



Bruxelas, 31.5.2017
COM(2017) 280 final

2017/0128 (COD)

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa à interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem rodoviária e que facilita o intercâmbio transfronteiras de informações sobre o não pagamento de taxas rodoviárias na União (reformulação)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{ SWD(2017) 190 final }

{ SWD(2017) 191 final }

{ SWD(2017) 192 final }

{ SWD(2017) 193 final }

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• **Justificação e objetivos da proposta**

Existem sistemas de cobrança eletrónica de portagens a nível nacional, regional e local em 20 Estados-Membros, estando o seu número a aumentar constantemente. A grande maioria exige que os utilizadores instalem equipamentos especiais («identificadores de bordo» - adiante «IB») nos seus veículos. Alguns proporcionam uma interoperabilidade transfronteiras, mas a maioria não dispõe desta funcionalidade. Daí resultam custos e encargos para os utilizadores, que devem equipar os seus veículos com diversos IB a fim de poderem circular sem constrangimentos em países diferentes. Estima-se que estes custos se elevem atualmente a 334 milhões de EUR por ano, devendo cair abaixo dos 300 milhões de EUR anuais até 2025 (sem nenhuma ação a nível da UE).

A ausência de interoperabilidade transfronteiras também implica custos para as autoridades, que devem adquirir e manter IB redundantes que funcionam dentro do país mas não no estrangeiro. Em apenas um sistema nacional em que a posição dos veículos é estabelecida através de posicionamento por satélite¹ os custos de aquisição de IB ascendem a 120 milhões de EUR e os custos de manutenção são de 14,5 milhões de EUR anuais.

A fim de fazer face a estas questões, foi adotada em 2004 uma diretiva sobre a interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem rodoviária². Em 2009, uma decisão da Comissão que define, na prática, o funcionamento da interoperabilidade³ determinou que seriam fornecedores especializados do «serviço eletrónico europeu de portagem» (SEEP) a proporcionar aos utilizadores IB que fossem compatíveis com todos os sistemas de cobrança eletrónica de portagens da UE.

Os objetivos desta legislação permanecem, em grande medida, inatingidos. Embora exista já alguma interoperabilidade transfronteiras, na Croácia, República Checa, Alemanha, Grécia, Hungria⁴, Irlanda⁵, Itália, Polónia, Eslováquia, Eslovénia e no Reino Unido só se podem usar os IB nacionais para pagar portagens.

Foram identificadas duas razões principais para este facto:

- Os fornecedores do SEEP enfrentam obstáculos consideráveis à entrada, nomeadamente:
 - tratamento discriminatório pelas autoridades (incluindo a proteção dos operadores estabelecidos),
 - procedimentos de aceitação morosos e instáveis, e

¹ Este sistema existe atualmente na Bélgica, Alemanha, Hungria e Eslováquia, mas outros Estados-Membros (como a Bulgária e a Suécia) ponderam a sua adoção.

² Diretiva 2004/52/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativa à interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem rodoviária na Comunidade (JO L 166 de 30.4.2004, p. 124).

³ Decisão 2009/750/CE da Comissão, de 6 de outubro de 2009, relativa à definição do serviço eletrónico europeu de portagem e seus elementos técnicos (JO L 268 de 13.10.2009, p. 11).

⁴ No sistema de portagens húngaro, podem usar-se IB diferentes, mas são quase todos nacionais. Até agora não é possível usar IB do SEEP.

⁵ Na Irlanda existem diversos fornecedores de IB, mas são todos nacionais. Para já não há interoperabilidade transfronteiras.

- especificidades técnicas dos sistemas locais que não satisfazem as normas estabelecidas.

O facto de a legislação em vigor não estabelecer de forma suficientemente clara as obrigações das portageiras (que gerem os regimes de cobrança de portagens) e dos Estados-Membros em relação aos fornecedores do SEEP permitiu a permanência dos obstáculos sem infringir a legislação da UE. Por conseguinte, é importante que essas obrigações sejam especificadas pormenorizadamente, para que o SEEP se possa desenvolver em paralelo com os serviços nacionais;

- A legislação relativa ao SEEP impôs requisitos excessivos aos fornecedores do SEEP, tais como:
 - a obrigação de fornecer os seus serviços em todos os Estados-Membros no prazo de 24 meses a contar do seu registo oficial. Comprovadamente, este facto desencorajou os eventuais fornecedores de procederem ao seu registo, temendo a anulação desse registo nos Estados-Membros em que se encontravam estabelecidos se não conseguissem cobrir a tempo todos os domínios do SEEP, e
 - a obrigação de proporcionar ao mercado de veículos ligeiros IB dispendiosos que funcionam por satélite (embora atualmente nenhum sistema eletrónico de portagem para veículos ligeiros recorra ao posicionamento por satélite). Estas circunstâncias impossibilitam os fornecedores do SEEP de oferecerem um serviço competitivo aos proprietários de veículos ligeiros. Os IB que funcionam por satélite continuam a ser mais caros do que os IB simples que funcionam a micro-ondas usados pelos fornecedores nacionais de serviços de portagem e as suas funcionalidades adicionais e capacidade computacional são redundantes no contexto da cobrança de portagens a veículos ligeiros. Enquanto os preços dos IB por satélite não baixarem, é importante definir um período durante o qual se possa estabelecer um mercado do SEEP para veículos ligeiros, autorizando os fornecedores do SEEP a equipar os seus clientes com IB simples que sejam compatíveis com os regimes de portagem existentes.

Outro problema está relacionado com a dificuldade no controlo do cumprimento do pagamento de portagens por proprietários de veículos registados noutra Estado-Membro. Um Estado-Membro que detetar uma infração numa portagem através de dispositivos automáticos de controlo do cumprimento não pode identificar o infrator com base no número da matrícula se o veículo estiver registado noutra país. Não existe base jurídica ao nível da UE para o intercâmbio de dados relativos ao registo de veículos entre Estados-Membros para fins de execução do não pagamento de portagens. A perda de receitas daí resultante para os regimes de portagens a nível nacional, regional e local ascende a cerca de 300 milhões de EUR por ano.

É importante monitorizar o desenvolvimento de novos serviços e aplicações, em especial os Serviços de Transporte Inteligentes (STI) cooperativos, a fim de explorar atempadamente o seu potencial para sinergias com as portagens eletrónicas. É igualmente importante permitir a oferta de serviços de valor acrescentado que usem a mesma plataforma tecnológica (o equipamento de bordo) que é usada para a cobrança eletrónica de portagens.

A presente proposta faz parte do Programa para a adequação e a eficácia da regulamentação (REFIT), que se centra na redução dos encargos regulamentares para as empresas.

- **Coerência com as disposições em vigor no mesmo domínio de intervenção**

A presente iniciativa constitui uma reformulação de um diploma legal existente (Diretiva 2004/52/CE). Pretende abordar as lacunas da legislação existente, a fim de a tornar mais eficaz na consecução dos seus objetivos. Propõe igualmente que a diretiva reflita de modo mais preciso os papéis desempenhados pelas diferentes categorias de intervenientes no mercado do SEEP, as quais, atualmente, apenas estão definidas na Decisão 2009/750/CE.

- **Coerência com outras políticas da União**

Ao melhorar as condições-quadro do mercado da cobrança eletrónica de portagens, a iniciativa ajudará a completar o mercado interno e o mercado único digital. De igual modo, ao tornar mais fácil a implantação e aplicação de portagens eletrónicas, facilitará a aplicação mais generalizada dos princípios do «utilizador-pagador» e do «poluidor-pagador», contribuindo assim para alcançar os objetivos da União da Energia. Em especial, aumentará a eficácia e a eficiência da proposta de revisão da Diretiva 1999/62/CE relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas⁶, apresentada em paralelo com a presente iniciativa.

Por último, a iniciativa propõe um quadro normativo para o intercâmbio de dados de registo de veículos para fins de execução do não pagamento de portagens. Esta medida contribuirá para alcançar objetivos nos domínios da justiça e dos direitos fundamentais. A um nível mais operacional, as disposições relevantes são coerentes com a Diretiva (UE) 2015/413 que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária⁷. As disposições relevantes também respeitam a legislação aplicável sobre a proteção de dados pessoais.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

- **Base jurídica**

A base jurídica para a proposta, tal como para a diretiva em vigor (2004/52/CE), é o artigo 91.º do Tratado.

- **Subsidiariedade (em caso de competência não exclusiva)**

Uma organização insatisfatória do mercado da cobrança eletrónica de portagens no Estado-Membro A afetar negativamente os utilizadores das estradas registados no Estado-Membro B, e vice-versa. Os Estados-Membros, a título individual, não têm incentivos para mudar a situação a menos que sejam tidos em conta os interesses dos cidadãos e das empresas da União. Tal resultado só pode ser alcançado através da ação ao nível da UE.

Relativamente à execução transfronteiras do não pagamento de portagens, uma abordagem puramente intergovernamental já demonstrou as suas limitações, tendo sido assinados apenas alguns acordos bilaterais entre Estados-Membros. Só a UE pode implementar um sistema

⁶ Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 1999, relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas (JO L 187 de 20.7.1999, p. 42).

⁷ Diretiva (UE) 2015/413 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2015, que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária (JO L 68 de 13.3.2015, p. 9).

eficiente para o intercâmbio de informações sobre infratores ao pagamento das portagens em todos os Estados-Membros.

- **Proporcionalidade**

Os novos elementos (quando comparados com a Diretiva 2004/52/CE) foram formulados após uma pré-seleção cuidadosa da lista de medidas políticas sugeridas pelas partes interessadas no decurso da consulta pública. A proporcionalidade foi um dos principais critérios de avaliação. As medidas menos proporcionadas, nomeadamente uma harmonização completa dos sistemas eletrónicos de portagem na UE, foram analisadas na avaliação de impacto e rejeitadas.

- **Escolha do instrumento**

A iniciativa altera substancialmente as disposições da Diretiva 2004/52/CE e acrescenta muitas disposições novas. A bem da clareza, a proposta consiste então numa nova diretiva (reformulada) do Parlamento Europeu e do Conselho.

