



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 16 de dezembro de 2021
(OR. en)

15114/21

**Dossiê interinstitucional:
2021/0419 (COD)**

**TRANS 761
TELECOM 465
IND 390
CODEC 1671
DATAPROTECT 295
DIGIT 190**

PROPOSTA

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	15 de dezembro de 2021
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2021) 813 final
Assunto:	Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO 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

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2021) 813 final.

Anexo: COM(2021) 813 final



COMISSÃO
EUROPEIA

Estrasburgo, 14.12.2021
COM(2021) 813 final

2021/0419 (COD)

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

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)

{SEC(2021) 436 final} - {SWD(2021) 474 final} - {SWD(2021) 475 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

A proposta diz respeito à adoção de uma diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho, que altera a 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 transporte¹.

• Razões e objetivos da proposta

A mobilidade e os transportes são essenciais para os cidadãos europeus e para a economia europeia no seu conjunto. A livre circulação de pessoas e bens através das suas fronteiras internas constitui uma liberdade fundamental da União Europeia (UE) e do seu mercado único. A Comissão Europeia adotou, em dezembro de 2020, uma Comunicação sobre a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente («a estratégia»)², que propõe uma transformação fundamental do sistema europeu de transportes para alcançar o objetivo de uma mobilidade sustentável, inteligente e resiliente. A digitalização é um catalisador indispensável para esta transformação. A digitalização tornará o sistema de transportes sem descontinuidades e mais eficiente. Além disso, aumentará ainda mais os níveis de segurança, fiabilidade e conforto.

A estratégia identifica a implantação de sistemas de transporte inteligentes (STI) como uma ação-chave para a edificação de um sistema de mobilidade multimodal conectado e automatizado. Este último combina novos desenvolvimentos, como a mobilidade enquanto serviço (MaaS) e a mobilidade cooperativa, conectada e automatizada (MCCA). A MCCA transforma um condutor num utilizador de uma frota partilhada de veículos, plenamente integrada num sistema de transporte multimodal, sem descontinuidades graças aos serviços de mobilidade digital multimodal (MDMS), como as aplicações MaaS.

A estratégia é clara: para tornar os transportes verdadeiramente mais sustentáveis, precisamos de uma multimodalidade eficaz e sem descontinuidades, utilizando o modo mais eficiente para cada segmento da viagem. Além disso, cada modo tem de se tornar mais eficiente; para os transportes rodoviários, isto significa que as soluções partilhadas proporcionam cada vez mais uma alternativa viável à propriedade privada de veículos, o que promove também a aceitação de veículos com emissões nulas, uma vez que os utilizadores de serviços de mobilidade partilhada terão toda uma frota à sua disposição. A ansiedade em torno da gama ou do custo de aquisição é então atenuada, especialmente quando essa frota pode ser recarregada automaticamente. Por outras palavras, os serviços STI emergentes podem acelerar a aceitação de veículos com emissões nulas e ajudar a utilizá-los de forma mais eficiente.

Por último, a redução dos fluxos de tráfego rodoviário (note-se que as frotas de emissões zero não devem conduzir a engarrafamentos sem emissões) contribuirá também para um transporte mais sustentável. Idealmente, os veículos partilhados com emissões nulas funcionam como serviços de ligação aos modos de transporte existentes e ainda mais eficientes, tanto para os passageiros como para as mercadorias, proporcionando viagens sem descontinuidades e mais inclusivas. O congestionamento representa um ónus para a economia da UE de mais de 1 % do PIB por ano³, em virtude do tempo perdido para os cidadãos e os trabalhadores e de uma

¹ JO L 207 de 6.8.2010, p. 1.

² COM/2020/789 final.

³ <https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC69961/congestion%20report%20final.pdf>

logística pouco fiável e ineficiente que alimenta a economia. Ao reduzirem os incidentes e ao melhorarem a gestão do tráfego, os STI podem ajudar a reduzir o congestionamento e dar um contributo importante para a eficiência económica e a competitividade da economia da UE. A implantação de STI tem potencial para melhorar significativamente a segurança rodoviária, a eficiência do tráfego e o conforto, ao ajudar os utilizadores dos transportes a tomar as decisões certas e a adaptar-se às circunstâncias do tráfego. Além disso, permitem uma melhor utilização das infraestruturas existentes, aumentam as opções de multimodalidade e melhoram a gestão do tráfego.

A *Comunicação intitulada «Uma Estratégia Europeia para os Dados»*⁴, adotada pela Comissão em fevereiro de 2020, reconhece que a inovação baseada em dados aduzirá benefícios consideráveis para o público graças ao seu contributo para o Pacto Ecológico Europeu⁵ e ao ajudar a preparar a Europa para a era digital⁶.

A Diretiva 2010/40/UE (a Diretiva STI) foi concebida como o quadro para acelerar e coordenar a implantação e a utilização dos STI aplicados ao transporte rodoviário e às suas interfaces com outros modos de transporte.

A estratégia anunciou que a Diretiva STI seria revista em breve, incluindo alguns dos seus regulamentos delegados. A estratégia destacou igualmente a intenção da Comissão de apoiar a criação de um mecanismo de coordenação em 2021 para os pontos de acesso nacionais (PAN) criados ao abrigo da Diretiva STI.

A Comissão realizou uma avaliação *ex post* da Diretiva STI⁷ que concluiu que a diretiva teve um impacto positivo na implantação dos STI em toda a UE. A avaliação concluiu igualmente que a diretiva continua a ser um instrumento relevante para abordar: a falta de coordenação na implantação dos STI em toda a UE; e ii) a implantação lenta, arriscada e ineficaz em termos de custos dos STI. A avaliação salientou ainda que a utilização dos STI está a aumentar, mas, apesar das melhorias, a sua implantação é ainda muitas vezes limitada no âmbito geográfico. Continua a ser claramente necessário tomar novas medidas em matéria de interoperabilidade, cooperação e partilha de dados, a fim de permitir serviços de STI contínuos e sem descontinuidades em toda a UE.

Em outubro de 2019, a Comissão apresentou um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação da Diretiva STI. O relatório destacou a necessidade de: i) continuar a melhorar a coordenação em matéria de acessibilidade dos dados; ii) ter em conta a emergência de novos temas e desafios STI; iii) melhorar a disponibilidade dos principais tipos de dados em toda a rede de transporte rodoviário (ou seja, disponibilizando esses tipos de dados em formato digital legível por máquina).

Por conseguinte, a presente proposta aborda os seguintes problemas: i) a falta de interoperabilidade e de continuidade das aplicações, sistemas e serviços; ii) a falta de concertação e de cooperação efetiva entre as partes interessadas; e iii) assuntos pendentes relacionados com a disponibilidade e a partilha de dados de apoio aos serviços STI. Permite alcançar este objetivo, nomeadamente alargando o atual âmbito de aplicação da diretiva de modo a abranger desafios novos e emergentes e permitindo que os serviços STI essenciais passem a ser obrigatórios em toda a UE. A implantação de serviços STI será apoiada pela disponibilidade dos dados necessários para fornecer informações fiáveis, garantindo assim

⁴ COM(2020) 66 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

⁶ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age_pt

⁷ SWD(2019) 368 final.

que os benefícios da digitalização no setor rodoviário possam ser aproveitados. As regras adicionais destinadas a melhorar o alinhamento com as práticas e normas atuais também resolverão os problemas acima referidos.

