2023/2661

30.11.2023

DIRETIVA (UE) 2023/2661 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 22 de novembro de 2023

que altera a Diretiva 2010/40/UE 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)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ([1]),

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ([2]),

Considerando o seguinte:

(1) A Comunicação da Comissão de 9 de dezembro de 2020, intitulada «Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro» («Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente»), identifica a implantação de sistemas de transporte inteligentes (STI) como uma ação-chave para alcançar uma mobilidade multimodal conectada e automatizada, contribuindo assim para a transformação do sistema europeu de transportes, tendo em vista a consecução do objetivo de uma mobilidade eficiente, segura, sustentável, inteligente e resiliente. Tal complementa as ações anunciadas no âmbito da estratégia emblemática relativa à ecologização do transporte de mercadorias para promover a logística multimodal. A Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente anunciou igualmente, para 2022, uma revisão do Regulamento Delegado (UE) 2017/1926 da Comissão ([3]), a fim de incluir a acessibilidade obrigatória a conjuntos de dados dinâmicos, bem como uma avaliação da necessidade de medidas regulamentares em matéria de direitos e obrigações dos prestadores de serviços digitais multimodais, juntamente com uma iniciativa em matéria de bilhética, incluindo a bilhética ferroviária. A presente diretiva deverá assegurar que as aplicações de STI no domínio do transporte rodoviário permitam a integração sem descontinuidades noutros modos de transporte, tais como o transporte ferroviário ou a mobilidade ativa, facilitando assim, sempre que possível, a transição para esses modos, tendo em vista aumentar a eficiência e a acessibilidade.

(2) A Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente corrobora o objetivo de aproximar de zero o número de mortes para todos os modos de transporte na União até 2050. Várias ações no âmbito da Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([4]) contribuem para a segurança dos utentes da estrada, tais como o sistema eCall, os serviços de informações de tráfego relacionadas com a segurança rodoviária e os serviços de informações relacionadas com lugares de estacionamento seguros e protegidos para camiões e veículos comerciais, certificadas em conformidade com o Regulamento Delegado (UE) 2022/1012 da Comissão ([5]).

([1]) JO C 290 de 29.7.2022, p. 126.

([2]) Posição do Parlamento Europeu de 3 de outubro de 2023 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 23 de outubro de 2023.

([3]) Regulamento Delegado (EU) 2017/1926 da Comissão, de 31 de maio de 2017, que complementa a Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito à prestação de serviços de informação de viagens multimodais à escala da UE (JO L 272 de 21.10.2017, p. 1).

([4]) Diretiva 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 (JO L 207 de 6.8.2010, p. 1).

([5]) Regulamento Delegado (UE) 2022/1012 da Comissão, de 7 de abril de 2022, que completa o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante ao estabelecimento de normas pormenorizadas relativas ao nível de serviço e de segurança das zonas de estacionamento seguras e protegidas e aos procedimentos para a sua certificação (JO L 170 de 28.6.2022, p. 27).

(3) A Comunicação da Comissão de 11 de dezembro de 2019, intitulada «Pacto Ecológico Europeu», salienta o papel cada vez mais importante da mobilidade multimodal automatizada e conectada, juntamente com sistemas inteligentes de gestão do tráfego possibilitados pela digitalização, e o objetivo de apoiar novos serviços de transporte e mobilidade sustentáveis que possam melhorar a mobilidade, reduzir o congestionamento e a poluição, especialmente nas zonas urbanas, e promover a transição para modos de transporte mais limpos mediante o fomento da transferência modal e de uma melhor gestão do tráfego. A fim de apoiar esta evolução, poderá ser oportuno ponderar critérios técnicos de avaliação adequados no âmbito do Regulamento (UE) 2020/852 do Parlamento Europeu e do Conselho ([6]) (igualmente conhecido como o Regulamento de Taxonomia) para apoiar os investimentos em STI.

(4) A crescente necessidade de utilizar melhor os dados para tornar as cadeias de transporte mais sustentáveis, seguras, eficientes e resilientes exige uma maior coordenação do quadro STI com outras iniciativas destinadas a harmonizar e facilitar a partilha de dados nos setores da mobilidade, dos transportes e da logística numa perspetiva multimodal, como o espaço comum europeu de dados sobre a mobilidade e suas componentes, o Regulamento (UE) 2020/1056 do Parlamento Europeu e do Conselho ([7]) e o trabalho desenvolvido pelo Fórum Digital de Transporte e Logística (DTLF, na sigla em inglês), tendo simultaneamente em conta as regras em matéria de proteção dos dados e de privacidade.

(5) Tendo em conta a necessidade de digitalizar o transporte rodoviário, aumentar a segurança rodoviária e reduzir o congestionamento, a implantação e a utilização de sistemas e serviços de transporte inteligentes nas estradas deverão continuar a ser desenvolvidas na rede transeuropeia de transportes.

(6) A digitalização e a inovação no domínio do transporte rodoviário criam oportunidades de emprego mediante o desenvolvimento de novos projetos no setor.

(7) Em muitos Estados-Membros já estão a ser implantadas aplicações nacionais de sistemas e serviços de transporte inteligentes no setor do transporte rodoviário. No entanto, apesar das melhorias registadas desde a sua adoção em 2010, a avaliação da Diretiva 2010/40/UE detetou deficiências persistentes que conduziram a uma implantação fragmentada e descoordenada e à ausência de continuidade geográfica dos serviços STI em toda a União e nas suas fronteiras externas.

(8) No contexto da aplicação dos Regulamentos Delegados (UE) n.º 885/2013 ([8]), (UE) n.º 886/2013 ([9]), (UE) 2015/962 ([10]) e (UE) 2017/1926 da Comissão, que complementam a Diretiva 2010/40/UE, os Estados-Membros estabeleceram pontos de acesso nacionais (NAP, na sigla em inglês). Os NAP organizam o acesso e a reutilização dos dados relacionados com os transportes, a fim de apoiar a prestação aos utilizadores finais de serviços STI de viagem e de tráfego interoperáveis a nível da UE. Estes dados relacionados com os transportes deverão estar disponíveis em formato de leitura automática na medida prevista na presente diretiva. Os NAP, juntamente com os pontos de acesso regionais e locais que possam existir nos Estados-Membros, são uma componente importante do espaço comum europeu de dados sobre a mobilidade no âmbito da Estratégia Europeia para os Dados e deverão ser utilizados, em especial, no que diz respeito à acessibilidade dos dados. Ao cooperarem para facilitar o acesso aos dados através dos NAP, os Estados-Membros deverão velar por reforçar a eficácia, a interoperabilidade e a cooperação dos NAP em toda a União, bem como facilitar o acesso dos utilizadores de dados aos mesmos. Apesar de os NAP estarem operacionais em todos os Estados-Membros, continua a ser necessário melhorar a disponibilidade de dados relativos a muitos tipos de dados considerados cruciais para apoiar o desenvolvimento de serviços essenciais que forneçam as informações necessárias aos utilizadores finais.

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

([7]) Regulamento (UE) 2020/1056 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, relativo a informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias (JO L 249 de 31.7.2020, p. 33).

([8]) Regulamento Delegado (UE) n.º 885/2013 da Comissão, de 15 de maio de 2013, que complementa a Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa aos STI no respeitante à prestação de serviços de informações sobre lugares de estacionamento seguros e vigiados para camiões e para veículos comerciais (JO L 247 de 18.9.2013, p. 1).

([9]) Regulamento Delegado (UE) n.º 886/2013 da Comissão, de 15 de maio de 2013, que complementa a Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante 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 (JO L 247 de 18.9.2013, p. 6).

([10]) Regulamento Delegado (UE) 2015/962 da Comissão, de 18 de dezembro de 2014, que complementa a Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante à prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real à escala da UE (JO L 157 de 23.6.2015, p. 21).

(9) Deverá ser reforçada a cooperação dos Estados-Membros no respeitante à aplicação das especificações relativas à implantação dos STI. A Comissão deverá facilitar a cooperação dos Estados-Membros relacionada com os domínios prioritários, por exemplo através da adoção de orientações destinadas a promover a implantação harmonizada e atempada dos STI na União e a racionalizar a partilha dos tipos de dados enumerados no anexo III.

(10) O artigo 20.º do Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho ([11]) exige a disponibilidade e acessibilidade, através de um NAP, de determinados dados e serviços estáticos e dinâmicos relacionados com a infraestrutura para combustíveis alternativos em todo o território da União, apoiando o desenvolvimento de melhores serviços de informação para os utilizadores finais. Esta disposição prevê igualmente a adoção de regras que complementem as estabelecidas no Regulamento Delegado (UE) 2022/670 da Comissão ([12]) no respeitante à transmissão dos dados, à sua apresentação e às normas de qualidade.

(11) A fim de garantir uma implantação coordenada, eficaz e interoperável dos STI em toda a União, além das especificações já adotadas, deverão ser elaboradas especificações, incluindo, se for caso disso, normas, que estabeleçam disposições e procedimentos mais pormenorizados. Antes de adotar novas especificações ou de rever as já existentes, a Comissão deverá avaliar a sua conformidade com certos princípios definidos no anexo II. Em primeiro lugar, deverá ser dada prioridade aos quatro grandes domínios de desenvolvimento e implantação dos STI. Durante a execução ulterior dos STI, deverão ser tidas em conta as infraestruturas de STI existentes implantadas num determinado Estado-Membro, em termos de progresso tecnológico e de esforço financeiro a mobilizar.

(12) Importa garantir, em especial para os sistemas de transporte inteligentes cooperativos (STI-C), que os requisitos aplicáveis aos sistemas STI não imponham a utilização de um determinado tipo de tecnologia nem discriminem a favor da sua utilização, em consonância com o princípio da neutralidade tecnológica estabelecido na Diretiva (UE) 2018/1972 do Parlamento Europeu e do Conselho ([13]). Se puderem ser utilizadas tecnologias STI-C complementares, fiáveis e testadas em condições reais, deverão ser permitidas aplicações coexistentes, sem deixar de assegurar a interoperabilidade dos sistemas STI.

(13) As especificações deverão ter em conta e basear-se na experiência e nos resultados já obtidos no domínio dos STI, dos STI-C e da mobilidade cooperativa, conectada e automatizada (MCCA), nomeadamente no contexto das plataformas STI-C e MCCA, do Fórum Europeu para a Mobilidade Multimodal dos Passageiros, do Fórum Digital de Transporte e Logística, e da Plataforma Europeia de Implementação do eCall.

(14) As especificações deverão promover a inovação. A maior disponibilidade de dados deverá, por exemplo, conduzir ao desenvolvimento de novos serviços STI e, inversamente, a inovação deverá identificar as necessidades de especificações futuras. A Parceria Europeia para a Mobilidade Conectada, Cooperativa e Automatizada no âmbito do Horizonte Europa deverá apoiar o desenvolvimento e a testagem da próxima vaga de serviços STI-C, com base nas especificações a adotar para os serviços STI-C e contribuindo para a integração de veículos altamente automatizados nos novos serviços de mobilidade multimodal. Antes de serem implantadas, as novas tecnologias, em especial para os STI-C, deverão ser testadas em condições reais de tráfego rodoviário de modo a comprovar que constituem um serviço fiável.

