



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 23.4.2003
COM(2003) 132 final

2003/0081 (COD)

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

Desenvolver a rede transeuropeia de transportes:

**Financiamentos inovadores
Interoperabilidade da teleportagem**

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**relativa à generalização e à interoperabilidade dos sistemas de teleportagem rodoviária
na Comunidade**

(apresentada pela Comissão)

ÍNDICE

PARTE I: INSTRUMENTOS FINANCEIROS E DE GESTÃO MAIS EFICAZES AO SERVIÇO DO DESENVOLVIMENTO DA REDE TRANSEUROPEIA DE TRANSPORTES.....	6
1. O financiamento da rede transeuropeia de transportes: diagnóstico da actual situação.8	
1.1. Uma rede com défice de financiamento.....	8
1.2. Fundos públicos cuja coordenação deve ser melhorada	10
1.3. Investimentos publicos muito selectivos.....	11
1.4. O financiamento inteiramente privado.....	11
1.5. A participação conjunta do financiamento público e privado.....	12
1.6. Financiamentos que exigem um quadro mais adaptado.....	15
2. Elementos da solução.....	17
3. Rumo a uma melhor coordenação e a sinergias baseadas em novas estruturas.....	19
3.1. Os fundos	19
3.2. As estruturas.....	19
3.3. A coordenação ao nível de cada projecto: constituição de entidades jurídicas de natureza transnacional.....	19
3.4. O desenvolvimento de novos instrumentos financeiros comunitários.....	21
3.5. Garantias da União relativas aos riscos políticos da rede transeuropeia de transportes22	
PARTE II – RUMO A UM SERVIÇO EUROPEU DE TELEPORTAGEM.....	25
1. Introdução	26
2. Ponto da situação das iniciativas de normalização	27
3. O acesso às portagens de novos Estados-Membros e a situação dos veículos pesados27	
4. Objectivo da directiva	28
5. Realização do objectivo	29
6. Associação da localização por satélite e das comunicações móveis às tecnologias microondas a curto e médio prazo, tendo em conta a escolha exclusiva da tecnologia mais moderna a longo prazo	29
7. Solução técnica a longo prazo para a implantação do serviço europeu: a solução satélite impõe-se a partir de 2008 para os novos sistemas e de 2012 de forma generalizada.....	30

8.	Calendário de implantação do serviço europeu	31
9.	A implantação do serviço europeu: um comité de regulamentação.....	32

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

Desenvolver a rede transeuropeia de transportes:

Financiamentos inovadores Interoperabilidade da teleportagem

Não existem economias competitivas sem redes de transportes eficazes. A criação e o bom funcionamento da rede transeuropeia de transportes, há dez anos reconhecida como política comunitária, constituem uma condição essencial para a realização do mercado interno e para garantir uma mobilidade sustentável numa União alargada. Não obstante, a rede continua confrontada com um crescimento rápido mas desequilibrado do tráfego, ao mesmo tempo que se reforça a exigência do desenvolvimento sustentável e se aproxima a necessidade de integrar as redes dos futuros Estados-Membros. Além disso, as infra-estruturas de transportes continuam a ter dificuldades de financiamento, por falta de meios financeiros adequados e de um quadro propício aos investimentos.

Por este motivo, a Comissão já evidenciou, no Livro Branco “*A política Europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções*”¹, a patente incongruência entre os objectivos definidos e os meios financeiros de que dispõe a União. Com efeito, o orçamento atribuído pelos Estados-Membros para desenvolver estas infra-estruturas de transportes, assim como os fundos disponibilizados pela União, revelam-se insuficientes. É paradoxal constatar que o Tratado atribuiu à Comunidade a responsabilidade de definir orientações para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, sem que lhe sejam concedidos os recursos financeiros suficientes para o bom desempenho desta missão.

Parece hoje improvável um aumento significativo a curto prazo dos fundos públicos destinados a estes projectos de infra-estruturas, considerando os efeitos conjuntos do actual abrandamento económico e das limitações orçamentais. Os Estados-Membros optam por outras prioridades na utilização dos fundos públicos, apesar de os cidadãos e as empresas da União sofrerem, de forma concreta e quotidiana, as consequências de desequilíbrios modais cada vez mais acentuados e da inadequação da rede ao aumento da mobilidade. Para determinadas categorias de projectos, pode ser considerado o recurso à Parceria Público-Privado (PPP). Presentemente, no entanto, ainda subsistem demasiadas indefinições sobre os projectos a realizar – nomeadamente no tocante aos ferroviários e transfronteiriços – e sobre as opções de política de transportes. O sector privado não tem confiança suficiente para se envolver no seu financiamento. Por outro lado, as PPP têm quase sempre necessidade de um considerável suporte financeiro público, constituído por subvenções ou garantias.

É inegável, no entanto, que uma das condições do sucesso do alargamento passa pela realização de uma adequada rede de infra-estruturas de transportes, que permitam completar os elos em falta nos Quinze e nos novos países membros e obter pleno benefício do espaço único europeu. Isto exige, não só a modernização e a construção de novas infra-estruturas nestes últimos países, mas também nos actuais Estados-Membros da União, tendo em conta os projectos ainda não realizados, os novos fluxos de tráfego que se irão desenvolver e as ligações (cujas inexistência se faz sentir agudamente) entre estas duas zonas.

¹ COM (2001) 370 de 12/09/2001.

A questão do financiamento destas novas infra-estruturas emerge como um dos principais desafios no contexto do alargamento.

Até que tudo isto se concretize, é necessário assegurar que a cobrança de receitas, através da aplicação de uma tarifação das infra-estruturas, não se faça em detrimento da fluidez do tráfego. Para começar, é preciso garantir que os sistemas de portagem sejam interoperáveis.

A presente Comunicação contém clarificações relativas à situação das infra-estruturas da rede transeuropeia e ao seu financiamento e mostra a necessidade de aplicar sem demora um conjunto de medidas complementares centradas numa maior eficácia da utilização dos fundos destinados às infra-estruturas transeuropeias. Estas medidas deverão assentar em **dois grandes pilares**:

- **uma melhor coordenação dos financiamentos públicos e privados das redes transeuropeias de transportes**
- **acompanhada por um serviço europeu de teleportagem eficaz.**

Estas medidas deverão contribuir para tornar mais estável, a longo prazo, o quadro político, bem como as condições de financiamento dos grandes projectos da rede transeuropeia. A apresentação de um instrumento legislativo, por meio da alteração da Directiva 1999/62/CE relativa à tributação dos veículos pesados, antes de Junho de 2003 e após o Conselho Europeu de Bruxelas, em 20 e 21 de Março de 2003, permitirá uma abordagem comunitária à questão da tarifação das infra-estruturas e definirá as condições de aplicação dos financiamentos cruzados previstos do Livro Branco sobre os transportes. O “Serviço Europeu de Teleportagem” oferecerá a todos os que circulam nas redes rodoviárias transeuropeias um contrato de adesão único, capaz de assegurar a prestação de novos serviços.

PARTE I: INSTRUMENTOS FINANCEIROS E DE GESTÃO MAIS EFICAZES AO SERVIÇO DO DESENVOLVIMENTO DA REDE TRANSEUROPEIA DE TRANSPORTES

Introdução

A política das redes foi elevada ao estatuto das competências comunitárias pelo Tratado de Maastricht, que entrou em vigor em 1993, para promover a interligação e a interoperabilidade das redes, a fim de que a Europa pudesse beneficiar plenamente das vantagens de um espaço sem fronteiras. Neste contexto, a Comunidade foi incumbida de definir um conjunto de orientações sobre os objectivos, as prioridades e as linhas gerais das acções previstas no domínio das redes transeuropeias². Esta tarefa concretizou-se, nomeadamente, na adopção, em 1996, da Decisão nº 1692/96³, que estabelece orientações no domínio dos transportes. O objectivo principal desta política era – e continua a ser – suprir as faltas de interligação nas grandes redes de infra-estruturas, que entravam a livre circulação de pessoas e bens (transportes), da electricidade e do gás (energia) e das ideias (telecomunicações). A presente Comunicação, no entanto, apenas se refere à rede transeuropeia de transportes (RTE-T), tendo em conta as diferenças significativas existentes entre esta e as de energia e de telecomunicações.

As lacunas que caracterizam as redes devem-se, essencialmente, ao facto de a planificação ser, até há pouco tempo, de carácter nacional. Nem sempre teve na devida conta os aspectos transeuropeus. Esta falta de visão transeuropeia traduz-se hoje pela persistência de entraves ao bom funcionamento do mercado interno⁴. Neste contexto, o Livro Branco⁵ aponta os atrasos na realização dos projectos planeados para a rede transeuropeia de transportes como um dos principais factores de ineficácia e de congestionamento dos grandes eixos que a compõem. A perspectiva do próximo alargamento, que gerará inevitavelmente um aumento significativo do volume de tráfego⁶, em infra-estruturas rodoviárias ou ferroviárias por vezes obsoletas e cuja capacidade está muito aquém das necessidades, apenas reforça a necessidade de completar os elos que faltam nesta rede. Dez anos após a entrada em vigor do Tratado de Maastricht e quase tanto tempo após a cimeira de Essen, o

² Artigo 155º.

³ Decisão do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996 – JO L 228 de 9 de Setembro de 1996.

⁴ O encerramento do túnel do Monte Branco a seguir ao acidente ocorrido em 24 de Março de 1999 e a inadequação das ofertas alternativas, em especial a oferta ferroviária, são reveladores desta situação, que teve um impacto negativo na economia do Vale da Aosta, e na Itália no seu conjunto, em termos de rendimento interno bruto. Calcula-se que, entre 1999 e o início de 2002, este impacto tenha representado 3 000 a 3 200 milhões de euros no total, um terço dos quais imputável ao aumento dos custos do transporte e o restante a uma diminuição das exportações para outros países da União. (Fonte: *Dipartimento per lo Sviluppo delle Economie Territoriali della Presidenza del Consiglio*, 2003)

⁵ COM (2001) 370.

⁶ O Livro Branco prevê um aumento tendencial de 24% do tráfego de passageiros e de 38% do tráfego de mercadorias no período 1998-2010 nos 15 actuais países da União. O aumento do tráfego de pesados de mercadorias – se nada for feito para repartir melhor a procura – deverá aproximar-se dos 50%. O tráfego poderá facilmente duplicar nos futuros países membros e entre estes e a União actual, devido, nomeadamente, à deslocalização de empresas industriais de elevada intensidade de mão-de-obra para aqueles países.

desenvolvimento da rede transeuropeia de transporte mantém-se estagnado. As razões são múltiplas e correspondem sobretudo:

- à falta de vontade política por parte dos decisores nos Estados-Membros, que não tiveram suficientemente em conta a dimensão transeuropeia nestes projectos;
- à insuficiência dos recursos financeiros consagrados à rede transeuropeia, tanto de origem pública (nacionais e comunitários) como privada, não sendo plenamente exploradas as fórmulas de parceria público-privado;
- à fragmentação das entidades responsáveis por estes projectos, causando sérias dificuldades na coordenação dos recursos e gestão dos projectos.

O presente documento tem por finalidade fazer o ponto da situação dos financiamentos das infra-estruturas de transportes, explorar determinadas pistas com vista a reforçar a eficácia destes financiamentos e relançar o debate, entre todos os intervenientes, quanto aos meios a utilizar de futuro para assegurar a eficácia da rede de transportes, de que a União alargada dependerá em muito nos próximos decénios para a sua competitividade.

1. O FINANCIAMENTO DA REDE TRANSEUROPEIA DE TRANSPORTES: DIAGNÓSTICO DA ACTUAL SITUAÇÃO.

Embora a Comunidade se tenha dotado de novas competências em matéria de planeamento das redes transeuropeias, essa medida não foi acompanhada de uma componente financeira adequada para as completar. Paralelamente, e apesar das suas intenções declaradas, os Estados-Membros encontram problemas, decorrentes das limitações orçamentais, para financiar as infra-estruturas identificadas na Decisão do Parlamento Europeu e do Conselho sobre as orientações em matéria de desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, nomeadamente dos troços transfronteiriços. É necessário um quadro mais adaptado a estes problemas de financiamento para dar resposta às questões ligadas à realização destas infra-estruturas. Os fundos disponíveis – especialmente os públicos (incluindo comunitários) – são frequentemente mal coordenados, o que compromete a sua eficácia, e os investimentos privados – muito selectivos – continuam a ser muito insuficientes para fazer face às necessidades financeiras da realização da rede.

1.1. Uma rede com défice de financiamento

A execução dos projectos da rede transeuropeia de transportes debate-se com o problema do seu financiamento. O custo estimado, somente da rede transeuropeia de transportes, eleva-se a quase 350 mil milhões de euros, para todos os projectos a realizar até 2010, soma a que há a acrescentar mais de 100 mil milhões de euros para os projectos relativos aos futuros Estados-Membros. Embora os objectivos fixados pela União para o desenvolvimento das redes sejam, justificadamente, ambiciosos, os resultados estão aquém das expectativas, com uma taxa de realização dos projectos prioritários, no domínio dos transportes, que não ultrapassa, no final de 2001, 25% do custo total previsto para estes projectos. Apenas 3 dos 14 projectos aprovados pelos Chefes de Estado e de Governo em Essen, em Dezembro de 1994, foram concluídos⁷ e, entre os onze restantes, alguns ainda se encontram em fase de estudos preliminares. Os principais atrasos concentram-se nas secções transfronteiriças destes projectos – menos rentáveis e menos prioritárias do que as secções nacionais. Esta situação afecta especialmente os projectos relativos aos Alpes e aos Pirenéus⁸.

Os Estados-Membros que, na década de 1980, investiam em média 1,5% do PIB na construção de infra-estruturas de transportes, investem agora menos de 1%⁹. Deste modo, a contribuição dos Estados-Membros para os diferentes projectos da rede transeuropeia de transportes eleva-se a cerca de 15-20 mil milhões de euros por ano. Este financiamento afigura-se notoriamente insuficiente para realizar, daqui até 2010, todos os projectos previstos e não tem verdadeiramente em conta as novas necessidades que vão surgir com o alargamento. O decréscimo do financiamento das infra-estruturas de transportes parece surpreendente, tendo em conta o grande aumento da necessidade de mobilidade entretanto verificado e a importância dos transportes para o funcionamento da economia.

⁷ A ligação fixa do Öresund, entre a Suécia e a Dinamarca, o aeroporto de Milão-Malpensa e a beneficiação da linha ferroviária Cork-Dublin.

⁸ Cf. relatório da Comissão dos Orçamentos do Parlamento Europeu sobre a proposta da Comissão que altera o regulamento RTE - relatório Franz Turchi.

⁹ No conjunto de todas as infra-estruturas de transportes.