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

A presente proposta faz parte de um pacote de iniciativas legislativas destinadas a contribuir para os objetivos de descarbonização, digitalização e maior resiliência das infraestruturas de transportes. Para além da revisão da Diretiva STI, este pacote inclui a revisão do Regulamento RTE-T⁸ e do pacote de mobilidade urbana⁹, que incluem disposições relacionadas com a implantação de serviços STI. Por exemplo, a revisão do Regulamento RTE-T aborda os meios para detetar ocorrências relacionadas com a segurança rodoviária, possibilitando a prestação de informações de tráfego relacionadas com a segurança rodoviária aos utentes da estrada ao abrigo da presente proposta.

A presente proposta é coerente com a proposta de um novo regulamento relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos apresentada pela Comissão em 14 de julho de 2021¹⁰, que revogaria a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos¹¹. Os dados sobre os pontos de carregamento e de reabastecimento disponibilizados ao abrigo do presente regulamento devem ser disponibilizados através dos PAN criados ao abrigo da Diretiva STI.

A presente proposta é também coerente e alinhada com outros quadros jurídicos no domínio dos transportes, como o Regulamento relativo às informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias (eFTI)¹² e outra legislação relacionada com diferentes modos de transporte, em especial no que diz respeito à definição do âmbito de aplicação no anexo I da presente diretiva e ao valor acrescentado para o desenvolvimento de serviços de mobilidade digital multimodal.

No que diz respeito à segurança rodoviária, a estratégia confirmou o objetivo de aproximar de zero o número de mortes para todos os modos de transporte na UE até 2050. No que respeita ao transporte rodoviário, existem várias ações no âmbito da Diretiva STI que contribuem para este objetivo ambicioso. Por exemplo, o sistema eCall corresponde a uma medida pós-colisão para acelerar os tempos de resposta a emergências e, por conseguinte, reduzir o número de vítimas mortais e de feridos graves. Os STI cooperativos permitem que os veículos, as infraestruturas de transporte e outros utentes da estrada comuniquem e coordenem as suas ações. Os STI cooperativos têm um potencial significativo para reduzir o número e a gravidade dos acidentes. Os serviços de informação sobre ocorrências relacionadas com a segurança ou para o estacionamento seguro de camiões contribuem para a segurança dos utentes da estrada. A disponibilidade obrigatória de dados essenciais em formato legível por máquina melhorará o funcionamento dos serviços de segurança, como a adaptação inteligente da velocidade, e a obrigatoriedade de serviços de informações de tráfego relacionados com a segurança melhorará a segurança do tráfego.

⁸ 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 (JO L 348 de 20.12.2013, p.1).

⁹ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/urban-mobility_en

¹⁰ COM(2021) 559 final.

¹¹ JO L 307, 28.10.2014, p. 1.

¹² JO L 249 de 31.7.2020, p. 33.

A presente proposta é coerente com as regras relativas aos direitos e obrigações dos passageiros, tais como as estabelecidas no artigo 10.º do Regulamento (UE) 2021/782 do Parlamento Europeu e do Conselho¹³.

Além disso, está atualmente em curso uma revisão do Regulamento Delegado (UE) 2015/962 da Comissão¹⁴ relativo à prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real à escala da UE¹⁵. Espera-se que essa próxima revisão identifique tipos de dados cruciais e introduza determinados novos tipos de dados cruciais relacionados com a regulamentação do tráfego: i) restrições de peso/comprimento/largura/altura; ii) estradas de sentido único; e iii) limites de restrições, proibições ou obrigações com validade zonal, estado atual de acesso e condições de circulação em zonas de tráfego regulamentadas. A presente proposta é coerente com as alterações previstas ao ato delegado. Além disso, dada a importância destes três pontos de dados adicionais, uma vez adotado o novo ato delegado, será conveniente considerar a sua inclusão na lista dos tipos de dados cuja disponibilidade e fornecimento devem passar a ser obrigatórios.

- **Coerência com outras políticas da União**

A estratégia europeia para os dados anunciou a criação de espaços de dados comuns e interoperáveis a nível da UE em setores económicos estratégicos e domínios de interesse público. Estes espaços de dados incluem um espaço comum europeu de dados de mobilidade. A Diretiva STI é uma componente importante do espaço comum europeu de dados sobre a mobilidade, uma vez que prevê a disponibilidade e a acessibilidade de dados multimodais sobre tráfego e viagens nos PAN.

Estes dados dão especial apoio a sistemas avançados de assistência ao condutor, como os novos sistemas de veículos ao abrigo do Regulamento (UE) 2019/2144 relativo à segurança geral¹⁶.

A proposta foi alinhada com outros quadros jurídicos da UE, como o Regulamento (UE) 2016/679 relativo à proteção geral de dados¹⁷, a Diretiva 2002/58/CE relativa à Privacidade Eletrónica¹⁸ e o Regulamento (UE) 2019/2144 relativo à segurança geral¹⁹. Se for caso disso, as medidas previstas na presente proposta devem ter devidamente em conta o futuro Regulamento Inteligência Artificial²⁰.

A presente diretiva apoia as políticas de I&I em matéria de clima, energia e mobilidade no âmbito do Programa-Quadro de Investigação Horizonte Europa 2021-2027 no que diz respeito à investigação e ao desenvolvimento de tecnologias inovadoras no domínio dos STI, dos STI cooperativos (STIC) e da mobilidade cooperativa, conectada e automatizada (MCCA).

¹³ Regulamento (UE) 2021/782 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2021, relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários (JO L 172 de 17.5.2021, p. 1).

¹⁴ 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).

¹⁵ Prevê-se que a adoção do ato delegado ocorra no primeiro trimestre de 2022.

¹⁶ JO L 325 de 16.12.2019, p. 1

¹⁷ JO L 119 de 4.5.2016, p. 1

¹⁸ JO L 201 de 31.7.2002, p. 37

¹⁹ JO L 325 de 16.12.2019, p. 1

²⁰ Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece regras harmonizadas em matéria de inteligência artificial (Regulamento Inteligência Artificial) e altera determinados atos legislativos da União [COM(2021) 206 final].

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

- **Base jurídica**

A alteração não afeta a base jurídica da Diretiva STI, que é o artigo 91.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

- **Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)**

A Diretiva STI aborda aspetos transnacionais dos transportes que não podem ser satisfatoriamente tratados pelos Estados-Membros isoladamente, como a interoperabilidade dos equipamentos e o reforço do mercado interno dos serviços STI a nível mundial. Contribui assim para o emprego e o crescimento.

Em conformidade com o princípio da subsidiariedade, o recurso a uma diretiva (quadro) como a Diretiva STI continua a ser um dos meios mais adequados para alcançar o resultado pretendido. Os princípios gerais e as condições favoráveis para a implementação dos STI são estabelecidos utilizando especificações desenvolvidas com a forte participação de peritos temáticos nomeados pelos Estados-Membros.

A Comissão considera que deve ser obrigatório disponibilizar e fornecer alguns tipos de dados e serviços STI. A proposta inclui listas iniciais desses dados e serviços. A proposta inclui igualmente um mecanismo de atualização dessas listas, baseado numa consulta reforçada das partes interessadas e na aprovação formal prévia dos Estados-Membros.

No âmbito das suas prerrogativas institucionais, a Comissão reforçará igualmente o papel do Grupo Consultivo Europeu STI, que conta com representantes das partes interessadas dos STI relevantes dos setores público e privado. Estas partes interessadas aconselham a Comissão sobre os aspetos operacionais e técnicos da implementação e implantação de STI na UE.