(15) Os STI-C utilizam tecnologias que permitem aos veículos rodoviários comunicar entre si e com as infraestruturas na estrada, incluindo os sinais de trânsito. Os serviços STI-C são uma categoria de serviços STI baseada numa arquitetura aberta, que permite comunicações «de muitos para muitos» ou «de ponto a ponto» entre estações STI-C. Isto significa que todas as estações STI-C deverão proceder ao intercâmbio seguro recíproco de mensagens, não devendo limitar-se ao intercâmbio de mensagens com estações predefinidas. A maioria dos serviços exige a garantia da autenticidade e integridade das mensagens STI-C que contêm informações como a posição, a velocidade e o destino. Por conseguinte, deverá ser criado um modelo comum europeu de confiança STI-C para estabelecer uma relação de confiança entre todas as estações STI-C, independentemente das tecnologias de comunicação utilizadas. Esse modelo de confiança deverá ser aplicado por meio de uma política relativa à utilização de uma infraestrutura

([11]) Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de setembro de 2023, relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE (JO L 234 de 22.9.2023, p. 1).

([12]) Regulamento Delegado (UE) 2022/670 da Comissão, de 2 de fevereiro de 2022, que complementa a Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante à prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real à escala da UE (JO L 122 de 25.4.2022, p. 1).

([13]) Diretiva (UE) 2018/1972 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, que estabelece o Código Europeu das Comunicações Eletrónicas (JO L 321 de 17.12.2018, p. 36).

de chave pública (ICP). O nível mais elevado dessa ICP deverá ser a Lista de Confiança dos Certificados Europeus (ECTL, na sigla em inglês), constituída pelas entradas de todas as autoridades de certificação de raiz fidedignas na Europa. A fim de assegurar o bom funcionamento desse modelo de confiança STI-C, determinadas tarefas deverão ser realizadas a nível central. A Comissão deverá assegurar que essas tarefas essenciais sejam executadas, em especial no que diz respeito às funções i) da autoridade responsável pela política de certificação de STI-C na gestão da política de certificação e da autorização de ICP, ii) do gestor da lista de confiança na criação e atualização da ECTL e, a título de atividade regular, na comunicação de informações à autoridade responsável pela política de certificação de STI-C no que diz respeito ao funcionamento seguro global do modelo de confiança STI-C, e iii) do ponto de contacto STI-C no tratamento de todas as comunicações com os gestores das autoridades de certificação de raiz e na publicação do certificado de chave pública do gestor da lista de confiança e da ECTL. Atualmente, a Comissão também assegura que a autoridade europeia de certificação de raiz cumpre o seu papel. Esta autoridade pode ser mantida, se for caso disso, por exemplo, para apoiar os planos de migração caso esteja comprometido o desempenho de outra autoridade de certificação de raiz.

(16) A maioria das ações ao abrigo da Diretiva 2010/40/UE, com exceção do eCall, centrou-se na adoção de especificações para assegurar a interoperabilidade e a acessibilidade dos dados já disponíveis em formato digital de leitura automática e na implantação de serviços STI, mas nunca houve quaisquer obrigações impostas às partes interessadas no sentido de criarem e disponibilizarem esses dados nesse formato ou de implantarem serviços específicos. A utilização de uma série de serviços STI generalizou-se: por exemplo, a deteção de incidentes que permite a prestação de serviços de informações de tráfego relacionadas com a segurança rodoviária; do mesmo modo, a utilização de dados cruciais no âmbito de outros domínios prioritários identificados na presente diretiva, como, por exemplo, regras de trânsito, que apoiem serviços importantes, como a limitação da velocidade dos veículos equipados com um sistema inteligente de adaptação da velocidade nos termos do Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho ([14]). A prestação obrigatória de certos serviços de STI e de dados num formato digital de leitura automática é considerada necessária para garantir a disponibilidade contínua desses dados e a continuidade da prestação desses serviços em toda a União. Implica que as informações subjacentes que devem ser refletidas nos dados de leitura automática já existem, independentemente do formato ou do suporte em que são apresentadas. Por exemplo, a informação subjacente só existe quando as autoridades competentes emitem um aviso de mau tempo (por exemplo, através da rádio ou por um pórtico) suscetível de condicionar o tráfego.

A presente diretiva não determina se é necessário criar informações específicas sobre o tráfego (por exemplo, criar planos de circulação), nem em que circunstâncias deverá ser emitido um aviso relacionado com a segurança (por exemplo, se a queda de neve desencadeia um aviso aos condutores) ou qual o valor inerente a uma regra de trânsito (por exemplo, o nível de um limite de velocidade). Todos estes aspetos ficam ao critério das autoridades competentes, o que implica que haja diferenças na prática (por exemplo, a mesma queda de neve pode desencadear a decisão de emitir um alerta de tráfego em algumas regiões, mas não noutras). Além disso, a prestação obrigatória de determinados serviços STI e de dados cruciais em formato digital de leitura automática não exige investimentos nos equipamentos da rede instalados na estrada para recolher informações adicionais. Os tipos de dados e os serviços cujo fornecimento deverá ser tornado obrigatório por força da presente diretiva deverão ser identificados com base nas especificações adotadas pela Comissão por meio de atos delegados que complementam a Diretiva 2010/40/UE, em especial os Regulamentos Delegados (UE) n.º 885/2013, (UE) n.º 886/2013, (UE) 2017/1926 e (UE) 2022/670, e refletir os tipos de dados e os serviços aí definidos. As especificações já adotadas pela Comissão, incluindo as normas nelas referidas, deixam margem para se fazerem escolhas relativas ao conteúdo digital de um elemento de informação a disponibilizar em formato de leitura automática. Poderá ser necessário proceder a trabalhos preparatórios, como a definição de perfis de normas, a fim de prever uma abordagem comum de execução. Nesses casos, o programa de trabalho STI deverá descrever os trabalhos preparatórios a realizar, e as datas aplicáveis para o fornecimento destes tipos de dados e serviços conexos deverão ter em conta estes trabalhos adicionais.

([14]) Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2019, relativo aos requisitos de homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis, que altera o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho e os Regulamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012, e (UE) 2015/166 da Comissão (JO L 325 de 16.12.2019, p. 1).

(17) A conversão necessária de informações não digitais em formato digital de leitura automática exige uma abordagem gradual e proporcionada, tendo em conta o grande número de partes interessadas implicadas e a desigualdade em termos das capacidades técnicas de que dispõem, bem como o grande volume de informações em causa. Por conseguinte, o fornecimento obrigatório de determinados dados em formato digital de leitura automática deverá, numa primeira fase, dizer respeito a informações criadas ou atualizadas após uma data inicial específica; numa segunda fase, as informações criadas anteriormente deverão também ser abrangidas pela obrigação. No que diz respeito a outros dados relativamente aos quais as informações estejam a ficar rapidamente desatualizadas, poderá ser suficiente disponibilizar apenas informações novas ou atualizadas.

(18) Por uma questão de continuidade, os tipos de dados e os serviços cujo fornecimento é obrigatório por força da presente diretiva deverão estar disponíveis dentro de um âmbito geográfico concreto. Esse âmbito de aplicação deverá igualmente ser definido com base numa abordagem gradual e proporcionada. No que diz respeito aos dados relativos à regulação do tráfego nos nós urbanos, a fim de assegurar a proporcionalidade das obrigações pertinentes e, nomeadamente, de prever uma relação custo-benefício razoável, os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de limitar a cobertura a estradas específicas mediante a aplicação de um limiar de fluxo de tráfego especificado na presente diretiva.

(19) No interesse da segurança rodoviária, os Estados-Membros são incentivados a tornar os dados acessíveis o mais rapidamente possível através dos NAP (por exemplo, limites de velocidade ou dados dinâmicos sobre zonas de estacionamento seguras e protegidas), inclusive para partes da rede rodoviária fora do âmbito geográfico definido no anexo III (por exemplo, autoestradas que não façam parte da rede rodoviária transeuropeia).

(20) O estudo de 2020 intitulado «Mapeamento do transporte acessível para pessoas com mobilidade reduzida» mostra que a falta de dados suficientes sobre as características de acessibilidade impede atualmente um planeamento fiável das viagens quando se utilizam aspetos de acessibilidade como variáveis de pesquisa. O referido estudo demonstra igualmente que o estabelecimento de requisitos mínimos e de normas em matéria de informação em prol das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida deverá ser considerado extremamente importante a nível da União e dos Estados-Membros. Para melhorar ainda mais a acessibilidade do sistema de transportes e facilitar as deslocações das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida, os serviços digitais de mobilidade multimodal precisam de dispor de dados sobre os nós de acesso e as suas características de acessibilidade em formatos acessíveis.

(21) Com base na declaração conexa na Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, convida-se a Comissão a ponderar os ajustamentos necessários ao atual quadro jurídico em resposta às novas tecnologias de comunicação eletrónica e as implicações para os pontos de atendimento de segurança pública eCall (PSAP, na sigla em inglês) decorrentes do eventual alargamento do eCall a outras categorias de veículos, como os veículos pesados de mercadorias, os autocarros, os veículos a motor de duas rodas e os tratores agrícolas. Além disso, para além do quadro da presente diretiva, a Comissão é convidada a avaliar possíveis opções para fazer face à questão da obsolescência dos sistemas eCall em veículos com equipamento que cumpra as atuais especificações eCall, uma vez desligadas as redes de comunicação comutadas por circuitos (2G e 3G).

(22) A maior integração dos STI e dos sistemas avançados de assistência ao condutor, ou dos sistemas de veículos e infraestruturas em geral, implica que esses sistemas dependerão cada vez mais das informações que fornecem entre si. É em especial o que acontece relativamente aos STI-C. Essa dependência aumentará à medida que aumentam os níveis de automatização. Espera-se que estes níveis mais elevados de automatização utilizem a comunicação entre os veículos e as infraestruturas de forma segura para organizar manobras e facilitar os fluxos de tráfego, contribuindo também para uma maior sustentabilidade dos transportes. Essa comunicação segura entre os veículos e a infraestrutura deverá contribuir para a fiabilidade, a exatidão e a disponibilidade dos dados. O comprometimento da integridade dos serviços STI poderá, assim, ter um forte impacto na segurança rodoviária, por exemplo quando uma informação intencionalmente falsa induz os veículos a realizarem manobras que colocam os utentes da estrada em risco, e poderá ter repercussões no sistema de transportes da União. A fim de assegurar condições uniformes para a execução da presente diretiva, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão em situações em que a integridade dos serviços STI esteja comprometida e em que seja urgentemente necessária uma intervenção a nível da União para garantir o funcionamento seguro e adequado do sistema de transportes da União ou a segurança rodoviária, a fim de adotar contramedidas para combater as causas e as

consequências dessa situação. Essas contramedidas deverão ser tomadas o mais rapidamente possível e ser imediatamente aplicáveis. No entanto, antes de adotar as referidas contramedidas, a Comissão deverá envidar todos os esforços possíveis para consultar os peritos dos Estados-Membros. Além disso, tendo em conta que podem existir planos de gestão de emergências a vários níveis de intervenção para fazer face a uma série de possíveis falhas do sistema, a Comissão só deverá adotar essas contramedidas em situações de emergência quando as medidas corretivas tomadas pelas autoridades nacionais competentes não assegurarem uma resposta atempada e eficaz. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ([15]). Tendo em conta a necessidade de assegurar a continuidade dos transportes, é conveniente prorrogar a validade dessas contramedidas para além de seis meses, recorrendo à possibilidade prevista no artigo 8.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 182/2011. Essas contramedidas deverão cessar logo que seja aplicada uma solução alternativa ou a situação de emergência tenha sido resolvida.

