

Em conformidade com o artigo 17.º, n.º 1, da Diretiva STI, os Estados-Membros deviam apresentar à Comissão, até 27 de agosto de 2011, um relatório sobre as atividades e projetos levados a cabo a nível nacional nos domínios prioritários enumerados no artigo 2.º da diretiva.

Os relatórios apresentados proporcionam uma primeira visão de conjunto, para os quatro domínios prioritários da Diretiva STI, da implementação dos STI em toda a União.

Os relatórios de 2011 são analisados no documento de trabalho dos serviços da Comissão sobre os relatórios dos Estados-Membros, que acompanha o presente relatório.

Em conformidade com o artigo 17.º, n.º 3, da Diretiva STI, os Estados-Membros deviam apresentar, até 27 de agosto de 2014, um relatório sobre os progressos realizados desde o relatório de 2011.

---

29 http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd(2013)527-communication.pdf.

30 http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1255_pt.htm.

31 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

32 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:EN:NOT.

33 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

2.8.2. Informações sobre as ações previstas a nível nacional em matéria de STI para o período de cinco anos seguinte

De acordo com o artigo 17.º, n.º 2, da Diretiva STI, os Estados-Membros deviam apresentar à Comissão, até 27 de agosto de 2012, informações sobre as ações previstas a nível nacional em matéria de STI para o período de cinco anos seguinte.

Os relatórios de 2012 são analisados no documento de trabalho dos serviços da Comissão sobre os relatórios dos Estados-Membros, que acompanha o presente relatório.

Pela primeira vez desde a adoção da Diretiva 2010/40/UE, estes relatórios descrevem os objetivos fixados pelos Estados-Membros no que respeita à implantação de STI no seu território nos cinco anos seguintes. Mostram o grande interesse e determinação dos Estados-Membros em promover a implantação de STI em toda a Europa, de modo a permitir a continuidade dos serviços e uma mobilidade mais inteligente e, em particular, uma clara tendência para um maior grau de comprometimento no domínio dos serviços de informação.

Conforme já demonstraram os relatórios nacionais de 2011, os Estados-Membros investiram, e informaram que continuarão a investir, nos domínios prioritários I – utilização otimizada dos dados relativos às vias, ao tráfego e às viagens, e II – continuidade dos serviços STI de gestão do tráfego e do transporte de mercadorias (para mais informações, consultar o documento de trabalho dos serviços da Comissão sobre os relatórios dos Estados-Membros)[34]. Por conseguinte, as especificações nestes domínios contribuem seguramente para garantir a interoperabilidade e a continuidade dos serviços já implantados e futuros, devendo ser dada especial atenção à compatibilidade com as aplicações existentes.

As atividades relacionadas com o domínio prioritário III – Aplicações STI no domínio da segurança rodoviária – parecem mais limitadas e essencialmente centradas nalgumas ações específicas (nomeadamente serviço eCall, serviços de informação sobre lugares de estacionamento seguros e vigiados para camiões) para os quais já se adotaram especificações.

Embora os Estados-Membros reconheçam que o domínio prioritário IV – Ligação entre os veículos e as infraestruturas de transportes – pode contribuir para aumentar a segurança rodoviária e reduzir o congestionamento do tráfego, as atividades neste domínio estão ainda na fase experimental/de ensaio/de projeto-piloto. Alguns Estados-Membros dispõem de planos concretos para projetos-piloto, mas muitos dos intervenientes parecem estar ainda na expetativa, pelo que continuam a ser necessários modelos de negócio claros para a implantação de serviços STI cooperativos em grande escala e uma taxa de penetração mínima de veículos equipados ou de infraestruturas com cobertura. Para resolver este problema, afigura-se necessária a coordenação de todas as partes interessadas, que vá para além da simples adoção de especificações ou da concessão de apoio financeiro aos projetos-piloto.

[34] SWD(2014) 319.

