



**CONSELHO DA
UNIÃO EUROPEIA**

**Bruxelas, 25 de Março de 2009 (26.03)
(OR. en)**

8005/09

**TRANS 121
TELECOM 58
IND 29**

NOTA

de:	COREPER
para:	Conselho
n.º doc. ant.:	7545/09 TRANS 106 TELECOM 44 IND 24
n.º prop. Com:	17563/08 TRANS 492 TELECOM 237 IND 235
Assunto:	Comunicação da Comissão – Plano de acção para a implantação de sistemas de transporte inteligentes na Europa – Aprovação das conclusões do Conselho

Introdução

1. A comunicação da Comissão sobre o plano de acção em epígrafe, enviada ao Conselho em 17 de Dezembro de 2008, visa uma utilização mais rápida, mais bem coordenada e mais harmonizada dos sistemas de transporte e serviços inteligentes na UE, que por sua vez contribuirá para que os transportes sejam mais eficientes, mais ecológicos e mais seguros.

2. O plano de acção apresenta seis domínios de acção prioritários a nível comunitário. Para cada domínio, são indicados um conjunto de acções específicas e um calendário claro, a par de um quadro que define procedimentos e especificações. O plano de acção é acompanhado de uma proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes (STI) no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte, que as instâncias preparatórias do Conselho analisarão posteriormente.
3. O Grupo analisou a comunicação da Comissão referida em epígrafe e as delegações acolheram muito favoravelmente o plano de acção, em particular porque pode contribuir para tornar os transportes europeus mais seguros, mais eficientes e competitivos, e bem assim mais sustentáveis.
4. Para facilitar e estruturar melhor os debates sobre os textos da Comissão acima mencionados, a Presidência elaborou e apresentou um questionário aos Estados-Membros sobre a proposta de plano de acção para sistemas de transporte inteligentes.

Trabalhos realizados pelas instâncias preparatórias do Conselho

5. Com base nas respostas ao referido questionário, a Presidência elaborou um projecto de conclusões do Conselho que foi debatido e examinado pelo Grupo dos Transportes (Questões Intermodais e Redes) a 18 e 27 de Fevereiro, bem como a 6 e 12 de Março de 2009.
6. Em 25 de Março de 2009, o Comité de Representantes Permanentes analisou o projecto de conclusões e pôde resolver as últimas questões pendentes.

Conclusão

7. Por conseguinte, convida-se o Conselho a aprovar, na reunião de 30 de Março de 2009, o projecto de conclusões do Conselho na versão constante do anexo.

**Projecto de
Conclusões do Conselho
SOBRE A COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO**

"Plano de acção para a implantação de sistemas de transporte inteligentes na Europa"¹

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

TENDO EM CONTA:

- a Directiva 2007/2/CE, de 14 de Março de 2007, que estabelece uma estrutura de informação geográfica na Comunidade Europeia (INSPIRE);
- a Directiva 2004/52/CE, de 29 de Abril de 2004, relativa à interoperabilidade dos sistemas electrónicos de portagem rodoviária na Comunidade;
- o Regulamento (CE) n.º 683/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de Julho de 2008, relativo ao prosseguimento da execução dos programas europeus de navegação por satélite (EGNOS e Galileo);
- o Regulamento (CE) n.º 1/2005 do Conselho, de 22 de Dezembro de 2004, relativo à protecção dos animais durante o transporte e operações afins;
- a Comunicação da Comissão, "Tornar o transporte mais ecológico", de 8 de Julho de 2008;
- a Comunicação da Comissão, de 22 de Junho de 2006, intitulada "Manter a Europa em movimento – Mobilidade sustentável para o nosso continente – Revisão intercalar do Livro Branco da Comissão de 2001 sobre os Transportes";
- a Comunicação da Comissão, de 18 de Outubro de 2007, intitulada "Plano de Acção para a Logística do Transporte de Mercadorias";
- a Comunicação da Comissão "Para uma mobilidade mais segura, mais ecológica e mais eficiente na Europa: Primeiro relatório sobre a Iniciativa "Veículo Inteligente"";
- a Comunicação da Comissão – Programa de Acção Europeu "Reduzir para metade o número de vítimas da estrada na União Europeia até 2010: uma responsabilidade de todos";

¹ As alterações em relação ao documento anterior (7545/09) encontram-se assinaladas a **negro**.