Para além dos financiamentos dos Estados-Membros, a Comunidade participa igualmente no financiamento da rede transeuropeia de transportes. Com efeito, em complemento do papel que lhe foi atribuído na identificação das diferentes componentes da rede transeuropeia, o mandato da Comunidade estende-se igualmente aos aspectos financeiros. Assim, está previsto um orçamento dedicado às redes transeuropeias, acompanhado, para a sua execução, do Regulamento nº 2236/95 do Conselho, alterado pelo Regulamento nº 1655/1999, do Parlamento Europeu e do Conselho, que determina as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias, a seguir denominado, para fins de simplificação, “Regulamento Financeiro RTE”, destinado a apoiar projectos de interesse comum, estudos ou a realização de trabalhos. Estes co-financiamentos efectuam-se essencialmente através de subvenções directas, embora o Regulamento Financeiro RTE também permita as garantias de empréstimos ou a bonificação de juros. A Comunidade participa ainda, em paralelo, no financiamento destas redes através dos Fundos estruturais (Fundo de Coesão e FEDER). No que se refere às ligações no interior dos futuros Estados-Membros, é o Instrumento Estrutural de Pré-Adesão que contribui para o desenvolvimento das redes nestes países. No total, a participação comunitária na União Europeia (todos os instrumentos juntos, à excepção dos empréstimos do Banco Europeu de Investimento) eleva-se a cerca de 20 mil milhões de euros no período 2000-2006¹⁰. É, pois, evidente que a contribuição comunitária cobre apenas uma parte (muito) limitada das necessidades financeiras e se revela claramente insuficiente para contribuir para o desenvolvimento das redes.

À luz destes dados, parece evidente que os orçamentos atribuídos pelos Estados-Membros aos investimentos na rede transeuropeia, assim como os fundos disponibilizados pela União, se revelam insuficientes. Ao ritmo de investimento actual, seriam necessários quase 20 anos para concluir o que está previsto até 2010. Entre as novas prioridades, surgidas depois de definida a política das redes, contam-se as ligadas ao alargamento, o qual exigirá, não só a (re)construção ou a beneficiação das redes dos novos Estados-Membros da União, mas também as dos actuais, bem como as ligações entre umas e outras. Além disso, importa referir como elemento novo a necessidade de contribuir para a realização de uma efectiva transferência modal para os modos de transporte mais respeitadores do ambiente, como já fora pedido pelo Conselho Europeu de Gotemburgo, orientando os investimentos para estes modos. Acresce a necessidade de contribuir para a realização da sociedade do conhecimento e adaptar as redes de transportes à utilização das novas tecnologias, seguindo o exemplo do projecto “Galileu”.

De facto, enquanto aumenta a procura de mobilidade, a realização de novas infra-estruturas de transportes, nomeadamente transfronteiriças, parece marcar passo. Esta política de transportes, ambiciosa nos objectivos em termos de construção de novas infra-estruturas, continua inadequada no que se refere aos meios financeiros para concretizar essas ambições. Como já fora claramente evidenciado no Livro Branco sobre os transportes, se tal situação se mantivesse, as suas consequências poderiam revelar-se graves, em termos de segurança, de ambiente e de qualidade de vida para as populações envolvidas, assim como em termos de competitividade do conjunto do sistema produtivo da futura Europa alargada.

¹⁰ O orçamento RTE-T está dotado com um montante de apenas 4,17 mil milhões de euros para o período 2000-2006, muito longe das reais necessidades destas redes.

1.2. Fundos públicos cuja coordenação deve ser melhorada

Para além da procura de novas fontes de financiamento, um dos aspectos mais marcantes no que se refere à concretização destes grandes projectos é, sem dúvida alguma, a falta de coordenação entre os diferentes recursos financeiros públicos. Esta coordenação é problemática, na medida em que é necessário estabelecer um equilíbrio delicado entre diferentes prioridades, a nível regional, nacional e comunitário, que não são necessariamente convergentes.

Em primeiro lugar, no que respeita à contribuição comunitária, os Fundos Estruturais (FEDER), o Fundo de Coesão e o ISPA têm a vantagem de permitir uma participação significativa nos projectos, – com taxas frequentemente superiores a 50% do custo total do projecto – o que confere às instâncias comunitárias um peso decisivo, no seu programa de aplicação, embora respeitando ao mesmo tempo o princípio de subsidiariedade. Esta situação, favorável ao desenvolvimento da RTE está, contudo, essencialmente limitada aos chamados países da coesão e às regiões menos desenvolvidas.

Quanto à ajuda fornecida a título do orçamento da rede transeuropeia de transportes, esta destina-se, em teoria, a servir de “catalisador” no momento do arranque dos projectos, a fim de demonstrar a sua validade e viabilidade económica e financeira. Pode igualmente servir de “alavanca” para mobilizar outras fontes de financiamento, tanto públicas como privadas, e facilitar o recurso ao crédito. No entanto, esta possibilidade raramente é utilizada. Tendo em conta a complexidade dos projectos em questão e o seu custo cada vez mais elevado, o Regulamento Financeiro RTE actualmente em vigor, que limita o apoio a 10% do custo total, não é suficientemente mobilizador para ajudar ao arranque de alguns destes projectos. Nestas condições, o orçamento da rede transeuropeia de transportes tem cada vez mais dificuldade em exercer as funções de catalisador e de alavanca.

Em segundo lugar, a experiência mostra que os Estados privilegiam – nos seus pedidos de apoio financeiro – a dispersão dos recursos comunitários por uma multiplicidade de projectos, em vez da sua concentração num número mais restrito, o que permitiria aos financiamentos comunitários desempenharem o papel de catalisador. Assim, a inexistência de prioridades prejudica fortemente a eficácia global destes fundos. É por este motivo que, na gestão da rede transeuropeia, a Comissão não aceita a dispersão por um grande número de projectos de pequena dimensão, optando por concentrar os financiamentos nas prioridades do Livro Branco (pontos de estrangulamento, transportes marítimos de curta distância, acessibilidade das regiões periféricas).

Além disso, e ao contrário da ajuda comunitária através do orçamento das redes transnacionais ou do Fundo de Coesão, que assume a forma de subvenções directas (doação, poderia dizer-se), a contribuição do Banco Europeu de Investimento faz-se através de empréstimos com taxas vantajosas¹¹, frequentemente garantidos pelos Estados-Membros. O Banco Europeu de Investimento é, pois, um dos principais mutuantes de fundos dos grandes projectos de infra-estruturas transeuropeias, e a sua política de concessão de empréstimos caracteriza-se pela aplicação dos seus próprios

¹¹ O Banco Europeu de Investimento pode conceder empréstimos a um prazo de 20 anos ou mais, a taxas favoráveis decorrentes do seu “rating” AAA.

critérios de avaliação e por um sistema de gestão independente. Assim, a parte dos empréstimos concedida ao caminho-de-ferro (24% do total dos empréstimos concedidos no domínio dos transportes entre 1997 e 2001¹²) é nitidamente inferior à parte das subvenções directas do orçamento da rede transeuropeia de transportes atribuída às infra-estruturas ferroviárias (aproximadamente dois terços em 2000). Os empréstimos concedidos pelo Banco Europeu de Investimento à rede rodoviária continuam, pois, a ser preponderantes (35% entre 1997 e 2001).

A nível nacional, por último, o planeamento das infra-estruturas de transportes transeuropeias caracteriza-se, frequentemente, mais por uma inflação de projectos não coordenados¹³ do que por uma escolha de prioridades coerentes, que dêem resposta ao aumento dos fluxos de tráfego no interior da União Europeia e entre a União e os seus principais parceiros (e futuros membros) externos.

O grau de empenhamento dos Estados-Membros a favor do desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes depende também de alguns factores como a sua situação geográfica e, em especial, o grau de isolamento em relação ao centro da União. Depende igualmente da sua adesão a uma abordagem tradicional na planificação das infra-estruturas, que tende para dissuadir da utilização de fórmulas inovadoras, apoiando-se quase exclusivamente no financiamento público.

1.3. Investimentos publicos muito selectivos

Tendo em conta os fortes condicionalismos orçamentais que pesam sobre os Estados-Membros e as não menos fortes necessidades em novas infra-estruturas – nomeadamente na perspectiva do alargamento – parece ser cada vez mais utópico, a médio prazo, um financiamento inteiramente público destas infra-estruturas. Contar *unicamente* com este tipo de financiamento poderia ocasionar atrasos – de consequências inaceitáveis – na realização das redes. É o que constata, aliás, o Livro Branco.

1.4. O financiamento inteiramente privado

A experiência mostra que um modo de financiamento inteiramente privado das infra-estruturas de transportes não constitui a melhor opção para a realização de projectos de grande dimensão. Um dos raros exemplos significativos recentes é o do túnel sob a Mancha, que – para além de ser um indiscutível êxito técnico – não constitui, no plano financeiro, um modelo para os investidores que queiram lançar-se na aventura da realização deste tipo de infra-estruturas. Os investimentos nas grandes infra-estruturas de transportes, pela natureza dos problemas que originam, revelam-se pouco adequados ao financiamento unicamente pelo sector privado. Além dos vultosos montantes em jogo, os riscos de exploração, os riscos inerentes à fase de construção, o longo período de amortização da infra-estrutura e a rendibilidade aleatória¹⁴ e a longo prazo são outros tantos factores que desaconselham um

¹² Destes 24%, uma parte é destinada à aquisição de material de transportes e cobre igualmente infra-estruturas que não fazem parte da RTE. O que significa que a parte das infra-estruturas ferroviárias é ainda menor. Em contrapartida, o Banco Europeu de Investimento contabiliza os empréstimos concedidos às grandes infra-estruturas (6% do total) noutra rubrica, que inclui todos os modos, mas na qual o caminho-de-ferro tem uma parte significativa.

¹³ Para os quais nem sempre estão assegurados financiamentos.

¹⁴ Tendo em conta, nomeadamente, os custos de manutenção que crescem aos de construção.

financiamento inteiramente privado destas infra-estruturas. As administrações públicas não têm, assim, o reflexo de procurar soluções de financiamento misto (público-privado). Esta visão tradicional desencoraja, pois, os investidores privados.

1.5. A participação conjunta do financiamento público e privado

Se é certo que os condicionalismos orçamentais pesam fortemente nas possibilidades de financiamento público, existem, no entanto, meios para aumentar o efeito de alavanca do dinheiro público para atrair capitais privados, como o sistema de concessão¹⁵, que já deu e continua a dar boas provas. A concessão das redes ferroviárias, que caracterizou o desenvolvimento do transporte ferroviário ao longo de todo o século XIX, prova que o financiamento destas infra-estruturas em grande parte por investidores privados se afigurava – à época – suficientemente atractivo e remunerador. Todavia, na grande maioria dos casos, o financiamento das infra-estruturas continuou a ser uma prerrogativa do Estado, cabendo aos investidores privados apenas a colocação dos carris e a gestão da infra-estrutura. Em época mais recente, a concessão de auto-estradas e de aeroportos tornou-se uma prática corrente num número significativo de países, onde demonstrou a sua validade¹⁶. As redes de auto-estradas francesas, italianas e espanholas foram em grande parte realizadas, a partir da década de 1950, através de concessões, o que permitiu um desenvolvimento rápido destas infra-estruturas sem um grande endividamento dos Estados.

A Parceria Público-Privado (PPP) representa ainda hoje uma opção válida para o financiamento das infra-estruturas de transportes na Europa, mas tem de enfrentar consideráveis obstáculos de natureza económica, jurídica e, por vezes, política. A Comissão considera que é conveniente divulgar as boas práticas e, a médio prazo, actualizar o quadro regulamentar existente, a fim de tornar as modalidades de PPP ainda mais atraentes, nomeadamente para os investidores privados. Esta revisão do direito administrativo clássico de concessão já foi iniciada em alguns Estados-Membros.

É neste contexto que a Comissão vai preparar um Livro Verde sobre a parceria público-privado e o direito europeu dos contratos públicos. O objectivo deste Livro Verde é lançar uma vasta consulta pública sobre o rápido desenvolvimento das diferentes formas de PPP e o enquadramento jurídico em direito comunitário dos contratos públicos. Para suscitar um debate esclarecido, este documento apresentará uma análise da situação actual, identificará os pontos de insegurança jurídica e apresentará as opções possíveis para o futuro. Esta consulta deverá permitir à Comissão avaliar se o quadro jurídico deve ser melhorado e/ou completado para permitir um melhor acesso dos operadores económicos às diferentes operações de PPP realizadas na União Europeia. No contexto das redes transeuropeias de transportes, as PPP devem respeitar uma série de condições essenciais:

- (1) A definição do projecto em questão deve ser clara;
- (2) Deve apresentar uma vontade política clara e duradoura, a fim de evitar que venham a ser colocadas em questão as decisões iniciais;

¹⁵ Ou outras formas de parceria público-privado baseadas num princípio de partilha de riscos e de benefícios entre o sector público e o sector privado.

¹⁶ Seja através da introdução de portagens reais ou fictícias (“*shadow tolls*”).

- (3) As partes devem trabalhar para assegurar uma parceria de qualidade;
- (4) Deve haver uma perfeita transparência dos custos, das condições de concessão e de exploração e, de uma maneira geral, do projecto. Importa garantir, em especial, que a parte privada não seja confrontada com uma série de custos adicionais em relação às previsões feitas no momento em que foi escolhida como candidata;
- (5) Devem ser claramente definidas garantias financeiras e deve existir um ambiente jurídico elaborado e estável;
- (6) O projecto deve ser bem dimensionado do ponto de vista económico;
- (7) O projecto deve ter capacidade para gerar receitas em prazos razoáveis, nomeadamente através de actividades conexas;
- (8) O projecto deve prever uma partilha das receitas que ultrapassem um montante decidido em conjunto – montante mínimo de receitas garantido pelo Estado (não permitindo, porém, que o sistema funcione como veículo de auxílios disfarçados);
- (9) O projecto deve prever uma repartição clara e detalhada dos riscos, de modo a que cada parceiro tenha controlo do risco que está em condições de assumir.

Ora, nem sempre estas condições se encontram reunidas na prática. O que estes projectos oferecem é uma rentabilidade financeira (fraca) a longo prazo e um risco de construção e de exploração (tráfego) por vezes elevado. A complexidade das PPP leva também a uma situação na qual os critérios acima referidos, necessários para atingir o sucesso, raramente estão preenchidos de forma correcta no conjunto de um grande projecto da rede transeuropeia de transportes. No entanto, no caso das partes transfronteiriças de um projecto específico e de secções bem definidas de uma rede transeuropeia de transportes, o respeito destas condições é viável e suscitará, sem dúvida, o interesse do capital privado.

Paralelamente, não deverão subestimar-se outras limitações que surgem neste processo:

- (1) as reticências de alguns Estados-Membros em incentivar as PPP;
- (2) a duração cada vez mais longa das negociações, que constitui um elemento dissuasivo;
- (3) o montante necessário para a participação num concurso, que está relacionado com a dimensão e a complexidade do projecto;
- (4) a procura de rentabilidade a curto prazo, quando esta, na maior parte dos projectos, só pode surgir a longo, ou mesmo muito longo prazo;
- (5) o contexto político, por vezes hesitante, criando incertezas com efeitos sobre a rentabilidade do projecto e podendo dissuadir os investidores privados.