(23) Qualquer tratamento de dados pessoais ao abrigo da presente diretiva, como o tratamento de dados de localização sempre que permitam identificar, direta ou indiretamente, uma pessoa, deverá ser efetuado em conformidade com o direito da União sobre a proteção dos dados pessoais e da privacidade, em particular o Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho ([16]) e a Diretiva 2002/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([17]). Em conformidade com o artigo 6.º do Regulamento (UE) 2016/679, a presente diretiva deverá especificar a finalidade para a qual os dados pessoais podem ser tratados ao abrigo da presente diretiva.

(24) Sempre que impliquem o tratamento de dados pessoais, as especificações a desenvolver ao abrigo da presente diretiva deverão prever garantias adequadas e apropriadas de proteção de dados pessoais, em consonância com os requisitos do Regulamento (UE) 2016/679 e da Diretiva 2002/58/CE, nomeadamente no que diz respeito à duração máxima do armazenamento de dados e à anonimização ou à pseudonimização dos dados. Em especial, sem prejuízo de qualquer requisito específico estabelecido no direito da União no que respeita à utilização de dados anónimos ou pseudonimizados, deverão ser utilizados dados anonimizados sempre que seja possível alcançar da mesma forma os objetivos visados pelo tratamento dos dados pessoais e quando tal seja tecnicamente viável. Noutros casos, a utilização de dados pseudonimizados deverá ser incentivada, por exemplo, através do sistema de gestão de credenciais de segurança STI-C da UE, com vista a reforçar a privacidade das pessoas, em consonância com o princípio da proteção de dados desde a conceção. A utilização de dados pessoais resultantes de padrões de mobilidade ou do reconhecimento facial não pode conduzir a nenhuma forma de discriminação social. Além disso, deverão ser estabelecidas salvaguardas, em especial contra a utilização abusiva, incluindo o acesso ilegal, a alteração ou a perda, nessas especificações ou no direito nacional, consoante o caso, em conformidade com os requisitos do Regulamento (UE) 2016/679 e da Diretiva 2002/58/CE.

(25) A Diretiva 2001/95/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([18]) aplica-se aos produtos para os quais a legislação setorial não prevê disposições mais específicas com o mesmo objetivo de segurança, bem como quando os requisitos de segurança impostos pela legislação setorial não abrangem os aspetos e os riscos ou a categoria de riscos abrangidos pela referida diretiva (também conhecida como a «rede de segurança»).

(26) Se for necessário proceder a uma avaliação da conformidade, as especificações deverão incluir disposições pormenorizadas que estabeleçam o procedimento que rege a avaliação da conformidade ou da aptidão para a utilização de componentes. No que diz respeito a determinados serviços STI e, em especial, aos serviços STI-C, o cumprimento sistemático de determinados requisitos e a interoperabilidade são essenciais para garantir a segurança e o bom funcionamento do sistema. Por conseguinte, sempre que necessário, as especificações que estabelecem requisitos para os produtos deverão também estabelecer procedimentos relacionados com a fiscalização do

([15]) Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

([16]) Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

([17]) Diretiva 2002/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de julho de 2002, relativa ao tratamento de dados pessoais e à proteção da privacidade no setor das comunicações eletrónicas (Diretiva relativa à privacidade e às comunicações eletrónicas) (JO L 201 de 31.7.2002, p. 37).

([18]) Diretiva 2001/95/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de dezembro de 2001, relativa à segurança geral dos produtos (JO L 11 de 15.1.2002, p. 4).

mercado, incluindo uma cláusula de salvaguarda. Essas disposições deverão basear-se na Decisão n.º 768/2008/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([19]), nomeadamente no que se refere aos módulos referentes às diferentes fases dos procedimentos de avaliação da conformidade e de fiscalização do mercado. O Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho ([20]) estabelece um regime de homologação e fiscalização do mercado dos veículos a motor e das suas peças ou equipamentos conexos, e os Regulamentos (UE) n.º 167/2013 ([21]) e (UE) n.º 168/2013 ([22]) do Parlamento Europeu e do Conselho estabelecem regras para a homologação dos veículos a motor de duas ou três rodas e dos quadriciclos, bem como dos tratores agrícolas ou florestais e das suas peças ou equipamentos conexos. Por conseguinte, seria redundante prever uma avaliação da conformidade dos equipamentos e aplicações abrangidos pelo âmbito de aplicação desses atos legislativos.

Contudo, esses atos legislativos relativos à homologação de veículos aplicam-se aos equipamentos STI instalados em veículos, mas não aos equipamentos e software STI de infraestruturas rodoviárias externas, que deverão ser abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva. Neste último caso, as especificações poderão prever procedimentos de avaliação da conformidade e de fiscalização do mercado. Esses procedimentos deverão limitar-se ao estritamente necessário em cada caso individual e visar, se for caso disso, uma abordagem sistemática das regras relativas à designação dos organismos de avaliação da conformidade e dos procedimentos aplicáveis, em especial no que diz respeito às aplicações e serviços transfronteiriços.

(27) Sempre que a implantação e a utilização de equipamento e software STI incluam sistemas de inteligência artificial, deverão ser tidas em conta as disposições pertinentes de um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabeleça regras harmonizadas em matéria de inteligência artificial (regulamento da inteligência artificial).

(28) No que respeita às aplicações e serviços STI que exigem serviços de cronometria e posicionamento precisos e fiáveis, deverão ser utilizadas infraestruturas de satélite ou quaisquer outras tecnologias que ofereçam um nível equivalente de precisão. Deverão ser exploradas sinergias entre os setores dos transportes e do espaço da União para promover uma utilização mais ampla de novas tecnologias capazes de dar resposta à necessidade de serviços de cronometria e posicionamento precisos e fiáveis. O Programa Espacial da União, criado ao abrigo do Regulamento (UE) 2021/696 do Parlamento Europeu e do Conselho ([23]), fornece dados, informações e serviços relacionados com o espaço de elevada qualidade, atualizados e seguros através do sistema Galileo, do Serviço Europeu Complementar Geoestacionário de Navegação (EGNOS, na sigla em inglês) e do programa Copernicus.

(29) A prestação de serviços de cronometria e posicionamento seguros e fiáveis é um elemento essencial do funcionamento eficaz das aplicações e serviços STI. Por conseguinte, é conveniente assegurar a sua compatibilidade com o mecanismo de autenticação previsto pelo programa Galileo, a fim de atenuar os ataques de mistificação («spoofing») do sinal do sistema mundial de navegação por satélite (GNSS, na sigla em inglês), o que não exclui a utilização de outros mecanismos comprovados que proporcionem o mesmo nível de confiança para garantir a fiabilidade das informações relativas à posição e ao tempo.

(30) Os Estados-Membros e outras partes interessadas pertinentes, incluindo outros grupos de peritos, em especial o Grupo Consultivo Europeu dos STI, e comités da Comissão que tratem dos aspetos digitais dos transportes, deverão ser consultados para a elaboração dos programas de trabalho adotados pela Comissão ao abrigo da Diretiva 2010/40/UE.

([19]) Decisão n.º 768/2008/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, relativa a um quadro comum para a comercialização de produtos, e que revoga a Decisão 93/465/CEE (JO L 218 de 13.8.2008, p. 82).

([20]) Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009, e revoga a Diretiva 2007/46/CE (JO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

([21]) Regulamento (UE) n.º 167/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de fevereiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado de tratores agrícolas e florestais (JO L 60 de 2.3.2013, p. 1).

([22]) Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de janeiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos (JO L 60 de 2.3.2013, p. 52).

([23]) Regulamento (UE) 2021/696 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de abril de 2021, que cria o Programa Espacial da União e a Agência da União Europeia para o Programa Espacial e que revoga os Regulamentos (UE) n.º 912/2010, (UE) n.º 1285/2013 e (UE) n.º 377/2014 e a Decisão n.º 541/2014/UE (JO L 170 de 12.5.2021, p. 69).

(31) As regras em matéria de apresentação de relatórios deverão ser simplificadas e facilitar uma análise comparativa. Por conseguinte, as várias obrigações existentes em matéria de apresentação de relatórios deverão ser substituídas pela apresentação, de três em três anos, de um único relatório por Estado-Membro que abranja a aplicação da presente diretiva e de todos os atos delegados e de execução, devendo ser estabelecido um modelo comum que inclua determinados indicadores-chave de desempenho. Com base na experiência adquirida com a utilização de indicadores-chave de desempenho voluntários nos relatórios, a Comissão deverá poder selecionar alguns desses indicadores a fim de serem incluídos no modelo harmonizado.

(32) A Comissão e os Estados-Membros são incentivados a promover a cooperação com países terceiros, em especial com os países candidatos à adesão à União e os países terceiros pelos quais passem corredores de trânsito que ligam os Estados-Membros. A Comissão é incentivada a fomentar também a cooperação a nível internacional.

(33) A fim de assegurar condições uniformes para a execução da presente diretiva, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão no que diz respeito à adoção e atualização dos programas de trabalho, bem como à adoção do modelo para os relatórios a apresentar pelos Estados-Membros. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

(34) A fim de alcançar os objetivos da presente diretiva, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão para alterar a lista dos tipos de dados cuja disponibilidade os Estados-Membros devem assegurar, por um prazo de cinco anos a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva. Esse período deverá ser tacitamente prorrogado por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho se opuserem a essa prorrogação. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos e com as partes interessadas que representem todos os tipos de utentes da estrada e outras partes interessadas, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor ([24]). Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

(35) A fim de garantir uma abordagem coordenada, a Comissão deverá assegurar a coerência entre as atividades do Comité criado pela presente diretiva e dos comités criados pelos Regulamentos (UE) 165/2014 ([25]), (UE) 2019/1239 ([26]), (UE) 2020/1056 e (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, e pelas Diretivas 2007/2/CE ([27]) e (UE) 2019/520 ([28]) do Parlamento Europeu e do Conselho.

(36) Atendendo a que o objetivo da presente diretiva, a saber, assegurar a implantação coordenada e coerente de STI interoperáveis na União, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros e/ou pelo setor privado, mas pode, devido às suas dimensão e efeitos, ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade, consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esse objetivo.

([24]) Acordo interinstitucional entre o Parlamento Europeu, o Conselho da União Europeia e a Comissão Europeia sobre legislar melhor (JO L 123 de 12.5.2016, p. 1).

([25]) Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

([26]) Regulamento (UE) 2019/1239 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que estabelece um ambiente europeu de plataforma única para o setor marítimo e que revoga a Diretiva 2010/65/UE (JO L 198 de 25.7.2019, p. 64).

([27]) Diretiva 2007/2/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de março de 2007, que estabelece uma infraestrutura de informação geográfica na Comunidade Europeia (Inspire) (JO L 108 de 25.4.2007, p. 1).

([28]) Diretiva (UE) 2019/520 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de março de 2019, relativa à interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem rodoviária e que facilita o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre o não pagamento de taxas rodoviárias na União (JO L 91 de 29.3.2019, p. 45).