- a Comunicação da Comissão "i2010 –Uma sociedade da informação europeia para o crescimento e o emprego",
- as Comunicações da Comissão "Serviço eCall para todos" (2.ª Comunicação sobre eSafety)", de 14 de Setembro de 2005, e "Relançar a iniciativa eCall – plano de acção" (3.ª Comunicação eSafety), de 23 de Novembro de 2006;
- a Comunicação da Comissão sobre a iniciativa "Veículo Inteligente" – "Sensibilização para a utilização das TIC com vista a veículos mais inteligentes, seguros e ecológicos", de 15 de Fevereiro de 2006;
- o Livro Verde da Comissão "Por uma nova cultura de mobilidade urbana", de 25 de Setembro de 2007;
- a Resolução 94/C 309/01 do Conselho, de 24 de Outubro de 1994, relativa à utilização da telemática no sector dos transportes, a comunicação da Comissão, de 4 de Novembro de 1994, sobre a telemática no sector dos transportes e a Resolução 95/C 264/01 do Conselho, de 28 de Setembro de 1995, relativa à utilização da telemática no sector dos transportes rodoviários;
- a Comunicação da Comissão, de 20 de Maio de 1997, referente a uma estratégia e um quadro comunitários relativos à implantação da telemática para transportes rodoviários na Europa e propostas para acções iniciais, e as conclusões de 17 de Junho de 1997 do Conselho (Transportes) sobre esta comunicação;
- a Recomendação da Comissão, de 4 de Julho de 2001, relativa ao desenvolvimento de um quadro jurídico e comercial para a participação do sector privado na implantação de serviços telemáticos de informação sobre tráfego e viagens na Europa.

CONSIDERANDO O SEGUINTE:

- a mobilidade é um elemento essencial da qualidade de vida dos cidadãos europeus e da competitividade da União Europeia e dos seus Estados-Membros;
- deverão ser consagrados esforços contínuos ao reforço da segurança rodoviária;
- cabe ao sector dos transportes a responsabilidade de contribuir de forma significativa para a luta contra as alterações climáticas;
- um desenvolvimento mais sustentável do sector dos transportes permitiria reduzir os danos ambientais, o congestionamento do tráfego e os acidentes;

- os STI contribuirão grandemente para a realização dos objectivos inerentes a uma política de transportes sustentável, a nível local, nacional e europeu, tendo em conta os aspectos relativos à multimodalidade;
- os STI contribuirão para desenvolver serviços de transporte eficientes, seguros e ecológicos, criar oportunidades de mercado para a indústria europeia e reforçar a sua competitividade;
- a implantação de STI poderá melhorar a mobilidade dentro das cidades, reduzir o congestionamento, as emissões de CO₂ e o consumo de energia, facilitando, nomeadamente, a utilização de transportes alternativos mais sustentáveis, como sejam o eléctrico, o metropolitano, o comboio, o autocarro, o troleicarro, a co-viaturagem, etc.;
- a fim de beneficiar plenamente do potencial dos STI, é necessário que os sistemas e as aplicações introduzidos atinjam um nível apropriado de compatibilidade, interoperabilidade e continuidade dos serviços assegurados ao utilizador a nível europeu;
- deverão ser tidos em linha de conta os trabalhos em curso nas instâncias internacionais competentes;
- o actual modelo comercial para a implantação dos STI no transporte rodoviário na Europa, baseado principalmente em iniciativas privadas, enferma de algumas limitações, pelo que é necessária uma maior cooperação entre os sectores público e privado;
- foi aplicada com êxito uma abordagem comunitária integrada que combina acção legislativa, normalização e apoio financeiro a iniciativas semelhantes no domínio dos STI, como o ERTMS, o VTMS/AIS e o SIF;
- o investimento na implantação de serviços STI estimulará a inovação, podendo criar empregos de alta qualidade e proporcionar a curto prazo benefícios sociais e económicos, especialmente importantes na actual situação financeira e económica;
- no que respeita ao transporte rodoviário, os trabalhos em curso na rede rodoviária transeuropeia no âmbito do projecto EasyWay fornecem uma plataforma para a coordenação da implantação dos STI na UE;
- a selecção e a implantação de aplicações e serviços STI basear-se-ão numa avaliação das necessidades, que inclua projectos-piloto se necessário, e respeitarão os princípios da subsidiariedade, da eficácia, da rentabilidade, da continuidade geográfica, da interoperabilidade e do grau de maturidade;
- os encargos administrativos devem ser mantidos no mínimo,