- **Proporcionalidade**

Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, a presente proposta não excede o necessário para atingir os seus objetivos. A Comissão considera que todas as medidas são proporcionadas em termos do seu impacto, conforme demonstrado na avaliação de impacto que acompanha a presente iniciativa²¹. A intervenção proposta: (i) adapta o âmbito de aplicação da Diretiva STI a novos domínios emergentes de serviços STI; (ii) reforça o papel das partes interessadas e a coordenação entre elas; e iii) exige a disponibilidade de dados cruciais e a prestação de serviços essenciais. Tal é necessário para adaptar o quadro jurídico dos STI a um contexto em evolução e para assegurar a disponibilidade dos dados e serviços necessários para apoiar os objetivos da estratégia.

- **Escolha dos instrumentos**

Devido às alterações limitadas à Diretiva STI, a Comissão considera que uma alteração é a melhor opção para rever a diretiva.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente**

A avaliação *ex post* «REFIT» da Diretiva STI concluiu que o âmbito de aplicação da Diretiva STI continua a ser pertinente atualmente, continuando os domínios prioritários identificados a

²¹

Acrescentar referência

abranger ainda os tópicos, serviços e dados pertinentes. As partes interessadas consideraram igualmente que a diretiva e os seus atos delegados contribuíram para reduzir as externalidades negativas dos transportes.

Ao mesmo tempo, em resultado da evolução societal e tecnológica, a avaliação concluiu que uma série de domínios necessitavam de maior atenção no futuro. Em especial, a avaliação considerou que a mobilidade cooperativa, conectada e automatizada mereceria especial atenção. Além disso, segundo a avaliação, espera-se que a garantia da disponibilidade dos dados pertinentes e das infraestruturas STI leve à implantação de serviços contínuos à escala da UE. A avaliação concluiu igualmente que, até à data, apenas um número limitado de serviços STI interoperáveis tinha sido implantado. A avaliação salientou a persistente relutância em partilhar dados, que continua a ser um fator limitativo, e a necessidade de melhorar a cooperação com e entre as partes interessadas.

Os problemas que a proposta procura resolver foram também identificados na avaliação, nomeadamente: i) a falta de interoperabilidade e continuidade das aplicações, sistemas e serviços; ii) a falta de concertação e cooperação efetiva entre as partes interessadas; e iii) assuntos pendentes relativos à disponibilidade e à partilha de dados de apoio aos serviços STI.

- **Consultas das partes interessadas**

O processo de consulta²² envolveu os principais grupos-alvo através de três métodos diferentes: uma consulta pública, uma consulta pública aberta e consultas específicas. Cada um destes métodos é discutido nos pontos seguintes.

Entre 8 de outubro de 2020 e 19 de novembro de 2020, decorreu uma consulta pública sobre a avaliação de impacto inicial (AII)²³ desta iniciativa. A Comissão recebeu 34 respostas a esta consulta pública, principalmente de empresas, associações empresariais e autoridades públicas. As ONG, as organizações de consumidores e o público também responderam à AII.

A consulta pública foi lançada em 3 de novembro de 2020 e permaneceu aberta até 2 de fevereiro de 2021. O questionário da consulta pública convidava as partes interessadas a emitir pareceres sobre os principais aspetos da avaliação de impacto, nomeadamente: i) os principais problemas abordados na avaliação de impacto; ii) as causas destes problemas; iii) medidas políticas possíveis para resolver estes problemas e as respetivas causas; iv) os impactos prováveis destas eventuais medidas políticas; e v) a pertinência de uma ação a nível da UE para resolver estes problemas. A Comissão recebeu 149 respostas no total.

As consultas específicas consistiram em quatro partes, descritas nos pontos seguintes.

- Em 15 de fevereiro de 2021, foi lançado um inquérito em linha a todos os principais grupos de partes interessadas, que permaneceu aberto até 26 de março de 2021.

- Em 16 de fevereiro de 2021, foi lançado um programa de entrevistas com 53 partes interessadas de todos os principais grupos de partes interessadas, que permaneceu aberto até 6 de maio de 2021. Além disso, foram realizadas seis entrevistas exploratórias com as principais partes interessadas na fase inicial do estudo (novembro/dezembro de 2020).

- Foram realizados seis seminários com as partes interessadas entre dezembro de 2020 e junho de 2021.

²² Para mais informações, consultar o anexo F do estudo de apoio, que contém um relatório sobre a consulta das partes interessadas.

²³ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Intelligent-transport-systems-review-of-EU-rules-_en

- O Comité Europeu STI reuniu-se em 17 de dezembro de 2020 e em 28 de junho de 2021.

Ao longo do período de preparação da avaliação de impacto, a Comissão reuniu-se igualmente com inúmeras partes interessadas e recebeu vários documentos de tomada de posição.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

Para preparar esta iniciativa, a Comissão utilizou: i) as conclusões da avaliação *ex post* da Diretiva STI²⁴; ii) o relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação da presente diretiva²⁵; e iii) os relatórios intercalares de 2020 apresentados pelos Estados-Membros sobre a aplicação da Diretiva STI²⁶.

As partes interessadas forneceram também muitas informações nas atividades de consulta, complementadas por informações que forneceram à Comissão numa base *ad hoc*. A avaliação de impacto baseia-se, em grande medida, num estudo de apoio externo de acompanhamento realizado por um consultor²⁷.

Outra fonte de informação resultou de um amplo exercício de consulta realizado pela Comissão com o grupo de peritos dos Estados-Membros em matéria de STI²⁸ sobre a definição de tipos de dados cruciais. Este exercício foi realizado no âmbito da revisão do Regulamento Delegado (UE) 2015/962 da Comissão.

Em termos gerais, as fontes utilizadas para redigir o relatório de avaliação de impacto são numerosas, exaustivas e representativas dos vários grupos de partes interessadas.

- **Avaliação de impacto**

O Comité de Controlo da Regulamentação recebeu o relatório da avaliação de impacto em 25 de agosto de 2021. O Comité emitiu um parecer positivo sobre o relatório com reservas em 27 de setembro de 2021. O Comité considerou que o relatório poderia ser melhorado com: i) o âmbito da iniciativa, por exemplo, a forma como contribuirá para a multimodalidade e os objetivos do Pacto Ecológico; ii) os problemas específicos que estão a ser abordados e as escolhas políticas mais críticas; iii) a análise dos impactos; iv) a escolha da opção preferida; e v) os pontos de vista das partes interessadas.

O relatório final de avaliação de impacto inclui uma descrição pormenorizada e a avaliação do valor acrescentado da iniciativa, bem como as suas correlações com outras iniciativas políticas nas secções 1 a 4. A secção 5 contém uma descrição pormenorizada das opções estratégicas. A secção 6 apresenta uma análise exaustiva dos impactos de todas as opções e a secção 7 inclui uma comparação das opções estratégicas. O resumo da avaliação de impacto e os dois pareceres do Comité de Controlo da Legislação estão disponíveis no sítio da Comissão²⁹.

²⁴ SWD(2019) 368 final.

²⁵ COM/2019/464 final.

²⁶ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/its-national-reports_en

²⁷ Relatório final, estudo de apoio à avaliação de impacto intitulado «Impact Assessment Support Study for the revision of the Intelligent Transport System Directive (2010/40/UE)», 2021.

²⁸ Código E01941 no Registo dos Grupos de Peritos da Comissão e Outras Entidades Semelhantes.