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**

Uma avaliação *ex post* da Diretiva 2004/52/CE e da Decisão 2009/750/CE, efetuada num único documento de trabalho dos serviços da Comissão⁸, conduziu às seguintes conclusões:

- A legislação não produziu resultados em relação à maior parte dos seus objetivos: para as portageiras, os custos das portagens eletrónicas não têm diminuído e ainda não há SEEP para os utentes das estradas;
- Não se alcançaram muitos progressos na interoperabilidade das portagens eletrónicas e, com poucas exceções, não se procedeu à integração dos IB com outros dispositivos. Quando existe interoperabilidade, tal acontece essencialmente a nível nacional; tendo-se concluído apenas um número reduzido e limitado de acordos transfronteiras. Esta ausência relativa de interoperabilidade transfronteiras deve-se à falta de competitividade na estrutura de muitos mercados nacionais, com as autoridades a darem uma posição privilegiada no mercado a um único operador do sistema de portagens, e aos obstáculos impostos pela própria legislação relativa ao SEEP (em especial a obrigação de os operadores do SEEP terem de oferecer os seus serviços em toda a UE no prazo de 24 meses). A interoperabilidade transfronteiras é dispendiosa e difícil de alcançar em virtude das diferenças significativas na aplicação, nos diversos regimes nacionais de cobrança de portagens, das três tecnologias autorizadas pela legislação relativa ao SEEP. Também é dificultada pela falta de disposições eficazes para a execução do não pagamento das portagens por veículos registados noutra Estado-Membro;
- No atinente ao âmbito de aplicação da legislação, esta é apenas parcialmente relevante, uma vez que se considera excessivo exigir que todos os fornecedores do SEEP abranjam todos os tipos de veículos e todos os domínios das portagens na Europa. Seria mais eficaz se os fornecedores fossem livres de responder às

⁸ Inserir a referência quando da publicação.

necessidades dos seus clientes, em vez de serem obrigados a impor-lhes um serviço completo que é desnecessário e dispendioso;

- A legislação poderia gerar um elevado valor acrescentado na UE, uma vez que os acordos voluntários de cooperação entre Estados-Membros não contribuíram para uma cobertura substancial do mercado interno pelo SEEP. Em qualquer caso, dado que se celebraram alguns acordos voluntários de cooperação, este potencial foi alcançado apenas em grau muito moderado; e
- A diretiva refere-se a «operadores» indefinidos como as entidades responsáveis pelo fornecimento do SEEP, ao passo que a decisão refere-se a «fornecedores do SEEP» bem definidos. Existe pois um grau de incoerência entre os dois diplomas.

Os resultados da avaliação *ex post* foram diretamente integrados no trabalho de identificação dos problemas que a presente iniciativa pretende resolver.

- **Consulta das partes interessadas**

Ao preparar a avaliação *ex post* e a avaliação de impacto, a Comissão levou a cabo cinco atividades de consulta principais:

1) Uma consulta pública aberta com base num questionário em linha

A consulta decorreu entre 8 de julho e 2 de outubro de 2016 (12 semanas). O questionário continha questões essencialmente dirigidas ao público em geral, dando-lhe a possibilidade de exprimir os seus pontos de vista sobre as portagens eletrónicas sem entrar em pormenores técnicos. No entanto, permitia que os respondentes expusessem os seus pontos de vista na resposta a várias questões abertas e que carregassem documentos de tomada de posição e outros documentos.

Para a Comissão, o objetivo da consulta consistiu em sondar o público em geral sobre as vastas opções políticas (tanto a da legislação atual como a que está a ser considerada no âmbito da revisão legislativa). Embora o número relativamente baixo de respostas coloque uma interrogação sobre a sua representatividade, exprimem no entanto um apoio significativo às grandes opções políticas expostas na presente proposta;

2) Um pedido de contribuições por escrito dirigido a todas as partes interessadas

Foi dada às partes interessadas a oportunidade de apresentar contributos para os exercícios de avaliação *ex post* e de avaliação do impacto. Recebeu-se um total de 22 contributos relevantes: nove de operadores de portagens/autoestradas, nove de empresas de transportes e quatro de autoridades públicas;

3) Uma consulta restrita a partes interessadas profissionais sobre questões relacionadas com a avaliação *ex post*

A consulta orientada às partes interessadas foi lançada em 26 de junho de 2015 e ficou aberta à receção de respostas até 1 de setembro de 2015 (10 semanas). O principal objetivo era recolher informações e dados para colmatar as lacunas da Comissão em termos de conhecimentos na preparação da avaliação *ex post*.

Quatro questionários diferentes para outros tantos grupos de partes interessadas no SEEP produziram um total de 22 respostas. Devido ao número relativamente reduzido de partes interessadas de vulto e à boa organização do setor, afigura-se razoável assumir que as respostas obtidas são muito representativas.

A qualidade dos contributos foi irregular, mas cerca de metade das respostas continha dados concretos e amplas informações que a Comissão integrou no seu documento de trabalho interno. A outra metade apresentava essencialmente opiniões e posições que ajudaram a Comissão a compreender os pontos de vista das partes interessadas quanto à eficácia e eficiência da atual legislação;

- 4) Uma consulta restrita a partes interessadas profissionais sobre questões relativas à futura proposta sobre a revisão do quadro legislativo do SEEP

Esta consulta orientada às partes interessadas para a avaliação de impacto da revisão do quadro legislativo do SEEP foi lançada a 5 de outubro de 2016 e ficou aberta para receção de respostas até 13 de novembro de 2016 (seis semanas).

O principal objetivo era reunir informações e dados para preencher as lacunas de conhecimento da Comissão na preparação da parte «definição do problema» da avaliação de impacto, mas também para sondar a comunidade de partes interessadas sobre as opções políticas e eventuais medidas que a Comissão poderia propor.

Recebeu-se um total de 35 respostas ao questionário, ou seja, um número bastante superior às respostas recebidas na consulta semelhante relativa à avaliação *ex post*. Várias contribuições de excelente qualidade continham análises aprofundadas dos problemas, com estatísticas e outros dados assim como recomendações de soluções políticas concretas. As respostas contribuíram consideravelmente para reforçar a base factual para a avaliação de impacto e para o delineamento das potenciais medidas políticas;

- 5) Reações ao roteiro de avaliação e à avaliação de impacto inicial

Foi dada às partes interessadas a oportunidade de reagirem ao roteiro de avaliação e à avaliação de impacto inicial. No entanto, nenhuma o fez.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

Foram contratados peritos externos para apoiar a Comissão na elaboração do relatório de avaliação de impacto. Um estudo de acompanhamento foi elaborado pela Ricardo⁹. Na avaliação de impacto usaram-se igualmente os resultados de dois estudos anteriores elaborados para a Comissão no quadro da avaliação *ex post*: Estado da arte das portagens eletrónicas¹⁰ e Revisão especializada dos atos legislativos sobre o SEEP¹¹.

- **Avaliação de impacto**

A iniciativa é apoiada por uma avaliação de impacto, que recebeu inicialmente um parecer negativo emitido pelo Comité de Controlo da Regulamentação (CCR). O CCR considerou que o relatório não definia explicitamente um objetivo de plena interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem na UE e não explicava de que modo as opções contribuíam para a interoperabilidade. As opções também não explicavam suficientemente os reais compromissos e benefícios para os decisores e o relatório não refletia suficientemente os pontos de vista das partes interessadas e, em especial, dos Estados-Membros.

Foram feitas as seguintes alterações ao relatório a fim de dar resposta às recomendações do CCR:

⁹ Inserir a ligação quando da publicação.

¹⁰ http://ec.europa.eu/transport/modes/road/road_charging/doc/study-electronic-road-tolling.pdf

¹¹ <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2015-09-ex-post-evaluation-eets-4icom.pdf>

- O objetivo geral foi revisto a fim de explicar que a iniciativa pretende oferecer a cada utente da estrada o acesso ao nível de interoperabilidade dos serviços de portagem que correspondem às suas necessidades e solicitações, incluindo a opção da interoperabilidade plena; além disso, foi aditado texto ao primeiro objetivo específico para explicar que este último não só é compatível com o objetivo de atingir três níveis de interoperabilidade (técnica, processual e contratual), mas inclui também o objetivo de promover o estabelecimento de uma estrutura competitiva do mercado do SEEP.

- Duas novas secções 5.1 e 5.2 apresentam os resultados da pré-seleção da lista completa de medidas políticas que foram discutidas com as partes interessadas no âmbito da consulta pública; além disso, uma das opções políticas foi alterada de uma opção puramente de harmonização para uma opção que também inclui medidas de mercado.

- Os pontos de vista das partes interessadas, com um enfoque especial nos Estados-Membros, foram apresentados circunstanciadamente nas secções 5.1 e 5.2.

O relatório de avaliação de impacto, na sua versão revista, foi apresentado ao CCR, que emitiu um segundo parecer, positivo mas com reservas. As reservas do CCR prendiam-se com três aspetos principais:

- O CCR era de opinião que o relatório de avaliação de impacto não identificou as medidas de base que eram essenciais para os resultados previstos e não avaliou as suas interdependências.

- O CCR indicou igualmente que o relatório ainda não era claro sobre a forma como o conjunto de medidas proposto contribuiria para alcançar o nível previsto de interoperabilidade na UE nem sobre a natureza dos riscos associados à opção preferida.

Por último, o CCR salientou o facto de o relatório não explicar por que não tinham sido consideradas as soluções intermédias entre a mais eficiente e a mais eficaz em termos de custos.

Para responder a essas reservas, realizaram-se os seguintes acrescentos:

- no quadro 9, explicações pormenorizadas sobre as medidas que são essenciais e as que não o são, bem como sobre a interdependência entre medidas;
- um novo quadro sobre a eficácia na realização do objetivo geral e os riscos de que a opção 2 não o fizesse; e
- texto novo nas secções 5.1.4 e 5.4 para explicar por que motivo não foram consideradas as soluções intermédias entre a mais eficiente e a mais eficaz em termos de custos.

A avaliação de impacto examinou três opções políticas gerais:

1. Abordar alguns problemas através da autorregulação e outros através de legislação;
2. Abordar alguns problemas através de legislação, mantendo a abordagem «baseada no mercado» adotada na Decisão 2009/750/CE; e
3. Abordar alguns problemas através de uma harmonização total tanto a nível técnico como dos procedimentos dos sistemas de cobrança eletrónica de portagens na UE e outros através de legislação.