As PPP constituem um instrumento atractivo, em pleno desenvolvimento em muitos sectores, mas cujo sucesso depende da presença de determinados factores ou condições: projectos de dimensão reduzida, projectos cuja remuneração e riscos são fáceis de calcular, auto-estradas, pontes e aeroportos. Podem igualmente ser úteis

quando a contribuição da entidade privada permita maximizar os resultados e ter um maior controlo dos custos em comparação com um projecto similar gerido pela entidade pública. Em contrapartida, esta solução raramente é neutra em termos de custo, e este revela-se, em muitos casos, bastante superior ao de um financiamento inteiramente público, por haver custos de transacção¹⁷ e de capital mais elevados para os investimentos privados. É, portanto, evidente que o recurso à PPP não poderá ser apresentado como uma solução “milagrosa” para o sector público que se debate com limitações orçamentais. A experiência demonstra, pelo contrário, que uma PPP mal preparada pode ocasionar custos bastante elevados para o sector público. As características técnicas, as complexidades estruturais e as incertezas políticas que afectam as condições de exploração dos projectos da rede transeuropeia de transportes ferroviários tornam este tipo de projectos um caso difícil, que ultrapassa largamente os actuais exemplos de PPP. No entanto, será necessário acompanhar de perto a experiência iniciada pelos Governos francês e espanhol, que concessionaram a um consórcio privado a exploração e a construção da secção internacional Perpignan-Figueras do projecto prioritário nº 3 TGV Sul. No plano geral, o processo de abertura do mercado ferroviário à concorrência – já iniciado a nível da UE – implicará uma melhoria dos serviços comerciais das companhias ferroviárias e tornará ainda mais atraente o investimento neste tipo de projectos.

¹⁷ Ligados, nomeadamente, à identificação, partilha e cobertura de riscos.

1.6. Financiamentos que exigem um quadro mais adaptado

Especificamente, a experiência de financiamento de projectos através de PPP é essencialmente limitada a infra-estruturas de custo claramente inferior ao custo previsto dos grandes projectos de infra-estruturas transeuropeias actualmente em estudo¹⁸. Quanto mais aumentar a participação do sector privado nestes projectos, maior será a necessidade de introduzir mecanismos de garantia, em especial no caso de PPP recentes que comportem sistemas de compensação financeira da exploração se o tráfego real for inferior às previsões, o que, em certos casos, se pode revelar especialmente oneroso para o Estado. Neste contexto, parece difícil considerar um modelo único de PPP, tendo em conta a diversidade de projectos, pelo que deverá ser mais adequada uma abordagem casuística. No entanto, a promoção de PPP a nível transeuropeu, centradas em projectos ou partes de projectos¹⁹ bem específicos, cujas características permitem adaptar-se a estes condicionalismos (estradas, aeroportos²⁰, terminais, portos) merece ser desenvolvida. Para incentivar esta tendência a nível comunitário são necessárias ideias novas, cláusulas inovadoras e a superação de uma concepção tradicionalmente “pública”. A coordenação entre os vários intervenientes de um projecto (quer se trate de entidades públicas ou privadas) mostra ser um dos aspectos de maior influência no êxito de um projecto, sobretudo quando se trate de uma infra-estrutura transfronteiras. O estabelecimento de uma estrutura destinada a gerar o projecto e com responsabilidade pelo seu financiamento revela-se assim particularmente complexa.

A rede de transportes caracteriza-se pela grande diversidade de projectos a realizar, pela duração da sua vida útil – estendendo-se, por vezes, por vários séculos – pelos riscos (financeiros, técnicos, ambientais, políticos, etc.) consideráveis que lhe estão associados e, conseqüentemente, por uma taxa de rentabilidade sujeita a grande incerteza. Assim, não é possível dar uma resposta única à questão do financiamento das infra-estruturas. É através de uma multiplicidade de instrumentos – que devem poder combinar-se entre si – adaptados a cada categoria de projectos que se devem encontrar as soluções para resolver este problema de financiamento. Neste contexto, é prioritária a criação de estruturas - únicas - de gestão dos projectos, capazes de fazer face às limitações tanto financeiras como administrativas.

Num contexto caracterizado pela penúria de recursos, o objectivo a atingir é oferecer um quadro mais adequado ao financiamento de grandes infra-estruturas de transportes, recorrendo, principalmente, a instrumentos existentes mas que precisam de ser reforçados.

No que se refere ao quadro das PPP, por exemplo, a Comissão já respondeu, em grande parte, a esta necessidade, há mais de quatro anos, através da publicação de uma Comunicação relativa ao financiamento dos projectos da rede transeuropeia de

¹⁸ A título de exemplo, somente a secção internacional do projecto Lyon-Turim ultrapassa os 6,5 mil milhões de euros e a do Brenner está próxima dos 5 mil milhões.

¹⁹ O caso do HSL Zuid é emblemático. A parte privada financia 20% do projecto correspondentes à superestrutura enquanto que os fundos públicos se destinam à realização da infra-estrutura e cobrem todos os riscos associados.

²⁰ Na Grécia, o novo aeroporto Atenas Spata foi construído e co-financiado por um consórcio de empresas privadas e bancos, assim como pelos Fundos estruturais. Para garantir receitas suficientes, foi estipulado no contrato de concessão que o aeroporto existente seria encerrado quando da abertura do novo.

transportes no contexto das parcerias sector público/privado²¹, que define claramente as condições de constituição de PPP para projectos de infra-estruturas. De igual modo, o Regulamento Financeiro RTE nº 1655/99 prevê a concessão de uma ajuda à constituição de capital de risco (máximo de 1% do orçamento da rede transeuropeia de transportes) – sob a égide do Banco Europeu de Investimento – para contribuir para a criação de parcerias entre os sectores público e privado no contexto de projectos de redes transeuropeias.

A Comunidade dispõe, com efeito, de quatro instrumentos orçamentais activos no financiamento de grandes infra-estruturas de transportes transeuropeias: o FEDER, o Fundo de Coesão, o Instrumento Estrutural de Pré-Adesão (ISPA)²² e a rubrica orçamental dedicada às redes transeuropeias, que concedem financiamentos sob a forma de subvenções. Actualmente, o regulamento do Fundo de Coesão estipula que “*a Comissão apoia os esforços dos Estados-Membros beneficiários para maximizar o efeito de alavanca dos recursos do Fundo promovendo um maior recurso a fontes privadas de financiamento*”. De facto, os co-financiamentos comunitários através do FEDER ou do Fundo de Coesão podem ser utilizados para apoiar projectos de modelo PPP²³. Isto torna-se possível pela elevada taxa de apoio concedido por estes fundos. Na sequência de um diálogo produtivo com a Comissão, a Grécia tomou a decisão de desenvolver PPP no contexto de determinados projectos rodoviários, a fim de poder utilizar em projectos ferroviários os fundos desse modo “economizados”.

Além disso, é importante referir que, nos últimos anos, o quadro económico e regulamentar, bem como os instrumentos de financiamento, registaram progressos consideráveis, tornando mais fácil – em teoria – a constituição de PPP. Neste contexto, afigura-se necessário fazer referência às iniciativas já tomadas pela Comissão:

- Numa Comunicação interpretativa de 29 de Abril de 2000, a Comissão clarificou o estado do direito comunitário em matéria de concessões. Presentemente, as concessões não são abrangidas pelas directivas relativas aos contratos públicos (à excepção das concessões de trabalhos cuja adjudicação está sujeita a determinadas disposições da Directiva 93/37). Nesta Comunicação, a Comissão clarificou os princípios decorrentes das disposições do Tratado CE em matéria de liberdades fundamentais, nomeadamente a obrigação de abertura à concorrência e a igualdade de tratamento. O Tribunal de Justiça confirmou esta interpretação, nomeadamente no seu acórdão “Telaustria”²⁴.
- A Comissão aproveitou o ensejo da reformulação das directivas em matéria de contratos públicos²⁵ para introduzir um novo processo de adjudicação de contratos, denominado “diálogo competitivo”. Este processo aplica-se aos contratos complexos, nomeadamente quando a entidade adjudicante não está em condições de definir os meios técnicos que possam corresponder às suas

²¹ COM (97) 453 Comunicação da Comissão relativa às parcerias sector público/sector privado no contexto dos projectos da rede transeuropeia de transportes.

²² Os serviços da Comissão estão actualmente a estudar as fórmulas de PPP que possam beneficiar de fundos do ISPA. DG REGIO “Guidelines for successful public-private partnerships” (Março de 2003).

²³ Este deverá ser igualmente o caso no quadro do ISPA.

²⁴ Processo 324/98, acórdão de 7 de Dezembro de 2000.

²⁵ COM (2000) 275 final.

necessidades ou a montagem jurídica e/ou financeira de um projecto. O processo de diálogo competitivo permite conversações paralelas, numa fase inicial, com diversos candidatos. Quando a entidade adjudicante está em condições de identificar a solução ou soluções susceptíveis de dar resposta às suas necessidades, o diálogo é encerrado. Segue-se então uma fase de apresentação e avaliação de propostas.

- A Comissão adoptou igualmente, em Julho de 2000, uma proposta de regulamento que altera o antigo regulamento relativo aos auxílios de Estado (Regulamento nº 1107/70) que autoriza determinados auxílios de Estado à constituição de PPP.
- A moeda única apresenta vantagens significativas no quadro do financiamento de projectos transfronteiriços, anulando, nomeadamente, o risco cambial.

2. ELEMENTOS DA SOLUÇÃO

Para promover uma nova cultura de financiamento das infra-estruturas de transportes na Europa que respeite o artigo 155º do Tratado que institui a Comunidade Europeia (*A Comunidade pode apoiar projectos de interesse comum que beneficiem do apoio dos Estados-Membros e [...] A Comissão, em estreita colaboração com os Estados-Membros, pode tomar quaisquer iniciativas necessárias para promover essa coordenação (financeira)*), facilitando as sinergias entre o público e o privado, é necessária uma nova abordagem.

Importa lembrar que o papel das infra-estruturas de transportes é essencial ao bom funcionamento da economia, permitindo aumentar o potencial de crescimento desta mediante a obtenção de economias de escala e de rede²⁶. Existem pistas que interessa explorar para tornar mais eficaz a gestão destes recursos limitados e para encontrar eventuais novas fontes de financiamento. Isto pressupõe, nomeadamente, que se criem instrumentos de gestão **únicos** para cada projecto. Assim, a nova abordagem proposta assenta nas seguintes opções:

1. **Uma melhor sinergia dos investimentos públicos.** Seja qual for o modo de financiamento maioritário, público ou privado, a dimensão, a complexidade e o carácter transfronteiriço dos principais projectos da rede transeuropeia de transportes reforçam a necessidade de **definir melhor as prioridades e de coordenar estes financiamentos.**
2. **A criação de estruturas de gestão jurídica e financeira segundo o modelo da sociedade de direito europeu.** A criação destas estruturas especificamente para cada grande projecto, favorecida pela regulamentação relativa à Sociedade Europeia, poderia contribuir para a transparência e a coordenação – jurídica e financeira – que faltam em muitas montagens financeiras relativas a estes projectos de infra-estruturas.

²⁶ O que ganha uma rede quando se lhe acrescenta um novo nó em termos de tráfego induzido e de possibilidades de novas relações. Os elos em falta criam extraordinários efeitos de rede (um exemplo é a linha de alta velocidade que contorna Paris pelo sul). Uma rede deve atingir uma massa crítica para sobreviver à concorrência dos seus rivais, pelo que é necessário um financiamento forte e coordenado.

3. **A promoção activa do envolvimento de capitais privados** requer cláusulas inovadoras e acções politicamente corajosas, capazes de suprimir os condicionalismos e limitações referidos em 1.5. Entre estas opções, já testadas na prática, importa destacar:
- (a) sistemas de concessão que atribuam a maior parte dos riscos ao investidor privado, com base numa gestão activa da procura
 - (b) diferentes sistemas que permitam aos parceiros privados intervir logo na fase de concepção de um projecto, como, por exemplo, o sistema da iniciativa privada ou a organização da abertura à concorrência com base em exigências funcionais gerais (“*output specifications*”)
 - (c) a introdução de indicadores de qualidade e de “cláusulas do progresso” que permitem ao investidor privado rentabilizar o investimento inicial ao longo de toda a “vida” de um projecto
 - (d) a possibilidade de alargar estes métodos a vários projectos interligados (eventualmente para lá das fronteiras nacionais).

Será necessário assegurar que estas soluções sejam compatíveis com as exigências de transparência e de igualdade de tratamento. Assim, por exemplo, a experiência demonstra que os Estados-Membros têm, frequentemente, dificuldade em conciliar a iniciativa privada com as obrigações de transparência e de igualdade de tratamento de todos os potenciais candidatos. Alguns Estados-Membros defendem mesmo que, quando a iniciativa parte do sector privado, não deve ser assegurada a abertura à concorrência, o que, obviamente, é contrário ao Tratado.

4. **A definição de um quadro comunitário estável e previsível em matéria de tarifação** das infra-estruturas. Esta metodologia tornará mais eficaz a utilização das infra-estruturas, melhorando assim a sua rentabilidade e atracção para os investidores. Contribuirá para melhorar a qualidade do serviço, financiando as despesas de manutenção. O facto de se reflectirem com mais precisão os custos de transporte gerados poderá, em certos casos bem definidos, permitir reembolsar os investimentos. A apresentação de um instrumento legislativo, mediante alteração da Directiva 1999/62/CE, relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias («Eurovinheta»), antes de Junho de 2003, na sequência do Conselho Europeu de Bruxelas de 20 e 21 de Março de 2003, permitirá uma abordagem comunitária da questão da tarifação das infra-estruturas e definirá as condições de aplicação dos financiamentos cruzados previstos do Livro Branco sobre os transportes.
5. Por último, poderá ser igualmente considerado **o aumento dos fundos específicos e a realização de empréstimos ou de garantias comunitárias** para outros empréstimos especificamente destinados a determinados projectos de redes transeuropeias de transportes.

3. RUMO A UMA MELHOR COORDENAÇÃO E A SINERGIAS BASEADAS EM NOVAS ESTRUTURAS

3.1. Os fundos

O Parlamento Europeu²⁷ na sua Resolução sobre o Livro Branco sobre a política comum de transportes defende uma abordagem coordenada pela « *criação no quadro das perspectivas financeiras de um **Fundo** europeu dos transportes, instrumento financeiro de dotação orçamental adequada, aplicável a todos os Estados-Membros da União, a todos os modos de transporte e a todas as problemáticas do sector* ». Para além deste proposta, cujo alcance e conteúdo exacto estão ainda por determinar, a necessidade de uma gestão coordenada de todos os fundos públicos e privados consagrados à rede transeuropeia de transporte continua a ser uma prioridade. Com efeito, os fundos públicos – sejam nacionais ou comunitários – não parecem estar a ser utilizados de forma otimizada. Estes fundos, no quadro da rede transeuropeia de transportes, são frequentemente dispersos por um número considerável de projectos, sem que seja respeitada uma verdadeira ordem de prioridades. Esta dispersão de recursos tem, por vezes, efeitos negativos no desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, como o demonstram os atrasos verificados na realização destes projectos.

A proposta da Comissão de aumentar a sua quota máxima de financiamento nos projectos da rede transeuropeia de transportes de 10% para 20% corresponde à sua vontade de se concentrar num número restrito de projectos comunitários de grande valor acrescentado transeuropeu. A tónica assim colocada em determinadas infra-estruturas e a sua tradução financeira em termos de financiamento público comunitário constituirão igualmente um sinal forte para os mercados do empenhamento público nestes projectos e deverão permitir atrair para estes outros recursos.

3.2. As estruturas

No que respeita à promoção e coordenação activa dos projectos transfronteiras da rede transeuropeia, merece ser desenvolvida a ideia de criar uma estrutura europeia que possa desempenhar as funções de promotora e catalisadora destes projectos.