²⁹ Acrescentar referência

No relatório final de avaliação de impacto foram analisadas três opções políticas. Um resumo de cada uma destas três opções é apresentado nos três pontos seguintes.

- Opção legislativa n.º 1: Reforço dos princípios de coordenação e implantação. Esta primeira opção introduz o maior número de medidas políticas. No entanto, adota, na sua maioria, uma abordagem ligeira, nomeadamente no que se refere às medidas relacionadas com: i) as alterações à diretiva, a fim de permitir o alargamento do seu funcionamento a áreas de serviços STI novas e emergentes; ii) a resolução das deficiências identificadas na cooperação entre as partes interessadas através de medidas destinadas a melhorar a coordenação; e iii) assegurar a coerência das disposições da diretiva com as de outros instrumentos jurídicos existentes. Inclui igualmente medidas destinadas a: i) reforçar ainda mais a coordenação de todas as partes interessadas; ii) institucionalizar partes do quadro de governação; e iii) preparar a diretiva para o futuro para funcionar no contexto do advento das conhecidas iniciativas políticas da UE.
- Opção legislativa n.º 2: Exigir a recolha e a disponibilidade de dados cruciais. Esta intervenção torna obrigatória a recolha e a partilha de dados cruciais para o funcionamento de serviços essenciais como forma de impulsionar a implantação desses serviços. Estas medidas mantêm todos os outros aspetos da opção 1, procurando simultaneamente melhorar: i) a disponibilidade dos dados; ii) a qualidade dos dados; iii) o acesso aos dados; iv) o intercâmbio de dados; e v) a utilização de dados.
- Opção legislativa n.º 3: Impor a prestação de serviços essenciais. Esta intervenção prevê a possibilidade de introduzir a implantação obrigatória de serviços essenciais através de atos delegados. Tira partido, em especial, do aumento da disponibilidade, da qualidade, do intercâmbio e da utilização de dados promovidos pela opção 2 e visa continuar a apoiar a implantação de serviços interoperáveis e contínuos.

A Comissão prefere claramente a opção 2 em detrimento da opção 1, uma vez que permite obter benefícios significativamente maiores e a melhor relação custos-benefícios. A recolha obrigatória de dados e a consequente aceitação dos serviços STI também aumentam consideravelmente a eficácia da diretiva na consecução dos objetivos da Diretiva STI, tornando-a mais coerente. Limitar a recolha obrigatória de dados a dados cruciais – e os benefícios muito significativos que resultariam da recolha destes dados cruciais – significa também que a opção 2 é proporcional.

A diferença entre os claros benefícios da opção 2 em comparação com a opção 3 é inferior à diferença entre os benefícios da opção 1 relativamente à opção 2. No entanto, as diferenças nos claros benefícios entre a opção 2 e a opção 3 continuam a ser muito significativas. A principal diferença é um aumento considerável dos benefícios relacionados com a segurança previstos para a opção 3 em comparação com a opção 2. Embora a opção estratégica 3 também apresente um aumento do nível de custos, a relação custo-benefício marginal dos custos e benefícios adicionais decorrentes da opção 3 continua a ser positiva. Trata-se, por outro lado, da opção política mais coerente. A prestação obrigatória de serviços STI essenciais para a segurança rodoviária – embora acarretando custos de conformidade consideráveis – é também proporcional.

A opção política preferida pela Comissão é, por conseguinte, a opção 3 (que inclui as opções 1 e 2) porque: i) gera os maiores benefícios; ii) é a opção mais eficaz; iii) é a melhor forma de atingir os objetivos específicos da Diretiva STI; e iv) é a melhor forma de assegurar a implantação rápida e coerente dos serviços STI, em consonância com os objetivos da estratégia.

A avaliação de impacto inclui uma descrição pormenorizada das medidas políticas incluídas nas diferentes opções políticas, bem como os principais impactos, custos e benefícios de cada opção política.

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

A proposta reduzirá os custos administrativos dos Estados-Membros, uma vez que simplifica as obrigações recorrentes em matéria de apresentação de relatórios e permite a utilização de um sistema comum de comunicação de informações sobre a aplicação da diretiva e dos seus atos delegados. Com base num modelo comum e em indicadores-chave de desempenho comuns, facilitará igualmente a análise e a comparação dos relatórios. No entanto, a proposta pode também aumentar os custos de coordenação relacionados com a recolha de dados, em especial no que diz respeito às autoridades locais.

As PME não são um alvo específico das medidas políticas e não há qualquer indicação de que as medidas políticas tenham um impacto diferenciado nas empresas de diferentes dimensões. No entanto, o mercado ficaria fragmentado sem a introdução de novas especificações de dados e requisitos normalizados e sem a utilização generalizada dos PAN. Se este mercado fragmentado persistisse, tal poderia aduzir uma vantagem comparativa para as empresas de maior dimensão em comparação com as PME. Num mercado harmonizado com normas harmonizadas, as PME beneficiarão de menos entraves ao acesso ao mercado para expandir as suas atividades e competir em pé de igualdade com as empresas de maior dimensão.

Espera-se que a proposta contribua significativamente para a criação de um espaço comum europeu de dados sobre a mobilidade, no âmbito da estratégia europeia para os dados. Contribuirá para o espaço comum europeu de dados sobre a mobilidade, aumentando a disponibilidade de dados sobre os PAN e simplificando a reutilização dos dados através da normalização dos intercâmbios de dados e da harmonização das condições de acesso.

- **Direitos fundamentais**

A fim de alcançar o objetivo de uma mobilidade segura, sustentável, inteligente e resiliente, pode ser necessário tratar dados de viagem, de tráfego ou rodoviários que incluam dados pessoais. Se o tratamento de dados pessoais for necessário para alcançar os objetivos da Diretiva STI, só podem ser estabelecidas regras mais pormenorizadas (por exemplo, sobre que dados devem ser recolhidos, por quem e para que fins específicos) em atos terciários baseados na mesma. Ao propor esses atos, a Comissão terá devidamente em conta os requisitos em matéria de proteção de dados.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A presente proposta não tem incidência no orçamento da União Europeia.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Quadro de STI-C da UE para a realização de comunicações seguras e de confiança**

A Comissão baseia-se na sua experiência operacional de implementação da ação de apoio à «arquitetura de segurança para infraestruturas e veículos conectados na Europa», tendo sido confiada ao Centro Comum de Investigação a execução da fase-piloto (2018-2022) do sistema de gestão de credenciais de segurança dos STI cooperativos (STI-C) da UE.

Enquanto se aguarda a formalização desse sistema num quadro vinculativo (e a eventual futura criação de entidades específicas para a sua regulação), considera-se que é sobre a

Comissão que recairão as funções de autoridade responsável pela política de certificação de STI-C, gestor da lista de confiança e ponto de contacto STI-C.

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

A Comissão adotará programas de trabalho de 5 em 5 anos, que irão definir as ações para as quais podem ser adotadas eventuais especificações europeias ou para os quais podem ser exigidos dados ou serviços STI adicionais.

Os Estados-Membros apresentarão, de 3 em 3 anos, um relatório sobre os progressos realizados na aplicação da diretiva e dos seus atos delegados, utilizando um modelo comum e indicadores-chave comuns de desempenho.

Com base nos relatórios dos Estados-Membros, a Comissão apresentará, de 3 em 3 anos, um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação da diretiva.