2.9. Grupo Consultivo Europeu dos STI

O artigo 16.º da Diretiva 2010/40/UE incumbe a Comissão de criar um grupo consultivo europeu para a aconselhar sobre os aspetos comerciais e técnicos da implantação e da utilização de STI ao nível da União. O grupo devia ser composto por representantes de alto nível dos prestadores de serviços STI relevantes, das associações de utilizadores, dos operadores de transportes e de instalações, dos fabricantes, dos parceiros sociais, das associações profissionais, das autoridades locais e de outras instâncias relevantes.

O Grupo Consultivo Europeu dos STI foi criado por uma decisão da Comissão, de 4 de maio de 2011[35], tendo os seus membros sido nomeados em 27 de janeiro de 2012, na sequência de um convite à apresentação de candidaturas[36].

A primeira reunião teve lugar em 23 de março de 2012 e a segunda em 26 de fevereiro de 2013. Estas reuniões serviram para lançar o debate com as partes interessadas sobre questões atuais no domínio dos STI, particularmente as estratégias de criação de condições favoráveis ao desenvolvimento de serviços de informações de tráfego em tempo real, o acesso aos dados de transporte e a implantação de sistemas cooperativos. Contribuíram também para partilhar com as partes interessadas uma visão comum sobre a implantação de sistemas cooperativos, nomeadamente uma proposta de plataforma para envolver todos os interessados e federar todas as iniciativas, a fim de evitar a fragmentação e assegurar a interoperabilidade dos serviços, sistemas e tecnologias.

A Comissão solicitou sistematicamente o parecer escrito dos membros do Grupo Consultivo Europeu dos STI sobre os aspetos comerciais e técnicos dos projetos de especificações, tendo os membros apresentado observações valiosas para a sua finalização.

O Comité Europeu STI foi informado dos principais resultados das reuniões, conforme requerido pela Diretiva STI.

3. EFICÁCIA E ADEQUAÇÃO DA DIRETIVA 2010/40/UE E DA DELEGAÇÃO DE PODERES

3.1. Configurações várias

A Diretiva STI estabelece um quadro para a rápida adoção de especificações, através de atos delegados da Comissão. Esta abordagem permitiu que fossem mais facilmente adotadas especificações para as três primeiras ações prioritárias: c) serviços de informações relacionadas com a segurança rodoviária; d) sistema eCall e e) serviços de informação sobre lugares de estacionamento para camiões.

No entanto, os contextos em que as especificações foram adotadas variam muito de ação para ação, dependendo, nomeadamente, do avanço das ações da UE e nacionais e das iniciativas públicas ou privadas nestas áreas.

---

35 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32011D0505(01):PT:NOT.

36 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/call_application_eiag_en.htm.
A lista dos membros e os resumos das atas das reuniões estão disponíveis no registo dos grupos de peritos da Comissão:
http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2736.

No caso do serviço eCall, os princípios da iniciativa já estavam definidos na Comunicação da Comissão «eCall: Avançar para a implantação»[37], tendo já sido publicada uma recomendação[38] aos Estados-Membros, dirigida aos operadores de redes móveis. Além disso, quando o primeiro projeto de especificações foi apresentado para discussão com os peritos dos Estados-Membros, já existiam normas neste domínio. Tinham também já sido lançados projetos-piloto de pré-implantação baseados nessas normas. A Diretiva STI serviu, por conseguinte, para complementar a abordagem e as iniciativas em curso, colmatando as lacunas registadas a nível das centrais de atendimento de chamadas de emergência – também conhecidas como postos de atendimento da segurança pública.

No caso das informações mínimas relacionadas com a segurança rodoviária e dos serviços de informações sobre lugares de estacionamento para camiões, a situação era muito diferente. Não havia normas específicas nas quais basear as especificações, embora as normas DATEX II, TPEG e RDS TMC[39] tenham servido de referência em alguns aspetos. Além disso, já havia diversos serviços em funcionamento nos Estados-Membros. Esta situação geral colocava questões adicionais quanto às condições de aplicação das especificações aos serviços já existentes. Dado o âmbito relativamente limitado destas duas ações seria, contudo, possível adotar especificações num período de tempo relativamente curto, incluindo a necessária consulta das partes interessadas.