O CONSELHO:

- (1) SAÚDA a comunicação da Comissão, de 16 de Dezembro de 2008, "Plano de acção para a implantação de sistemas de transporte inteligentes na Europa" e TOMA NOTA da proposta de directiva que a acompanha, que estabelece o quadro para a implantação de STI no domínio do transporte rodoviário;
- (2) CONVIDA a Presidência a, no âmbito dos debates sobre a proposta de Directiva STI, convocar uma reunião de trabalho especial para debater e clarificar todas as acções específicas mencionadas no Plano de Acção para a implantação de sistemas de transporte inteligentes na Europa, apresentado em Dezembro de 2008;
- (3) APOIA os objectivos globais e, em princípio, as prioridades identificadas pela Comissão para acelerar e coordenar a implantação dos STI na UE;
- (4) INCENTIVA a Comissão a facilitar a criação de um quadro regulamentar a nível da Europa que inclua especificações em matéria de compatibilidade, interoperabilidade e continuidade dos serviços STI, bem como de eficácia transfronteiras, se apropriado. De acordo com o princípio da subsidiariedade, as decisões de implantação e execução são da competência dos Estados-Membros e do sector privado, se for esse o caso. Durante a posterior execução dos STI, há que ter em conta, em termos de progresso tecnológico e de esforço financeiro, as infra-estruturas existentes neste domínio criadas por determinados Estados-Membros;

- (5) RECONHECE a necessidade de se continuar a identificar os obstáculos que já se colocam e que virão a colocar-se à implantação de STI na UE e de se desenvolver uma estratégia de curto, médio e longo prazo para os remover, a fim de assegurar a compatibilidade, a interoperabilidade e a continuidade dos serviços STI, se necessário através da regulamentação, da normalização, da investigação e desenvolvimento, de medidas baseadas em incentivos e do apoio financeiro **comunitário no âmbito do actual quadro financeiro**;
- (6) SALIENTA a necessidade de se desenvolverem sistemas de transporte inteligentes em todos os modos de transporte, o que contribuirá para a realização dos objectivos inerentes a uma política de transportes sustentável, tendo em conta os aspectos relativos à multimodalidade;
- (7) CONVIDA a Comissão e os Estados-Membros a acelerarem os seus trabalhos no sentido de identificar e remover os eventuais obstáculos à compatibilidade, interoperabilidade e continuidade dos sistemas e serviços STI e a definirem as especificações funcionais para iniciar e promover a normalização a nível europeu, bem como para facilitar aplicações transeuropeias, com os seguintes objectivos:
- a melhor utilização possível, por parte dos utentes, dos dados e informações relativos às vias, ao tráfego e às viagens;
 - a transferência modal, a co-modalidade e a melhor utilização possível dos serviços STI nos transportes intermodais;
 - a continuidade dos serviços STI de gestão do tráfego e do transporte de mercadorias nos corredores de transporte europeus e nas aglomerações urbanas;
 - uma maior segurança rodoviária;
 - a integração efectiva do veículo na infra-estrutura de transportes;
- (8) TOMA NOTA do calendário indicativo apresentado pela Comissão no Plano de Acção;

- (9) CONVIDA a Comissão a explorar as possibilidades de pôr em prática as medidas relacionadas com a segurança e a comodidade proporcionadas aos utentes vulneráveis da via pública e às pessoas com mobilidade ou orientação reduzida;
- (10) Neste contexto, CONSIDERA que importará tomar prioritariamente as medidas que adiante se enumeram, melhorando a integração e a coordenação de STI entre todos os modos de transporte, com base no estabelecimento de formas de cooperação entre os sectores público e privado:
- (10.1) Definição das exigências necessárias para:
- i) Facultar aos utilizadores de STI, aquém e além-fronteiras, informações precisas sobre o tráfego e as viagens em tempo real;
 - ii) Recolher dados relativos às vias públicas e ao tráfego e facultá-los aos fornecedores de serviços STI e, a par disso, adoptar medidas adequadas no domínio da gestão de eventos e de crises;
 - iii) Sempre que possível, facultar aos produtores de mapas digitais e aos prestadores de serviços os dados existentes sobre as vias públicas e o tráfego que sejam exactos e de fácil acesso; e
 - iv) Sempre que possível, transmitir gratuitamente aos utilizadores "mensagens de tráfego universais":
 - especialmente relacionadas com situações que possam pôr em risco a segurança rodoviária (como congestionamento do tráfego, acidentes, etc.)
 - e definir o seu conteúdo mínimo;
- (10.2) Definição das exigências mínimas/necessárias para a continuidade dos serviços STI de passageiros e mercadorias nos corredores de transporte e nas regiões urbanas/interurbanas, e entre diferentes modos de transporte;