- **Documentos explicativos**

Em conformidade com o considerando 27 da proposta, os Estados-Membros informarão a Comissão das suas medidas de transposição mediante documentos explicativos. Tal é necessário devido às novas disposições previstas na proposta para a recolha de dados e a implantação de serviços. Estas novas disposições podem exigir a adoção de legislação nacional adicional ou a sua alteração. Para que a Comissão possa acompanhar a correta transposição, é, por conseguinte, importante que os Estados-Membros lhe enviem documentos comprovativos que indiquem quais as disposições ao abrigo da legislação nacional, novas ou já em vigor, que se destinam a aplicar as medidas individuais previstas na diretiva proposta.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

A presente proposta altera a atual 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, com a redação que lhe foi dada pela Decisão (UE) 2017/2380 do Parlamento Europeu e do Conselho³⁰. A estrutura da Diretiva STI alterada é apresentada nos pontos seguintes.

- O artigo 1.º, n.º 1, adapta o artigo 1.º da atual diretiva, estabelecendo o objeto e o âmbito de aplicação da diretiva, acrescentando a disponibilidade de dados e a implantação de serviços ao objeto e ao âmbito de aplicação da atual diretiva.
- O artigo 1.º, n.º 2, atualiza no artigo 2.º da atual diretiva o título dos quatro domínios prioritários da atual diretiva, uma vez que os domínios prioritários são reorganizados de acordo com os tipos de serviços STI.
- O artigo 1.º, n.º 3, alarga a lista de definições da atual diretiva sempre que necessário e tendo em conta as alterações globais do âmbito de aplicação e das disposições da diretiva alterada.
- O artigo 1.º, n.º 4, alarga os requisitos aplicáveis aos Estados-Membros no artigo 5.º no que diz respeito à sua cooperação relacionada com a implantação de serviços STI em aplicação das especificações adotadas ao abrigo da diretiva.
- O artigo 1.º, n.º 5, atualiza no artigo 6.º a referência à legislação em vigor e completa a referência à Decisão 768/2008/CE.
- O artigo 1.º, n.º 6, prevê um novo artigo que exige que os Estados-Membros assegurem a disponibilidade de dados para os tipos de dados enumerados no novo

³⁰ JO L 340 de 20.12.2017, p 1.

anexo III e a sua acessibilidade nos PAN, e um novo artigo que exija que os Estados-Membros assegurem a implantação dos serviços STI enumerados no novo anexo IV.

- O artigo 1.º, n.º 7, adita disposições ao artigo 7.º da atual diretiva para a atualização dos anexos III e IV através de atos delegados, sob reserva de uma avaliação de impacto prévia que inclua uma análise custos-benefícios.
- O artigo 1.º, n.º 8, prevê um novo artigo que autoriza a Comissão a adotar medidas provisórias em caso de situação de emergência que tenha um impacto direto grave na segurança rodoviária, na cibersegurança ou na disponibilidade e integridade dos serviços STI.
- O artigo 1.º, n.º 9, atualiza uma referência no artigo 8.º da atual diretiva.
- O artigo 1.º, n.º 10, substitui o artigo 10.º da atual diretiva por regras atualizadas em matéria de proteção de dados e privacidade, simplificando o texto mediante a supressão da duplicação das obrigações existentes ao abrigo das regras de proteção de dados, por exemplo, em matéria de segurança dos dados pessoais tratados e necessidade de os responsáveis pelo tratamento cumprirem as suas outras obrigações ao abrigo das regras em matéria de proteção de dados. Salienta igualmente a obrigação de a Comissão ter em conta os requisitos em matéria de proteção de dados no desenvolvimento de especificações.
- O artigo 1.º, n.º 11, prevê um novo artigo sobre a autoridade responsável pela política de certificação dos STI-C, o gestor da lista fiduciária e o ponto de contacto STI-C, e estabelece que a Comissão definirá e cumprirá essas funções.
- O artigo 1.º, n.º 12, adapta o artigo 12.º da atual diretiva no que diz respeito à data a partir da qual é conferido à Comissão o poder de adotar atos delegados.
- O artigo 1.º, n.º 13, substitui o artigo 15.º da atual diretiva relativa ao procedimento de comitologia por referências atualizadas à legislação em vigor e pelo aditamento da referência ao procedimento de exame (artigos 5.º e 8.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011).
- O artigo 1.º, n.º 14, substitui o artigo 17.º da atual diretiva por regras atualizadas sobre a comunicação de informações pelos Estados-Membros (modelo comum, indicadores-chave comuns de desempenho) e pela Comissão, bem como por regras atualizadas para a adoção dos programas de trabalho da Diretiva STI.
- Os n.ºs 15 e 16 do artigo 1.º substituem os dois anexos da atual diretiva por quatro anexos:
 - O anexo I adapta o anexo I da atual diretiva organizando os domínios prioritários de acordo com os tipos de serviços STI e acrescenta novas ações correspondentes a serviços STI novos e emergentes;
 - O anexo II adapta o anexo II da atual Diretiva STI atualizando e acrescentando alguns dos princípios;
 - O novo anexo III enumera os tipos de dados cuja disponibilidade e acessibilidade nos PAN devem ser asseguradas até à data indicada para cada tipo de dados e a cobertura geográfica indicada para cada tipo de dados;
 - O novo anexo IV enumera os serviços STI a implantar até à data indicada para cada serviço STI e a cobertura geográfica indicada para cada serviço STI.

- Os artigos 2.º, 3.º e 4.º preveem a transposição, a entrada em vigor e os destinatários da diretiva alterada.
 - **Espaço Económico Europeu**
- O ato proposto é relevante para efeitos do EEE.

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

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 Europeu³¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões³²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A *Comunicação da Comissão intitulada «Uma Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente»*³³ identifica a implantação de sistemas de transporte inteligentes (STI) como uma ação-chave para alcançar a 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 iniciativa emblemática relativa à ecologização do transporte de mercadorias para promover a logística multimodal. A estratégia anunciou igualmente, para 2022, uma revisão do Regulamento Delegado (UE) 2017/1926 relativo aos serviços de informação sobre viagens multimodais, a fim de incluir a acessibilidade obrigatória de 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.
- (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

³¹ JO C , , p.

³² JO C , , p.

³³ C(2020) 789 final.

Conselho³⁴ contribuem para a segurança dos utilizadores da estrada, tais como o sistema eCall, serviços de informações de tráfego relacionadas com a segurança rodoviária e zonas de estacionamento seguras e protegidas³⁵.

- (3) O Pacto Ecológico Europeu³⁶ 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 reduzir o congestionamento e a poluição, especialmente nas zonas urbanas.
- (4) A crescente necessidade de utilizar melhor os dados para tornar as cadeias de transporte mais sustentáveis, 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 multimodal³⁷.
- (5) Tendo em conta a necessidade de digitalizar o transporte rodoviário, promover a segurança rodoviária e reduzir o congestionamento, a implantação e a utilização de sistemas e serviços de transporte inteligentes nas estradas devem ser prosseguidas na rede transeuropeia de transportes.
- (6) Nalguns Estados-Membros já estão a ser utilizadas aplicações destas tecnologias no setor do transporte rodoviário. No entanto, apesar das melhorias registadas desde a sua adoção em 2010, a avaliação da Diretiva 2010/40/UE³⁸ detetou deficiências persistentes que conduziram a uma implantação fragmentada e descoordenada e à falta de continuidade geográfica dos serviços STI em toda a União e nas suas fronteiras externas.
- (7) No contexto da aplicação dos regulamentos delegados da Comissão³⁹ que complementam a Diretiva 2010/40/UE, os Estados-Membros estabeleceram pontos de

³⁴ 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).