A opção 2 é a **opção preferida**. Foi escolhida com base na sua elevada eficácia e na maior eficiência (custos *versus* benefícios) para alcançar os objetivos, com efeitos colaterais globalmente positivos.

Os benefícios esperados são os seguintes:

- Para os utentes das estradas – poupanças acumuladas de 370 milhões de EUR (valor atual líquido – VAL) até 2025. A maioria destas poupanças beneficiará os operadores de transportes rodoviários, ou seja, predominantemente PME;
- Para os gestores de redes rodoviárias – poupanças de 48 milhões de EUR (VAL) até 2025 por não ter de adquirir IB redundantes, assim como receitas adicionais das portagens (150 milhões de EUR por ano) graças a uma melhor regulação no que toca à execução transfronteiras; e
- Para os fornecedores do SEEP – uma redução nos encargos regulamentares associados à entrada nos mercados nacionais (VAL 10 milhões de EUR até 2025, com 12 fornecedores esperados) e expansão do mercado, com receitas adicionais de 700 milhões de EUR anuais.

Os custos esperados são os seguintes¹²:

- Para os gestores de redes rodoviárias – custos adicionais de adaptação dos sistemas de portagem aos novos requisitos (custos cumulados com VAL de 174 milhões de EUR até 2025) e pagamento aos fornecedores do SEEP de mais 700 milhões de EUR anuais (valor acumulado para todos os gestores de redes e todos os fornecedores do SEEP). No entanto, trata-se de um impacto orçamental neutro, já que corresponde à externalização das atividades atualmente desenvolvidas pelos próprios gestores ou pelos seus subcontratantes.

Globalmente, o benefício líquido acumulado da opção política preferida (benefícios menos custos) é de 254 milhões de EUR (VAL) até 2025.

- **Adequação e simplificação da legislação**

Espera-se que a iniciativa reduza os encargos regulamentares para as empresas num valor acumulado de 254 milhões de EUR até 2025 em resultado de:

- uma redução cumulada de 370 milhões de EUR nos encargos regulamentares para os utentes das estradas até 2025. Os grandes beneficiados serão os transportadores rodoviários, que são, na sua maioria, empresas pequenas (em especial microempresas);
- um valor acumulado de 126 milhões de EUR de aumento dos encargos regulamentares para as portageiras (ou seja, os gestores das estradas), que não são PME; e
- um valor acumulado de 10 milhões de EUR de redução nos encargos regulamentares para os fornecedores do SEEP (que, são, na sua maioria, filiais de empresas grandes ou muito grandes).

Uma vez que as PME e as microempresas são predominantes na categoria com o maior número de partes interessadas afetadas (ou seja, os transportadores rodoviários) e os impactos são positivos, não lhes são aplicadas disposições de isenção nem regras específicas.

É provável que a iniciativa promova a concorrência, possibilitando que novos operadores entrem nos mercados previamente monopolísticos da cobrança eletrónica de portagens a nível nacional. Reduzirá os encargos regulamentares da indústria do transporte rodoviário,

¹² Os custos ambientais e sociais da iniciativa não são significativos.

umentando assim a competitividade no setor. Ademais, uma maior harmonização dos métodos de cobrança eletrónica de portagens beneficiará os fabricantes europeus de equipamentos, que já são líderes a nível mundial graças à existência de normas robustas e eficazes a nível da UE.

A proposta contribui para os objetivos do mercado único digital¹³.

- **Direitos fundamentais**

Os progressos rumo a um SEEP operacional devem facilitar as viagens transfronteiras e, deste modo, apoiar a livre circulação de pessoas e bens. A melhoria da execução, resultante do intercâmbio de informações sobre a identidade dos infratores ao pagamento das portagens, assegurará o tratamento equitativo dos utentes de estradas nacionais e estrangeiros. A proposta introduz igualmente disposições que deverão permitir que os fornecedores do SEEP sejam tratados em pé de igualdade com os operadores estabelecidos.

O principal impacto relacionado com o direito à proteção dos dados pessoais e o direito à privacidade resulta do estabelecimento de um mecanismo para o intercâmbio obrigatório de informações entre os Estados-Membros acerca da identidade dos proprietários de veículos que sejam suspeitos ou comprovadamente culpados de uma fraude ao sistema de portagens. O mecanismo baseia-se em grande medida nas disposições da Diretiva (UE) 2015/413 para a execução transfronteiras em caso de infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária. Assim, são estabelecidas as salvaguardas apropriadas para assegurar que a proposta respeita integralmente os artigos 7.º e 8.º da Carta dos Direitos Fundamentais, bem como do quadro jurídico aplicável sobre a proteção dos dados pessoais. Os dados recolhidos ao abrigo desta diretiva não deverão ser utilizados para fins distintos dos previstos na diretiva. Os Estados-Membros devem cumprir as obrigações relativas às condições de utilização e de armazenamento temporário dos dados e, de forma mais geral, os princípios da necessidade e da proporcionalidade da utilização de dados pessoais.

A proposta foi objeto de consulta junto da Autoridade Europeia para a Proteção de Dados (AEPD) em duas fases: primeiramente, consultou-se a AEPD acerca dos princípios do sistema previsto para o intercâmbio de informações; em segundo lugar, a AEPD foi consultada sobre o próprio texto legislativo. A AEPD não emitiu observações suplementares.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

Não existem implicações orçamentais para a União.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e mecanismos de acompanhamento, de avaliação e de informação**

A avaliação de impacto estabelece um plano de acompanhamento com base em 11 indicadores de acompanhamento e avaliação dos efeitos da legislação cinco anos após a sua entrada em vigor. Incluiu-se na proposta uma cláusula específica de informação, a fim de

¹³ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões – *Estratégia para o Mercado Único Digital na Europa*, COM(2015) 192 final de 6 de maio de 2015.

avaliar o impacto das novas disposições sobre o intercâmbio transfronteiras de informações para efeitos de execução do não pagamento das portagens.

- **Documentos explicativos (para as diretivas)**

Tendo em conta o âmbito de aplicação da proposta e o facto de se tratar da reformulação de uma diretiva existente (2004/52/CE) que todos os Estados-Membros transpuseram na íntegra, não parece justificado ou proporcionado exigir documentos explicativos.

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

As principais alterações substantivas do texto da Diretiva 2004/52/CE são as seguintes:

Artigo 1.º: Objeto e âmbito de aplicação

No n.º 1, é acrescentado um segundo objetivo (para além de garantir a interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem rodoviária): facilitar o intercâmbio transfronteiras de informações sobre o não pagamento de taxas rodoviárias na União.

No n.º 2, é suprimida a alínea b) para que os Estados-Membros possam trocar informações sobre quem não paga as taxas rodoviárias quando os sistemas de portagem não exigem a instalação de equipamento de bordo. Esta alteração é necessária para permitir, por exemplo, a execução transfronteiras do não pagamento de portagens em cidades (incluindo os sistemas de controlo do congestionamento) e outros sistemas que recorrem à tecnologia de reconhecimento automático de matrículas para as transações eletrónicas de portagem.

O n.º 3 é alterado para confirmar que o SEEP é fornecido pelos fornecedores do SEEP e não pelas portageiras.

Artigo 2.º: Definições

Acrescenta-se um artigo com definições a fim de clarificar os termos usados na diretiva.

Artigo 3.º: Soluções tecnológicas

O n.º 1 especifica que as suas disposições se aplicam apenas aos sistemas de portagem que exigem a instalação ou utilização de equipamentos de bordo. Inclui-se «utilização» para confirmar que os dispositivos portáteis usados nas transações eletrónicas de portagem devem ser considerados como equipamentos de bordo para efeitos da diretiva. O n.º 1 explica as soluções tecnológicas aplicáveis aos sistemas de portagem eletrónica novos e existentes.

Também no n.º 1, a lista de tecnologias que podem ser usadas para as transações eletrónicas de portagem foi transferida para o anexo IV. A Comissão é autorizada a alterar a lista através de um ato delegado se uma tecnologia se tornar obsoleta ou se uma nova tecnologia, testada no âmbito de ensaios-piloto em conformidade com o artigo 20.º da Decisão 2009/750/CE, dever ser aditada à lista.

O antigo n.º 2 é retirado, já que repete outras disposições da diretiva.

O novo n.º 2 determina que os equipamentos de bordo que utilizem a tecnologia de posicionamento por satélite devem ser compatíveis com os serviços de posicionamento prestados pelo sistema Galileo e pelo Serviço Europeu Complementar de Navegação

Geostacionária (EGNOS) e podem ser compatíveis com outros sistemas de navegação por satélite.

O n.º 3 esclarece que, para fins de cumprimento dos requisitos técnicos da diretiva, nomeadamente o anexo IV, os equipamentos de bordo do SEEP podem ligar-se a outros dispositivos instalados ou presentes no veículo, como sistemas de navegação por satélite ou telemóveis inteligentes. Também clarifica que a comunicação entre o equipamento de bordo e esses outros dispositivos pode usar tecnologias não enumeradas no anexo IV (Bluetooth, por exemplo).

No n.º 3, a expressão «e sejam apropriados para utilização em veículos de todos os tipos, de acordo com o calendário previsto no n.º 4 do artigo 3.º» foi suprimida por duas razões:

- os fornecedores do SEEP não devem ser obrigados a fornecer o SEEP a todos os veículos, mas devem poder escolher fornecer o serviço apenas a veículos pesados ou apenas a veículos ligeiros; e
- tal como explicado no n.º 4, os equipamentos de bordo nos veículos ligeiros podem ser adequados para utilização unicamente com a tecnologia micro-ondas 5,8 GHz e, portanto, não podem ser usados em determinados sistemas de cobrança de portagens aplicáveis aos veículos pesados que exigem equipamentos adequados para utilização com as três tecnologias permitidas.

O novo n.º 4 esclarece que os equipamentos de bordo podem ser integrados com outros dispositivos e servir fins diferentes do pagamento de portagens.