No caso das outras duas ações prioritárias: a) prestação de serviços de informação sobre viagens multimodais à escala da UE e b) prestação de serviços de informação em tempo real sobre o tráfego, à escala da UE, o desafio é maior, dado o seu âmbito de aplicação mais amplo e o número de partes interessadas envolvidas. O mesmo acontece com as outras ações em que poderá ser necessária uma abordagem mais global, para além da simples adoção de especificações.

3.2. Exercício da delegação

Apoio político dos Estados-Membros

O caso do eCall permitiu retirar alguns ensinamentos sobre as nuances entre o trabalho desenvolvido com os peritos nacionais no contexto da elaboração das especificações e o controlo político exercido pelo Conselho uma vez as especificações adotadas pela Comissão. Apesar do apoio quase unânime obtido ao nível dos peritos relativamente ao teor das especificações para o eCall, a nível do Conselho, sete Estados-Membros votaram a favor de uma objeção. Contudo, na ausência de uma maioria qualificada, o Conselho não formulou objeções. As razões apresentadas por alguns desses sete Estados-Membros não estarão necessariamente ligadas às especificações no sentido estrito, mas à iniciativa eCall no seu todo, em especial o financiamento da futura implantação obrigatória do serviço ou questões relacionadas com o equipamento a instalar a bordo dos veículos neste contexto.

---

37 COM(2009) 434 final.

38 Recomendação 2011/750/UE da Comissão, de 8 de setembro de 2011, sobre o apoio a um serviço eCall à escala da UE nas redes de comunicações eletrónicas para a transmissão de chamadas de emergência a partir de veículos, com base no número 112 («chamadas eCall») (JO L 303 de 22.11.2011, p. 46).

39 TPEG: especificações do Grupo de Peritos para o Protocolo Transportes, que oferecem um método para a transmissão de informações de tráfego e sobre viagens multimodais; RDS: Sistema de dados rádio; TMC: Canal de mensagens de tráfego.

Contestação do alcance da delegação de poderes

Em conformidade com o artigo 290.º do TFUE, a Diretiva STI dá poderes à Comissão para adotar atos não-legislativos de alcance geral que complementem ou alterem certos elementos não essenciais de atos legislativos.

Dois Estados-Membros questionaram por escrito a legitimidade da utilização da delegação de poderes para obrigar os Estados-Membros a modernizarem os serviços existentes a fim de satisfazer as especificações adotadas ao abrigo da Diretiva STI. Consideravam que tal obrigação contrariava o direito de cada Estado-Membro decidir sobre a implantação, enunciado no artigo 5.º, n.º 1, da diretiva. Em 18 de dezembro de 2013, um Estado-Membro remeteu os Regulamentos Delegados (UE) n.º 885/2013 (serviços de informação sobre lugares de estacionamento para camiões) e (UE) n.º 886/2013 (serviços de informações mínimas universais sobre o tráfego relacionadas com a segurança rodoviária) para o Tribunal Geral da União Europeia e solicitou a anulação destes dois regulamentos, argumentando que excedem os limites da delegação de poderes ao abrigo da Diretiva 2010/40/UE e violam, por conseguinte, o disposto no artigo 290.º do TFUE.

Insuficiência da abordagem vertical

A Diretiva STI identifica seis ações prioritárias para as quais devem ser adotadas especificações. As três primeiras especificações adotadas incidem em domínios relativamente diferentes e distintos, mas as restantes ações prioritárias abrangem questões comuns como, por exemplo, os tipos de dados comuns a especificar, as questões de interesse mútuo relacionadas com o acesso e a disponibilidade dos dados e a proteção dos dados e responsabilidade. A abordagem vertical resultante da Diretiva STI pode, por conseguinte, ser complementada por abordagens mais horizontais de algumas destas questões transversais. Poderá ser esse o caso para os serviços de informação sobre viagens multimodais e para os serviços de informação de tráfego em tempo real ou para as medidas horizontais em matéria de privacidade e de proteção de dados.

Tal como já mencionado anteriormente relativamente a algumas das outras ações (por exemplo, os sistemas cooperativos), poderá ser necessária uma abordagem mais global para tratar das diversas questões (financiamento, normalização, maior coordenação dos intervenientes, governação ligada à implantação, etc.) que excedem o âmbito de eventuais especificações.

Data de termo da delegação

O poder para adotar atos delegados foi conferido à Comissão até 27 de agosto de 2017. Embora esta delegação tenha sido e continue a ser um instrumento eficaz e flexível para a adoção das especificações para o conjunto das seis ações prioritárias, a necessidade de adotar especificações para as outras ações enumeradas no anexo I da Diretiva STI justificaria a prorrogação deste prazo.

3.3. Acompanhamento da aplicação das especificações

No caso do eCall, os projetos-piloto HeERO[40] e a Plataforma Europeia de Implementação do Serviço eCall[41] proporcionaram o quadro para os intercâmbios de

[40] http://www.heero-pilot.eu.

informações e experiências sobre a aplicação do Regulamento Delegado eCall. Para as outras especificações adotadas, surgiu a necessidade de estruturar melhor o acompanhamento, a nível de Estados-Membros, da aplicação das especificações para os serviços de informações relacionadas com a segurança rodoviária [ação c)] e sobre lugares de estacionamento para camiões [ação e)].

Por conseguinte, a Comissão organizou reuniões com os peritos dos Estados-Membros em outubro de 2013 e janeiro de 2014. O objetivo é continuar e reforçar este diálogo, em especial através de uma plataforma de colaboração específica (wik-STI), de modo a promover uma interpretação comum das especificações e o intercâmbio de boas práticas, bem como compartilhar as perguntas mais frequentes.

A aplicação das especificações será também apoiada por financiamentos ao abrigo do Mecanismo Interligar a Europa e do Programa Horizonte 2020 e pelas iniciativas/plataformas criadas pelas partes interessadas, nomeadamente a Plataforma Europeia de Implementação do Serviço eCall, o grupo de trabalho do Fórum eMobility sobre aplicações seguras, as orientações da TISA para a caraterização dos eventos de segurança nas normas DATEX/TPEG/RDS, a Plataforma Europeia STI (projeto financiado ao abrigo do convite à apresentação de propostas RTE-T de 2012) para o nó/ponto de acesso nacional DATEX e a qualidade do serviço SRTI, etc.[42].

Estas medidas de acompanhamento ajudarão também a avaliar a necessidade de se apresentarem propostas de implantação no futuro próximo.

4. RECURSOS FINANCEIROS DISPONIBILIZADOS E NECESSÁRIOS

As especificações adotadas são bastante recentes pelo que os recursos financeiros disponibilizados e necessários se baseiam numa estimativa do grau de modernização necessária dos serviços existentes e da sua implantação nos Estados-Membros.

Os projetos-piloto HeERO I e II de pré-implantação do serviço eCall beneficiaram de investimentos num total de, respetivamente, 9,4 milhões e 4,3 milhões de euros (dos quais 4,7 milhões e 2,1 milhões correspondem a financiamento da União Europeia) ao abrigo do Programa de Competitividade e Inovação (PCI), cujo alcance era mais vasto do que a mera aplicação das especificações. Para modernizar a infraestrutura de postos de atendimento da segurança pública em todos os Estados-Membros serão necessários financiamentos suplementares, estimados no anexo XIV da avaliação do impacto do serviço eCall[43].

No que diz respeito à ação prioritária **c)**, a recolha dos dados adicionais necessários para a prestação do serviço de informações de tráfego relacionadas com a segurança rodoviária requer investimentos iniciais (para os sensores, câmaras de vídeo em circuito fechado, estações meteorológicas, comunicações do 112 ou dos utilizadores, dados de prestadores privados/dados flutuantes sobre veículos) e originará custos de manutenção, exploração e substituição. Dependendo dos vários parâmetros

---

41 http://www.imobilitysupport.eu/imobility-forum/governance-structure/european-ecall-implementation-platform-eeip.

42 TISA: Associação de prestadores de serviços de informação a viajantes; SRTI: informações mínimas universais sobre o tráfego relacionadas com a segurança.

43 http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2011/sec_2011_1019_en.pdf.