³⁵ Certificadas em conformidade com o Regulamento Delegado (UE).../... da Comissão, de XXX, relativo às normas da UE que especificam o nível de serviço e a segurança das zonas de estacionamento seguras e protegidas da UE e os procedimentos para a sua certificação.

³⁶ Comunicação da Comissão – «Pacto Ecológico Europeu», COM(2019) 640 final.

³⁷ Tais como o espaço europeu comum de dados da mobilidade e suas componentes, o 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) e o trabalho desenvolvido pelo Fórum Digital de Transporte e Logística (Digital Transport and Logistics Forum - DTLF).

³⁸ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive_en

³⁹ 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);

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);

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);

acesso nacionais⁴⁰ (PAN). Os PAN 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 PAN são uma componente importante do espaço comum europeu de dados sobre a mobilidade no âmbito da estratégia europeia para os dados⁴¹ e devem ser utilizados, em especial, no que diz respeito à acessibilidade dos dados.

- (8) A fim de garantir uma implantação coordenada e efetiva dos STI em toda a União, além das especificações já adotadas, devem ser elaboradas normas comuns, incluindo, nomeadamente, se for caso disso, 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 I. Em primeiro lugar, deverá ser dada prioridade aos quatro grandes domínios do desenvolvimento e implantação dos STI. Durante a execução ulterior dos STI, devem ser tidas em conta as Infraestruturas de STI existentes implantadas num determinado Estado-Membro, em termos de progresso tecnológico e de esforço financeiro. Se for caso disso, deve garantir-se, em especial para os STI-C, que os requisitos aplicáveis aos sistemas STI não impõem a utilização de um determinado tipo de tecnologia nem discriminam a favor da sua utilização.
- (9) As especificações devem ter em conta e basear-se na experiência e nos resultados já obtidos no domínio dos STI, dos sistemas cooperativos de transporte inteligentes (STI-C) e da mobilidade cooperativa, conectada e automatizada (MCCA), nomeadamente no contexto das plataformas STI-C⁴² e MCCA⁴³, do Fórum Europeu para a Mobilidade multimodal dos passageiros⁴⁴ e da Plataforma Europeia de Implementação do eCall⁴⁵.
- (10) As especificações devem promover a inovação. A maior disponibilidade de dados deve, por exemplo, conduzir ao desenvolvimento de novos serviços STI e, inversamente, a inovação deve identificar as necessidades de especificações futuras. A parceria europeia para a mobilidade cooperativa, conectada e automatizada no âmbito do Horizonte Europa deve apoiar o desenvolvimento e o teste da próxima vaga de serviços STI-C, contribuindo para a integração de veículos altamente automatizados nos novos serviços de mobilidade multimodal.
- (11) Os STI-C utilizam tecnologias que permitem aos veículos rodoviários comunicar entre si e com as infraestruturas rodoviárias, incluindo os sinais de trânsito. Os serviços STI-C são uma categoria de serviços STI baseada numa rede aberta, que permite a existência de uma relação «todos para todos» ou interpares entre estações STI-C. Isto significa que todas as estações STI-C devem proceder ao intercâmbio 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

e 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).

⁴⁰ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/national-access-points_en

⁴¹ COM(2020) 66 final.

⁴² Código E03188 no Registo dos Grupos de Peritos da Comissão e Outras Entidades Semelhantes.

⁴³ Código E03657 no Registo dos Grupos de Peritos da Comissão e Outras Entidades Semelhantes.

⁴⁴ Código XXXXX no Registo dos Grupos de Peritos da Comissão e Outras Entidades Semelhantes.

⁴⁵ Código E02481 no Registo dos Grupos de Peritos da Comissão e Outras Entidades Semelhantes.

rumo. Por conseguinte, deve 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 deve ser implementado através da adoção de uma política relativa à utilização de uma infraestrutura de chave pública (PKI). O nível mais elevado dessa PKI deve ser a lista europeia de confiança em certificados, que consiste em entradas de todas as autoridades de certificação de raiz de confiança na Europa. A fim de assegurar o bom funcionamento desse modelo de confiança STI-C, determinadas tarefas devem ser realizadas a nível central. A Comissão deve assegurar que essas tarefas essenciais são executadas, em especial no que diz respeito às funções da autoridade responsável pela política de certificação de STI-C, do gestor da lista de confiança e do ponto de contacto STI-C.

- (12) A maioria das ações ao abrigo da Diretiva 2010/40/UE, com exceção do eCall, procura assegurar a interoperabilidade e a acessibilidade dos dados já disponíveis em formato digital legível por máquina e a implantação de serviços STI, mas não prescreve quaisquer obrigações às partes interessadas para disponibilizar esses dados ou para a implantação de serviços específicos. A utilização de uma série de serviços STI essenciais generalizou-se: Por exemplo, deteção de incidentes que permita a prestação de serviços de informações de tráfego relacionadas com a segurança rodoviária, ou dados cruciais, como, por exemplo, regras de trânsito, que apoiem serviços importantes, como os limites de velocidade, para apoiar os veículos equipados com um sistema inteligente de adaptação da velocidade nos termos do Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴⁶. A prestação obrigatória desses serviços essenciais de STI e de dados cruciais é considerada necessária para garantir a disponibilidade contínua desses dados e a continuidade da prestação desses serviços em toda a União. Os tipos de dados e os serviços cuja prestação deve ser obrigatória devem ser identificados com base nas especificações estabelecidas em atos delegados que complementam a Diretiva 2010/40/UE e refletir os tipos de dados e os serviços nela definidos.
- (13) O estudo de 2020 intitulado «Mapeamento do transporte acessível para pessoas com mobilidade reduzida»⁴⁷ 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. 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 de mobilidade digital multimodal exigem a disponibilidade de dados sobre nós de acesso e as suas características de acessibilidade.

⁴⁶ 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).

⁴⁷ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/dfa0c844-3b5f-11eb-b27b-01aa75ed71a1>

- (14) 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 SDD. Essa dependência aumentará com níveis maiores de automatização. Espera-se que estes níveis mais elevados de automatização utilizem a comunicação entre os veículos e as infraestruturas para organizar manobras e facilitar os fluxos de tráfego, contribuindo também para uma maior sustentabilidade dos transportes. O comprometimento da integridade dos serviços STI pode, assim, ter um forte impacto na segurança rodoviária, por exemplo quando o limite de velocidade erróneo é comunicado ou quando um veículo faz uma paragem de emergência devido a um perigo não existente. A fim de assegurar condições uniformes para a execução da presente diretiva, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão em situações de emergência em que a integridade dos serviços STI esteja comprometida, para adotar contramedidas para combater as causas e as consequências dessa situação. Essas medidas devem ser tomadas o mais rapidamente possível e ser imediatamente aplicáveis. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴⁸. Tendo em conta a necessidade de assegurar a continuidade dos transportes, é conveniente prorrogar a validade dessa medida 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 devem cessar logo que seja aplicada uma solução alternativa ou a situação de emergência tenha sido resolvida.
- (15) Sempre que as medidas previstas no presente regulamento impliquem o processamento de dados pessoais, este deve ser efetuado em conformidade com a legislação da União sobre a proteção dos dados pessoais e da privacidade, em particular o Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴⁹ e, consoante for aplicável, a Diretiva 2002/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁵⁰.
- (16) Sempre que impliquem o tratamento de dados pessoais, as especificações a desenvolver ao abrigo da presente diretiva devem ter em conta os requisitos do Regulamento (UE) 2016/679 e da Diretiva 2002/58/CE. Em especial, sempre que seja possível alcançar os objetivos almejados utilizando dados anónimos em vez de dados pessoais, a anonimização como uma das técnicas de reforço da privacidade das pessoas deve ser incentivada, em conformidade com o princípio da proteção de dados desde a conceção.
- (17) A Diretiva 2001/95/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à segurança geral dos produtos⁵¹ aplica-se aos produtos para os quais a legislação setorial não prevê disposições mais específicas com o mesmo objetivo de segurança, bem como

⁴⁸ 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).