(37) De acordo com a declaração política conjunta dos Estados-Membros e da Comissão, de 28 de setembro de 2011, sobre os documentos explicativos ([29]), os Estados-Membros assumiram o compromisso de fazer acompanhar a notificação das suas medidas de transposição, nos casos em que tal se justifique, de um ou mais documentos que expliquem a relação entre os componentes de uma diretiva e as partes correspondentes dos instrumentos nacionais de transposição. Em relação à presente diretiva, o legislador considera que a transmissão desses documentos se justifica.

(38) A Autoridade Europeia para a Proteção de Dados foi consultada nos termos do artigo 42.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho ([30]) e emitiu um parecer em 2 de março de 2022,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

Alteração da Diretiva 2010/40/UE

A Diretiva 2010/40/UE é alterada do seguinte modo:

1) No artigo 1.º, é inserido o seguinte número:

«2-A. A presente diretiva prevê a disponibilidade de dados e a implantação de serviços STI nos domínios prioritários referidos no artigo 2.º, estabelecendo, no anexo III, a cobertura geográfica específica no respeitante aos dados e, no anexo IV, a cobertura geográfica específica no respeitante aos serviços STI.»;

2) No artigo 2.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Para efeitos da presente diretiva, são prioritários para a elaboração e utilização de especificações e normas os seguintes domínios:

a) Domínio prioritário I: serviços STI de informação e mobilidade;

b) Domínio prioritário II: serviços STI de viagens, transportes e gestão do tráfego;

c) Domínio prioritário III: serviços STI de segurança rodoviária;

d) Domínio prioritário IV: serviços STI para uma mobilidade cooperativa, conectada e automatizada.»;

3) O artigo 4.º é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. "Interoperabilidade", a capacidade dos sistemas e dos processos comerciais que lhes estão subjacentes para trocar dados e partilhar informações e conhecimentos a fim de garantir a continuidade dos serviços STI;»;

b) O ponto 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. "Serviço STI", o fornecimento de uma aplicação STI num quadro organizacional e operacional bem definido, com o objetivo de contribuir para a segurança dos utilizadores, para a eficiência, para a mobilidade sustentável ou o conforto, ou para facilitar ou apoiar as operações de transporte e de viagem;»;

c) O ponto 14 passa a ter a seguinte redação:

«14. "Dados rodoviários", os dados relativos às características das infraestruturas rodoviárias, incluindo os sinais de trânsito fixos e os seus atributos regulamentares de segurança, bem como as infraestruturas de carregamento e abastecimento com combustíveis alternativos;»;

([29]) JO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

([30]) Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2018, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos e organismos da União e à livre circulação desses dados, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 45/2001 e a Decisão n.º 1247/2002/CE (JO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

d) O ponto 18 passa a ter a seguinte redação:

«18. "Norma", uma norma na aceção do artigo 2.º, ponto 1, do Regulamento (UE) n.º 1025/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho (*);

_____

(*) Regulamento (UE) n.º 1025/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012, relativo à normalização europeia, que altera as Diretivas 89/686/CEE e 93/15/CEE do Conselho e as Diretivas 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE e 2009/105/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga a Decisão 87/95/CEE do Conselho e a Decisão n.º 1673/2006/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 316 de 14.11.2012, p. 12).»;

e) São aditados os seguintes pontos:

«19. "Sistemas de transporte inteligentes cooperativos" ou "STI-C", sistemas de transporte inteligentes que permitem aos utilizadores dos STI interagir e cooperar através do intercâmbio de mensagens seguras e fiáveis sem qualquer conhecimento prévio uns dos outros e de forma não discriminatória;

20. "Serviço STI-C", um serviço STI prestado através de STI-C;

21. "Disponibilidade de dados", dados que existem num formato digital de leitura automática;

22. "Ponto de acesso nacional" ou "NAP", uma interface digital criada por um Estado-Membro que constitui um ponto único de acesso aos dados, tal como definido nas especificações a que se refere o artigo 6.º;

23. "Acessibilidade dos dados", a possibilidade de solicitar e obter dados em formato digital de leitura automática;

24. "Serviço digital de mobilidade multimodal", um serviço que fornece informações sobre o tráfego e dados de viagem, tais como a localização das infraestruturas de transporte, os horários, a disponibilidade ou as tarifas para mais do que um modo de transporte, e que pode incluir funcionalidades que permitam efetuar reservas e pagamentos ou emitir bilhetes;

25. "Informações subjacentes", as informações abrangidas pelo âmbito de aplicação da presente diretiva que tenham sido consideradas relevantes para informar os utentes da estrada e dos STI, em especial pelas autoridades rodoviárias quando essas informações sejam da sua responsabilidade;

26. "Estrada principal", qualquer estrada fora das zonas urbanas, designada por um Estado-Membro, que liga grandes cidades ou regiões, ou ambas, e que não esteja classificada como parte da rede rodoviária transeuropeia global ou como autoestrada.»;

4) É inserido o seguinte artigo:

«*Artigo 4.º-A*

Programa de trabalho

1. Até 21 de dezembro de 2024, a Comissão, após consulta ao Grupo Consultivo Europeu dos STI criado pela Decisão de 4 de maio de 2011 da Comissão (*) e às partes interessadas pertinentes, adota um ato de execução que estabelece um programa de trabalho. O referido ato de execução é adotado pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 15.º, n.º 4. O programa de trabalho inclui pelo menos os seguintes elementos:

a) Os objetivos e as datas para a sua execução relativamente a cada ano, com indicação das tarefas para as quais devem ser elaboradas especificações em conformidade com o artigo 6.º;

b) Os tipos de dados que a Comissão pondera aditar ou suprimir do anexo III por meio dos atos delegados a que se refere o artigo 7.º, n.º 1-A;

c) Os trabalhos preparatórios a realizar pela Comissão em cooperação com as partes interessadas e os Estados-Membros nos termos do artigo 7.º, n.º 1.

2. Antes de cada prorrogação subsequente de cinco anos do poder de adotar atos delegados nos termos do artigo 12.º, n.º 2, a Comissão adota atos de execução que estabelecem um novo programa de trabalho que inclua, pelo menos, os elementos referidos no n.º 1, alíneas a) a c). Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 15.º, n.º 4.

_____

(*) Decisão da Comissão de 4 de maio de 2011 que institui o Grupo Consultivo Europeu dos STI (2011/C 135/03) (JO C 135 de 5.5.2011, p. 3).»;

5) O artigo 5.º passa a ter a seguinte redação:

«*Artigo 5*.

Aplicação das especificações à implantação dos STI

1. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que as especificações aprovadas pela Comissão nos termos do artigo 6.º sejam aplicadas às aplicações e serviços STI, aquando da implantação dessas aplicações e serviços STI, em conformidade com os princípios constantes do anexo II. Tal não prejudica o direito de cada Estado-Membro de decidir da implantação dessas aplicações e serviços no seu território. Este direito não prejudica o disposto no artigo 6.º-A.

2. Se for caso disso, os Estados-Membros cooperam, inclusive com as partes interessadas pertinentes, no que diz respeito aos domínios prioritários, caso não tenham sido aprovadas especificações relativas a esses domínios prioritários.

3. Os Estados-Membros cooperam igualmente, por exemplo, através de projetos de coordenação apoiados pela União e, se necessário, com as partes interessadas pertinentes, sobre os aspetos operacionais da aplicação das especificações adotadas pela Comissão, tais como normas e perfis harmonizados da União, definições comuns, metadados comuns, requisitos de qualidade comuns e aspetos relacionados com a interoperabilidade das arquiteturas dos NAP, condições comuns de intercâmbio de dados, acesso seguro e atividades comuns de formação e sensibilização. No que diz respeito aos requisitos aplicáveis aos fornecedores de dados, utilizadores de dados e prestadores de serviços STI estabelecidos nas especificações, os Estados-Membros cooperam também no que diz respeito às práticas de avaliação do cumprimento desses requisitos, ao desenvolvimento de mecanismos de controlo do cumprimento e a questões relacionadas com a cooperação transfronteiriça.»;

6) O artigo 6.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 5 passa a ter a seguinte redação:

«5. Sem prejuízo dos procedimentos previstos na Diretiva (UE) 2015/1535 do Parlamento Europeu e do Conselho (*), as especificações definem, se for caso disso, as situações em que os Estados-Membros podem, após notificarem a Comissão, estabelecer regras adicionais para a prestação de serviços STI na totalidade ou em parte do seu território. Essas regras não podem constituir um entrave à interoperabilidade.

_____

(*) Diretiva (UE) 2015/1535 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de setembro de 2015, relativa a um procedimento de informação no domínio das regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços da sociedade da informação (JO L 241 de 17.9.2015, p. 1).»;

b) O n.º 6 passa a ter a seguinte redação:

«6. As especificações baseiam-se, se adequado, em qualquer uma das normas a que se refere o artigo 8.º.

As especificações incluem regras para a definição de parâmetros relacionados com a qualidade e a aptidão para utilização. Conforme adequado e, em especial, sempre que tal se justifique no interesse da segurança e da interoperabilidade, as especificações incluem regras sobre a avaliação da conformidade e a fiscalização do mercado, incluindo uma cláusula de salvaguarda, em conformidade com a Decisão n.º 768/2008/CE.

Os Estados-Membros podem designar um ou mais organismos competentes para efetuar a avaliação do cumprimento dos requisitos estabelecidos nas especificações, sob reserva de eventuais regras específicas de avaliação nelas estabelecidas.

As especificações respeitam os princípios estabelecidos no anexo II.»;

c) É aditado o seguinte número:

«8. A Comissão adota atos delegados, nos termos do artigo 12.º, que estabelecem as especificações a que se refere o presente artigo. Esses atos delegados não podem abranger mais do que um domínio prioritário e são adotados para cada uma das ações prioritárias.»;

7) É inserido o seguinte artigo:

«*Artigo 6.º-A*

Disponibilidade de dados e implantação de serviços STI

1. Os Estados-Membros asseguram que, caso as informações subjacentes já existam, estejam disponíveis os dados para a cobertura geográfica relativamente a cada tipo de dados estabelecido no anexo III.

Os Estados-Membros asseguram que os dados correspondentes às informações subjacentes criados ou atualizados na data indicada na terceira coluna do anexo III ou após essa data sejam disponibilizados sem demora.

Os Estados-Membros asseguram igualmente que, salvo disposição em contrário no anexo III, outros dados correspondentes a todas as informações subjacentes existentes, criados ou atualizados antes da data indicada na quarta coluna desse anexo, sejam disponibilizados sem demora após essa data.

Caso não seja indicada nenhuma data na quarta coluna do anexo III, as datas aplicáveis são definidas por meio de um ato delegado adotado nos termos do artigo 7.º.

Os prazos previstos nos termos do presente número aplicam-se apenas às infraestruturas existentes. Para as infraestruturas concluídas em data posterior, esses prazos são entendidos como as datas de conclusão.

Os Estados-Membros asseguram a acessibilidade desses dados por meio dos NAP até à mesma data.

2. Os Estados-Membros asseguram que os serviços STI especificados no anexo IV sejam implantados para a cobertura geográfica logo que possível e, em qualquer caso, o mais tardar nas datas correspondentes estabelecidas nesse anexo.»;

8) O artigo 7.º passa a ter a seguinte redação:

«*Artigo 7*.

Alteração do anexo III

1. Antes de adotar atos delegados nos termos do presente artigo, a Comissão, no âmbito do procedimento de consulta recorrente e juntamente com os peritos designados pelos Estados-Membros e com as partes interessadas, verifica a maturidade das descrições dos conteúdos digitais dos tipos de dados a disponibilizar nos termos do artigo 6.º-A e assegura a finalização dos trabalhos preparatórios adequados.

1-A. Na sequência de uma análise custos-benefícios e de consultas adequadas, e tendo em conta a evolução do mercado e da tecnologia em toda a União, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 12.º, a fim de alterar o anexo III:

a) Acrescentando tipos de dados que sejam abrangidos pelo âmbito de aplicação de uma das categorias ou subcategorias de dados a que se refere o anexo III e que sejam enumerados nas especificações estabelecidas nos termos do artigo 6.º, n.º 8, sempre que a disponibilidade desses tipos de dados apresente, de acordo com uma análise custos-benefícios, benefícios e melhorias substanciais e claramente justificados em termos de sustentabilidade e segurança dos transportes ou eficiência e gestão dos transportes, e definindo as datas aplicáveis;

b) Se tal se justificar claramente, eliminando tipos de dados do anexo III;

c) Definindo as datas aplicáveis aos tipos de dados enumerados no anexo III para os casos em que a partir de 20 de dezembro de 2023 não tenham sido definidas quaisquer datas.

2. Os atos delegados adotados nos termos do n.º 1-A do presente artigo são consentâneos com os tipos de dados estabelecidos no último programa de trabalho adotado em conformidade com o artigo 4.º-A. Esses atos delegados dizem respeito, se for caso disso, aos conteúdos digitais definidos no âmbito dos trabalhos preparatórios a que se refere o n.º 1 do presente artigo. Esses atos delegados não podem abranger mais do que um domínio prioritário.

3. A cobertura geográfica para um dos tipos de dados a que se refere o n.º 1-A, alíneas a) e c), é igual ou mais limitada do que a definida no anexo III para as categorias ou subcategorias a que o tipo de dados pertence, seguindo, se for caso disso, uma abordagem faseada.

4. As datas estabelecidas nos atos delegados a que se refere o n.º 1-A, alíneas a) e c):

a) No que diz respeito à terceira coluna do anexo III, não podem ser anteriores à data de dois anos após a entrada em vigor do ato delegado em causa e, se for caso disso, seguem uma abordagem faseada;

b) No que diz respeito à quarta coluna do anexo III, não podem ser anteriores à data de quatro anos após a entrada em vigor do ato delegado em causa.

No caso de o anexo III já especificar uma data na terceira coluna, a data da quarta coluna:

a) Não pode ser anterior à data de dois anos após a data indicada na terceira coluna nem anterior à data de dois anos após a entrada em vigor do ato delegado em causa;

b) No que diz respeito aos dados estáticos relativos ao tráfego multimodal para serviços de informação sobre viagens multimodais à escala da UE (localização dos nós de acesso identificados) em toda a rede de transportes da União, não podem ser anteriores a 31 de dezembro de 2032.

Todavia, se a disponibilidade dos dados existentes correspondentes a informações criados ou atualizados antes da data indicada na terceira coluna do anexo III não for considerada necessária pelo facto de as informações correspondentes ficarem rapidamente desatualizadas, os atos delegados adotados nos termos do n.º 1-A, alíneas a) e c), do presente artigo, podem indicar na quarta coluna do anexo III que a obrigação prevista no artigo 6.º-A, n.º 1, quarto parágrafo, não é aplicável a esses dados.

5. Ao adotar atos delegados nos termos do presente artigo, a Comissão tem em conta os requisitos do Regulamento (UE) 2016/679 e da Diretiva 2002/58/CE, em especial no que diz respeito ao risco de ingerência nos dados pessoais, bem como os custos e os recursos humanos necessários para disponibilizar os dados pertinentes garantindo um nível de qualidade suficiente, a fim de assegurar que essas ingerências, custos e recursos, em especial os incorridos pelas autoridades públicas, sejam reduzidos ao mínimo. A Comissão tem igualmente em conta os custos e os encargos administrativos para os operadores privados que possam ser necessários para disponibilizar os dados.»;

9) É inserido o seguinte artigo:

«*Artigo 7.º-A*

Medidas provisórias

1. Sem prejuízo dos mecanismos de preparação e resposta a incidentes, como os estabelecidos ao abrigo da Diretiva (UE) 2016/1148 do Parlamento Europeu e do Conselho (*), a Comissão pode, a pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, numa situação de emergência, adotar atos de execução imediatamente aplicáveis que estabeleçam contramedidas para combater as causas e consequências dessa situação, tais como a suspensão de obrigações no âmbito dos domínios prioritários definidos nos termos do artigo 2.º. A Comissão informa os Estados-Membros, logo que possível, sempre que considere que ocorreu uma situação de emergência.

2. A Comissão só pode adotar atos de execução nos termos do n.º 1 caso surja uma situação de emergência imprevista decorrente do facto de estar comprometida a disponibilidade ou integridade de serviços STI objeto de especificações adotadas nos termos do artigo 6.º, caso tal situação seja suscetível de comprometer o funcionamento seguro e adequado do sistema de transportes da União ou tenha um efeito adverso na segurança rodoviária, e apenas quando não se possa esperar que a aplicação de um mecanismo de resposta a incidentes ou a alteração das especificações em conformidade com o artigo 6.º garanta uma resposta atempada e eficaz. As medidas adotadas pela Comissão limitam-se estritamente a combater as causas e consequências de tais situações de emergência.

3. A adoção de medidas provisórias nos termos do presente artigo não prejudica a competência dos Estados-Membros para agirem em situações de emergência relacionadas com questões de segurança ou de defesa nacionais que afetem as aplicações e os serviços STI implantados no seu território.

4. Os atos de execução a que se refere o n.º 1 são adotados pelo procedimento a que se refere o artigo 15.º, n.º 3. Esses atos de execução têm um prazo de validade não superior a oito meses. A Comissão informa os Estados-Membros quando considerar que a situação de emergência terminou. A Comissão revoga esses atos de execução logo que a referida situação terminar ou quando a Comissão tiver alterado as especificações pertinentes a fim de corrigir a situação, consoante o que ocorrer primeiro.

_____

(*) Diretiva (UE) 2016/1148 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de julho de 2016, relativa a medidas destinadas a garantir um elevado nível comum de segurança das redes e da informação em toda a União (JO L 194 de 19.7.2016, p. 1).»;

10) O artigo 8.º passa a ter a seguinte redação:

«*Artigo 8.*

Normas

1. As normas necessárias para assegurar a interoperabilidade, a compatibilidade e a continuidade da implantação e utilização operacional dos STI são elaboradas nos domínios prioritários e para as ações prioritárias. Para esse efeito, a Comissão, após consulta ao comité a que se refere o artigo 15.º, solicita aos organismos de normalização competentes, de acordo com o procedimento estabelecido pela Diretiva (UE) 2015/1535 do Parlamento Europeu e do Conselho (*), que envidem todos os esforços necessários para aprovar essas normas rapidamente.

2. Aquando da emissão de um mandato aos organismos de normalização, são observados os princípios estabelecidos no anexo II, bem como quaisquer disposições funcionais incluídas numa especificação aprovada ao abrigo do artigo 6.º.

_____

(*) Diretiva (UE) 2015/1535 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de setembro de 2015, relativa a um procedimento de informação no domínio das regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços da sociedade da informação (JO L 241 de 17.9.2015, p. 1).»;

11) O artigo 10.º passa a ter a seguinte redação:

«*Artigo 10.*

Regras em matéria de proteção de dados e privacidade

1. Os dados que constituam dados pessoais na aceção do artigo 4.º, ponto 1, do Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho (*) só são tratados nos termos da presente diretiva na medida em que tal tratamento seja necessário para o desempenho das aplicações, serviços e ações STI identificados no anexo I da presente diretiva com vista a garantir a segurança rodoviária e uma melhor gestão do tráfego, da mobilidade ou dos incidentes.

2. Sempre que as especificações aprovadas nos termos do artigo 6.º digam respeito ao tratamento de dados que sejam dados pessoais na aceção do artigo 4.º, ponto 1, do Regulamento (UE) 2016/679, estabelecem as categorias desses dados e preveem garantias adequadas em matéria de proteção de dados pessoais nos termos do Regulamento (UE) 2016/679 e da Diretiva 2002/58/CE. Nesses casos, a avaliação de impacto a que se refere o artigo 6.º, n.º 7, da presente diretiva incluem uma análise do impacto desse tratamento na proteção de pessoas singulares no respeitante ao tratamento dos dados pessoais.

3. Sempre que a anonimização seja tecnicamente viável e as finalidades do tratamento de dados possam ser alcançadas com dados anonimizados, são utilizados dados anonimizados.

4. Sempre que a anonimização não seja tecnicamente viável ou as finalidades do tratamento de dados não possam ser alcançadas com dados anonimizados, os dados são pseudonimizados, desde que a pseudonimização seja tecnicamente viável e as finalidades do tratamento de dados possam ser alcançadas mediante a utilização de dados pseudonimizados.

_____

(*) Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).»;

12) É inserido o seguinte artigo:

«*Artigo 10.º-A*

Sistema de gestão de credenciais de segurança dos STI-C da UE

As especificações para o domínio prioritário a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea d), a aprovar pela Comissão no exercício das suas competências nos termos do artigo 6.º, n.º 8, abrangem o sistema de gestão de credenciais de segurança dos STI-C da UE a que se refere o ponto 4.3 do anexo I. As especificações relativas a esse sistema definem as obrigações associadas às seguintes funções:

a) Autoridade responsável pela política de certificação dos STI-C;

b) Gestor da lista de confiança STI-C;

c) Ponto de contacto STI-C.

A Comissão é responsável por assegurar o cumprimento das obrigações associadas a essas funções.»;

13) O artigo 12.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. O poder de adotar atos delegados referido nos artigos 6.º e 7.° é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 20 de dezembro de 2023. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.»;

b) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. A delegação de poderes referida nos artigos 6.º e 7.° pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.»;

c) O n.º 6 passa a ter a seguinte redação:

«6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 6.º ou do artigo 7.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.»;

14) O artigo 15.º passa a ter a seguinte redação:

«*Artigo 15*.

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité Europeu STI (CES). Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho (*).

2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

3. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 8.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011, em conjugação com o artigo 5.º do mesmo regulamento.

4. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Na falta de parecer do comité, a Comissão não adota o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

_____

(*) Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).»;

15) O artigo 17.º passa a ter a seguinte redação:

«*Artigo 17*.

Apresentação de relatórios

1. Os Estados-Membros apresentam à Comissão, até 21 de março de 2025, um relatório sobre a aplicação da presente diretiva e dos atos delegados adotados com base na mesma, bem como sobre as principais atividades e projetos nacionais relativos aos domínios prioritários e à disponibilidade dos dados e serviços enumerados nos anexos III e IV.

2. A Comissão adota atos de execução que estabelecem o modelo para os relatórios iniciais e os relatórios intercalares, incluindo uma lista dos indicadores-chave de desempenho para avaliar a aplicação da presente diretiva e dos atos delegados e de execução adotados com base na mesma. À luz do princípio da proporcionalidade e com base nas boas práticas, esses atos de execução estabelecem uma distinção entre os indicadores-chave de desempenho obrigatórios a incluir nos relatórios e os indicadores adicionais que podem ser incluídos nesses relatórios, se for caso disso. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 15.º, n.º 4.

3. Após o primeiro relatório, os Estados-Membros apresentam, de três em três anos, um relatório sobre os progressos realizados na aplicação da presente diretiva e dos atos delegados e de execução adotados com base na mesma. A Comissão assegura que os prazos para a apresentação dos relatórios estabelecidos nos atos delegados adotados com base no artigo 6.º sejam alinhados com essa frequência.

4. A Comissão apresenta, o mais tardar 12 meses após o termo de cada prazo para a apresentação dos relatórios dos Estados-Membros, ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre os progressos realizados na aplicação da presente diretiva e dos atos delegados e de execução adotados com base na mesma. O relatório é acompanhado de uma análise do funcionamento e da aplicação dos artigos 5.º a 11.° e do artigo 16.º, inclusive no que se refere aos recursos financeiros utilizados e necessários. O relatório avalia igualmente a necessidade de alterar a presente diretiva, se for caso disso.»;

16) É inserido o seguinte artigo:

«*Artigo 18.º-A*

Reexame

Até 31 de dezembro de 2028, com base no último relatório da Comissão elaborado nos termos do artigo 17.º, n.º 4, a Comissão reexamina o artigo 6.º-A, o artigo 7.º e os anexos III e IV e pode, se for caso disso, apresentar uma proposta de alteração. Em especial, a Comissão pode, com base nos progressos realizados no que diz respeito à disponibilidade e acessibilidade dos dados e na implantação de serviços, e tendo em conta a sua maior utilização através de aplicações STI, propor a adaptação do âmbito geográfico de determinados tipos de dados e serviços e acrescentar tipos de dados e serviços considerados cruciais para a continuação da implantação dos STI.»;

17) O anexo I é substituído pelo texto que consta do anexo I da presente diretiva;

18) O anexo II é substituído pelo texto que consta do anexo II da presente diretiva;

19) O texto constante do anexo III da presente diretiva é aditado como anexo III;

20) O texto que consta do anexo IV da presente diretiva é aditado como anexo IV.

Artigo 2.º

Transposição

1. Os Estados-Membros põem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até 21 de dezembro de 2025. Do facto informam imediatamente a Comissão.

Em derrogação do primeiro parágrafo, os Estados-Membros põem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à obrigação de apresentação de relatórios estabelecida no artigo 17.º, n.º 1, da Diretiva 2010/40/UE antes do termo do prazo para a apresentação do relatório previsto nesse artigo.

As disposições adotadas pelos Estados-Membros fazem referência à presente diretiva ou são acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como é feita a referência.

2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio regulado pela presente diretiva.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 4.º

Destinatários

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em 22 de novembro de 2023.

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
A Presidente	*O Presidente*
R. METSOLA	P. NAVARRO RÍOS

ANEXO I

«*ANEXO I*

DOMÍNIOS PRIORITÁRIOS

(a que se refere o artigo 2.º)

1. Domínio prioritário I: Serviços STI de informação e mobilidade

As especificações e normas relativas aos serviços STI de informação e mobilidade para os passageiros incluem os seguintes elementos:

1.1. Especificações para serviços digitais de mobilidade multimodal à escala da UE (incluindo serviços de informação sobre viagens multimodais à escala da UE)

A definição dos requisitos necessários para tornar os serviços digitais de mobilidade multimodal ou serviços similares à escala da UE que forneçam informações e reservas, ou com características de aquisição para mais do que um operador de transporte no mesmo modo de transporte, precisos e disponíveis além-fronteiras aos utilizadores dos STI, com base:

1.1.1. na disponibilidade e na acessibilidade, para os prestadores de serviços STI, de dados precisos existentes relativos ao tráfego e às viagens multimodais utilizados para os serviços digitais de mobilidade multimodal, sem prejuízo dos condicionalismos em matéria de segurança e gestão dos transportes;

1.1.2. na facilitação do intercâmbio eletrónico de dados entre as autoridades públicas, as partes interessadas e os prestadores de serviços STI pertinentes, além-fronteiras, em particular através de interfaces normalizadas;

1.1.3. na atualização oportuna, pelas autoridades públicas e partes interessadas pertinentes, dos dados disponíveis relativos ao tráfego e às viagens multimodais, utilizados para os serviços digitais de mobilidade multimodal;

1.1.4. na atualização oportuna, pelos prestadores de serviços STI, das informações sobre viagens multimodais, incluindo informações relacionadas com a reserva e aquisição, se for caso disso, de serviços de transporte.

1.2. Especificações para serviços de informação de tráfego rodoviário e navegação a nível da UE (incluindo serviços de informação de tráfego em tempo real à escala da UE)

A definição dos requisitos necessários para que os utilizadores de STI possam dispor de serviços de informação de tráfego rodoviário e navegação a nível da UE precisos e além-fronteiras, com base:

1.2.1. na disponibilidade e acessibilidade de dados rodoviários e de tráfego precisos existentes, incluindo dados em tempo real, utilizados para as informações de tráfego em tempo real para os prestadores de serviços STI e outras partes interessadas pertinentes, e para a utilização em mapas digitais, sem prejuízo dos condicionalismos de segurança e gestão dos transportes;

1.2.2. na facilitação do intercâmbio eletrónico de dados entre as autoridades públicas, as partes interessadas e os prestadores de serviços STI pertinentes, além-fronteiras, incluindo o retorno de informação sobre a qualidade dos dados;

1.2.3. na atualização oportuna dos dados rodoviários e de tráfego disponíveis utilizados pelas autoridades públicas e por outras partes interessadas pertinentes para disponibilizar informações sobre o tráfego em tempo real;

1.2.4. na atualização oportuna das informações sobre o tráfego em tempo real destinadas aos utentes da estrada e outras partes interessadas pertinentes pelos prestadores de serviços STI.

1.3. Especificações para serviços digitais de mobilidade multimodal e serviços de informação de tráfego rodoviário e navegação a nível da UE

1.3.1. A definição dos requisitos necessários para a recolha, por parte das autoridades públicas competentes e/ou, se for caso disso, pelo setor privado, de dados rodoviários e de tráfego (ou seja, planos de circulação, regras de trânsito e itinerários recomendados, nomeadamente para os veículos pesados de mercadorias) e para o fornecimento desses dados aos prestadores de serviços STI, com base:

1.3.1.1. na disponibilidade e acessibilidade, para os prestadores de serviços STI, dos dados rodoviários e de tráfego existentes (ou seja, planos de circulação, regras de trânsito e itinerários recomendados) recolhidos pelas autoridades públicas competentes e/ou pelo setor privado;

1.3.1.2. na facilitação do intercâmbio eletrónico de dados entre as autoridades públicas competentes e os prestadores de serviços STI e outras partes interessadas pertinentes;

1.3.1.3. na atualização oportuna, pelas autoridades públicas competentes e/ou, se for caso disso, pelo setor privado, de dados rodoviários e de tráfego (ou seja, planos de circulação, regras de trânsito e itinerários recomendados);

1.3.1.4. na atualização oportuna, pelos prestadores de serviços STI, dos serviços e aplicações STI que utilizam esses dados rodoviários e de tráfego.

1.3.2. A definição dos requisitos necessários para que os dados rodoviários, de tráfego e sobre as viagens e as infraestruturas multimodais pertinentes, utilizados para a criação de mapas digitais, sejam precisos e, se possível, se encontrem à disposição dos produtores e prestadores de serviços de cartografia digital, com base:

1.3.2.1. na disponibilidade e acessibilidade, para produtores e prestadores de serviços de cartografia digital, dos dados rodoviários, de tráfego e sobre as viagens e as infraestruturas multimodais pertinentes existentes, incluindo os nós de acesso identificados, utilizados para a cartografia digital;

1.3.2.2. na facilitação do intercâmbio eletrónico de dados entre as autoridades públicas e as partes interessadas pertinentes e os produtores de mapas digitais e os prestadores de serviços de cartografia digital do setor privado;

1.3.2.3. na atualização oportuna, pelas autoridades públicas e pelas partes interessadas pertinentes, dos dados rodoviários e de tráfego utilizados para a cartografia digital;

1.3.2.4. na atualização oportuna dos mapas digitais pelos produtores desses mapas e pelos prestadores de serviços de cartografia digital.

2. Domínio prioritário II: Serviços STI de viagens, transportes e gestão do tráfego

As especificações e normas para os serviços STI de viagens, transporte e gestão do tráfego incluem os seguintes elementos:

2.1. Especificações para serviços melhorados de gestão do tráfego e de incidentes

A definição dos requisitos necessários para apoiar e harmonizar serviços melhorados de gestão do tráfego e de incidentes, com base:

2.1.1. na disponibilidade e acessibilidade dos dados rodoviários e de tráfego precisos existentes e dos dados sobre acidentes e incidentes necessários para os serviços de gestão do tráfego e de incidentes;

2.1.2. na facilitação do intercâmbio eletrónico de dados, incluindo dados sobre mercadorias pertinentes para a gestão do tráfego e de incidentes (por exemplo, transporte de mercadorias perigosas, restrições de acesso relacionadas com mercadorias, veículos sobredimensionados), entre centros de gestão do tráfego, centros de informação de tráfego, partes interessadas e prestadores de serviços STI pertinentes, além-fronteiras, em especial através de interfaces normalizadas;

2.1.3. na atualização atempada dos dados rodoviários e de tráfego disponíveis, bem como dos dados sobre acidentes e incidentes, necessários para melhorar os serviços de gestão do tráfego e de incidentes pelas partes interessadas pertinentes;

2.1.4. na disponibilidade e acessibilidade de dados e sinergias com outras iniciativas destinadas a apoiar a multimodalidade, a integração dos modos de transporte e a facilitação da transferência modal na rede europeia de transportes para modos de transporte mais sustentáveis, através da harmonização e facilitação da partilha de dados ([1])*.

2.2. Especificações para serviços de gestão da mobilidade

A definição dos requisitos necessários para apoiar o desenvolvimento de serviços precisos de gestão da mobilidade pelas autoridades de transportes públicos, com base:

2.2.1. na disponibilidade e acessibilidade, num formato normalizado, para as autoridades públicas competentes, dos dados rodoviários e de viagens multimodais e de tráfego precisos existentes, necessários para a gestão da mobilidade, sem prejuízo dos requisitos em matéria de proteção de dados;

2.2.2. na facilitação do intercâmbio eletrónico de dados entre as autoridades públicas, as partes interessadas e os prestadores de serviços STI pertinentes, além-fronteiras;

2.2.3. na atualização oportuna, por parte das autoridades públicas e das partes interessadas pertinentes, dos dados rodoviários, de viagens multimodais e de tráfego, necessários para a gestão da mobilidade.

2.3. Quadro da UE para a arquitetura de STI

A definição das medidas necessárias para desenvolver a arquitetura-quadro dos STI da UE, que vise especificamente a interoperabilidade no domínio dos STI, a continuidade dos serviços e os aspetos ligados à multimodalidade, no âmbito da qual os Estados-Membros e as respetivas autoridades competentes, em cooperação com o setor privado, possam desenvolver a sua própria arquitetura de STI para a mobilidade a nível nacional, regional ou local.

2.4. Aplicações STI e logística do transporte de mercadorias

A definição dos requisitos necessários para apoiar a criação de aplicações STI para a logística do transporte de mercadorias, em especial a localização e o seguimento de mercadorias e outros serviços de visibilidade ao longo do trajeto e em todos os modos de transporte, com base:

2.4.1. na possibilidade de os criadores de aplicações STI terem acesso às tecnologias STI pertinentes e na sua utilização pelos mesmos;

2.4.2. na disponibilidade de dados relacionados com a carga, acessíveis através de outros quadros específicos de partilha de dados ([2])*;

2.4.3. na integração dos resultados do posicionamento nos instrumentos e centros de gestão do tráfego.

3. Domínio prioritário III: Serviços STI de segurança rodoviária

As especificações e normas para os serviços STI de segurança rodoviária incluem:

3.1. Especificações para o serviço interoperável de chamadas de emergência (eCall) a nível da UE

A definição das medidas necessárias para a prestação harmonizada de um serviço interoperável de chamadas de emergência (eCall) a nível da UE, incluindo:

3.1.1. a disponibilidade dos dados STI necessários ao intercâmbio a bordo dos veículos;

3.1.2. a disponibilidade dos equipamentos necessários nos centros de resposta a chamadas de emergência que recebem os dados emitidos pelos veículos;

3.1.3. a facilitação do intercâmbio eletrónico de dados entre os veículos e os centros de resposta a chamadas de emergência, incluindo a possível interação com os dados abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2020/1056 e com a eCMR ([3])*, por exemplo, no caso de mercadorias perigosas.

3.2. Especificações para os serviços de informação e reserva de lugares de estacionamento seguros e protegidos para camiões e veículos comerciais

A definição das medidas necessárias para disponibilizar serviços de informação e, se disponíveis, de reserva, baseados em STI, de lugares de estacionamento seguros e protegidos para camiões e veículos comerciais, nomeadamente em áreas de serviço e de descanso nas estradas, com base:

3.2.1. na disponibilização aos utilizadores de informações sobre o estacionamento;

3.2.2. na facilitação do intercâmbio eletrónico de dados entre os parques e lugares de estacionamento, os centros e os veículos;

3.2.3. na integração das tecnologias STI pertinentes, tanto nos veículos como nos parques de estacionamento, que permitam atualizar as informações sobre os lugares de estacionamento disponíveis, para efeitos de reserva.

3.3. Especificações para as informações mínimas universais sobre o tráfego relacionadas com a segurança rodoviária

A definição de requisitos mínimos, sempre que possível, para "informações de tráfego universais" relacionadas com a segurança rodoviária, se possível de forma gratuita para todos os utilizadores, bem como a definição do seu conteúdo mínimo, com base:

3.3.1. na disponibilidade e acessibilidade de dados precisos sobre ocorrências e condições relacionadas com a segurança, necessários para os serviços de informações de tráfego e de gestão de incidentes relacionados com a segurança;

3.3.2. na implantação ou utilização de meios para detetar ou identificar as ocorrências e condições relacionadas com a segurança;

3.3.3. na identificação e na utilização de uma lista normalizada de ocorrências relacionadas com a segurança do tráfego ("informações de tráfego universais"), que deverá ser comunicada gratuitamente a todos os utilizadores de STI;

3.3.4. na compatibilidade e na integração das "informações de tráfego universais" nos serviços STI de informação em tempo real sobre o tráfego e as viagens multimodais.

3.4. Especificações para outras ações

3.4.1. A definição das medidas necessárias para apoiar a segurança dos utentes da estrada no que diz respeito à interface homem-máquina a bordo e à utilização de dispositivos nómadas, incluindo telemóveis, para apoiar a condução e/ou a operação de transporte, bem como a segurança das comunicações a bordo dos veículos que não são abrangidas pelo âmbito de aplicação dos Regulamentos (UE) n.º 167/2013 ([4])*, , (UE) n.º 168/2013 ([5])* e (UE) 2018/858 ([6])* do Parlamento Europeu e do Conselho.

3.4.2. A definição das medidas necessárias para melhorar a segurança e o conforto dos utilizadores vulneráveis da estrada para todas as aplicações STI pertinentes não abrangidas pelo âmbito de aplicação dos Regulamentos (UE) n.º 167/2013, (UE) n.º 168/2013 e (UE) 2018/858.

3.4.3. A definição das medidas necessárias para integrar sistemas avançados de informação de apoio ao condutor em veículos e infraestruturas rodoviárias não abrangidos pelo âmbito de aplicação dos Regulamentos (UE) n.º 167/2013, (UE) n.º 168/2013 e (UE) 2018/858.

3.4.4. A definição das medidas necessárias para facilitar o intercâmbio de informações entre os prestadores de serviços de aplicações STI de segurança, tais como o apoio à recuperação de veículos ou mercadorias furtados, e as autoridades públicas competentes, tendo devidamente em conta outros quadros existentes e emergentes destinados a facilitar a partilha de dados no domínio da mobilidade e dos transportes que não são abrangidos pelo âmbito de aplicação dos Regulamentos (UE) n.º 167/2013, (UE) n.º 168/2013 e (UE) 2018/858.

4. Domínio prioritário IV: serviços STI para uma mobilidade cooperativa, conectada e automatizada

As especificações e normas para a ligação dos veículos à infraestrutura de transportes, a sensibilização e a viabilização de serviços de mobilidade altamente automatizados incluem, sem prejuízo das especificações e normas previstas nos Regulamentos (UE) n.º 167/2013, (UE) n.º 168/2013 e (UE) 2018/858:

4.1. A definição das medidas necessárias para a continuação dos progressos no desenvolvimento e na aplicação de sistemas de transporte inteligentes cooperativos (entre veículos, entre os veículos e as infraestruturas ou entre infraestruturas), em especial para apoiar a MCCA, com base:

4.1.1. na facilitação do intercâmbio de dados ou informações entre veículos, entre infraestruturas, entre veículos e infraestruturas e entre outros utentes da estrada e veículos e infraestruturas;

4.1.2. na disponibilidade dos dados ou informações pertinentes a trocar pelos veículos ou pelas infraestruturas rodoviárias;

4.1.3. na utilização de um formato de mensagem normalizado para o intercâmbio de dados ou de informações entre veículos e infraestruturas;

4.1.4. na definição de uma infraestrutura de comunicação precisa e fiável para o intercâmbio de dados ou informações entre veículos, entre infraestruturas, e entre veículos e infraestruturas;

4.1.5. na aplicação de processos de normalização para a adoção das diferentes arquiteturas.

4.2. Especificações dos serviços

4.2.1. Serviços de informação e alerta STI-C baseados em dados sobre o estado das vias que alertem os utilizadores dos transportes para situações de tráfego iminentes;

4.2.2. Serviços de informação e alerta STI-C baseados em observações que alertem os utilizadores dos transportes para situações de tráfego iminentes, incluindo os utilizadores de transportes não conectados;

4.2.3. Serviços STI-C baseados em intenções que permitam aos veículos lidar com cenários de tráfego complexos e a condução altamente automatizada;

4.2.4. Serviços de infraestruturas STI-C para apoiar a condução automatizada.

4.3. Especificações para o sistema de gestão de credenciais de segurança dos STI-C da UE

4.3.1. política de certificação para a gestão de certificados de chave pública para os serviços STI-C;

4.3.2. estabelecimento do papel da autoridade responsável pela política de certificação de STI-C, do gestor da lista de confiança de STI-C e do ponto de contacto STI-C;

4.3.3. política de segurança para a gestão da segurança da informação nos STI-C.

([1])* Como o Regulamento (UE) 2020/1056 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, relativo às informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias (JO L 249 de 31.7.2020, p. 33), e os trabalhos realizados pelo Fórum Digital dos Transportes e da Logística (DTLF).

([2])* Como o Regulamento (UE) 2020/1056.

([3])* Protocolo adicional à Convenção relativa ao Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por Estrada (CMR), relativo à declaração de expedição eletrónica.

([4])* Regulamento (UE) n.º 167/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de fevereiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado de tratores agrícolas e florestais (JO L 60 de 2.3.2013, p. 1).

([5])* Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de janeiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos (JO L 60 de 2.3.2013, p. 52).

([6])* Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009, e revoga a Diretiva 2007/46/CE (JO L 151 de 14.6.2018, p. 1).»

ANEXO II

«ANEXO II

PRINCÍPIOS PARA AS ESPECIFICAÇÕES E A IMPLANTAÇÃO DE STI

(a que se referem os artigos 5.º, 6.°, 7.° e 8.°)

A aprovação de especificações, a emissão de mandatos relativos a normas e a escolha e a implantação das aplicações e dos serviços STI devem basear-se numa avaliação das necessidades que implique todas as partes interessadas pertinentes e observar os princípios seguidamente expostos. Estas medidas devem:

a)	Ser eficazes	–	Contribuir materialmente para a resolução dos principais desafios com que os transportes rodoviários se confrontam na Europa (p. ex., redução do congestionamento, fazer face a situações de emergência e fenómenos meteorológicos, diminuição das emissões, aumento da eficiência energética e garantia de níveis de segurança mais elevados, nomeadamente para os utilizadores vulneráveis da estrada);
b)	Ser eficientes em termos de custos	–	Otimizar o rácio entre os custos e os resultados, na perspetiva do cumprimento dos objetivos definidos;
c)	Ser proporcionadas	–	Prever, se for caso disso, diferentes níveis possíveis de qualidade e implantação dos serviços, tendo em conta as especificidades locais, regionais, nacionais e europeias;
d)	Apoiar a continuidade dos serviços	–	Assegurar a fluidez dos serviços em toda a União, especialmente na rede transeuropeia, e, se possível, nas suas fronteiras externas quando forem implantados os serviços STI. A continuidade dos serviços deverá ser assegurada a um nível adaptado às características das redes de transportes que liguem países com países e, se adequado, regiões com regiões e cidades com zonas rurais;
e)	Assegurar a interoperabilidade	–	Assegurar que as aplicações dos sistemas, os serviços e os processos comerciais subjacentes tenham capacidade para trocar dados e partilhar informações e conhecimentos num formato normalizado para permitir a prestação efetiva de serviços STI;
f)	Apoiar a retrocompatibilidade	–	Assegurar, se tal se justificar, a capacidade de os sistemas STI trabalharem com os sistemas já existentes que partilham um objetivo comum, sem comprometer o desenvolvimento de novas tecnologias e apoiando concomitantemente, se for caso disso, a complementaridade ou a transição para novas tecnologias;
g)	Respeitar as características da infraestrutura e da rede nacionais existentes	–	Ter em conta as diferenças inerentes às características das redes de transportes, nomeadamente no que se refere às dimensões dos volumes de tráfego e às condições atmosféricas na estrada e as especificidades das infraestruturas;
h)	Promover a igualdade de acesso	–	Não levantar obstáculos nem fazer discriminações ao acesso dos utilizadores vulneráveis da estrada às aplicações e serviços STI. Se for caso disso, ser acessíveis às pessoas com deficiência, em conformidade com os requisitos de acessibilidade previstos no anexo I da Diretiva (UE) 2019/882, quando as aplicações e serviços STI se destinam a interligar ou a prestar informações aos utilizadores dos STI com deficiência; ser de fácil utilização para pessoas com conhecimentos digitais limitados;
i)	Apoiar a maturidade	–	Demonstrar, após uma avaliação de riscos adequada que compreenda, se for caso disso, testes adequados em condições reais, realizados junto dos construtores automóveis e fornecedores de infraestrutura, a solidez dos sistemas STI inovadores, através de um nível suficiente de desenvolvimento técnico e de exploração operacional;

j)	Garantir a qualidade da cronometria e do posicionamento	–	Assegurar a compatibilidade das aplicações e serviços STI, que dependem da cronometria ou do posicionamento, com, pelo menos, os serviços de navegação oferecidos pelo Galileo, incluindo a autenticação de mensagens de navegação do serviço aberto e outros serviços Galileo, como o serviço de alta precisão, quando esse serviço estiver disponível, e os sistemas do Serviço Europeu Complementar Geoestacionário de Navegação (EGNOS, na sigla inglesa). Se for caso disso, assegurar que as aplicações e serviços STI baseados em dados de observação da Terra utilizam dados, informações ou serviços Copernicus. Além disso, podem ser utilizados outros dados e serviços para além dos dados Copernicus;
k)	Facilitar a intermodalidade	–	Ter em conta a coordenação de vários modos de transporte, se adequado, aquando da implantação de STI;
l)	Respeitar a coerência	–	Ter em conta as regras, as políticas e as atividades da União já existentes, pertinentes no domínio dos STI, nomeadamente no domínio da normalização e, para as especificações, o princípio da neutralidade tecnológica estabelecido na Diretiva (UE) 2018/1972;
m)	Garantir a transparência e a confiança	–	Assegurar a transparência, por exemplo, garantindo a transparência da classificação, inclusive sobre efeitos ambientais, ao propor opções de mobilidade aos clientes.».

ANEXO III

«*ANEXO III*

Lista dos tipos de dados

Tipo de dados	Cobertura geográfica	Data referida no artigo 6.º-A, n.º 1, segundo parágrafo	Data referida no artigo 6.º-A, n.º 1, terceiro parágrafo
1. Dados relativos à prestação de serviços de informação de tráfego rodoviário e navegação a nível da UE (conforme referido no domínio prioritário I, pontos 1.2 e 1.3, do anexo I):			
1.1. Categoria: Regras de trânsito estáticas e dinâmicas, se for caso disso, relativas aos seguintes tipos de dados:			
Subcategoria: — condições de acesso a túneis — condições de acesso a pontes — limites de velocidade — proibição de ultrapassagem para veículos pesados de mercadorias — restrições de peso/comprimento/largura/altura	A rede transeuropeia principal para as estradas	31 de dezembro de 2025	31 de dezembro de 2027
	A rede transeuropeia global de estradas, outras autoestradas e troços de estradas principais, em que o tráfego médio diário anual total seja superior a 8 500 veículos, e todas as estradas das cidades no centro de cada nó urbano, na aceção do artigo 3.º, alínea p), do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]) e enumeradas nesse regulamento, incluindo as que são geridas pelas cidades. O Estado-Membro pode optar por limitar a cobertura nas cidades no centro dos nós urbanos às ruas em que o tráfego médio diário anual seja superior a 7 000 veículos. O Estado-Membro que tomar essa decisão notifica a Comissão desse facto até 31 de dezembro de 2026	31 de dezembro de 2026	31 de dezembro de 2028
Subcategoria: — vias de sentido único	Infraestruturas rodoviárias nas cidades no centro de cada nó urbano, na aceção do artigo 3.º, alínea p), do Regulamento (UE) n.º 1315/2013	31 de dezembro de 2025	31 de dezembro de 2027
Subcategoria: — regras relativas a entregas de mercadorias	Infraestruturas rodoviárias nas cidades no centro de cada nó urbano, na aceção do artigo 3.º, alínea p), do Regulamento (UE) n.º 1315/2013	31 de dezembro de 2026	Atos delegados a adotar nos termos do artigo 7.º, n.º 1-A, alíneas a), b) e c)

([1]) Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE (JO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

Tipo de dados	Cobertura geográfica	Data referida no artigo 6.º-A, n.º 1, segundo parágrafo	Data referida no artigo 6.º-A, n.º 1, terceiro parágrafo
Subcategoria: — sentido da marcha nas faixas reversíveis	A rede transeuropeia global e principal de estradas, outras autoestradas e troços de estradas principais, em que o tráfego médio diário anual total seja superior a 8 500 veículos, e todas as estradas das cidades no centro de cada nó urbano, na aceção do artigo 3.º, alínea p), do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 e enumeradas nesse regulamento, incluindo as que são geridas pelas cidades. O Estado-Membro pode optar por limitar a cobertura nas cidades no centro dos nós urbanos às ruas em que o tráfego médio diário anual seja superior a 7 000 veículos. O Estado-Membro que tomar essa decisão notifica a Comissão desse facto até 31 de dezembro de 2026	31 de dezembro de 2026	Atos delegados a adotar nos termos do artigo 7.º, n.º 1-A, alíneas a), b) e c)
Subcategoria: — planos de circulação	A rede transeuropeia global e principal de estradas, outras autoestradas e troços de estradas principais, em que o tráfego médio diário anual total seja superior a 8 500 veículos, e todas as estradas das cidades no centro de cada nó urbano, na aceção do artigo 3.º, alínea p), do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 e enumeradas nesse regulamento, incluindo as que são geridas pelas cidades. O Estado-Membro pode optar por limitar a cobertura nas cidades no centro dos nós urbanos às ruas em que o tráfego médio diário anual seja superior a 7 000 veículos. O Estado-Membro que tomar essa decisão notifica a Comissão desse facto até 31 de dezembro de 2028	31 de dezembro de 2028	Atos delegados a adotar nos termos do artigo 7.º, n.º 1-A, alíneas a), b) e c)
Subcategoria: — restrições de acesso permanentes	A rede transeuropeia global e principal de estradas, outras autoestradas e troços de estradas principais, em que o tráfego médio diário anual total seja superior a 8 500 veículos, e todas as estradas das cidades no centro de cada nó urbano, na aceção do artigo 3.º, alínea p), do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 e enumeradas nesse regulamento, incluindo as que são geridas pelas cidades. O Estado-Membro pode optar por limitar a cobertura nas cidades no centro dos nós urbanos às ruas em que o tráfego médio diário anual seja superior a 7 000 veículos. O Estado-Membro que tomar essa decisão notifica a Comissão desse facto até 31 de dezembro de 2026	31 de dezembro de 2026	Atos delegados a adotar nos termos do artigo 7.º, n.º 1-A, alíneas a), b) e c)

Tipo de dados	Cobertura geográfica	Data referida no artigo 6.º-A, n.º 1, segundo parágrafo	Data referida no artigo 6.º-A, n.º 1, terceiro parágrafo
Subcategoria: — limites das restrições, proibições ou obrigações com validade zonal, estado atual de acesso e condições de circulação em zonas de tráfego regulamentadas	A rede transeuropeia global e principal de estradas, outras autoestradas e troços de estradas principais, em que o tráfego médio diário anual total seja superior a 8 500 veículos, e todas as estradas das cidades no centro de cada nó urbano, na aceção do artigo 3.º, alínea p), do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 e enumeradas nesse regulamento, incluindo as que são geridas pelas cidades. O Estado-Membro pode optar por limitar a cobertura nas cidades no centro dos nós urbanos às ruas em que o tráfego médio diário anual seja superior a 7 000 veículos. O Estado-Membro que tomar essa decisão notifica a Comissão desse facto até 31 de dezembro de 2026	31 de dezembro de 2026	Atos delegados a adotar nos termos do artigo 7.º, n.º 1-A, alíneas a), b) e c)

1.2. Tipos de dados sobre o estado da rede:

Subcategoria: — vias fechadas ao trânsito — faixas fechadas ao trânsito — obras na via	A rede transeuropeia principal de estradas	31 de dezembro de 2025	Não aplicável (nota 1)
	A rede transeuropeia global de estradas	31 de dezembro de 2026	Não aplicável (nota 1)
Subcategoria: — medidas temporárias de gestão do tráfego	A rede transeuropeia global e principal de estradas	31 de dezembro de 2028	Não aplicável (nota 1)

2. Dados relativos aos serviços de informação e reserva de lugares de estacionamento seguros e protegidos para camiões e veículos comerciais (conforme referido no domínio prioritário III, ponto 3.2, do anexo I):

Categoria: dados estáticos Subcategoria: — dados estáticos relativos às zonas de estacionamento — informações sobre as condições de segurança e os equipamentos da zona de estacionamento	A rede transeuropeia principal de estradas	31 de dezembro de 2025	31 de dezembro de 2026
	A rede transeuropeia global de estradas	31 de dezembro de 2026	31 de dezembro de 2027
Categoria: dados dinâmicos Subcategoria: — dados dinâmicos sobre lugares de estacionamento disponíveis, incluindo informações como, por exemplo: completo, encerrado ou número de lugares gratuitos disponíveis.	A rede transeuropeia global e principal de estradas	31 de dezembro de 2027	Não aplicável (nota 1)

Tipo de dados	Cobertura geográfica	Data referida no artigo 6.º-A, n.º 1, segundo parágrafo	Data referida no artigo 6.º-A, n.º 1, terceiro parágrafo
3. Dados sobre ocorrências ou condições detetadas relacionadas com a segurança rodoviária abrangidos pelas informações mínimas universais sobre o tráfego relacionadas com a segurança rodoviária (conforme referido no domínio prioritário III, ponto 3.3, do anexo I):			
Categoria: dados dinâmicos Subcategoria: — via com pavimento temporariamente escorregadio — animais, peões, obstáculos, destroços na via — zona de acidente não protegida — obras rodoviárias de curta duração — condutor em contramão — bloqueio não gerido da via	Rede transeuropeia global e principal de estradas e outras autoestradas não incluídas nessa rede	31 de dezembro de 2025	Não aplicável (nota 1)
Subcategoria: — visibilidade reduzida — condições meteorológicas excecionais	Rede transeuropeia global e principal de estradas e outras autoestradas não incluídas nessa rede	31 de dezembro de 2026	Não aplicável (nota 1)
4. Dados estáticos relativos ao tráfego multimodal para serviços de informação sobre viagens multimodais à escala da UE (conforme referido no domínio prioritário I, pontos 1.1 e 1.3, do anexo I):			
Categoria Localização dos nós de acesso identificados para todos os modos regulares, incluindo informações sobre a acessibilidade dos nós de acesso e das vias no interior de um nó de ligação (tais como a existência de ascensores, escadas rolantes)	Nós urbanos na aceção do artigo 3.º, alínea p), do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 e enumerados nesse regulamento, incluindo os geridos pelas cidades	31 de dezembro de 2026	Atos delegados a adotar nos termos do artigo 7.º, n.º 1-A, alíneas a), b) e c)
	Toda a rede de transportes da União	31 de dezembro de 2028	Atos delegados a adotar nos termos do artigo 7.º, n.º 1-A, alíneas a), b) e c)

NOTA 1: "Não aplicável: nenhuma obrigação de disponibilizar os dados criados ou atualizados antes da data indicada na terceira coluna do presente anexo, nos termos do artigo 6.º-A, n.º 1".».

ANEXO IV

«ANEXO IV

Lista de serviços STI

Serviço	Cobertura geográfica	Data
Serviço de informações mínimas universais sobre o tráfego relacionadas com a segurança rodoviária (SRTI) conforme referido no domínio prioritário III, ponto 3.3, do anexo I	A rede transeuropeia global e principal de estradas	31 de dezembro de 2026».