(nomeadamente a extensão da rede equipada, a densidade e o tipo de equipamento, o método e a tecnologia de recolha de dados, os dados de equipamentos pré-existentes), os custos da recolha de dados adicionais podem variar consideravelmente entre Estados-Membros, até mesmo num fator de 10. No caso dos Estados-Membros que não dispõem de qualquer serviço nesta área, estima-se que a exploração do serviço de informações terá um custo médio de 1,4 milhões de euros por ano[44].

Quanto à ação prioritária **e)**, estimam-se em quatro milhões de euros por ano os custos a suportar pelos operadores de áreas de estacionamento para camiões e pelas autoridades públicas com a aplicação das especificações comuns (fornecimento de dados estáticos, implementação, gestão da base de dados estáticos e custos para os transportadores de mercadorias) em toda a UE. O serviço de informações dinâmicas será muito provavelmente implantado num número reduzido de zonas prioritárias (compreendendo cada zona, em média, 10 áreas de estacionamento). Os custos por zona prioritária estão estimados em cerca de dois milhões de euros de investimento inicial e de 0,2 milhões de euros por ano de custos de funcionamento, manutenção e amortização[45].

Os últimos convites RTE-T à apresentação de propostas, lançados em dezembro de 2013 permitiram apoiar projetos abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva STI. Os projetos de implantação de serviços STI de base nos corredores europeus e os estudos, incluindo ensaios em condições reais e trabalhos preparatórios da implantação, por exemplo para os sistemas cooperativos, e a modernização dos postos de atendimento da segurança pública do eCall, revestem-se de particular interesse. Os próximos convites à apresentação de propostas no quadro do Mecanismo Interligar a Europa a lançar em 2014 oferecerão oportunidades similares.

O apoio às atividades de normalização com fundos do orçamento da UE representa, nesta fase, um montante de 165 000 euros para o serviço eCall e de 1 338 000 euros para os sistemas cooperativos no quadro do mandato de normalização M/453. A preparação e manutenção das especificações DATEX beneficiou de várias fontes de financiamento (estudo, subvenção, projetos ao abrigo dos programas RTE-T), num montante total estimado de 1 400 000 euros.

Serão necessários recursos financeiros adicionais, ainda por estimar, para os outros aspetos da normalização constantes do plano evolutivo para a normalização das TIC.

5. CONCLUSÃO

Até ao momento, a Diretiva STI tem constituído um instrumento eficaz para a rápida adoção das especificações comuns para as primeiras três ações prioritárias.

O trabalho de elaboração das especificações para as duas ações prioritárias restantes (informações de tráfego em tempo real e serviços de informação sobre viagens multimodais, à escala da UE) será desenvolvido antes do final do programa de

---

[44] Para mais informações sobre custos, consultar o relatório final do estudo sobre a ação prioritária C – *Free Road Safety Traffic Information*, no seguinte endereço: http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

[45] Para mais informações sobre custos, consultar o relatório final do estudo sobre as ações prioritárias E e F – *Information and Reservation Services for Safe and Secure Parking Places for Trucks and Commercial Vehicles*, no seguinte endereço: http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

trabalho, em 2015. No que diz respeito aos serviços de reserva de lugares de estacionamento seguros e vigiados para camiões e veículos comerciais, não será necessário realizar qualquer nova ação no futuro próximo.

Tendo em conta as novas tendências a longo prazo, também mencionadas no documento de trabalho dos serviços da Comissão sobre o relatório intercalar e a revisão do plano de ação para os STI (nomeadamente a produção participativa de dados de transporte, condução parcialmente automática e implantação de sistemas cooperativos), e a eventual necessidade de estabelecer novas prioridades para além das seis ações prioritárias já definidas e das quatro áreas prioritárias, sem esquecer os elementos importantes enumerados no anexo I da Diretiva STI, afigura-se necessário, em primeiro lugar, dar prioridade às ações remanescentes da esfera da Diretiva STI e do plano de ação STI. Numa segunda fase, será preciso refletir sobre a eventual revisão da Diretiva STI e do plano de ação conexo, bem como iniciar os correspondentes trabalhos preparatórios, à luz da evolução técnica constante dos STI e das conclusões do documento de trabalho dos serviços da Comissão sobre o relatório intercalar e a revisão do plano de ação para os STI.