3.3. A coordenação ao nível de cada projecto: constituição de entidades jurídicas de natureza transnacional

Embora os AEIE (Agrupamentos Europeus de Interesse Económico) pareçam ser adequados às fases iniciais do projecto (estudos), revelam-se muito menos flexíveis na fase de realização dos trabalhos, tendo em conta que os parceiros do AEIE têm uma responsabilidade ilimitada e não apenas a nível da sua participação. Com efeito, tendo em conta o número de agentes que deverão intervir no processo de realização de um projecto europeu, assim como os meios financeiros e de assistência técnica necessários, é preciso assegurar uma gestão coordenada dos fundos afectados ao projecto durante a sua fase de desenvolvimento, e não somente na fase inicial. É imperativo, portanto, encontrar um instrumento jurídico que permita uma coordenação mais eficaz a um nível transnacional.

²⁷ Resolução de 12 de Fevereiro de 2003. Relator Juan de Dios Izquierdo Collado. Ponto 82.

A aprovação pelo Conselho, em 8 de Outubro de 2001, do estatuto da Sociedade Europeia fornece já alguns elementos de resposta. Com efeito, este documento deve permitir, a partir da sua entrada em vigor, em 2004, uma simplificação e economias de escala substanciais na constituição de sociedades com a finalidade de gerir projectos transfronteiriços. É neste quadro das Sociedades Europeias, e no respeito do direito comunitário dos contratos públicos, que se poderá considerar a criação de empresas de projecto para cada grande projecto transfronteiriço da rede transeuropeia de transportes, utilizando para isso, senão a estrutura, pelo menos o espírito da empresa comum Galileo.

A criação de uma estrutura jurídica coerente constitui uma etapa essencial para assegurar uma maior probabilidade de sucesso dos projectos transfronteiriços, nomeadamente para encontrar os necessários financiamentos. Neste aspecto, a Sociedade Europeia poderá dispor de uma vantagem decisiva, com uma personalidade jurídica única que lhe permita operar em vários Estados da União. Esta questão já tinha, aliás, sido referida pela Eurotunnel SA como uma vantagem que lhe permitiria evitar, a prazo, ter de respeitar de forma cumulativa as obrigações dos direitos britânico e francês. A este respeito, a Sociedade Europeia beneficiará ainda de uma vantagem psicológica: por exemplo, em caso de absorção de uma sociedade francesa por uma sociedade italiana, a sociedade não será italiana, mas sim europeia.

A Sociedade Europeia reger-se-á por uma legislação comunitária directamente aplicável em todos os Estados-Membros e, por omissão, pela legislação do seu país de registo.

- Neste contexto, a criação das referidas empresas europeias para gerir cada grande projecto da rede transeuropeia de transportes poderá revelar-se uma vantagem significativa. Especificamente, com a adopção de uma sociedade para a gestão de um projecto da rede transeuropeia de transportes, sociedades estabelecidas em mais do que um Estado-Membro poderão fundir-se e operar em toda a UE e, em especial, nos dois países envolvidos no projecto.
- Do ponto de vista financeiro, o facto de se constituir uma sociedade pode permitir aos vários intervenientes terem uma visão clara da situação económica e financeira do projecto, o que se torna menos fácil com a utilização de várias sociedades sujeitas a legislações diferentes.
- A existência de uma única sociedade permitirá igualmente reduzir os custos administrativos e jurídicos. Geralmente, no quadro de um grupo multinacional, estas economias são significativas.
- No que se refere à escolha da fiscalidade, provavelmente um dos aspectos mais importantes e que ainda não foi abordado de forma satisfatória – nomeadamente tendo em conta que se trata de uma questão que requer a unanimidade no Conselho – estas empresas deverão ser livres de escolher o direito aplicável, desde que disponham de uma filial no país em questão: a Sociedade Europeia poderá assim tornar mais atractiva a participação do sector privado em tais projectos²⁸. Especificamente, a criação de uma Sociedade

²⁸ Com a excepção de adaptações muito específicas à legislação fiscal existente, o problema do regime fiscal mantém-se em aberto para a Sociedade Europeia, tal como para qualquer empresa com estabelecimentos em vários países. Numa primeira fase, prevê-se permitir que as empresas escolham a sua base fiscal desde que

Europeia por fusão não implicará a tributação imediata de mais-valias ainda latentes, o que constituirá uma vantagem em relação ao direito comum.

- A melhor coordenação deve permitir economias de escala e, provavelmente, ganhar um peso maior nos mercados financeiros para a contracção de empréstimos de capitais. Com efeito, a existência de uma única sociedade poderá facilitar, por exemplo, através de concurso, a assinatura de um acordo global de financiamento do projecto.
- A existência de uma entidade única poderá facilitar a identificação dos papéis, responsabilidades e riscos a repartir entre os diversos intervenientes, nomeadamente os que cabem ao sector público e ao sector privado. Em primeiro lugar, trata-se de assegurar que a definição das tarefas deste tipo de sociedade esteja claramente estabelecida. Esta sociedade deverá ter por principal tarefa assegurar o bom desenvolvimento do projecto transfronteiriço pela associação de fundos públicos²⁹ e, eventualmente, privados. Para garantir um funcionamento transparente das SE, será necessário criar um mecanismo de controlo, que assegure que as decisões tomadas reflectem correctamente as orientações das autoridades públicas, nacionais ou comunitárias. A Sociedade Europeia, dado o seu regime flexível, permitirá utilizar tanto o sistema monista (presidente e conselho de administração) como o sistema dualista (órgão de gestão e conselho de fiscalização).

Importa igualmente lembrar que a Sociedade Europeia prevê a possibilidade de uma ampla associação dos trabalhadores ao seu funcionamento e controlo, quer através da negociação colectiva, quer pela existência de prescrições mínimas já fixadas no regulamento. Estes aspectos são especialmente importantes no quadro das infra-estruturas de transporte ferroviário, domínio em que os parceiros sociais, na maior parte dos Estados-Membros, continuam ligados à dimensão pública da empresa.

3.4. O desenvolvimento de novos instrumentos financeiros comunitários

Quase dez anos após a publicação do Livro Branco da Comissão sobre o crescimento, a competitividade e o emprego, que propunha a emissão de empréstimos comunitários para financiar as redes transeuropeia de transportes, a insuficiência dos instrumentos financeiros e orçamentais existentes ficou demonstrada pelo crescente atraso na realização do programa da rede transeuropeia de transportes e, nomeadamente, dos projectos prioritários (ver caixa). Importa recordar, a este respeito, que o **Conselho Europeu** (reunido em Bruxelas em Dezembro de 1993) considerou que “Quando necessário, será concedido um financiamento complementar para assegurar que a realização dos projectos prioritários não seja posta em causa por obstáculos financeiros. Nesta perspectiva, o Conselho Europeu convidou o Conselho ECOFIN a estudar, em colaboração com a Comissão e com o Banco Europeu de Investimento, as modalidades que permitam mobilizar até 8 mil milhões de ecus suplementares de empréstimos por ano em benefício dos operadores envolvidos na realização das redes. A possibilidade assim

disponham, pelo menos, de uma filial no país em que se desejam impor. O objectivo a longo prazo é chegar a uma única base fiscal consolidada a nível da União para o imposto sobre as empresas.

²⁹ Cf Øresundkonsortiet.

aberta não deve prejudicar o esforço dos Estados-Membros de redução da dívida pública nem a estabilidade dos mercados financeiros”.

A reorientação e reprogramação dos recursos financeiros decididas pelo Conselho Europeu de Berlim, a segunda revisão – actualmente em curso – dos planos directores da rede transeuropeia de transportes (todos os modos) e a definição de uma rede transeuropeia do transporte ferroviário de mercadorias aberta à concorrência constituem os elementos de uma nova dinâmica da política das redes transeuropeias de transportes na Europa alargada. Esta é uma questão que deverá estar no centro da próxima revisão das Perspectivas Financeiras.

Neste contexto, não parece possível que a União escape ao debate sobre o aumento substancial dos fundos comunitários destinados à realização da rede transeuropeia de transportes. Isto em nada afecta o trabalho actualmente efectuado sobre as novas perspectivas financeiras, mas ilustra a especificidade da rede transeuropeia, cujo horizonte de realização excede largamente o quadro da planificação financeira tradicional. Um futuro aumento dos fundos consagrados à realização das redes transeuropeias permitiria a criação de grandes eixos que servirão de traços de união entre os vários países da Europa alargada.

3.5. Garantias da União relativas aos riscos políticos da rede transeuropeia de transportes

As garantias têm um papel essencial na actividade de crédito, porque fornecem a cobertura do risco que lhe está associado, ainda que não tenham a mesma visibilidade pública dos empréstimos. Importa salientar que as regras de vigilância dos défices públicos não se referem às garantias prestadas pelos Estados e as regiões. Assim, as garantias a nível nacional poderão oferecer a flexibilidade necessária para fazer face às actuais limitações orçamentais.

O Título XV do Tratado³⁰ refere a possibilidade de uma acção comunitária que assuma a forma de uma garantia de projectos da rede transeuropeia de transportes. Esta possibilidade, formulada de forma muito clara, só raramente foi utilizada, até agora, no regulamento financeiro da rede transeuropeia de transportes para estabelecer como forma de apoio a concessão de contribuições para o custo dos prémios de garantia de empréstimos concedidos por instituições financeiras, desde que:

- o projecto seja considerado rentável;
- o projecto já beneficie de mobilização de financiamentos públicos e privados;
- o projecto beneficie de dotações comunitárias;
- o projecto seja parcialmente financiado pelo produto das receitas da tarifação.

³⁰ Existem no Tratado outras referências às garantias. O n.º 1 do artigo 103º especifica que “Sem prejuízo das garantias financeiras mútuas para a execução conjunta de projectos específicos, os Estados-Membros não são responsáveis pelos compromissos (...) de outros Estados-Membros, nem assumirão esses compromissos”. O Banco Europeu de Investimento pode igualmente conceder garantias, nos termos do artigo 267º, ainda que raramente utilize esta possibilidade.

Preenchidas estas três condições, poderá considerar-se o recurso a garantias ou a empréstimos comunitários³¹.

Para as acções externas, existe um fundo de garantia³² que recebe transferências do orçamento comunitário para cobrir estas operações e que concede igualmente garantias aos empréstimos do Banco Europeu de Investimento a países terceiros. Presentemente, estas garantias cobrem os riscos políticos, como os riscos de não transferência de divisas, de expropriação, de conflitos armados e de distúrbios civis, e os riscos comerciais. No entanto, o Banco Europeu de Investimento foi convidado pelo Conselho a cobrir o risco comercial de 30% dos seus empréstimos por meio de garantias não públicas.

Inspirando-nos nestas possibilidades a nível da União, poderemos interpretar a decisão política de não realização de um projecto como um risco político de origem ambiental, orçamental, etc. Esta interpretação poderá estender-se à não realização de projectos vizinhos na rede e cruciais para a economia de um projecto (risco de rede) e ao não cumprimento de compromissos formais da União (abertura dos mercados). A União poderá conceder garantias aos projectos conjuntamente com os Estados-Membros que neles participam e com o Banco Europeu de Investimento. A principal função dessas garantias é afirmar o interesse e a confiança da União num dado projecto. Tratar-se-ia de garantias conjuntas, cujo maior peso ficaria a cargo dos Estados beneficiários do projecto. A participação do BEI daria credibilidade técnica a estas garantias, já que estaria encarregado de avaliar a vulnerabilidade do projecto aos riscos políticos cobertos, nomeadamente no caso em que um Estado-Membro não respeitasse os seus compromissos em matéria de construção de infra-estruturas de transporte ou alterasse as suas prioridades sem consultar previamente os outros Estados ou partes interessadas. A título de exemplo, isto equivaleria a avaliar a incidência económica negativa da realização de uma nova via rodoviária nos Alpes (duplicação do túnel rodoviário de Fréjus, perfuração do Mercantour) sobre o projecto Lyon-Turim. Para cobrir estas garantias, poderá ser criado um fundo de mutualização do risco entre os vários projectos da rede transeuropeia de transportes. Tal como para todos os sistemas de garantia, tratar-se-ia de mutualizar os riscos do maior número possível de projectos.

Poderia ser criado um fundo de reserva, de acordo com modalidades a determinar em conjunto com o BEI, que seria alimentado pelos prémios pagos pelas empresas participantes e entidades públicas interessadas, entre as quais a União.

A dotação dessa reserva corresponderia à probabilidade de materialização dos riscos limitados incorridos. As contribuições do orçamento comunitário para esta reserva seriam fornecidas pela linha orçamental RTE, sem que seja necessário alterar o actual regulamento, ou eventualmente por contribuições dos Fundos Estruturais e de Coesão. As implicações concretas de tal abordagem deveriam ser examinadas no quadro dos trabalhos sobre as novas perspectivas financeiras.

³¹ A mesma preocupação levou à criação do Fundo Europeu de Investimento (FEI) em 1994. Em 2000, a responsabilidade e a experiência neste domínio passaram para o BEI.

³² Regulamento 2728/94, artigo 3º: “O montante do fundo deve atingir um nível adequado, adiante designado ‘montante-objectivo’. O montante-objectivo é fixado em 10 % do montante total em capital da totalidade das autorizações da Comunidade (...)”; nº 1 do artigo 4º: “As transferências para o fundo, a que se refere o primeiro travessão do artigo 2º, serão iguais a 14% do montante em capital das operações, até que o fundo atinja o montante-objectivo”.

CONCLUSÕES

O financiamento da rede transeuropeia de transportes na União Europeia exigirá futuramente:

- Que se promova a participação de capitais privados através de formas inovadoras, a fim de ultrapassar os condicionalismos actuais que impedem a generalização das Parcerias Público-Privado.
- Que se assegure a coerência e a complementaridade entre as estruturas chamadas a gerir este tipo de projectos, nomeadamente através de métodos e instrumentos de gestão única da constituição de novas entidades transnacionais.
- Que se reveja, no contexto do debate já iniciado sobre as perspectivas financeiras, o nível de recursos financeiros comunitários.

PARTE II – RUMO A UM SERVIÇO EUROPEU DE TELEPORTAGEM

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. INTRODUÇÃO

Os **sistemas de portagem electrónica rodoviária**, também designados «sistemas de teleportagem», foram introduzidos no início da década de noventa em auto-estradas concessionadas de países europeus, destinando-se as portagens a financiar a construção e a manutenção das infra-estruturas. O seu objectivo principal é diminuir o tempo de passagem nas barreiras de portagem, e, assim, aumentar a sua capacidade. Foram introduzidos vários sistemas a nível local e, mais tarde, nacional, que, no entanto, são incompatíveis entre si. Esta situação criou novas dificuldades aos automobilistas que tinham (por vezes dentro de uma mesma aglomeração) de fixar vários identificadores no pára-brisas do seu veículo caso desejassem aderir a estes sistemas. A Itália, Portugal, a França, a Suíça, a Eslovénia e a Noruega dispõem de sistemas nacionais, mas incompatíveis. Actualmente, o aumento do tráfego internacional coloca a questão da interoperabilidade destes sistemas a nível europeu.