- (10.3) Definição das medidas necessárias para:
- i) Utilizar tecnologias inovadoras na criação de aplicações STI no sector da logística do transporte de mercadorias;
 - ii) Promover a introdução harmonizada de um serviço eCall interoperável, a nível da UE, com base na cooperação e numa normalização adequada;
 - iii) Desenvolver a arquitectura-quadro dos STI europeus que vise especificamente a interoperabilidade no domínio dos STI, a continuidade dos serviços e os aspectos ligados à multimodalidade, no âmbito da qual os Estados-Membros e respectivas autoridades competentes, em cooperação com o sector privado, possam desenvolver a sua própria arquitectura de STI para a mobilidade a nível nacional, regional ou local;
 - iv) Aumentar a segurança dos utentes das rodovias no que respeita à interface homem-máquina a bordo e à utilização de dispositivos nómadas, bem como à segurança do equipamento instalado no veículo;
 - v) Fornecer sistemas STI de reserva e informação que visem garantir a segurança dos locais de estacionamento de camiões e veículos comerciais;
 - vi) Integrar diferentes aplicações STI numa plataforma aberta que permita equipar os veículos com uma única unidade a bordo.
 - vii) Promover a implantação de sistemas avançados de assistência ao condutor capazes de reduzir ao máximo os danos e de gerar potencialidades máximas de protecção da vida humana;
 - viii) Implantar um modelo de interfaces abertas de molde a facilitar a comunicação dentro do veículo, entre diferentes veículos e entre veículos e a infra-estrutura rodoviária;
 - ix) Continuar a avançar no desenvolvimento, ensaio e implementação de sistemas cooperativos (veículo-veículo e veículo-infra-estrutura);
- (11) CONVIDA a Comissão a abordar, o mais tardar até ao final de 2011, as questões da segurança e da protecção dos dados pessoais associadas ao tratamento de dados nas aplicações e serviços STI, bem como as questões de responsabilidade ligadas à utilização de aplicações STI, nomeadamente os sistemas de segurança no veículo;

- (12) SOLICITA à Comissão que desenvolva um conjunto de ferramentas de apoio à tomada de decisões de investimento nas aplicações e serviços STI e elabore orientações para o financiamento público de recursos e serviços STI;
- (13) No pleno respeito pelo princípio da subsidiariedade, e com o objectivo de evitar disfunções, INSTA a Comissão e os Estados-Membros a estabelecerem uma plataforma específica de colaboração para os STI, com a participação das autoridades nacionais/regionais/locais e se necessário com o sector privado, para dar prioridade a iniciativas STI na área da mobilidade regional e urbana sustentável;
- (14) SOLICITA à Comissão que, sempre que necessário, incumba as organizações europeias de normalização de acelerarem a definição de normas;
- (15) SOLICITA às organizações europeias de normalização que contribuam para a implantação dos STI e acelerem os trabalhos respeitantes à definição de normas e especificações técnicas para STI interoperáveis e compatíveis a nível europeu;
- (16) CONVIDA a Comissão a elaborar uma metodologia pautada pelos objectivos da política de transportes para financiar as infra-estruturas a eles ligadas que inclua uma análise dos impactos financeiros em geral e para cada acção, por exemplo mediante uma avaliação de impacto dos STI. Esta metodologia deve ajudar os Estados-Membros e a Comissão aquando do financiamento de novas infra-estruturas de STI ou da modernização das que já existem;
- (17) CONVIDA a Comissão a, em concertação com os Estados-Membros e a indústria, consolidar o enquadramento existente para a interface segura homem-máquina, dando particular atenção aos dispositivos de informação instalados em veículos e aos dispositivos nómadas;

- (18) EXORTA a Comissão a fomentar a cooperação a nível internacional no domínio dos STI e a tomar medidas apropriadas;
- (19) INCENTIVA os sectores público e privado a utilizarem as infra-estruturas de satélite **(designadamente o Galileo e o EGNOS)** de forma eficiente em termos económicos nas aplicações e serviços STI que exijam cronometria e localização globais, contínuas, exactas e garantidas.
-