⁴⁹ 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).

⁵⁰ 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).

⁵¹ 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).

quando os requisitos de segurança impostos por uma legislação setorial não abrangem os aspetos e os riscos ou a categoria de riscos abrangidos pela referida diretiva (a chamada «rede de segurança»).

- (18) Se for necessário proceder a uma avaliação da conformidade, as especificações deverão incluir disposições pormenorizadas que estabeleçam o procedimento por que se devem reger as avaliações 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 devem também estabelecer procedimentos relacionados com a fiscalização do mercado, incluindo uma cláusula de salvaguarda. Essas disposições deverão basear-se na Decisão n.º 768/2008/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁵², nomeadamente no que se refere aos módulos referentes às diversas fases dos procedimentos de avaliação da conformidade e de fiscalização do mercado. O Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵³ já estabelece um quadro para a homologação e a fiscalização do mercado dos veículos a motor e das suas peças ou equipamentos conexos, e os Regulamentos (UE) n.º 167/2013⁵⁴ e (UE) n.º 168/2013⁵⁵ 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 programas STI de infraestruturas rodoviárias externas, que devem 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 serão limitados ao estritamente necessário em cada caso individual.
- (19) Sempre que a implantação e a utilização de equipamento e *software* STI incluam sistemas de inteligência artificial, devem ser tidas em conta as disposições pertinentes da futura Lei sobre Inteligência Artificial⁵⁶.

⁵² 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).

⁵³ 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).

⁵⁴ 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).

⁵⁵ 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).

⁵⁶ Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece regras harmonizadas em matéria de inteligência artificial (Regulamento Inteligência Artificial) e altera determinados atos legislativos da União [COM(2021) 206 final].

- (20) No que respeita às aplicações e serviços STI que exigem serviços de cronometria e posicionamento precisos e fiáveis, devem ser utilizadas infra-estruturas de satélite ou quaisquer outras tecnologias que permitam um nível equivalente de precisão. Devem 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 garantidos. O Programa Espacial da União, criado ao abrigo do Regulamento (UE) 2021/696 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵⁷, fornece dados, informações e serviços relacionados com o espaço de elevada qualidade, atualizados e seguros através do Galileo, do Serviço Europeu Complementar de Navegação Geoestacionária (EGNOS) e dos sistemas Copernicus.
- (21) A prestação de serviços de cronometria e posicionamento seguros e fiáveis é um elemento essencial do funcionamento eficaz das aplicações e dos 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 “spoofing” contra o sinal dos sistemas globais de navegação por satélite («GNSS»).
- (22) Os Estados-Membros e outras partes interessadas pertinentes, incluindo outros grupos de peritos e comités da Comissão que tratem dos aspetos digitais dos transportes, devem ser consultados para a elaboração dos programas de trabalho adotados pela Comissão ao abrigo da Diretiva 2010/40/UE.
- (23) A fim de assegurar condições uniformes para a execução da presente diretiva, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão no que diz respeito à adoção do modelo para os relatórios a apresentar pelos Estados-Membros e à adoção e atualização dos programas de trabalho. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵⁸.
- (24) A fim de alcançar os objetivos da presente diretiva, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão para alterar a lista dos tipos de dados cuja disponibilidade os Estados-Membros devem assegurar e para alterar a lista de serviços STI cuja implantação os Estados-Membros devem igualmente assegurar, por um período de cinco anos a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva. A delegação de poderes deverá ser tacitamente prorrogada 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 de 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 melhor⁵⁹. 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

⁵⁷ 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 (JO L 170 de 12.5.2021, p. 69).

⁵⁸ 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).

⁵⁹ 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).

sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

- (25) A fim de garantir uma abordagem coordenada, a Comissão deverá assegurar a coerência entre as atividades do Comité instituído pela presente diretiva e dos comités instituídos pelos Regulamentos (UE) n.º 165/2014⁶⁰, (UE) 2019/1239⁶¹, (UE) 2020/1056⁶² e (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, e pelas Diretivas 2007/2/CE⁶³ e (UE) 2019/520 do Parlamento Europeu e do Conselho⁶⁴.
- (26) Atendendo a que o objetivo da presente diretiva, a saber, assegurar a implantação coordenada e coerente de sistemas de transporte inteligentes interoperáveis na União, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros e/ou pelo setor privado e pode, pois, devido à sua dimensão e aos seus 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 aquele objetivo.
- (27) De acordo com a declaração política conjunta dos Estados-Membros e da Comissão, de 28 de setembro de 2011, sobre os documentos explicativos⁶⁵, 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.
- (28) A Autoridade Europeia para a Proteção de Dados foi consultada em conformidade com o disposto no artigo 42.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho⁶⁶ e emitiu um parecer em XX XX 2022,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

Alterações da Diretiva 2010/40/UE

⁶⁰ 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 (JO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

⁶¹ 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).

⁶² 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).

⁶³ 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 (JO L 108 de 25.4.2007, p. 1).

⁶⁴ 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).

⁶⁵ JO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

⁶⁶ 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).

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

(1) No artigo 1.º, é aditado o seguinte n.º 2-A:

«2-A. A presente diretiva prevê a disponibilidade de dados e a implantação de serviços STI nos domínios prioritários referidos no artigo 2.º com uma cobertura geográfica específica, tal como especificado nos anexos III e IV.»;

(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) I. Serviços STI de informação e mobilidade;
- b) II. Serviços STI de gestão das viagens, dos transportes e do tráfego;
- c) III. Serviços STI de proteção e segurança rodoviária;
- d) IV. Serviços de mobilidade cooperativa, conectada e automatizada.»;

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

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

«18. «Norma», as normas tal como definidas no artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento (CE) 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).»;

(b) São aditados os pontos 19) a 24):

«19. "Sistemas de transporte inteligentes cooperativos" ou "STI-C", sistemas de transporte inteligentes que permitem aos utilizadores dos STI cooperar graças ao intercâmbio de mensagens seguras e fiáveis;

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

21. "Disponibilidade de dados", a existência de dados num formato digital legível por máquina;

22. "Ponto de acesso nacional", uma interface digital criada por um Estado-Membro que constitui um ponto único de acesso aos dados, tal como definido nas especificações adotadas nos termos do artigo 6.º;

23. "Acessibilidade dos dados", a possibilidade de solicitar e obter dados num formato digital legível por máquina através dos pontos de acesso nacionais;

24. "Serviço de mobilidade digital multimodal", um serviço que fornece informações sobre o tráfego e os 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 características que permitam efetuar reservas e pagamentos ou emitir bilhetes.»;

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

«Artigo 5.º

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 sua implantação, 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 nos artigos 6.º-A e 6.º-B. Se for caso disso, os Estados-Membros cooperam igualmente na aplicação dessas especificações.

2. Os Estados-Membros esforçam-se também por cooperar nos domínios prioritários, caso não tenham sido aprovadas especificações relativas a esses domínios prioritários.