Além disso, especialmente nas horas de ponta, ou de forma mais crónica em determinados pontos muito sobrecarregados da rede rodoviária europeia, **a passagem das barreiras de portagem ocasiona engarrafamentos, atrasos, acidentes e incidentes** com consequências negativas para os utentes da estrada e o ambiente. Em contrapartida, a teleportagem permite colocar o utente e o seu veículo no centro do sistema de transportes, constituindo um excelente instrumento de redução do congestionamento, desde que exista um número suficiente de vias equipadas nas barreiras de portagem e que seja elevada a percentagem de aderentes ao sistema (e, por conseguinte, o número de veículos equipados). Com efeito, é assim possível, em primeiro lugar, separar o tráfego aderente dos utentes ocasionais à chegada das praças de portagem ou nos seus acessos. Em seguida, os aderentes podem passar por vias específicas que não exigem manipulação e continuar a circular, mesmo a uma velocidade muito reduzida, sem ter de parar, inclusive quando a via está equipada com cancelas pois estas são estudadas para o efeito. Enquanto que o débito máximo de uma via equipada com um terminal automático para cartões bancários ou de uma via manual é de 120 veículos por hora, uma via com teleportagem pode tratar 200 a 300 veículos por hora, em função da sua configuração.

Ao eliminar estes pontos de congestionamento e fluidificar o tráfego, a teleportagem também permite reduzir o número de acidentes e, portanto, melhorar a segurança dos utentes das estradas. Além disso, ao limitar a circulação de moeda nas portagens, permite reduzir os riscos relacionados com o transporte destes fundos.

Por último, a teleportagem é a chave potencial do **desenvolvimento da Sociedade da Informação no domínio do tráfego rodoviário**, pois os mesmos equipamentos embarcados nos veículos permitirão utilizar serviços telemáticos de valor acrescentado e sistemas de segurança destinados aos viajantes: chamada automática para os serviços de emergência em caso de acidente, informações em tempo real sobre as condições do tráfego ou sobre os tempos de percurso ... Por conseguinte, a teleportagem contribui para o reforço da indústria electrónica europeia, que ocupa uma posição de vanguarda neste domínio e solicita a aplicação de normas técnicas que evitem a fragmentação do mercado. Além disso, os construtores automóveis terão igualmente a possibilidade de integrar os equipamentos de teleportagem nos seus novos veículos.

2. PONTO DA SITUAÇÃO DAS INICIATIVAS DE NORMALIZAÇÃO

Actualmente, os sistemas de teleportagem baseiam-se todos na **tecnologia microondas de pequeno alcance**, da qual existem no mercado muitas variantes. Os trabalhos de normalização prosseguiram ao longo de vários anos no contexto do Comité Europeu de Normalização (CEN), culminando com a adopção de um projecto de norma definitivo em Janeiro de 2003, que, contudo, inclui duas variantes.

Em 1997, o CEN votou **pré-normas**, mas estas não asseguravam a compatibilidade entre os sistemas e permitiam interpretações diferentes. É este facto que explica a existência, hoje em dia, na Europa, das duas variantes acima referidas. Para além destas pré-normas, existem também vários outros sistemas mais antigos, mas muito utilizados e alguns dos quais contam com um elevado número de aderentes.

É portanto necessária uma directiva europeia que garanta a migração para uma interoperabilidade futura dos diferentes sistemas do ponto de vista dos utentes, sob pena de os vários Estados da União continuarem a adoptar sistemas nacionais de teleportagem tecnicamente incompatíveis, criando assim dificuldades adicionais ao tráfego rodoviário internacional e impedindo o bom funcionamento do mercado interno. Com efeito, sem esta directiva, os condutores deverão equipar os seus veículos de várias caixas electrónicas para poder circular sem dificuldades na rede rodoviária europeia.

Esta directiva baseia-se nos trabalhos preparatórios realizados no âmbito dos Programas-Quadro de Investigação e Desenvolvimento e das Redes Transeuropeias.

3. O ACESSO ÀS PORTAGENS DE NOVOS ESTADOS-MEMBROS E A SITUAÇÃO DOS VEÍCULOS PESADOS

A teleportagem teve início em alguns países, estando, actualmente, generalizada a toda a Europa. Com efeito, nestes últimos tempos, determinados países europeus estão a introduzir ou a considerar a teleportagem enquanto instrumento de uma política de regulação do tráfego, quer em zona urbana (Países Baixos, Reino Unido), quer para certas categorias de veículos (os veículos pesados na Alemanha, Áustria e Suíça). Alguns destes países orientam-se para tecnologias mais recentes, como a localização por satélite (dita GNSS: GPS e, em seguida, GALILEO) associada às comunicações móveis (de acordo com a norma GSM/GPRS). Esta escolha evita-lhes, nomeadamente, investimentos dispendiosos em equipamento das suas redes rodoviárias e permite-lhes utilizar a tecnologia mais avançada, apostando no desenvolvimento de sistemas de navegação por satélite, em especial no GALILEO. Optam, assim, por uma tecnologia de referência no desenvolvimento futuro dos transportes rodoviários. Sem esperar pela entrada em serviço do GALILEO em 2008, o sistema precursor EGNOS permitirá, a partir de 2004, dispor de uma precisão de localização superior à permitida pela utilização do GPS. A associação entre a localização por satélite e as comunicações móveis é também a única solução que permite instaurar facilmente uma «portagem de zona», ou seja tarifar os veículos que entram ou saem de uma determinada zona geográfica (uma aglomeração urbana, por exemplo). Não obstante, outros países preferem uma opção mais conservadora, em função das suas políticas de tarifação e da topologia da sua rede, e continuam a optar pela tecnologia microondas.

Actualmente, os Estados-Membros não estão a considerar mais nenhuma outra tecnologia para além das baseadas nas microondas ou no par GPS/GSM para a implantação de novos sistemas de portagem.

Por conseguinte, no futuro, a teleportagem na Europa assentará nas múltiplas utilizações de três tecnologias, o que poderá causar dificuldades reais aos viajantes. Convém, por exemplo, analisar a situação dos veículos pesados. Já há alguns anos que estes têm de pagar uma taxa na Suíça, um país de passagem obrigatória para uma grande parte do tráfego rodoviário transalpino. Como tal, os veículos pesados têm de estar equipados com um dispositivo complexo, instalado no habitáculo do veículo, que deve poder ser visto do exterior pelos agentes de polícia ou os funcionários das alfândegas a fim de permitir um controlo visual do seu funcionamento e da sua utilização correcta. O sistema suíço combina a utilização do sistema microondas DSRC e do GPS. No final de Maio de 2002, a Áustria anunciou a sua decisão de adoptar um sistema diferente, unicamente baseado no DSRC, mas igualmente ao serviço de uma política de tarifação dos veículos pesados. A Alemanha anunciou uma decisão semelhante em Junho de 2002, com a utilização combinada das três tecnologias. Esta situação complicar-se-á ainda mais quando outros países europeus como os Países Baixos e o Reino Unido instaurarem uma tarifação dos veículos pesados, ou quando outros, como a França, permitirem que os veículos pesados utilizem os seus actuais sistemas nacionais de teleportagem (a Itália já autoriza). É admissível que, a prazo, os motoristas de veículos pesados tenham de instalar uma meia dúzia de caixas electrónicas (que podem atingir 1,5 a 2,5 dm³ e pesar 1 a 2 Kg cada uma) no habitáculo dos seus veículos unicamente para a cobrança de taxas e portagens? O preço destes equipamentos torna igualmente esta situação inaceitável.

É, pois, urgente tornar obrigatória a colocação de caixas capazes de lerem todos os sistemas utilizados na Europa à disposição dos motoristas que fazem transportes internacionais. Segundo a indústria, isto é possível e não ocasionará um aumento importante do preço do equipamento. Com efeito, alguns industriais consideram que, de um preço de cerca de 20 euros por uma caixa capaz de comunicar com um único sistema de microondas, se passaria a um preço de cerca de 25 euros por uma caixa interoperável capaz de ler todos os sistemas de microondas em funcionamento na União. O verdadeiro aumento do preço das caixas estaria relacionado com a introdução do sistema satélite/comunicações móveis. No entanto, o preço de um equipamento deste tipo não aumentaria significativamente com a introdução do mecanismo de leitura dos sistemas microondas.

Além disso, dado que estas caixas não funcionam todas da mesma maneira, existe e irá aumentar o risco de os motoristas de veículos pesados cometerem erros de utilização, dando azo a infracções involuntárias à legislação (por exemplo, incorrecções na declaração relativa ao reboque ou ao número de eixos) e criando assim situações delicadas tanto para os utentes como para os concessionários. É, pois, necessário intervir para a harmonização e racionalização deste equipamento.

4. OBJECTIVO DA DIRECTIVA

A presente directiva, anunciada no Livro Branco sobre a política dos transportes «A política Europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções», estipula as condições necessárias para assegurar a instauração de **um «serviço europeu» de teleportagem** no conjunto da rede rodoviária sujeita a portagem o mais rapidamente

possível. Este serviço basear-se-á no seguinte princípio: «um único contrato por cliente, uma única caixa por veículo».

Convém notar que a directiva não aborda a questão da política tarifária enquanto tal, nem estabelece escolhas prévias em matéria de futuras políticas de tarifação. Pelo contrário, as soluções técnicas adoptadas permitem aplicar todas as políticas actualmente previstas a nível da União e dos Estados-Membros. E, **ao garantir a interoperabilidade dos sistemas de portagem no mercado interno, a directiva facilitará a aplicação de uma política de tarifação das infra-estruturas à escala europeia**. As tecnologias preconizadas permitem cobrir o conjunto das infra-estruturas - auto-estradas, estradas, pontes, túneis... - e dos veículos - veículos pesados, veículos ligeiros, motos, ...

5. REALIZAÇÃO DO OBJECTIVO

Os concessionários de auto-estradas efectuaram investimentos importantes (aproximadamente várias centenas de milhões de euros para cada rede) para instaurar os seus sistemas, originalmente destinados a proporcionar um conforto adicional aos motoristas de veículos ligeiros. É necessário ter em conta estes investimentos e a sua amortização contabilística e técnica para passar progressivamente a sistemas interoperáveis no âmbito do «serviço europeu». À margem deste serviço europeu, os actuais sistemas nacionais ou locais poderão continuar a ser utilizados em aplicações locais até ao seu desmantelamento. No entanto, a obrigação para os operadores de colocarem receptores interoperáveis à disposição dos utentes que o desejarem atenuará sensivelmente as consequências desta situação para os mesmos utentes.

Esta abordagem permitirá evoluir no sentido da interoperabilidade dos sistemas existentes. No entanto, certos países já citados desejam introduzir uma teleportagem para os veículos pesados em 2003 – 2004. Determinadas cidades, como Roma ou Londres, decidiram instaurar uma portagem para controlar o acesso dos veículos ao centro da cidade. Importa, por conseguinte, no momento presente, definir orientações técnicas para garantir a interoperabilidade dos sistemas vindouros. Além disso, o mercado já solicitou um sistema de referência para o futuro.

Para responder a esta dupla problemática, o «serviço europeu de teleportagem» assentará numa solução a curto prazo (horizonte 2005) que tem em conta os sistemas já existentes e, em seguida, numa solução a longo prazo (horizonte 2008-2012), já decidida e apresentada no presente documento.

A Comissão solicita aos industriais do sector que continuem a desenvolver esforços com vista a uma adopção o mais rápida possível de normas comuns para as três tecnologias.

6. ASSOCIAÇÃO DA LOCALIZAÇÃO POR SATÉLITE E DAS COMUNICAÇÕES MÓVEIS ÀS TECNOLOGIAS MICROONDAS A CURTO E MÉDIO PRAZO, TENDO EM CONTA A ESCOLHA EXCLUSIVA DA TECNOLOGIA MAIS MODERNA A LONGO PRAZO

Esta associação, apresentada no artigo 2º, visa **tornar possível a tarifação da rede sem que para tal seja necessário recorrer à construção de novas praças**. A generalização das políticas de tarifação implica a utilização de novas soluções tecnológicas que permitam cobrir o conjunto das infra-estruturas rodoviárias. Com

efeito, não é viável construir vias de portagem em toda a rede rodoviária, incluindo os centros urbanos, por razões relacionadas tanto com aspectos financeiros como com aspectos ambientais e de segurança.

A proposta assenta na utilização de novas tecnologias já disponíveis, o par GNSS/GSM, associadas às tecnologias microondas, hoje em dia já utilizadas na União e muito largamente difundidas. Estas três tecnologias são as únicas actualmente tidas em conta para novos sistemas de portagem na Europa.

Dada a sua maior flexibilidade e a sua melhor adequação às novas políticas tarifárias comunitárias, **preconiza-se a utilização das tecnologias de localização por satélite e de telefonia móvel para a implantação do serviço europeu de teleportagem**, bem como para todos os novos sistemas nacionais. Além disso, estas tecnologias fazem parte de vários sistemas de segurança activa com que os construtores começam a equipar os seus veículos. No entanto, os operadores que desejem utilizar a tecnologia microondas para novos sistemas, podem fazê-lo até 2008.

Esta opção garante a continuidade dos investimentos já realizados nos vários países europeus, tendo simultaneamente em conta que, num futuro próximo, as qualidades das novas tecnologias se irão inevitavelmente impor, tanto mais quanto estas permitirão lançar os novos serviços de valor acrescentado destinados aos viajantes já mencionados na introdução. Além disso, esta opção dá aos operadores a liberdade de escolherem a solução mais adaptada ao seu problema específico, assegurando, ao mesmo tempo, as condições necessárias para a utilização do serviço europeu de teleportagem.

7. SOLUÇÃO TÉCNICA A LONGO PRAZO PARA A IMPLANTAÇÃO DO SERVIÇO EUROPEU: A SOLUÇÃO SATÉLITE IMPÕE-SE A PARTIR DE 2008 PARA OS NOVOS SISTEMAS E DE 2012 DE FORMA GENERALIZADA

Em 2008, as tecnologias microondas, imaginadas ainda nos anos 70, contarão com mais de trinta anos e ter-se-ão tornado obsoletas à luz dos novos progressos tecnológicos, mesmo que continuem a ser utilizadas nas redes de auto-estradas. Inversamente, a solução satélite, reforçada pela implantação completa do GALILEO em 2008, terá atingido a maturidade e tido tempo, não apenas para dar provas do seu valor, mas também para adquirir a experiência necessária para, por si só, servir de base ao serviço europeu de teleportagem. Em especial, o difícil problema do controlo da fraude, que actualmente exige meios complexos de comunicação solo-veículo de pequeno alcance, deverá poder ser resolvido mais facilmente através da emergência de novas soluções.

Receia-se igualmente que, até 2008, sejam tentadas novas experiências para introduzir outros sistemas microondas, dando azo a novos problemas de interoperabilidade técnica.

É por este motivo que a directiva estabelece que, em 2008, deverá ser adoptada a solução satélite, que associa a localização por satélite e as comunicações móveis, em vez da solução microondas, para todos os novos sistemas que entrem em serviço a partir dessa data no quadro do serviço europeu de teleportagem. Para preservar os investimentos recentemente realizados ou planificados em determinados países, designadamente na Áustria, Espanha, França, Grécia, Portugal e Itália, os sistemas

microondas ainda em serviço poderão continuar a ser utilizados, mas os países que os continuem a utilizar devem formular uma estratégia de migração para 2010. A migração deverá ficar concluída em 2012.

Para garantir que os problemas actualmente existentes no que respeita à utilização da solução satélite foram tidos em conta e resolvidos de forma adequada, a Comissão deverá elaborar um relatório até 31 de Dezembro de 2007. Se esse relatório, preparado em colaboração com o Comité Teleportagem, demonstrar que os sistemas baseados nas tecnologias de satélites e de comunicações móveis continuam a apresentar problemas de utilização, a Comissão apresentará uma proposta no sentido da continuação da utilização paralela dos sistemas satélite/comunicações móveis e microondas.

Convém ainda sublinhar que a adopção da solução técnica baseada nas tecnologias de satélites e de comunicações móveis permitirá igualmente a supressão das barreiras de portagem para uma grande parte dos utentes, que poderão pagar sem ter que parar. Apenas subsistirão pequenas instalações para os utentes pouco frequentes ou não equipados.

Neste contexto, é muito importante que os industriais do sector garantam a boa conclusão do processo de normalização no contexto dos organismos europeus de normalização para as tecnologias microondas e, sobretudo, para as tecnologias baseadas nas tecnologias de satélites e de comunicações móveis.

8. CALENDÁRIO DE IMPLANTAÇÃO DO SERVIÇO EUROPEU

As modalidades técnicas e contratuais necessárias para implantar plenamente o «serviço europeu» nas bases técnicas acima descritas serão estudadas pelo comité referido no artigo 5º.

O serviço será implantado em duas fases:

- a partir de 2005, para os veículos pesados e autocarros,
- a partir de 2010, para os automóveis particulares.

Até 2010, os progressos tecnológicos irão permitir integrar a bordo de todos os veículos de quatro rodas um equipamento que comunicará com o exterior através de interfaces microondas, GSM/GPRS e GNSS e que servirá de base a serviços telemáticos diversos, entre os quais a teleportagem. Este salto tecnológico, já iniciado, fará baixar o custo do equipamento de um veículo para o nível actual do custo de um identificador microondas, ou seja 20 a 50 euros.

O serviço europeu permitirá a aplicação integral das políticas de tarifação dos veículos pesados e de controlo do congestionamento nas zonas urbanas através da tarifação. Trata-se de políticas que tanto a União Europeia como os Estados-Membros desejam introduzir. Com efeito, para além da sua melhor adequação a uma «portagem de zona» como acima definida, a localização por satélite associada às comunicações móveis permite evitar o equipamento *a posteriori* de redes rodoviárias não dimensionadas para a portagem.

Por conseguinte, no horizonte 2010, a interoperabilidade entre os sistemas nacionais de teleportagem será assegurada pela utilização de um «serviço europeu» posto à disposição de todos os tipos de clientes.

9. A IMPLANTAÇÃO DO SERVIÇO EUROPEU: UM COMITÉ DE REGULAMENTAÇÃO

Os princípios fundamentais do serviço europeu são descritos no artigo 3º. Posto à disposição por todos os gestores de infra-estruturas com portagem, este serviço permite colocar o viajante verdadeiramente no centro do dispositivo dos transportes rodoviários. Aberto a todos e acessível em toda a rede mediante um contrato de adesão único, o serviço garantirá uma interface única entre o cliente e os gestores de infra-estruturas, respeitando os grandes princípios de base da legislação europeia, em especial em matéria de protecção da vida privada e dos dados informáticos pessoais.

É necessária uma definição exacta das modalidades do serviço europeu, bem como numerosas medidas técnicas de acompanhamento. Por exemplo, os gestores europeus de infra-estruturas deverão concluir um protocolo de acordo relativo à utilização deste serviço e ao estabelecimento de um sistema de compensação.

A Comissão é responsável pela definição do «serviço europeu», e tomará as decisões técnicas necessárias para o efeito, em conformidade com o procedimento de comitologia referido no artigo 5º da proposta de directiva. Neste artigo, é previsto um comité que assistirá a Comissão, composto por representantes dos Estados-Membros com experiência concreta no domínio da portagem electrónica e da exploração de redes rodoviárias. Este comité, que ainda não existe, deverá ser criado e apoiar-se-á nos resultados dos projectos de investigação desenvolvidos no contexto do Programa-Quadro de Investigação e Desenvolvimento e no âmbito das redes transeuropeias. Foram já realizados trabalhos preparatórios sob a égide da Comissão, associando as administrações nacionais, os gestores de infra-estruturas e os industriais do domínio em questão.

Apresenta-se, a seguir, uma lista não exaustiva das questões a abordar:

- definição exacta do serviço oferecido: em especial especificações funcionais e técnicas do serviço, da qualidade do serviço e do seu nível de desenvolvimento nos pontos de portagem, com o objectivo de limitar as filas de espera, as demoras e os incidentes de todo o tipo ocasionados pela cobrança de portagens. Serão também tratados os meios de pagamento associados ao contrato de adesão, e o serviço pós-venda ...
- definição das «aplicações de teleportagem»: ou seja, de um modo de utilização único do equipamento de teleportagem. Por exemplo, um cartão bancário e outro no domínio da saúde são tecnicamente compatíveis, mas só o primeiro permite levantar dinheiro numa caixa automática. O problema aqui é do mesmo tipo,
- lançamento e acompanhamento das iniciativas de normalização técnica com os organismos europeus de normalização,
- eventuais complementos técnicos às normas utilizadas, permitindo assegurar a interoperabilidade; modalidades de integração da evolução tecnológica, nomeadamente no domínio das comunicações móveis,

- harmonização dos procedimentos teleportagem entre entidades exploradoras: classificação dos veículos, sinalética nas barreiras de portagem, utentes ocasionais não equipados,
- especificações para a integração dos equipamentos nos veículos,
- procedimentos de homologação, ao nível europeu, dos equipamentos embarcados a bordo dos veículos e colocados na estrada, bem como do conjunto veículo-equipamento, em especial no que se refere à segurança rodoviária,
- validação das soluções técnicas adoptadas tendo em conta as normas europeias em matéria de protecção das liberdades e direitos fundamentais das pessoas singulares, nomeadamente no que se refere à sua privacidade. Deverá ser assegurada, em particular, a conformidade com as Directivas 95/46/CE³³ e 2002/58/CE³⁴,
- procedimentos para o tratamento das anomalias de funcionamento (avaria do equipamento, utilização não correcta, intencional ou não, incidentes...), essencialmente no contexto internacional em que um cliente é de um país que não o do local de pagamento,
- definição de um protocolo de acordo entre entidades exploradoras que permita a implantação do serviço na rede rodoviária europeia e um contrato único no que diz respeito ao cliente. Este protocolo de acordo deverá poder ser ulteriormente alargado a organismos bancários, cujos cartões de pagamento serão associados aos sistemas de teleportagem.

A Comissão e o comité rodar-se-ão de pareceres técnicos de grupos de peritos mandatados para o efeito. Em especial, a Comissão trabalhará com um grupo de peritos composto de representantes dos operadores do «serviço europeu de teleportagem», das indústrias electrónicas e automóveis em causa e dos utilizadores do serviço, profissionais e particulares. Esse grupo de peritos será especialmente consultado no momento da elaboração do relatório sobre o estado das tecnologias. Os grupos de peritos poderão ser encarregados de redigir os documentos preparatórios para os trabalhos do comité. A Comissão poderá ainda solicitar o parecer de outros comités ou grupos de trabalho, nomeadamente do grupo de protecção das pessoas no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais instituído pelo artigo 29º da Directiva 95/46/CE.

³³ 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.

³⁴ Directiva 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 (Directiva relativa à privacidade e às comunicações electrónicas).

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa à generalização e à interoperabilidade dos sistemas de teleportagem rodoviária na Comunidade

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o nº 1 do seu artigo 71º,

Tendo em conta a proposta da Comissão³⁵,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu³⁶,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões³⁷,

Deliberando em conformidade com o procedimento previsto no artigo 251º do Tratado,

Considerando o seguinte:

- (1) 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 portagens³⁸, o Conselho pedia aos Estados-Membros e à Comissão que elaborassem uma estratégia para assegurar a convergência dos sistemas de cobrança electrónica de taxas e portagens a fim de atingir um nível adequado de interoperabilidade ao nível europeu. A Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões relativa a sistemas de cobrança electrónica interoperáveis na Europa³⁹, apresentou a primeira fase desta estratégia.
- (2) Os Estados europeus que implantaram sistemas de portagem electrónica para o financiamento das infra-estruturas rodoviárias ou de cobrança electrónica de taxas de utilização da rede rodoviária (sistemas a seguir reagrupados sob a denominação «teleportagem») utilizam maioritariamente a tecnologia microondas de pequeno alcance, numa banda centrada na frequência de 5,8 GHz. Actualmente, estes sistemas são incompatíveis entre si. Os esforços empreendidos pelo Comité Europeu de Normalização (CEN) no domínio da tecnologia microondas conduziram, em Janeiro de 2003, à preparação de normas técnicas favorecendo a compatibilidade dos sistemas

³⁵ JO C [...] de [...], p. [...].

³⁶ JO C [...] de [...], p. [...].

³⁷ JO C [...] de [...], p. [...].

³⁸ JO C 194 de 25.6.1997, p. 5.

³⁹ COM (1998) 795 final.

de teleportagem microondas de 5,8 GHz, após a votação de pré-normas em 1997⁴⁰. Mas estas normas técnicas incluem duas variantes que não são totalmente compatíveis. São baseadas no modelo «Interconexão de Sistemas Abertos» (OSI)⁴¹ definido pela Organização Internacional de Normalização para a comunicação entre os sistemas informáticos.

- (3) Não obstante, as empresas e os gestores de infra-estruturas dos Estados-Membros da União Europeia chegaram a acordo para desenvolver produtos interoperáveis com base nas pré-normas votadas em 1997, privilegiando a opção da transmissão de elevado débito entre o solo e o veículo. Esta escolha deveria permitir implantar novos sistemas de teleportagem tecnicamente compatíveis com os sistemas mais recentes instalados na Comunidade (França - Espanha - Áustria).
- (4) É essencial levar a bom termo esse trabalho de normalização com a maior brevidade, a fim de definir normas técnicas que garantam a compatibilidade dos sistemas de teleportagem com base na tecnologia microondas. Deve também chegar rapidamente a termo um outro trabalho de normalização relativo à combinação das tecnologias de satélites e de comunicações móveis para a teleportagem, a fim de evitar uma grande fragmentação do mercado.
- (5) É necessário prever a generalização da utilização dos sistemas de teleportagem nos Estados-Membros e países vizinhos, sendo imperativo dispor de sistemas interoperáveis adaptados ao futuro desenvolvimento da política de tarifação à escala comunitária.
- (6) As novas tecnologias de localização por satélite (GNSS) e de comunicações móveis (GSM/GPRS), aplicadas à teleportagem, permitem responder às exigências das novas políticas tarifárias previstas tanto a nível comunitário como dos Estados-Membros. Com efeito, estas tecnologias irão possibilitar a contabilização dos quilómetros percorridos por categoria de estrada, sem que para tal sejam necessários investimentos dispendiosos em equipamento das infra-estruturas ou a construção de novas praças de portagem. Estas tecnologias abrem igualmente caminho a novos serviços de segurança e de informação dirigidos aos viajantes, como o alerta automático desencadeado por um veículo acidentado que indicará a sua posição, informações em tempo real sobre as condições de circulação, a intensidade do tráfego ou o tempo de percurso. No domínio da localização por satélite, o projecto GALILEO lançado pela União Europeia em 2002, permitirá, a partir de 2008, uma qualidade de informação superior à permitida pelo actual sistema GPS, ideal para os serviços telemáticos rodoviários. O sistema precursor EGNOS já estará operacional em 2004, com desempenhos semelhantes. No entanto, estes sistemas inovadores poderão levantar problemas em questões como a fiabilidade dos controlos e a prevenção da fraude.
- (7) A proliferação das tecnologias utilizadas ou previstas para a teleportagem nos próximos anos (fundamentalmente a tecnologia microondas de 5,8 GHz, a localização por satélite e as comunicações móveis), bem como das especificações impostas pelos Estados-Membros e os países vizinhos para os seus sistemas de teleportagem, podem ser prejudiciais ao bom funcionamento do mercado interno e aos objectivos da política

⁴⁰ As pré-normas CEN relativas à transmissão de microondas de pequeno alcance de 5,8 GHz são conhecidas pelo nome técnico «Dedicated Short Range Communications (DSRC)».

⁴¹ Referência a completar.

dos transportes. No futuro, esta situação poderá conduzir à multiplicação de caixas electrónicas incompatíveis e dispendiosas no habitáculo dos veículos pesados e aumentar o risco de erros de manipulação e de fraude involuntária para os motoristas.

- (8) É necessário eliminar as barreiras artificiais que se opõem à livre circulação de pessoas e bens entre os Estados-Membros, garantindo simultaneamente a possibilidade dos Estados-Membros e da União adoptarem políticas de tarifação diferentes para todos os tipos de veículos, a nível local, nacional ou internacional. Os equipamentos embarcados nos veículos devem permitir a aplicação destas políticas de tarifação no respeito dos princípios de não discriminação entre os cidadãos de todos os países da União Europeia. Por conseguinte, é preciso assegurar a interoperabilidade dos sistemas teleportagem ao nível comunitário o mais rapidamente possível.
- (9) 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 assistir a uma redução significativa das filas de espera nas praças de portagem, particularmente nos dias de grande afluência ou em determinados pontos da rede particularmente congestionados. O serviço europeu de teleportagem deve responder a este desejo.
- (10) Os sistemas de teleportagem contribuem significativamente para a diminuição dos riscos de acidente, e, portanto, para o aumento da segurança dos viajantes nas barreiras de portagem, para a redução da circulação de moeda e para a atenuação do congestionamento nas praças de portagem, particularmente em caso de grande afluência. Além disso, permitem evitar o impacto ambiental negativo da implantação de novas barreiras de portagem ou da ampliação das existentes.
- (11) A implantação dos sistemas de teleportagem implica o tratamento de dados pessoais. Este tratamento deve ser feito no respeito das normas europeias, tal como estabelecidas, nomeadamente, na Directiva 95/46/CE e na Directiva 2002/58/CE. O direito à protecção dos dados pessoais é explicitamente reconhecido no artigo 8º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia.
- (12) Dado que os objectivos da acção prevista, **nomeadamente a interoperabilidade dos sistemas de portagem no mercado interno** e a instauração de um **serviço europeu teleportagem** 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 neste domínio, em conformidade com o princípio de subsidiariedade consagrado no artigo 5º do Tratado. Como tal, a presente directiva não excede o que é necessário para atingir estes objectivos e é, por conseguinte, conforme com o princípio de proporcionalidade tal como enunciado no referido artigo.
- (13) Convém que as medidas necessárias à execução da presente directiva sejam 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 Comissão⁴²,

⁴² JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º
Objectivo e âmbito de aplicação

A presente directiva estipula as condições necessárias para garantir a generalização e a interoperabilidade dos sistemas de portagem electrónica rodoviária na Comunidade. Aplica-se à cobrança electrónica de todos os tipos de taxas rodoviárias no conjunto da rede rodoviária comunitária, urbana e interurbana, auto-estradas, estradas principais ou secundárias, obras de arte diversas como túneis e pontes, ferries...

Para atingir o objectivo fixado no primeiro parágrafo, é criado um «serviço europeu de teleportagem». Este serviço deve garantir a interoperabilidade, para o utente, dos sistemas de teleportagem já implantados à escala nacional ou regional pelos Estados-Membros, bem como dos que serão implantados no futuro no conjunto do território da União.

Artigo 2º
Soluções tecnológicas

1. Todos os novos sistemas de teleportagem que entrem em serviço após 1 de Janeiro de 2005, destinados a serem utilizados por veículos pesados de todas as categorias e/ou autocarros, deverão basear-se na utilização de uma ou várias das tecnologias seguintes para a realização das transacções de teleportagem:
 - a) Localização por satélite
 - b) Comunicações móveis segundo a norma GSM – GPRS (referência GSM TS 03.60/23.060)
 - c) Microondas 5,8 GHz.
2. Em 1 de Janeiro de 2005, será criado um «serviço europeu de teleportagem» ao abrigo do artigo 3º. A partir dessa data, os operadores deverão colocar à disposição dos utentes interessados um equipamento a embarcar a bordo dos veículos, fornecido para todos os sistemas de teleportagem em funcionamento na União e destinado a veículos de todos os tipos de acordo com o calendário previsto no nº 3 do artigo 3º, que seja interoperável e capaz de comunicar com todos os sistemas em funcionamento no território da União.
3. Este equipamento embarcado poderá igualmente ser ligado ao tacógrafo electrónico do veículo para fins de cálculo das taxas devidas.
4. A partir de 1 de Janeiro de 2008, todos os novos sistemas que entrem em funcionamento no quadro do «serviço europeu de teleportagem» visado no artigo 3º basear-se-ão unicamente nas tecnologias de localização por satélite e de comunicações móveis referidas no nº 1 do artigo 2º.
5. Os sistemas que entrem em funcionamento no quadro do «serviço europeu de teleportagem» antes de 1 de Janeiro de 2008 deverão abandonar a tecnologia microondas 5,8 GHz até 1 de Janeiro de 2012. Deverá ser concebida uma estratégia de migração desses sistemas a aplicar entre 1 de Janeiro de 2008 e 1 de Janeiro de 2012.

6. A fim de assegurar que as tecnologias de satélites e de comunicações móveis correspondam às necessidades dos operadores de sistemas de teleportagem, a Comissão apresentará, antes de 31 de Dezembro de 2007, um relatório preparado com o apoio do Comité Teleportagem e, se necessário, uma proposta de prorrogação da utilização dos sistemas microondas.
7. Os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias para intensificar a utilização dos sistemas de teleportagem, velando, nomeadamente, para que, o mais tardar em 2005, pelo menos 50% das vias de portagem em cada praça estejam equipadas com sistemas de portagem electrónica.
8. Os Estados-Membros velarão para que os dados pessoais necessários ao funcionamento do «serviço europeu de teleportagem» sejam tratados em conformidade com as normas europeias em matéria de protecção das liberdades e direitos fundamentais das pessoas singulares, nomeadamente com a Directiva 95/46/CE e a Directiva 2002/58/CE.

Artigo 3º

Criação de um serviço europeu de teleportagem

1. É criado um «serviço europeu de teleportagem» em todas as infra-estruturas rodoviárias da Comunidade nas quais é cobrada uma portagem ou uma taxa de utilização. O serviço abrange o conjunto desta rede mediante um contrato de adesão único, que pode ser subscrito junto de qualquer gestor de uma parte da rede em questão.
2. O serviço europeu de teleportagem é independente do nível de tarifação aplicado ou da sua finalidade, referindo-se exclusivamente ao modo de cobrança das portagens ou das taxas. O serviço é homogéneo seja qual for o local de matrícula do veículo, a nacionalidade do aderente ou do operador junto de qual o serviço é subscrito e a área geográfica ou o ponto da rede rodoviária em que a portagem é cobrada.
3. Os gestores de redes em questão deverão proporcionar o serviço europeu aos seus clientes de acordo com o seguinte calendário:
 - a) para todos os veículos de massa superior a 3,5 toneladas e para os veículos que transportem mais de 9 passageiros (motorista + 8) : a partir de 1 Janeiro de 2005,
 - b) para todos os outros tipos de veículos: o mais tardar a partir de 1 Janeiro de 2010.

Artigo 4º

Definição do serviço europeu teleportagem

1. O serviço europeu de teleportagem é definido com base nos elementos seguintes:
 - a) Especificações funcionais e técnicas do serviço, da sua qualidade e do seu nível de utilização nas barreiras de portagem, com o objectivo de limitar as filas de espera, os atrasos e os incidentes de qualquer tipo causados pela cobrança da portagem;
 - b) Lançamento e acompanhamento das iniciativas de normalização técnica com os organismos europeus de normalização;

- c) Complementos técnicos eventuais em relação às normas ou pré-normas utilizadas que permitam garantir a interoperabilidade; modalidades de tomada em consideração da evolução das tecnologias, em especial a evolução das comunicações móveis, com o objectivo de actualizar a lista das tecnologias nas quais assenta o serviço europeu de teleportagem;
 - d) Especificações de integração dos equipamentos nos veículos;
 - e) Procedimentos de homologação, ao nível europeu, dos equipamentos embarcados a bordo dos veículos e colocados na estrada, bem como do conjunto veículo-equipamento, em especial no que se refere à segurança rodoviária;
 - f) Classificação dos veículos;
 - g) Modelos de transacção;
 - h) Protocolo de acordo entre os gestores da rede rodoviária em questão, permitindo a aplicação do serviço na rede rodoviária europeia, e um contrato único a estabelecer com o cliente;
 - i) Tratamento dos casos particulares, por exemplo os utentes ocasionais, e de todos os tipos de disfunções;
 - j) Validação das soluções técnicas adoptadas tendo em conta as normas europeias em matéria de protecção das liberdades e direitos fundamentais das pessoas singulares, nomeadamente no que se refere à sua privacidade. Deverá ser assegurada, em particular, a conformidade com a Directiva 95/46/CE e a Directiva 2002/58/CE.
2. O serviço europeu de teleportagem basear-se-á nas soluções técnicas referidas no artigo 2º.
 3. A Comissão tomará as decisões técnicas relativas à definição do «serviço europeu de teleportagem» de acordo com o procedimento referido no nº 2 do artigo 5º.
 4. A Comissão convida, nos termos do procedimento instituído pela Directiva 98/34/CE, os organismos europeus de normalização, e em especial o Comité Europeu de Normalização, a desenvolver todos os esforços necessários para adoptar rapidamente normas aplicáveis aos sistemas de teleportagem, nomeadamente no que se refere às tecnologias microondas e aos sistemas que utilizam a tecnologia de localização por satélite e as comunicações móveis.
 5. Os equipamentos em que assenta o serviço europeu de teleportagem devem ser conformes, nomeadamente, com as exigências das Directivas 1999/5/CE (R&TTE) e 89/336/CE (EMC).

Artigo 5º
Comité

A Comissão é assistida pelo «Comité Teleportagem» composto por representantes dos Estados-Membros e presidido pelo representante da Comissão.

Sempre que se remeta para o presente número, são aplicáveis os artigos 5º e 7º da Decisão 1999/468/CE⁴³ com observância do seu artigo 8º.

O prazo previsto no nº 6 do artigo 5º da Decisão 1999/468/CE é fixado em 3 meses.

O comité adoptará o seu regulamento interno.

Artigo 6º

Os Estados-Membros colocarão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva o mais tardar em 30 de Junho de 2004. Do facto informarão imediatamente a Comissão.

Sempre que os Estados-Membros adoptarem tais disposições, estas incluirão uma referência à presente directiva ou serão acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-Membros.

Artigo 7º

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

Artigo 8º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

⁴³ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

Domínio(s) político(s): Energia e Transportes

Actividade(s): Política de mobilidade sustentável

DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO: DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO RELATIVA À GENERALIZAÇÃO E À INTEROPERABILIDADE DOS SISTEMAS DE TELEPORTAGEM RODOVIÁRIA NA COMUNIDADE

1. RUBRICA(S) ORÇAMENTAL(AIS) E DESIGNAÇÃO(ÕES)

B2-704 A Política de mobilidade sustentável - Despesas de gestão administrativa (para 2003)

06 01 04 03 Política de mobilidade sustentável - Despesas de gestão administrativa (a partir de 2004)

2. DADOS QUANTIFICADOS GLOBAIS

2.1 Dotação total da acção (parte B): milhões de euros em DA - nada

2.2 Período de aplicação: anual

Início em 2003 e fim por volta de 2009.

2.3 Estimativa das despesas globais plurianuais

a) Calendário das dotações de autorização/dotações de pagamento (intervenção financeira) (cf. ponto 6.1.1)

Milhões de euros (*três casas decimais*)

	Ano 2003	2004	2005	2006	2007	2008 e exerc. seg.	Total
Dotações de autorização (DA)							
Dotações de pagamento (DP)							

b) Assistência técnica e administrativa (ATA) e despesas de apoio (DDA) (cf. ponto 6.1.2)

DA	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900
DP	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900

Subtotal a+b							
DA	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900
DP	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900

c) Incidência financeira global dos recursos humanos e outras despesas de funcionamento (cf. pontos 7.2 e 7.3)

DA/DP	0,158	0,158	0,158	0,158	0,158	0,158	0,948
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

TOTAL a+b+c							
DA	0,308	0,308	0,308	0,308	0,258	0,358	1,848
DP	0,308	0,308	0,308	0,308	0,258	0,358	1,848

2.4 Compatibilidade com a programação financeira e as perspectivas financeiras

XX Proposta compatível com a programação financeira existente.

Esta proposta implica uma reprogramação da rubrica pertinente das perspectivas financeiras,

incluindo, se for caso disso, um recurso às disposições do acordo interinstitucional.

2.5 Incidência financeira nas receitas⁴⁴

XX Nenhuma incidência financeira (refere-se a aspectos técnicos relativos à execução de uma medida)

OU

Incidência financeira - A repercussão nas receitas é a seguinte:

Nota: todas as especificações e observações sobre o método de cálculo da incidência nas receitas devem ser incluídas numa folha distinta anexa à presente ficha financeira.

Milhões de euros (uma casa decimal)

Rubrica orçamental	Receitas	Antes da acção [ano n -1]	Situação após a acção							
			[Ano n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]		
	a) <i>Receitas em termos absolutos</i>									
	b) <i>Modificação das receitas</i>	Δ								

⁴⁴ Para mais informações, consultar a nota explicativa em separado.

(Indicar cada rubrica orçamental afectada, acrescentando o número adequado de linhas ao quadro se o efeito se repercutir em várias rubricas orçamentais)

3. CARACTERÍSTICAS ORÇAMENTAIS

Natureza da despesa		Nova	Participação EFTA	Participação dos países candidatos	Rubrica das PF
DO DNO	DD DND	SIM NÃO	SIM NÃO	SIM NÃO	N.º [...]

4. BASE JURÍDICA

N.º 1 do artigo 71.º do Tratado

5. DESCRIÇÃO E JUSTIFICAÇÃO

5.1 Necessidade de intervenção comunitária⁴⁵

5.1.1 Objectivos visados

Durante vários anos, a Comissão incentivou os Estados-Membros a harmonizarem os seus projectos neste domínio, a fim de evitar que cada Estado-Membro criasse o seu próprio sistema nacional, incompatível com os dos outros Estados-Membros e obrigando ao embarque de um equipamento electrónico específico a bordo dos veículos. Apesar dos muitos milhões de euros investidos nos programas-quadro de investigação e desenvolvimento e nos projectos euro-regionais, esta estratégia fracassou. Prova disso, foram as decisões tomadas em simultâneo pela Alemanha e pela Áustria, em Maio de 2002, no sentido da implantação de dois sistemas nacionais incompatíveis.

A directiva cria as condições necessárias para a implantação de um «serviço europeu de teleportagem» com base no princípio «um único contrato e um único equipamento a bordo dos veículos para toda a rede comunitária sujeita a portagem».

O serviço tem por base duas tecnologias:

- Os sistemas microondas de 5,8 GHz, hoje em dia já utilizados nas auto-estradas pagas europeias;
- A radiolocalização por satélite associada às comunicações móveis, solução inovadora baseada a prazo no GALILEO e que, por si só, permitirá a aplicação das novas políticas de tarifação desejadas pela Comissão e pelos Estados-Membros para melhorar a gestão da procura, reforçar a segurança e aumentar a fluidez do tráfego, em toda a rede principal, urbana e interurbana. Para o futuro, a directiva preconiza a utilização desta segunda solução em detrimento da primeira.

A directiva cria um Comité Teleportagem encarregado de, em concertação com os Estados-Membros, regular todas as questões técnicas e contratuais inerentes à criação do serviço europeu.

5.1.2 Disposições adoptadas decorrentes da avaliação ex ante

Não aplicável.

⁴⁵ Para mais informações, consultar a nota explicativa em separado.

5.1.3 Disposições adoptadas na sequência da avaliação ex post

Não aplicável.

5.2 Acções previstas e modalidades de intervenção orçamental

É necessária uma definição exacta das modalidades do «serviço europeu», bem como várias medidas técnicas de acompanhamento. Por exemplo, os gestores europeus de infra-estruturas deverão concluir um protocolo de acordo relativo à implantação deste serviço e ao estabelecimento de um sistema de compensação.

Para o efeito, o artigo 5º da proposta de directiva prevê o estabelecimento de um comité composto por representantes dos Estados-Membros com experiência concreta no domínio da portagem electrónica, bem como da exploração da rede rodoviária, que, como tal, com as suas competências técnicas, possam assistir a Comissão no processo de tomada de decisões. Este comité, que ainda não existe, deverá ser criado e apoiar-se-á nos resultados dos projectos de investigação desenvolvidos no contexto Programa-Quadro de Investigação e Desenvolvimento e no âmbito das redes transeuropeias. Foram já realizados trabalhos preparatórios sob a égide da Comissão, associando as administrações nacionais, os gestores de infra-estruturas e os industriais do domínio.

A Comissão recorrerá ao comité no que se refere aos aspectos seguintes (lista não exaustiva):

- definição exacta do serviço oferecido: em especial especificações funcionais e técnicas do serviço, da qualidade do serviço e do seu nível de desenvolvimento nos pontos de portagem, com o objectivo de limitar as filas de espera, as demoras e os incidentes de todo o tipo ocasionados pela cobrança de portagens. Serão também tratados os meios de pagamento associados ao contrato de adesão, e o serviço pós-venda ...
- definição das “aplicações de teleportagem” ou seja, de um modo de utilização único do equipamento de teleportagem. Por exemplo, um cartão bancário e outro no domínio da saúde são tecnicamente compatíveis, mas só o primeiro permite levantar dinheiro numa caixa automática. O problema aqui é do mesmo tipo;
- lançamento e acompanhamento das iniciativas de normalização técnica com os organismos europeus de normalização,
- eventuais complementos técnicos às normas utilizadas, permitindo assegurar a interoperabilidade; modalidades de integração da evolução tecnológica, nomeadamente no domínio das comunicações móveis,
- harmonização dos procedimentos de teleportagem entre entidades exploradoras: classificação dos veículos, sinalética nas barreiras de portagem, utentes ocasionais não equipados;
- especificações para a integração dos equipamentos nos veículos,
- procedimentos de homologação, ao nível europeu, dos equipamentos embarcados a bordo dos veículos e colocados na estrada, bem como do conjunto veículo-equipamento, em especial no que se refere à segurança rodoviária,

- validação das soluções técnicas adoptadas tendo em conta as normas europeias em matéria de protecção das liberdades e direitos fundamentais das pessoas singulares, nomeadamente no que se refere à sua privacidade. Deverá ser assegurada, em particular, a conformidade com as Directivas 95/46/CE⁴⁶ e 2002/58/CE⁴⁷,
- procedimentos para o tratamento das anomalias de funcionamento (avaria do equipamento, utilização não correcta, intencional ou não, incidentes...), essencialmente no contexto internacional em que um cliente é de um país que não o do local de pagamento,
- definição de um protocolo de acordo entre entidades exploradoras que permita a implantação do serviço na rede rodoviária europeia e um contrato único no que diz respeito ao cliente. Este protocolo de acordo deverá poder ser ulteriormente alargado a organismos bancários, cujos cartões de pagamento serão associados aos sistemas de teleportagem.

O orçamento requerido cobrirá as despesas com os estudos necessários para apoiar o trabalho de reflexão do comité.

5.3 Regras de execução

O trabalho necessário será realizado por grupos de peritos externos, escolhidos com a colaboração do comité e pagos pela Comissão, que assegurará o controlo dos mesmos. Estes peritos serão seleccionados através de concurso.

6. INCIDÊNCIA FINANCEIRA

6.1 Incidência financeira total na parte B (relativa à totalidade do período de programação): nada

(O método de cálculo dos montantes totais indicados no quadro a seguir apresentado deve ser especificado mediante a discriminação apresentada no quadro 6.2.)

6.1.1 Intervenção financeira

DA em milhões de euros *(três casas decimais)*

Discriminação	[Ano n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n + 5 e exerc. seg.]	Total
Acção 1							
Acção 2							
Etc.							

⁴⁶ 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.

⁴⁷ Directiva 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 (Directiva relativa à privacidade e às comunicações electrónicas).

TOTAL							
--------------	--	--	--	--	--	--	--

6.1.2 Assistência técnica e administrativa (ATA), despesas de apoio (DDA) e despesas TI (dotações de autorização)

	[Ano n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n + 5 e exerc. seg.]	Total
1) Assistência técnica e administrativa (ATA)							
a) Gabinetes de assistência técnica (GAT)							
b) Outras formas de assistência técnica e administrativa: - intramuros - extramuros <i>das quais para a criação e manutenção de sistemas de gestão informatizados</i>							
Subtotal 1							
2) Despesas de apoio (DDA)							
a) Estudos	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200		
b) Reuniões de peritos							
c) Informação e publicações							
Subtotal 2							
TOTAL	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200		

6.2 Cálculo dos custos por medida prevista na parte B (relativamente à totalidade do período de programação)⁴⁸: nada

(Caso estejam previstas várias acções, devem ser fornecidas, relativamente às medidas concretas a adoptar para cada uma delas, as especificações necessários para uma estimativa do volume e do custo das realizações.)

DA em milhões de euros (*três casas decimais*)

⁴⁸ Para mais informações, consultar a nota explicativa em separado.

Discriminação	Tipo de realizações /resultados (projectos, processos ...)	Número de realizações /resultados (total para os anos 1...n)	Custo unitário médio	Custo total (total para os anos 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
<u>Acção 1</u> - Medida 1 - Medida 2 <u>Acção 2</u> - Medida 1 - Medida 2 - Medida 3 Etc.				
CUSTO TOTAL				

Se necessário, explicar o método de cálculo.

7. INCIDÊNCIA NOS EFECTIVOS E DESPESAS ADMINISTRATIVAS

7.1 Incidência nos recursos humanos

Tipos de postos de trabalho		Efectivos a afectar à gestão da acção mediante a utilização dos recursos existentes e/ou suplementares		Total	Descrição das tarefas decorrentes da acção
		Número de postos permanentes	Número de postos temporários		
Funcionários ou agentes temporários	A	1		1	<i>Gestão e secretariado do Comité Teleportagem, supervisão do trabalho dos grupos de peritos utilizados pelo comité, acompanhamento das decisões do comité e realização das eventuais acções legislativas correspondentes.</i>
	B				
	C				
Outros recursos humanos			Subgrupos de peritos		
Total					

7.2 Incidência financeira global dos recursos humanos

Tipo de recursos humanos	Montantes €	Método de cálculo *
--------------------------	-------------	---------------------

Funcionários		
Agentes temporários	108 000	
Outros recursos humanos (indicar rubrica orçamental)		
Total	108 000	

Os montantes correspondem às despesas totais para 12 meses.

7.3 Outras despesas de funcionamento decorrentes da acção

Rubrica orçamental (N.º e designação)	Montantes €	Método de cálculo
Dotação global (Título A7) A0701 - Deslocações em serviço A07030 - Reuniões A07031 - Comitês obrigatórios ⁽¹⁾ A07032 - Comitês não obrigatórios ⁽¹⁾ A07040 - Conferências A0705 - Estudos e consultas Outras despesas (especificar)	A07031: 50 000	4 reuniões anuais - reembolso despesas de viagem Comité de regulamentação
Sistemas da informação (A-5001/A-4300)		
Outras despesas - parte A (especificar)		
Total	50 000	

Os montantes correspondem às despesas totais da acção para 12 meses.

⁽¹⁾ Especificar o tipo de comité, bem como o grupo a que pertence.

I.	Total anual (7,2 + 7,3)	158 000 €
II.	Duração da acção	6 anos
III.	Custo total da acção (I x II)	948 000 €

As necessidades em termos de recursos humanos e administrativos serão cobertas pela dotação atribuída à DG responsável pela gestão no âmbito do processo anual de atribuição das dotações.

8. ACOMPANHAMENTO E AVALIAÇÃO

8.1 Sistema de acompanhamento

O acompanhamento dos trabalhos do Comité Teleportagem será efectuado com base na definição exacta, no decurso das primeiras reuniões, do seu programa de trabalho e do calendário respectivo, com vista à realização dos objectivos da directiva. O primeiro destes objectivos é a implantação do serviço europeu em toda a rede rodoviária comunitária sujeita a portagem para os veículos pesados de mercadorias até 1 de Janeiro de 2005. O acompanhamento da planificação permitirá verificar se o estado de adiantamento dos trabalhos satisfaz as necessidades.

Posteriormente, serão definidos os seguintes indicadores para a implantação deste serviço: número de vias equipadas para o serviço por praça de portagem, número de postos de subscrição do contrato de adesão... (a decidir em conjunto com o comité). O serviço será lançado em 2004 e os indicadores serão medidos nessa altura, mediante pedido directo aos Estados-Membros.

8.2 Modalidades e periodicidade da avaliação prevista

Para os trabalhos do comité, o calendário será revisto trimestralmente.

No que se refere à implantação do serviço, o ritmo de actualização das medidas, com base nos indicadores definidos em conjunto com o comité, começará por ser trimestral, passando a mensal a partir do segundo semestre de 2004.

Em Março de 2005 será efectuada uma avaliação *ex post* para verificar o funcionamento do conjunto do serviço. Esta avaliação será subcontratada a uma empresa externa seleccionada através de concurso. Esta avaliação visa verificar se o serviço está a ser implantado em conformidade com o objectivo e, sobretudo, recolher o parecer e as observações dos clientes interessados para medir o seu grau de satisfação e melhorar o serviço europeu antes de o tornar extensível aos automóveis. Este estudo poderá ser realizado em duas etapas, a primeira ao fim de três meses (Março de 2005) e a segunda após um ano de funcionamento do serviço (Janeiro de 2006).

9. MEDIDAS ANTI-FRAUDE

Não aplicável.

FICHA DE AVALIAÇÃO DO IMPACTO

O IMPACTO DA PROPOSTA NAS EMPRESAS, EM ESPECIAL, NAS PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS (PME)

TÍTULO DA PROPOSTA:

Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à generalização e à interoperabilidade dos sistemas de teleportagem rodoviária na Comunidade.

NÚMERO DE REFERÊNCIA DO DOCUMENTO:

A PROPOSTA

1. Tendo em conta o princípio da subsidiariedade, justifique a necessidade de legislação comunitária nesta área e indique quais os seus principais objectivos.

Durante vários anos, a Comissão incitou os Estados-Membros a harmonizarem os seus projectos neste domínio, a fim de evitar a criação de tantos sistemas nacionais incompatíveis quantos Estados-Membros, cada sistema implicando o embarque de um equipamento electrónico específico nos veículos. Apesar dos muitos milhões de euros investidos nos programas-quadro de investigação e desenvolvimento e nos projectos euro-regionais, esta estratégia não foi bem sucedida e a prova foram duas decisões simultâneas da Alemanha e da Áustria, de Maio de 2002, no sentido da implantação de dois sistemas nacionais incompatíveis.

A directiva cria as condições necessárias para a implantação de um «serviço europeu de teleportagem» com base no princípio «um único contrato e um único equipamento a bordo dos veículos para toda a rede comunitária com portagem».

O serviço tem por base duas tecnologias:

- Os sistemas microondas de 5,8 GHz, hoje em dia utilizados nas auto-estradas pagas europeias.
- A radiolocalização por satélite associada às comunicações móveis, solução inovadora baseada a prazo no GALILEO e a única que permitirá a aplicação das novas políticas de tarifação desejadas pela Comissão e pelos Estados-Membros para melhor gerir a procura e melhorar a segurança e a fluidez do tráfego em toda a rede principal, urbana e interurbana. Para o futuro, a directiva preconiza a utilização desta segunda solução em detrimento da primeira.

A directiva cria um Comité Teleportagem encarregado de, em concertação com os Estados-Membros, regular todas as questões técnicas e contratuais inerentes à criação do serviço europeu.

O IMPACTO NAS EMPRESAS

2. Quem será afectado pela proposta?

- Que sectores de actividade?
- Os fabricantes de equipamentos electrónicos para o sector automóvel, os gestores de infra-estruturas e as empresas de transporte.

- Quais as dimensões das empresas (qual a proporção de pequenas e médias empresas)? de 1 a 5000 pessoas. Todos os fabricantes são PME. A dimensão das empresas de gestão das infra-estruturas varia entre 200 trabalhadores para a mais pequena e 5000 para a maior. A dimensão das empresas de transporte é muito variável, oscilando entre um e várias centenas de trabalhadores.
- Estas empresas situam-se numa área geográfica específica da Comunidade?
- Não, a repartição das empresas é mais ou menos uniforme, e esta uniformização irá acentuar-se no futuro.

3. Que terão as empresas que fazer para dar cumprimento à proposta?

Os gestores de infra-estruturas deverão orientar os seus investimentos futuros para as soluções técnicas indicadas e equipar as suas redes com portagem com os equipamentos adequados, mesmo nos casos em que actualmente não oferecem um serviço de teleportagem. Contudo, os investimentos anteriores serão preservados até se tornarem obsoletos.

Os fabricantes de equipamentos para automóveis recebem instruções técnicas para garantir a interoperabilidade de todos os sistemas utilizados na Europa, que vão facilitar o seu trabalho nos próximos anos, dado que as soluções indicadas já são largamente conhecidas e postas em prática.

4. Quais os prováveis efeitos económicos da proposta?

- A nível do emprego: vão ser criados empregos novos e qualificados nos sectores da indústria e dos serviços. Unicamente na Alemanha, estima-se que o número de empregos criados atinja os 40 000. Fazendo uma extrapolação para os 15 Estados-Membros, prevê-se a criação de mais de 200 000 empregos qualificados. As empresas vão receber um impulso importante para promover os seus produtos no mercado mundial, tanto mais quanto a directiva apresenta soluções inovadoras e adaptadas a todas as políticas imagináveis em matéria de tarifação rodoviária.
- Do ponto de vista dos gestores de infra-estruturas, poderá registar-se uma perda de postos de trabalho a prazo, mas tratar-se-á exclusivamente de empregos sazonais. No que diz respeito aos empregos estáveis, o pessoal eventualmente afectado no horizonte 2010 será facilmente redistribuído por tarefas como o acolhimento dos aderentes, os serviços pós-venda ou a manutenção das auto-estradas.
- A nível do investimento e da criação de novas empresas: serão criadas novas empresas no domínio dos serviços para a cobrança das taxas, a gestão dos clientes e o controlo da fraude transfronteiriça. Poderão igualmente ser criadas outras empresas encarregadas da manutenção dos sistemas. Na Alemanha, isto já irá acontecer em 2003.
- A nível da posição concorrencial das empresas: a competitividade das empresas será favorecida pela aplicação de sistemas abertos, e não exclusivos como é hoje frequentemente o caso. Pela sua acção de normalização e através do seu comité, a directiva velará para garantir um mercado aberto do qual nenhum fornecedor seja excluído. Foi verificado que nenhum fornecedor actualmente conhecido era excluído do mercado por esta directiva.

5. A proposta contém medidas para ter em consideração a situação específica das pequenas e médias empresas (requisitos reduzidos ou diferentes, etc.)?

O conjunto do sector técnico deste mercado é constituído por PME. As disposições da directiva são perfeitamente adaptadas a esta situação. Desde há vários anos que o conjunto destas empresas solicita à Comissão que adopte um acto legislativo para remediar a situação de impasse no Comité Europeu de Normalização e que lhe permita basear os seus produtos num documento normativo de referência. Na ausência da compatibilidade com as normas CEN, a «compatibilidade com a directiva CE» será um rótulo de referência esperado por toda a profissão.

CONSULTA

6. Lista das organizações que foram consultadas sobre a proposta e resumo dos elementos essenciais das suas posições.

Fornecedores de material electrónico para os sistemas de teleportagem: THALES e-transactions, CS ROUTE, KAPSCH e COMBITECH, Q-FREE, indicam que a viabilidade de um equipamento interoperável e capaz de comunicar com todos os sistemas de teleportagem actualmente existentes na Europa:

- depende da sua validação no plano comercial e
- do lançamento de um concurso para um milhão de unidades por um gestor de infra-estruturas,
- e exige, no mínimo, três anos de desenvolvimento, aperfeiçoamento e aprovação.

Estes fornecedores não assumem qualquer compromisso quanto ao preço de um equipamento deste tipo.

Gestores de infra-estruturas: Associação das empresas europeias concessionárias de auto-estradas com portagem (ASECAP), ASFA (Associação das empresas francesas de auto-estradas), ASETA (Associação das auto-estradas espanholas), AISCAT (Associação das auto-estradas italianas), ASFINAG (concessionário austríaco para a portagem rodoviária), TOLL COLLECT (concessionário para a teleportagem alemã), BRISA (concessionário das auto-estradas portuguesas) e RAPP AG (consultor para a teleportagem suíça) emitiram um parecer mais reservado em relação a determinadas tendências indicadas na Directiva, nomeadamente em matéria de escolhas tecnológicas.

Foram organizadas reuniões bilaterais de concertação com as administrações de vários Estados-Membros interessados nas questões da teleportagem (UK, FR, BE, NL, ES, PT, IT, AT, DE), bem como com a Suíça e os países da EFTA. Em 27 de Junho, foi feita uma apresentação geral perante os representantes dos 15 Estados Membros. As observações então formuladas foram tidas em conta.