No novo n.º 4, é aditada uma isenção a fim de permitir que os fornecedores do SEEP que equipam veículos ligeiros ofereçam aos seus clientes equipamentos de bordo adequados para utilização apenas com a tecnologia micro-ondas 5,8 GHz. Esta isenção aplica-se até 31 de dezembro de 2027.

O artigo n.º 3 foi retirado uma vez que se refere a requisitos obsoletos.

O artigo 4.º é suprimido.

O n.º 1 é suprimido por se ter tornado supérfluo.

Os n.ºs 2 e 3 foram transferidos para outros artigos.

O n.º 4 é suprimido porque os Estados-Membros não têm influência sobre a data a partir da qual os fornecedores do SEEP devem oferecer o SEEP.

Artigo 5.º: Características do serviço eletrónico europeu de portagem

O n.º 1 refere o «anexo I» e não o «anexo» porque são acrescentados novos anexos, pelo que carecem de numeração.

Os artigos n.ºs 2, 4 e 5 são substituídos por novas disposições no artigo 11.º a fim de adaptar o procedimento de regulamentação com controlo ao procedimento de delegação de poderes, tal como se refere no artigo 290.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

O novo n.º 5 contém uma disposição específica para garantir que, quando os organismos europeus de normalização revirem as normas relevantes para o SEEP, existam disposições transitórias adequadas para preservar a contínua compatibilidade dos componentes de interoperabilidade.

Também no novo n.º 5, a referência ao artigo 2.º, n.º 1, é substituída por uma referência ao anexo IV, para o qual foram transferidas as disposições relevantes.

Artigos 6.º, 7.º, 8.º, 9.º e 10.º e anexos II e III

Estes cinco artigos e dois anexos determinam um procedimento para o intercâmbio de informações transfronteiras sobre os infratores às portagens. Resultam da adaptação das disposições da Diretiva (UE) 2015/413 ao contexto das portagens. A Autoridade Europeia para a Proteção de Dados (AEPD) foi consultada sobre o projeto de texto legislativo e não levantou qualquer objeção.

As seguintes disposições da Diretiva 2004/52/CE permanecem inalteradas na iniciativa proposta:

Artigo 16.º (antigo artigo 8.º), que especifica os destinatários da diretiva; e

Anexo I (antigo anexo), que especifica os elementos necessários para o estabelecimento e a instalação do SEEP.

↓ Retificação, JO L 200 de
7.6.2004, p. 50 (adaptado)

2017/0128 (COD)

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa à interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem rodoviária ~~⊗~~ e que facilita o intercâmbio transfronteiras de informações sobre o não pagamento de taxas rodoviárias ~~⊗~~ na ~~Comunidade~~ ~~⊗~~ União ~~⊗~~ (reformulação)

(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 ~~⊗~~ ~~que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o~~ ~~⊗~~ artigo 91.º, ~~⊗~~ n.º 1 ~~do seu artigo 71.º,~~

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹⁴,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões¹⁵,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

↓ texto renovado

(1) A Diretiva 2004/52/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁶ foi alterada de forma substancial. Devendo ser introduzidas novas alterações, é conveniente, com uma preocupação de clareza, proceder à reformulação da referida diretiva.

↓ Retificação, JO L 200 de
7.6.2004, p. 50, considerando 1
(adaptado)

~~Na sua resolução de 17 de Junho de 1997 relativa à utilização da telemática no sector dos transportes rodoviários, nomeadamente à cobrança electrónica de taxas e portagens (CET)¹⁷, o Conselho pediu aos Estados-Membros e à Comissão que elaborassem uma estratégia para~~

¹⁴ JO C de , p. .

¹⁵ JO C de , p. .

¹⁶ Diretiva 2004/52/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativa à interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem rodoviária na Comunidade (JO L 166 de 30.4.2004, p. 124).

¹⁷ JO C 194 de 25.6.1997, p. 5.

~~assegurar a convergência dos sistemas de CET a fim de se atingir um nível adequado de interoperabilidade a nível europeu. A comunicação da Comissão relativa a sistemas de cobrança electrónica interoperáveis na Europa, constituiu a primeira fase desta estratégia.~~

↓ Retificação, JO L 200 de
7.6.2004, p. 50, considerando 2
(adaptado)

~~A maioria dos Estados-Membros que instalaram sistemas electrónicos de portagem para o financiamento dos custos das infra-estruturas rodoviárias ou para a cobrança de taxas de utilização rodoviária (adiante designados «sistemas electrónicos de portagem») utiliza a tecnologia microondas de curto alcance, numa banda de frequências próxima dos 5,8 GHz. Actualmente, estes sistemas não são totalmente compatíveis entre si. Os trabalhos desenvolvidos pelo Comité Europeu de Normalização (CEN) no domínio da tecnologia microondas conduziram, em Janeiro de 2003, à elaboração de normas técnicas para a compatibilidade dos sistemas de portagem electrónica microondas de 5,8 GHz, após a aprovação de pré-normas técnicas em 1997. Todavia essas pré-normas não cobrem todos os sistemas de CDCA (comunicações dedicadas de curto alcance) de 5,8 GHz em funcionamento na União e incluem duas variantes que não são totalmente compatíveis. Baseiam-se no modelo «interconexão de sistemas abertos» definido pela Organização Internacional de Normalização para a comunicação entre sistemas informáticos.~~

↓ Retificação, JO L 200 de
7.6.2004, p. 50, considerando 3
(adaptado)

~~Não obstante, os fabricantes de equipamento e os gestores de infra-estruturas da Comunidade acordaram em desenvolver produtos interoperáveis com base nos sistemas CDCA 5,8 GHz existentes. O equipamento que será necessário disponibilizar aos utentes deverá, por conseguinte, estar apto a comunicar com as tecnologias apenas utilizáveis nos novos sistemas electrónicos de portagem a instalar na Comunidade após 1 de Janeiro de 2007, nomeadamente tecnologias de posicionamento por satélite, tecnologias de comunicações móveis em que é aplicada a norma GSM/GPRS e tecnologias microondas de 5,8 GHz.~~

↓ Retificação, JO L 200 de
7.6.2004, p. 50, considerando 4
(adaptado)

~~É essencial concluir esses trabalhos de normalização com a maior brevidade, a fim de definir normas técnicas que garantam a compatibilidade técnica entre os sistemas electrónicos de portagem com base na tecnologia microondas de 5,8 GHz e nas tecnologias de comunicações móveis e por satélite, a fim de evitar uma maior fragmentação do mercado.~~

↓ Retificação, JO L 200 de
7.6.2004, p. 50, considerando 5
(adaptado)

(2) É necessário prever a generalização da utilização dos sistemas electrónicos de portagem nos Estados-Membros e países vizinhos, bem como ~~sendo imperativo~~ dispor de

sistemas interoperáveis adaptados ao futuro desenvolvimento de uma política de cobrança rodoviária à escala comunitária ~~⊗~~ da União ~~⊗~~ e à evolução técnica futura.

↓ Retificação, JO L 200 de
7.6.2004, p. 50, considerando 6

- (3) Os sistemas eletrónicos de portagem devem ser interoperáveis e baseados em normas transparentes, públicas e acessíveis, sem discriminação, a todos os fornecedores de sistemas.
-

↓ Retificação, JO L 200 de
7.6.2004, p. 50, considerando 7

~~É indispensável que, aquando da introdução de novos sistemas eletrónicos de portagem, haja equipamento suficiente disponível para evitar discriminações entre as empresas interessadas.~~

↓ Retificação, JO L 200 de
7.6.2004, p. 50, considerando 8

~~Em especial, a aplicação das novas tecnologias de posicionamento por satélite e de comunicações móveis aos sistemas eletrónicos de portagem pode permitir responder aos requisitos das novas políticas de cobrança rodoviária planeadas a nível comunitário e dos Estados-Membros, graças à sua elevada flexibilidade e versatilidade. Além disso, estas tecnologias irão possibilitar a contabilização dos quilómetros percorridos por categoria de estrada, sem que para tal sejam necessários investimentos dispendiosos em infra-estruturas. Estas tecnologias abrem igualmente caminho a novos serviços adicionais de segurança e de informação adicionais dirigidos aos viajantes, como o alerta automático desencadeado por um veículo envolvido num acidente que indicará a sua posição, informações em tempo real sobre as condições de circulação, a intensidade do tráfego ou o tempo de percurso. Quanto ao posicionamento por satélite, o projecto Galileo, lançado pela Comunidade em 2002, foi concebido para prestar, a partir de 2008, serviços de informação de qualidade superior à permitida pelos actuais sistemas de navegação por satélite e que sejam ideais para a telemática rodoviária. O sistema precursor do serviço complementar de navegação geostacionária, que deverá estar operacional em 2004, permitirá desempenhos semelhantes. No entanto, estes sistemas inovadores poderão levantar problemas em questões como a fiabilidade dos controlos e a prevenção da fraude. Tendo em conta as consideráveis vantagens acima referidas, é no entanto de recomendar, por princípio, a utilização de tecnologias de posicionamento por satélite e de comunicações móveis aquando da introdução de novos sistemas eletrónicos de portagem.~~

↓ Retificação, JO L 200 de
7.6.2004, p. 50, considerando 9
(adaptado)

- (4) A proliferação das ~~tecnologias de sistemas eletrónicos de portagem utilizados ou planeados para os próximos anos (fundamentalmente a tecnologia microondas de 5,8 GHz, o posicionamento por satélite e as comunicações móveis), bem como a proliferação das~~ especificações impostas pelos Estados-Membros e os países vizinhos para os seus sistemas eletrónicos de portagem, podem ser prejudiciais ao bom funcionamento do mercado interno e aos objetivos da política de transportes. Essa

situação poderá conduzir à multiplicação de caixas eletrónicas incompatíveis e dispendiosas no habitáculo dos veículos pesados e aumentar para os motoristas o risco de erros de manipulação que resultem, por exemplo, no não pagamento involuntário. Tal proliferação é inaceitável para os utentes e para os fabricantes de veículos, por razões financeiras, de segurança e jurídicas.

↓ Retificação, JO L 200 de 7.6.2004, p. 50, considerando 10 (adaptado)

- (5) Devem-se eliminar as barreiras artificiais ao funcionamento do mercado interno, garantindo simultaneamente a possibilidade de os Estados-Membros e a ~~Comunidade~~ União adotarem políticas de cobrança diferentes para todos os tipos de veículos, a nível local, nacional ou internacional. Os equipamentos instalados nos veículos devem permitir a aplicação destas políticas de cobrança no respeito dos princípios de não discriminação entre os cidadãos de todos os Estados-Membros. Por conseguinte, é preciso assegurar o mais rapidamente possível a interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem a nível ~~comunitário~~ da União .

↓ Retificação, JO L 200 de 7.6.2004, p. 50, considerando 11

~~Os condutores têm o desejo legítimo de beneficiar de uma melhor qualidade de serviço nas infra-estruturas rodoviárias, em especial no plano da segurança, e de uma redução significativa do congestionamento nas praças de portagem, particularmente nos dias de grande afluência ou em determinados pontos da rede particularmente congestionados. O serviço eletrónico europeu de portagem deve responder a este desejo. Além disso, deve ser tida em conta a possibilidade de, na medida em que for tecnicamente possível, ligar as tecnologias e os componentes previstos a outros componentes do veículo, como, por exemplo, o tacógrafo eletrónico e os serviços de comunicações de emergência. Os sistemas intermodais não deverão ser excluídos numa fase posterior.~~

↓ Retificação, JO L 200 de 7.6.2004, p. 50, considerando 12

~~Deverá ser garantida, através do equipamento adequado, a possibilidade de acesso a outras aplicações futuras, para além da cobrança de portagem.~~

↓ Retificação, JO L 200 de 7.6.2004, p. 50, considerando 13

- (6) Um serviço eletrónico europeu de portagem proporcionará interoperabilidade a nível técnico, contratual e processual, incluindo:
- Um contrato único entre os clientes e os operadores que oferecem o serviço, obedecendo a um conjunto de regras contratuais que permitam a todos os operadores e/ou emissores prestar o serviço, dando acesso à totalidade da rede; e
 - Um conjunto de normas e requisitos técnicos que permitam à indústria fornecer o equipamento necessário à prestação do serviço.

↓ Retificação, JO L 200 de
7.6.2004, p. 50, considerando 14

- (7) A interoperabilidade contratual dá a possibilidade de facilitar significativamente a utilização das vias rodoviárias por alguns utentes, bem como de reduzir consideravelmente os custos administrativos em relação aos utentes profissionais dessas vias.

↓ texto renovado

- (8) Afigura-se necessário confirmar que o serviço eletrónico europeu de portagem (SEEP) é prestado pelos fornecedores do SEEP, tal como se especifica na Decisão 2009/750/CE da Comissão¹⁸.
- (9) Para efeitos da cobertura, com o seu equipamento de bordo, das tecnologias de comunicação exigidas, os fornecedores do SEEP devem poder usar e ligar-se a outros sistemas de *hardware* e *software* já presentes no veículo, como sejam os sistemas de navegação por satélite ou os telemóveis inteligentes.
- (10) As aplicações para a cobrança eletrónica de portagens e para os Serviços de Transporte Inteligentes cooperativos (STI-C) usam tecnologias semelhantes e bandas de frequência vizinhas para a comunicação de curto alcance veículo-veículo e veículo-infraestrutura. De futuro, deveria explorar-se o potencial de fusão da cobrança eletrónica de portagens com os STI-C na banda de 5,9 GHz, atualmente usada pelos STI-C, após uma cuidadosa avaliação dos custos, benefícios, obstáculos técnicos e possíveis soluções.
- (11) Deve atender-se às características específicas dos sistemas eletrónicos de portagem atualmente aplicados nos veículos ligeiros. Uma vez que nenhum desses sistemas eletrónicos de portagem usa atualmente o posicionamento por satélite nem as comunicações móveis, deveria permitir-se que os fornecedores do SEEP, por um período de tempo limitado, equipassem os veículos ligeiros com equipamentos de bordo adequados para utilização unicamente com a tecnologia 5,8 GHz.
- (12) Quando as normas relevantes para o SEEP forem revistas pelos organismos europeus de normalização, deveriam prever-se disposições transitórias adequadas para assegurar a continuidade do SEEP e a compatibilidade com os sistemas de portagem dos componentes de interoperabilidade em uso quando da revisão das normas.
- (13) Os problemas decorrentes da identificação de infratores não residentes aos sistemas eletrónicos de portagem obstam a uma propagação mais alargada desses sistemas e à aplicação mais generalizada dos princípios do «utilizador-pagador» e do «poluidor-pagador» nas estradas da União.
- (14) Por razões de coerência e de utilização eficaz dos recursos, o sistema de intercâmbio de informações sobre as pessoas que não pagam as taxas rodoviárias deveria usar as mesmas ferramentas que o sistema de intercâmbio de informações sobre as infrações

¹⁸ Decisão 2009/750/CE da Comissão, de 6 de outubro de 2009, relativa à definição do serviço eletrónico europeu de portagem e seus elementos técnicos (JO L 268 de 13.10.2009, p. 11).

às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária estabelecido na Diretiva (UE) 205/413 do Parlamento Europeu e do Conselho ¹⁹.

(15) O intercâmbio transfronteiras das informações sobre as pessoas que não pagam as taxas rodoviárias deve ser facultado aos Estados-Membros independentemente da tecnologia usada para efetuar as transações relativas às portagens eletrónicas.

(16) Deve exigir-se aos Estados-Membros que forneçam à Comissão as informações e os dados necessários para avaliar a eficácia e a eficiência do sistema de intercâmbio de informações sobre as pessoas que não pagam taxas rodoviárias. A Comissão deverá, por seu lado, avaliar as informações e os dados recebidos e propor, se necessário, alterações à legislação.

↓ Retificação, JO L 200 de 7.6.2004, p. 50, considerando 15

~~Os sistemas electrónicos de portagem contribuem significativamente para a diminuição dos riscos de acidente e, portanto, para o aumento da segurança rodoviária, para a redução das transações em numerário e para a redução do congestionamento nas praças de portagem, particularmente nos dias de grande afluência; além disso, reduzem o impacto ambiental negativo dos veículos em espera e em arranque, do congestionamento do trânsito, bem como o impacto ambiental relacionado com a instalação de novas barreiras de portagem ou com a ampliação das existentes.~~

↓ Retificação, JO L 200 de 7.6.2004, p. 50, considerando 16 (adaptado)

~~O Livro Branco sobre a Política Europeia de Transportes no horizonte 2010 contém objectivos em matéria de segurança e fluidez do tráfego rodoviário. Os serviços e sistemas de transportes inteligentes interoperáveis são um instrumento decisivo para alcançar esses objectivos.~~

↓ Retificação, JO L 200 de 7.6.2004, p. 50, considerando 17 (adaptado)

(17) A introdução de sistemas eletrónicos de portagem implica o tratamento de dados pessoais. Este tratamento deve ser feito no respeito das normas comunitárias da União previstas, nomeadamente, ~~na Directiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Outubro de 1995, relativa à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados~~²⁰ no Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho²¹, na Diretiva

¹⁹ Diretiva (UE) 2015/413 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2015, que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária (JO L 68 de 13.3.2015, p. 9).

²⁰ ~~JO L 281 de 23.11.1995, p. 31, Directiva alterada pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003 (JO L 284 de 31.10.2003, p. 1).~~

²¹ 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).

(UE) 2016/680 do Parlamento Europeu e do Conselho²² e na Diretiva 2002/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ~~de 12 de Julho de 2002, relativa ao tratamento de dados pessoais e à protecção da privacidade no sector das comunicações electrónicas~~²³. O direito à proteção dos dados pessoais é explicitamente reconhecido no artigo 8.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia.

↓ Retificação, JO L 200 de 7.6.2004, p. 50, considerando 18

~~O débito automático das portagens nas contas bancárias ou nas contas dos cartões de crédito/débito domiciliadas em qualquer ponto da UE (e no seu exterior) depende de uma zona de pagamentos da UE totalmente operacional, com taxas de serviço não discriminatórias.~~

↓ Retificação, JO L 200 de 7.6.2004, p. 50, considerando 19

~~Os sistemas de cobrança electrónica de portagens instalados nos dos Estados-Membros devem cumprir os seguintes critérios fundamentais: o sistema deve poder incorporar facilmente os futuros aperfeiçoamentos e desenvolvimentos tecnológicos dos sistemas, sem a dispendiosa inutilização dos modelos e métodos mais antigos, que os custos da sua adopção pelos utentes profissionais e particulares das estradas sejam insignificantes em comparação com os benefícios proporcionados a esses utentes e à sociedade no seu conjunto, e que a sua implantação em qualquer Estado-Membro não seja discriminatória, sob nenhum aspecto, entre os utentes nacionais das estradas e os utentes dos outros Estados-Membros.~~

↓ Retificação, JO L 200 de 7.6.2004, p. 50, considerando 20 (adaptado)

~~Atendendo a que os objectivos da presente directiva, nomeadamente a interoperabilidade dos sistemas electrónicos de portagem no mercado interno e a introdução de um serviço electrónico europeu de portagem no conjunto da rede rodoviária comunitária sujeita a portagem, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, devido à sua dimensão europeia, ser melhor alcançados ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio de subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aqueles objectivos,~~

²² Diretiva (UE) 2016/680 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas autoridades competentes para efeitos de prevenção, investigação, deteção e repressão de infrações penais ou de execução de sanções penais, e à livre circulação desses dados e que revoga a Decisão-Quadro 2008/977/JAI do Conselho (JO L 119 de 4.5.2016, p. 89).

²³ 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 (JO L 201 de 31.7.2002, p. 37).

↓ Retificação, JO L 200 de 7.6.2004, p. 50, considerando 21 (adaptado)

~~Convém prever a participação dos interessados (como os operadores de serviços de portagem, gestores de infra-estruturas, indústria electrónica e automóvel, utentes) nas deliberações da Comissão relativas aos aspectos técnicos e contratuais da criação do serviço electrónico europeu de portagem. Sempre que adequado, a Comissão consultará também organizações não governamentais activas em matéria de protecção da vida privada, de segurança rodoviária e de ambiente.~~

↓ Retificação, JO L 200 de 7.6.2004, p. 50, considerando 22 (adaptado)

~~A criação de um serviço electrónico europeu de portagem pressupõe o estabelecimento de orientações pelo comité da portagem electrónica instituído pela presente directiva.~~

↓ Retificação, JO L 200 de 7.6.2004, p. 50, considerando 23

(18) A presente directiva não prejudica a liberdade dos Estados-Membros de fixarem normas de regulamentação referentes à cobrança e à tributação das suas infraestruturas rodoviárias.

↓ Retificação, JO L 200 de 7.6.2004, p. 50, considerando 24

~~As medidas necessárias à execução da presente directiva serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão²⁴.~~

↕ texto renovado

(19) A fim de assegurar a interoperabilidade dos sistemas electrónicos de portagem rodoviária e de facilitar o intercâmbio transfronteiras de informações sobre o não pagamento de taxas rodoviárias, 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 no que diz respeito à adaptação ao progresso tecnológico da lista de tecnologias que podem ser usadas para a realização das transações electrónicas nos sistemas electrónicos de portagem que requerem a instalação ou utilização de equipamentos de bordo. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os seus trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre «Legislar Melhor». 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

²⁴ JOL 184 de 17.7.1999, p. 23.

ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratam da preparação dos atos delegados.

(20) A obrigação de transpor a presente diretiva para o direito interno deve limitar-se às disposições que tenham sofrido alterações de fundo relativamente à diretiva anterior. A obrigação de transpor as disposições que não foram alteradas decorre da diretiva anterior.

(21) A presente diretiva não deve prejudicar as obrigações dos Estados-Membros relativas aos prazos de transposição para o direito interno da diretiva, indicados no anexo V, parte B.

(22) A Autoridade Europeia para a Proteção de Dados foi consultada em conformidade com o artigo 28.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁵,

↓ Retificação, JO L 200 de
7.6.2004, p. 50 (adaptado)
⇒ texto renovado

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

~~Objective~~ ☒ **Objeto** ☒ e âmbito de aplicação

1. A presente diretiva estabelece as condições necessárias para assegurar a interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem rodoviária ⇒ e para facilitar o intercâmbio transfronteiras de informações sobre o não pagamento de taxas rodoviárias ⇐ na Comunidade ☒ União. ☒ ~~é~~ É aplicável à cobrança eletrónica de todos os tipos de taxas rodoviárias no conjunto da rede rodoviária ~~comunitária~~ ☒ da União ☒, urbana e interurbana, autoestradas, vias principais ou secundárias, e de diversas estruturas como túneis, pontes e transbordadores.

⇒ A presente diretiva aplica-se sem prejuízo das decisões tomadas pelos Estados-Membros para cobrar taxas sobre determinados tipos de veículos, para determinar o nível dessas taxas bem como para a respetiva finalidade. ⇐

2. A presente diretiva não é aplicável ~~aos~~:

a) Sistemas de portagem rodoviária para os quais não existam meios eletrónicos de cobrança;

~~b) Sistemas eletrónicos de portagem que não exijam a instalação de equipamento a bordo;~~

eb) Pequenos sistemas de portagem rodoviária, estritamente locais, para os quais os encargos com o cumprimento dos requisitos da presente diretiva seriam desproporcionados em relação aos benefícios.

²⁵ Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2000, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos comunitários e à livre circulação desses dados (JO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

⇒ c) Taxas de estacionamento. ⇐

3. ~~Para atingir o~~ objetivo ~~fixado no n.º 1,~~ ☒ da interoperabilidade dos sistemas ☒ é ~~criado um serviço~~ eletrónico europeu de portagem ☒ rodoviária na União deve ser atingido através do serviço eletrónico europeu de portagem (SEEP), ☒ ~~Este serviço,~~ que complementar~~á~~ os serviços eletrónicos nacionais de portagem dos Estados-Membros, ~~deve garantir, em toda a Comunidade, a interoperabilidade, para o utente, dos sistemas eletrónicos de portagem já implantados à escala nacional ou regional pelos Estados-Membros, com os que vierem a ser implantados no futuro, ao abrigo da presente diretiva.~~

↓ texto renovado

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

a) «Serviço eletrónico europeu de portagem (SEEP)», os serviços fornecidos, mediante contrato, por um fornecedor do SEEP a um aderente do SEEP. Esses serviços incluem a disponibilização e a garantia de uma parametrização e funcionamento corretos do equipamento de bordo necessário ao pagamento das taxas rodoviárias em todos os setores com portagens eletrónicas cobertos pelo contrato, o processamento do pagamento, em nome do aderente, das taxas rodoviárias devidas pelo aderente à portageira, bem como prestar outros serviços e a assistência necessária ao aderente para o cumprimento das obrigações impostas pelas portageiras nos setores portajados cobertos pelo contrato;

b) «Portageira», a entidade pública ou privada que cobra as taxas rodoviárias pela circulação de veículos num setor com portagem eletrónica;

c) «Fornecedor do SEEP», uma entidade que fornece o acesso ao SEEP a um aderente do SEEP no âmbito de um contrato e que está registada no Estado-Membro em que está estabelecida;

d) «Aderente do SEEP», uma pessoa (singular ou coletiva) que celebra com um fornecedor do SEEP um contrato de adesão ao SEEP;

e) «Setor com portagem eletrónica», uma estrada, rede de estradas, ou uma estrutura, como uma ponte, um túnel, ou um transbordador, em que são cobradas taxas rodoviárias recorrendo, exclusiva ou parcialmente, mecanismos de deteção automática, tais como a comunicação com equipamentos de bordo situados dentro do veículo ou o reconhecimento automática da matrícula;

f) «Equipamento de bordo», o conjunto completo de componentes de *hardware* e *software* necessário para fornecimento do SEEP e instalado ou transportado a bordo dos veículos para recolher, armazenar, tratar e telerreceber/teletransmitir dados;

g) «Taxa rodoviária», a taxa que deve ser paga por um utente rodoviário pela circulação numa determinada estrada, rede de estradas ou estrutura, como uma ponte, um túnel ou um transbordador;

h) «Não pagamento de uma taxa rodoviária», uma infração resultante do não pagamento pelo utente rodoviário de uma taxa rodoviária num Estado-Membro, tal como definido na legislação relevante desse Estado-Membro;

i) «Estado-Membro de registo», o Estado-Membro de registo do veículo com o qual se cometeu a infração do não pagamento de uma taxa rodoviária;

j) «Ponto de contacto nacional» uma autoridade competente designada para o intercâmbio de dados relativos ao registo de veículos;

k) «Pesquisa automatizada», um procedimento de acesso em linha para consultar as bases de dados de um, de mais do que um ou de todos os Estados-Membros ou países participantes;

l) «Veículo», qualquer veículo a motor, incluindo motociclos, utilizado normalmente para o transporte rodoviário de pessoas ou de mercadorias;

m) «Detentor do veículo», a pessoa em cujo nome o veículo está registado, conforme definido na legislação do Estado-Membro de registo;

n) «Veículo pesado», um veículo destinado ao transporte de mercadorias com uma massa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas, ou um veículo destinado ao transporte de passageiros comportando mais de nove lugares sentados, incluindo o do condutor;

o) «Veículo ligeiro», qualquer veículo que não seja um veículo pesado.

↓ Retificação, JO L 200 de
7.6.2004, p. 50 (adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo ~~2.º~~ 3.º

Soluções tecnológicas

1. Todos os novos sistemas eletrónicos de portagem que ⇒ exijam a instalação ou a utilização de equipamentos de bordo ⇐ ~~entrem em funcionamento em 1 de Janeiro de 2007 ou após essa data,~~ destinados a ser utilizados por todos os veículos nas transações eletrónicas de portagem, devem basear-se na utilização de uma ou várias das tecnologias ~~seguintes~~ ☒ enumeradas no anexo IV ☒ ~~☒~~.

⇒ Os sistemas eletrónicos de portagens existentes que utilizem tecnologias diferentes das enumeradas no anexo IV devem satisfazer essas tecnologias caso sejam introduzidas melhorias tecnológicas substanciais. ⇐

~~a) Posicionamento por satélite;~~

~~b) Comunicações móveis segundo a norma GSM — GPRS (referência GSM TS 03.60/23.060);~~

~~c) Tecnologias microondas 5,8 GHz.~~

↓ texto renovado

2. Os equipamentos de bordo que utilizem a tecnologia de posicionamento por satélite devem ser compatíveis com os serviços de posicionamento prestados pelo sistema Galileo e pelo Serviço Europeu Complementar de Navegação Geoestacionária (EGNOS) e podem ser compatíveis com outros sistemas de navegação por satélite.

3. Os fornecedores do SEEP devem disponibilizar aos aderentes equipamentos de bordo que sejam adequados para a utilização, permitam a interoperabilidade e possam comunicar com todos os sistemas eletrónicos de portagem em serviço nos Estados-Membros que recorram às tecnologias enumeradas no anexo IV.

↓ Retificação, JO L 200 de
7.6.2004, p. 50 (adaptado)

~~2. O serviço electrónico europeu de portagem deve entrar em funcionamento nos termos do n.º 1 do artigo 3.º. Os operadores devem colocar à disposição dos utentes interessados o equipamento a instalar a bordo, adequado a todos os sistemas electrónicos de portagem em funcionamento nos Estados-Membros, que utilizem as tecnologias referidas no n.º 1 e sejam apropriados para utilização em veículos de todos os tipos, de acordo com o calendário previsto no n.º 4 do artigo 3.º. Esse equipamento deve ser pelo menos interoperável e capaz de comunicar com todos os sistemas em funcionamento no território dos Estados-Membros que utilizem uma ou mais das tecnologias indicadas no n.º 1. As disposições pormenorizadas a este respeito são determinadas pelo comité referido no n.º 1 do artigo 5.º, incluindo as respeitantes à instalação dos equipamentos de bordo que satisfaçam as necessidades de todos os utentes interessados.~~

↴ texto renovado

4. O equipamento de bordo pode usar os seus próprios *hardware* e *software*, e/ou utilizar elementos de outro *hardware* e *software* presentes no veículo. Para fins de comunicação com outros sistemas de *hardware* presentes no veículo, o equipamento de bordo pode usar tecnologias diferentes das enumeradas no anexo IV.

5. Até 31 de dezembro de 2027, os fornecedores do SEEP podem fornecer aos aderentes com veículos ligeiros equipamentos de bordo que sejam adequados apenas para utilização com a tecnologia micro-ondas 5,8 GHz.

↓ Retificação, JO L 200 de
7.6.2004, p. 50 (adaptado)

⇒ texto renovado

~~3. Recomenda-se que os novos sistemas electrónicos de portagem postos em funcionamento após a aprovação da presente directiva utilizem as tecnologias de posicionamento por satélite e de comunicações móveis indicadas no n.º 1. Quanto à possível migração dos sistemas que utilizem outras tecnologias para sistemas que utilizem as tecnologias referidas supra, a Comissão, em ligação com o comité referido no n.º 1 do artigo 5.º, deve elaborar um relatório até 31 de Dezembro de 2009. Esse relatório deve incluir um estudo da utilização de cada uma das tecnologias referidas no n.º 1 do presente artigo, bem como uma análise de custos/benefícios. Se necessário, a Comissão fará acompanhar o relatório de uma proposta ao Parlamento Europeu e ao Conselho para uma estratégia de migração.~~

~~4. Sem prejuízo do n.º 1, o equipamento de bordo pode ser adequado a outras tecnologias, desde que esse facto não implique um ónus adicional para os utentes nem crie discriminações entre eles. Sempre que necessário, o equipamento de bordo também pode ser ligado ao tacógrafo electrónico do veículo.~~

~~5. Os Estados-Membros que possuam sistemas de portagem devem tomar as medidas necessárias para intensificar a utilização dos sistemas electrónicos de portagem e devem esforçar-se para que, o mais tardar até 1 de Janeiro de 2007, pelo menos 50 % do fluxo de tráfego em cada praça de portagem possa utilizar sistemas electrónicos de portagem. As vias~~

~~utilizadas para cobrança electrónica de portagem podem ser também usadas para cobrança de portagem por outros meios, tendo a segurança devidamente em conta.~~

~~6. Os trabalhos destinados a assegurar a interoperabilidade dos sistemas electrónicos de portagem existentes, realizados no âmbito do serviço electrónico europeu de portagem, devem garantir a compatibilidade e a interface dessas tecnologias com as referidas no n.º 1, bem como dos respectivos equipamentos.~~

~~76. Os Estados-Membros devem garantir que os dados pessoais necessários ao funcionamento do serviço electrónico europeu de portagem \boxtimes SEEP \boxtimes sejam tratados segundo as normas europeias \boxtimes da União \boxtimes de proteção das liberdades e direitos pessoais fundamentais, inclusivamente no que se refere à sua vida privada. Será necessário assegurar, e que seja assegurado, em particular, o cumprimento do disposto nas Directivas 95/46/CE e no Regulamento (UE) 2016/679, na Directiva (UE) 2016/680 e na Directiva 2002/58/CE.~~

Artigo 3.º

~~Criação de um serviço electrónico europeu de portagem~~

~~1. É criado um «serviço electrónico europeu de portagem» em todas as redes rodoviárias da Comunidade nas quais sejam cobradas portagens ou taxas de utilização rodoviária por meios electrónicos. O serviço electrónico europeu de portagem é definido por um conjunto de regras contratuais que permitam a todos os operadores e/ou emissores prestar o serviço, por um conjunto de normas e requisitos técnicos e por um contrato de adesão único entre os clientes e os operadores e/ou emissores que ofereçam o serviço. Esse contrato dá acesso ao serviço em toda a rede, e pode ser subscrito junto de um operador de qualquer parte da rede e/ou junto do emissor.~~

~~4. Sempre que os Estados-Membros disponham de sistemas electrónicos nacionais de portagem, deverão assegurar que os operadores e/ou os emissores proporcione o serviço electrónico europeu de portagem aos seus clientes, de acordo com o seguinte calendário:~~

~~a) Para todos os veículos com um peso bruto superior a 3,5 toneladas e para todos os veículos que transportem mais de nove passageiros (motorista + 8), o mais tardar três anos após terem sido tomadas as decisões relativas à definição do serviço electrónico europeu de portagem referido no n.º 4 do artigo 4.º;~~

~~b) Para todos os outros tipos de veículos: o mais tardar cinco anos após terem sido tomadas as decisões relativas à definição do serviço electrónico europeu de portagem referido no n.º 4 do artigo 4.º~~

Artigo 4.º

~~Características do serviço electrónico europeu de portagem \boxtimes SEEP \boxtimes~~

~~1. O serviço electrónico europeu de portagem \boxtimes SEEP \boxtimes baseia-se nos elementos enumerados no anexo I da presente directiva.~~

↓ 219/2009 art. 1.º e anexo, ponto 7.7

~~2. Sempre que necessário, esse anexo pode ser adaptado por razões técnicas. Essas medidas, que têm por objeto alterar elementos não essenciais da presente directiva, devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o artigo 5.º, n.º 2.~~

↓ Retificação, JO L 200 de
7.6.2004, p. 50 (adaptado)

~~2. O serviço electrónico europeu de portagem é independente das decisões fundamentais tomadas pelos Estados-Membros quanto à cobrança de portagens a determinados tipos de veículos, do nível de tarifação aplicado e da sua finalidade, referindo-se exclusivamente ao modo de cobrança das portagens ou das taxas. O serviço SEEP deve permitir a celebração de contratos, independentemente do local de registo do veículo, da nacionalidade das partes no contrato e da zona ou do ponto da secção da rede rodoviária em que a portagem taxa rodoviária é devida.~~

3. O sistema SEEP deve permitir o desenvolvimento da intermodalidade sem que tal cause prejuízos a outros modos de transporte.

~~34. O serviço electrónico europeu de portagem SEEP deve utilizar baseia-se nas soluções tecnológicas referidas no artigo 23.º e em as especificações técnicas referidas no artigo 10.º, n.º 2 acessíveis ao público.~~

↓ 219/2009 art. 1.º e anexo, ponto
7.7

~~4. A Comissão deve tomar as decisões relativas à definição do serviço electrónico europeu de portagem. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, completando-a, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 5.º. Essas decisões só são tomadas se estiverem reunidas todas as condições, avaliadas com base em estudos adequados, susceptíveis de assegurar o funcionamento da interoperabilidade a todos os níveis, nomeadamente técnico, jurídico e comercial.~~

~~5. A Comissão deve tomar as decisões técnicas relativas à realização do serviço electrónico europeu de portagem. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, completando-a, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 5.º.~~

↓ Retificação, JO L 200 de
7.6.2004, p. 50 (adaptado)
⇒ texto renovado

~~75. A Comissão deve convidar os organismos de normalização pertinentes, em especial o CEN, nos termos do procedimento instituído pela Diretiva (UE) 2015/1535 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁶ ~~Diretiva 98/34/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Junho de 1998 relativa a um procedimento de informação no domínio das normas e regulamentações técnicas~~²⁷, a desenvolver todos os esforços necessários para adotar rapidamente normas aplicáveis aos sistemas eletrónicos de portagem, em relação às tecnologias referidas no n.º 1 do artigo 2.º anexo IV ⇒, e a atualizá-las, sempre que~~

²⁶ 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).

²⁷ JO L 204 de 21.7.1998, p. 37. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão de 2003.

necessário ⇐. ⇒ A Comissão deve solicitar aos organismos de normalização que assegurem a compatibilidade permanente dos componentes de interoperabilidade. ⇐

86. Os equipamentos ☒ de bordo ☒ para o ~~serviço electrónico europeu de portagem~~ ☒ SEEP ☒ devem preencher, nomeadamente, os requisitos da ~~Directiva 1999/5/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de Março de 1999, relativa aos equipamentos de rádio e equipamentos terminais de telecomunicações e ao reconhecimento mútuo da sua conformidade~~²⁸ = ~~Directiva 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho~~²⁹ e da ~~Directiva 89/336/CEE do Conselho de 3 de Maio de 1989 relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à compatibilidade electromagnética~~³⁰ ~~Directiva 2014/30/UE do Parlamento Europeu e do Conselho~~³¹.

⇓ texto renovado

Artigo 5.º

Procedimento para o intercâmbio de informações entre os Estados-Membros

1. Para a investigação do não pagamento de taxas rodoviárias, cada Estado-Membro deve conceder aos pontos de contacto nacionais dos outros Estados-Membros o acesso aos seguintes dados nacionais de registo de veículos, com a capacidade para realizar pesquisas automatizadas sobre os mesmos:

- (a) Dados relativos aos veículos; e
- (b) Dados relativos aos proprietários ou aos detentores dos veículos.

Os dados referidos nas alíneas a) e b), necessários para efetuar uma pesquisa automatizada, devem respeitar o anexo II.

2. Para efeitos do intercâmbio de dados a que se refere o n.º 1, cada Estado-Membro deve designar um ponto de contacto nacional. A competência dos pontos de contacto nacionais deve reger-se pela legislação aplicável do Estado-Membro em causa.

3. Quando efetuar uma pesquisa automatizada sob a forma de um pedido enviado, o ponto de contacto nacional do Estado-Membro em cujo território se verificou o não pagamento de uma taxa rodoviária deve utilizar um número de matrícula completo.

Essas pesquisas automatizadas devem realizar-se no respeito dos procedimentos referidos no anexo, capítulo 3, pontos 2 e 3, da Decisão 2008/616/JAI do Conselho³² e dos requisitos do anexo II da presente diretiva.

²⁸ ~~JO L 91 de 7.4.1999, p. 10. Directiva alterada pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003.~~

²⁹ ~~Directiva 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014, relativa à harmonização da legislação dos Estados-Membros respeitante à disponibilização de equipamentos de rádio no mercado (JO L 153 de 22.5.2014, p. 62).~~

³⁰ ~~JO L 139 de 23.5.1989, p. 19. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 93/68/CEE (JO L 220 de 30.8.1993, p. 1).~~

³¹ ~~Directiva 2014/30/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa à harmonização da legislação dos Estados-Membros respeitante à compatibilidade eletromagnética (JO L 96 de 29.3.2014, p. 79).~~

³² Decisão 2008/616/JAI do Conselho, de 23 de junho de 2008, referente à execução da Decisão 2008/615/JAI, relativa ao aprofundamento da cooperação transfronteiras, em particular no domínio da luta contra o terrorismo e da criminalidade transfronteiras (JO L 210 de 6.8.2008, p. 12).

O Estado-Membro em cujo território se verificou o não pagamento de uma taxa rodoviária deve usar os dados obtidos para estabelecer quem é responsável por esse não pagamento.

4. Os Estados-Membros devem tomar todas as medidas necessárias para assegurar que o intercâmbio de informações é efetuado por meios eletrónicos interoperáveis, sem intercâmbio de dados que envolvam outras bases de dados não utilizadas para efeitos da presente diretiva. Os Estados-Membros devem assegurar que esse intercâmbio de informações é efetuado de modo económico e seguro. Os Estados-Membros devem garantir a segurança e a proteção dos dados transmitidos, utilizando na medida do possível as aplicações informáticas existentes, nomeadamente a aplicação referida no artigo 15.º da Decisão 2008/616/JAI, e as versões alteradas dessas aplicações, em conformidade com o anexo II da presente diretiva e com o anexo, capítulo 3, pontos 2 e 3, da Decisão 2008/616/JAI. As versões alteradas das aplicações informáticas devem possibilitar tanto o modo de intercâmbio em linha em tempo real como o modo de intercâmbio por lotes, o qual permite o intercâmbio de pedidos ou respostas múltiplos numa única mensagem.
5. Cada Estado-Membro suporta os seus próprios custos relativos à administração, à utilização e à manutenção das aplicações informáticas referidas no n.º 4.

Artigo 6.º

Notificação do não pagamento de uma taxa rodoviária

1. O Estado-Membro em cujo território se verificou o não pagamento de uma taxa rodoviária deve decidir da instauração de uma ação em relação a essa infração.

Caso o Estado-Membro em cujo território se verificou o não pagamento de uma taxa rodoviária decida instaurar essa ação, deve informar, nos termos da sua legislação nacional, o proprietário, o detentor do veículo ou a pessoa de outro modo identificada suspeita de não ter pago a taxa rodoviária. Esta informação deve incluir, conforme aplicável nos termos da legislação nacional, as consequências legais da infração no território do Estado-Membro em cujo território se verificou o não pagamento de uma taxa rodoviária, nos termos da legislação desse Estado-Membro.
2. Quando enviar a notificação ao proprietário, ao detentor do veículo ou à pessoa de outro modo identificada suspeita de não ter pago a taxa rodoviária, o Estado-Membro em cujo território se verificou o não pagamento de uma taxa rodoviária deve incluir, nos termos da sua legislação, todas as informações pertinentes, em particular a natureza do não pagamento da taxa rodoviária, o local, a data e a hora desse não pagamento, o título dos atos do direito nacional infringidos e a sanção e, se for caso disso, dados sobre o dispositivo utilizado para detetar a infração. Para o efeito, o Estado-Membro em cujo território se verificou o não pagamento de uma taxa rodoviária pode recorrer ao modelo constante do anexo III.
3. Caso decida instaurar uma ação relativamente ao não pagamento de uma taxa rodoviária, o Estado-Membro em cujo território se verificou esse não pagamento deve enviar a notificação, a fim de garantir o respeito dos direitos fundamentais, na língua utilizada no documento de registo do veículo, se disponível, ou numa das línguas oficiais do Estado-Membro de registo.

Artigo 7.º

Relatórios dos Estados-Membros à Comissão

Cada Estado-Membro deve enviar à Comissão um relatório completo até [4 anos após a data de entrada em vigor da presente diretiva] e, daí em diante, de dois em dois anos.

O relatório completo deve indicar o número de pesquisas automatizadas efetuadas pelo Estado-Membro em cujo território se verificou o não pagamento das taxas rodoviárias dirigidas ao ponto de contacto nacional do Estado-Membro de registo na sequência do não pagamento verificado no seu território, juntamente com a natureza desses não pagamentos para os quais foram apresentados pedidos e com o número de pedidos infrutíferos.

O relatório completo deve incluir também uma descrição da situação a nível nacional no que se refere ao seguimento dado ao não pagamento de taxas rodoviárias, com base na percentagem dessas infrações ao pagamento de taxas rodoviárias que deram lugar a notificações.

Artigo 8.º

Proteção de dados

1. As disposições do Regulamento (UE) 2016/679 e as disposições legislativas, regulamentares e administrativas que transpõem, a nível nacional, a Diretiva (UE) 2016/680 são aplicáveis ao tratamento dos dados pessoais ao abrigo da presente diretiva.

2. Os Estados-Membros devem garantir que os dados pessoais tratados ao abrigo da presente diretiva são, dentro de um prazo adequado, retificados caso sejam inexatos, ou suprimidos ou restringido o acesso aos mesmos, e que é estabelecido um prazo para o armazenamento dos dados em conformidade com o Regulamento (UE) 2016/679 e com as disposições legislativas, regulamentares e administrativas que transpõem, a nível nacional, a Diretiva (UE) 2016/680.

Os Estados-Membros devem assegurar que todos os dados pessoais tratados ao abrigo da presente diretiva sejam utilizados apenas para o objetivo de facilitação do intercâmbio transfronteiras de informações sobre o não pagamento de taxas rodoviárias, e que as pessoas em causa tenham os mesmos direitos de informação, de acesso, de retificação, de apagamento e de bloqueio dos dados, de reparação e de recurso judicial que os consagrados no Regulamento (UE) 2016/679 e nas disposições legislativas, regulamentares e administrativas que transpõem, a nível nacional, a Diretiva (UE) 2016/680.

3. As pessoas interessadas têm o direito de ser informadas sobre os dados pessoais registados no Estado-Membro de registo que foram transmitidos ao Estado-Membro onde se verificou o não pagamento da taxa rodoviária, incluindo a data do pedido e a autoridade competente do Estado-Membro em cujo território se verificou o não pagamento da taxa rodoviária.

Artigo 9.º

Relatório

Até [5 anos após a entrada em vigor da presente diretiva] a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação pelos Estados-Membros dos artigos 6.º e 7.º da presente diretiva. No seu relatório, a Comissão deve abordar em particular os seguintes aspetos e, se adequado, apresentar propostas que os tenham em conta:

- uma avaliação da eficácia dos artigos 6.º e 7.º sobre a redução do número de casos de não pagamento de taxas rodoviárias na União,
- uma avaliação da necessidade de aprofundar a facilitação da execução transfronteiras do não pagamento das taxas rodoviárias na União mediante o estabelecimento de um mecanismo de assistência pelo Estado-Membro de registo ao Estado-Membro em cujo território se verificou o não pagamento de uma taxa rodoviária para a recuperação das taxas rodoviárias e das coimas.

Artigo 10.º

Atos delegados

1. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 11.º a fim de alterar os anexos I e IV de modo a adaptá-los ao progresso técnico.
2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 11.º no que diz respeito à definição das especificações técnicas e requisitos do SEEP e às regras contratuais relativas ao seu fornecimento, incluindo os direitos e obrigações dos fornecedores do SEEP, portageiras e aderentes do SEEP.
3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 11.º no que diz respeito às disposições administrativas, cláusulas de salvaguarda e a um procedimento de conciliação entre as portageiras e os fornecedores do SEEP.
4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 11.º no que diz respeito à atualização do anexo II, a fim de ter em conta quaisquer alterações relevantes a fazer às Decisões 2008/615/JAI³³ e 2008/616/JAI do Conselho e sempre que tal seja requerido por qualquer outro ato relevante da União.

Artigo 11.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 10.º é conferido à Comissão por um período indeterminado, a partir de [data de entrada em vigor da presente diretiva].
3. A delegação de poderes referida no artigo 10.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

³³ Decisão 2008/615/JAI do Conselho, de 23 de junho de 2008, relativa ao aprofundamento da cooperação transfronteiras, em particular no domínio da luta contra o terrorismo e a criminalidade transfronteiras (JO L 210 de 6.8.2008, p. 1).

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão deve consultar os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor», de 13 de abril de 2016³⁴.
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
6. Os atos delegados adotados em aplicação do disposto no artigo 10.º só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da notificação do ato a estas duas instituições ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

↓ 219/2009 art. 1.º e anexo, ponto 7.7

~~Artigo 5.º~~

Procedimento de comité

- ~~1. A Comissão é assistida pelo comité de portagem eletrónica.~~
- ~~2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º~~

↓ Retificação, JO L 200 de 7.6.2004, p. 50 (adaptado)

~~Artigo 6.º 12.º~~

Execução Transposição

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento ~~à presente diretiva~~ aos artigos 1.º, 3.º a 8.º e aos anexos II e III até [18 meses após a entrada em vigor da presente diretiva] ~~antes de 20 de Novembro de 2005~~. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições, ~~bem como um quadro de correspondência entre essas disposições e as da presente diretiva~~.

Quando os Estados-Membros ~~aprovaem~~ adotarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente diretiva ou ser dela acompanhadas aquando da sua publicação oficial. Tais disposições devem igualmente mencionar que as referências, nas disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor, à diretiva revogada pela presente diretiva se entendem como referências à presente diretiva. As modalidades dessa referência e desta menção serão aprovadas pelos Estados-Membros.

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

³⁴ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

↓ texto renovado

Artigo 13.º

Revogação

É revogada a Diretiva 2004/52/CE, com efeitos a partir de [dia seguinte à data estabelecida no artigo 12.º, n.º 1, primeiro parágrafo], sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros no que diz respeito ao prazo de transposição para o direito nacional da diretiva, constante do anexo V, parte B.

As referências à diretiva revogada devem entender-se como referências à presente diretiva e ser lidas de acordo com o quadro de correspondência constante do anexo VI.

↓ Retificação, JO L 200 de
7.6.2004, p. 50

Artigo ~~7.º~~ 14.º

Entrada em vigor

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

↓ Retificação, JO L 200 de
7.6.2004, p. 50

Artigo ~~8.º~~ 15.º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente diretiva.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu
O Presidente*

*Pelo Conselho
O Presidente*