3. Os Estados-Membros cooperam igualmente, se necessário com as partes interessadas pertinentes, sobre os aspetos operacionais da aplicação e do cumprimento das especificações adotadas pela Comissão, tais como normas e perfis harmonizados da UE, definições comuns, metadados comuns, requisitos de qualidade comuns e aspetos relacionados com a interoperabilidade das arquiteturas dos pontos de acesso nacionais, condições comuns de intercâmbio de dados, bem como atividades comuns de formação e sensibilização.»;

- (5) 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 fixam, se for caso disso, as condições 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, desde que essas regras não constituam um entrave à interoperabilidade.»;

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

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

As especificações devem incluir, conforme adequado e, em especial, sempre que tal se justifique no interesse da segurança e da interoperabilidade, regras sobre a avaliação da conformidade e a fiscalização do mercado, incluindo uma cláusula de salvaguarda, em conformidade com a Decisão 768/2008/CE.

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

* 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).»;

- (6) São aditados os artigos 6.º-A e 6.º-B seguintes:

«Artigo 6.º-A

Disponibilidade de dados

Os Estados-Membros asseguram que, para cada tipo de dados constante do anexo III, estejam disponíveis dados relativos à cobertura geográfica relativamente a esse tipo de dados o mais cedo possível e, o mais tardar, na data correspondente estabelecida neste anexo.

Os Estados-Membros asseguram a acessibilidade desses dados nos pontos de acesso nacionais até à mesma data.

Artigo 6.º-B

Implantação de serviços STI

Os Estados-Membros asseguram que os serviços STI especificados no anexo IV são implantados para a cobertura geográfica estabelecida nesse anexo até à data nele especificada.»;

(7) O artigo 7.º é alterado do seguinte modo:

(a) São aditados os seguintes n.ºs 1-A e 1-B:

«1-A. Na sequência de uma análise custos-benefícios e de uma avaliação de impacto que inclua consultas adequadas, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 12.º para alterar a lista de tipos de dados constante do anexo III, incluindo a data de aplicação e a cobertura geográfica para cada tipo de dados. Essas alterações devem ser coerentes com as categorias de dados estabelecidas no último programa de trabalho adotado em conformidade com o artigo 17.º, n.º 5.

1-B. Na sequência de uma análise custos-benefícios que tenha devidamente em conta a evolução do mercado e da tecnologia e de uma avaliação de impacto que inclua consultas adequadas, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 12.º para alterar a lista de serviços STI constante do anexo IV, incluindo a data de aplicação e a cobertura geográfica para cada tipo de serviço STI. Essas alterações devem ser coerentes com a lista de serviços STI estabelecida no último programa de trabalho adotado em conformidade com o artigo 17.º, n.º 5.»;

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

«3. Aos atos delegados referidos no presente artigo aplicam-se os procedimentos previstos no artigo 12.º.»;

(8) É inserido o seguinte artigo 7º-A:

«Artigo 7.º-A

Medidas provisórias

No caso de uma situação de emergência com um impacto direto grave na segurança rodoviária, na cibersegurança ou na disponibilidade e integridade dos serviços STI, e que possa comprometer o funcionamento seguro e adequado do sistema de transportes da União, a fim de remediar essa situação, a Comissão pode adotar atos de execução imediatamente aplicáveis que suspendam ou estabeleçam obrigações no âmbito dos domínios prioritários definidos nos termos do artigo 2.º. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 15.º, n.º 3. Essa decisão deve limitar-se estritamente à análise das causas e consequências dessas situações de emergência.»;

- (9) No artigo 8.º, n.º 1, a referência à «Diretiva 98/34/CE» é substituída pela referência à «Diretiva (UE) 2015/1535»;
- (10) O artigo 10.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 10.º

Regras em matéria de proteção de dados e privacidade

Sempre que as especificações adotadas nos termos do artigo 6.º digam respeito ao tratamento de dados de tráfego, de viagens ou de dados rodoviários que sejam dados pessoais na aceção do artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2016/679*, devem estabelecer as categorias desses dados e prever garantias adequadas em matéria de proteção de dados pessoais nos termos do Regulamento (UE) 2016/679 e da Diretiva 2002/58/CE. Se for caso disso, deve ser incentivada a utilização de dados anónimos.

* 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).»;

- (11) É inserido o seguinte artigo 10.º-A:

«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 adotar pela Comissão no exercício das suas competências nos termos do artigo 7.º, n.º 1, estabelecem o sistema de gestão de credenciais de segurança dos STI-C da UE a que se refere o anexo I, ponto 4.3. Esse sistema deve incluir as 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 desempenho dessas funções.»;

- (12) No artigo 12.º, n.º 2, a data de «27 de agosto de 2017» é substituída por «[Serviço das Publicações: Inserir a data de entrada em vigor da presente diretiva]»;
- (13) O artigo 15.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 15.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité Europeu STI (CES). Este comité deve ser entendido como 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. Os atos de execução adotados nos termos do presente número permanecerão em vigor até

serem revogados. A Comissão revogará esses atos quando a situação de emergência cessar ou o ato delegado que complementa a presente diretiva tiver sido alterado para corrigir a situação, consoante o que ocorrer primeiro.

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

Caso o parecer do comité tenha sido aprovado por procedimento escrito, considera-se esse procedimento encerrado sem resultados se, no prazo fixado para dar parecer, o presidente assim o decidir ou a maioria simples dos seus membros assim o querer.

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).»;

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

«*Artigo 17.º*

Relatórios e programa de trabalho

1. Os Estados-Membros apresentam à Comissão, até [data de entrada em vigor + 12 meses], um relatório sobre a aplicação da presente diretiva e de todos os atos delegados que a complementem, sobre as suas atividades e projetos nacionais relativos aos domínios prioritários e sobre a aplicação dos artigos 6.º-A e 6.º-B.

2. A Comissão estabelece, por meio de atos de execução, o modelo para os relatórios iniciais e os relatórios intercalares, incluindo uma lista dos indicadores-chave de desempenho a fornecer nos relatórios. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 15.º, n.º 2.

3. Após o primeiro relatório, os Estados-Membros apresentam, de 3 em 3 anos, um relatório sobre os progressos realizados na aplicação da presente diretiva e de todos os atos delegados que a complementem, tal como referido no n.º 1.

4. A Comissão apresenta, 18 meses após 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. O relatório é acompanhado de uma análise sobre o funcionamento e a aplicação dos artigos 5.º a 11.º e do artigo 16.º, inclusive no que se refere aos recursos financeiros utilizados e necessários, e avalia a necessidade de alterar a presente diretiva, se for caso disso.

5. Até [data de entrada em vigor + 12 meses], a Comissão, após consulta das partes interessadas e por meio de um ato de execução, adota um programa de trabalho. Esse ato de execução deve ser adotado pelo procedimento de exame referido no artigo 15.º, n.º 4. O programa de trabalho deve incluir objetivos e datas para a sua execução todos os anos, bem como a lista de categorias de dados e serviços STI relativamente aos quais a Comissão pode adotar atos delegados nos termos do artigo 7.º, n.ºs 1-A e 1-B.

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 emite, por meio de atos de execução, um novo programa de trabalho. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 15.º, n.º 4. »;

- (15) Os anexos I e II são substituídos pelo texto constante dos anexos I e II da presente diretiva;
- (16) São aditados os anexos III e IV em conformidade com os anexos III e IV da presente diretiva.

Artigo 2.º

Transposição

- 1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor, até [data de entrada em vigor + 18 meses], as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como deve ser 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

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente