

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes (STI) no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte

[COM(2008) 887 final – 2008/0263 (COD)]

(2009/C 277/17)

Relator: **Josef ZBOŘIL**

Em 29 de Janeiro de 2009, o Conselho decidiu, nos termos do artigo 295.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social Europeu sobre a

Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes (STI) no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte

COM(2008) 887 final – 2008/0163 (COD).

A Secção Especializada de Transportes, Energia, Infra-estruturas e Sociedade da Informação, incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos, emitiu parecer em 15 de Abril de 2009, sendo relator Josef Zbořil.

Na 453.ª reunião plenária de 13 e 14 de Maio de 2009 (sessão de 13 de Maio), o Comité Económico e Social Europeu adoptou, por 183 votos a favor e 3 votos contra, com 6 abstenções, o presente parecer.

1. Conclusões e recomendações

1.1. O CESE aplaude a iniciativa da Comissão Europeia e considera ser indispensável garantir a existência de um sistema de transporte fiável, funcional, eficaz e seguro no sector da circulação rodoviária (incluindo igualmente a oferta de serviços neste domínio).

1.2. O Comité aprova a adopção, tendo em vista a entrada em vigor do plano de acção relativo aos sistemas de transporte inteligentes e da proposta de directiva que estabelece o quadro jurídico necessário à coordenação do sistema de transporte inteligente, conservando a indispensável flexibilidade para preservar o respeito pelos princípios da proporcionalidade e da subsidiariedade.

1.3. A fim de garantir a viabilidade da rede de infra-estruturas rodoviárias e a possibilidade de circular nelas com facilidade, é essencial dispor, de forma permanente e sem interrupções, de informação e dados rodoviários actualizados que dêem conta de acontecimentos ou fenómenos que possam limitar, na totalidade ou parcialmente, a possibilidade de circular num ponto ou num dado sector dessa rede de infra-estruturas. Os sistemas de transporte inteligentes devem fornecer informação precisa, fiável e uniforme em tempo real e os utilizadores devem beneficiar da liberdade de escolha.

1.4. O CESE estima que será desejável organizar uma estrutura normalizada comum que apresente os fenómenos e acontecimentos que condicionam a possibilidade de circular na rede de infra-estruturas rodoviárias ou a sua viabilidade, ou ainda que condicionam a segurança e a fluidez do tráfego (como o sistema Alert-C). Por outro lado, é necessário definir um formato comum XML para o intercâmbio de dados relativos à situação do tráfego e de informação sobre a circulação. Devem igualmente ser definidos dois tipos de regras: por um lado, as que darão origem a uma rede georreferenciada única que represente as infra-estruturas rodoviárias, tornando possível uma localização digital única dos fenómenos e acontecimentos; e, por outro lado, as que coordenarão a informação relativa à rede rodoviária, aos seus componentes e dependências.

1.5. Os dados necessários, a sua análise e a difusão junto dos utilizadores finais envolvidos deverão circular no interior do sistema sem aumentar desmesuradamente a carga de trabalho para

os condutores, permitindo, pelo contrário, aumentar o conforto destes últimos e, conseqüentemente, reforçar a segurança rodoviária.

1.6. O CESE preconiza o rápido estabelecimento da estrutura de sistemas de transporte inteligentes ao nível nacional, sendo estes dotados de funções claramente definidas. Recomenda ainda a criação de normas mínimas para equipar os eixos das redes transeuropeias de transportes (RTE-T) com sistemas telemáticos que deverão satisfazer as necessárias funções concretas.

1.7. O Comité sublinha que, para a instalação desta infra-estrutura, se deverá recorrer a um financiamento adequado assegurado pela UE, pelos Estados-Membros e pelo sector privado. As despesas de exploração deverão ser cobertas pelos fundos actualmente provenientes de receitas fiscais ou de portagens. Convirá ainda definir de forma mais precisa as exigências relativas aos serviços centrais nacionais encarregados da recolha, análise, comunicação, publicação, difusão e intercâmbio transfronteiriço de dados e de informação relativos à circulação.

1.8. Os sistemas de transportes inteligentes assentam na crescente utilização de um grande volume de dados. A sua concretização requer, por isso, o desenvolvimento de uma visão a longo prazo que tenha em conta não apenas as aplicações actuais, mas igualmente a possível evolução futura destes sistemas, bem como o papel e a responsabilidade dos diversos actores envolvidos. Depois de estarem a funcionar, os sistemas de transporte inteligentes devem respeitar escrupulosamente a protecção de dados pessoais. A directiva e o plano de acção devem assegurar a protecção contra qualquer utilização abusiva através de disposições técnicas, tecnológicas, organizacionais ou jurídicas conformes ao direito comunitário e às leis nacionais ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Declaração do grupo de trabalho do artigo 29.º relativo à protecção das pessoas no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais, GT 101, adoptada em 25 de Novembro de 2004. http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2004/wp101_pt.pdf

1.9. O CESE recomenda a inclusão no plano de acção de instrumentos adequados à promoção das modernas tecnologias de informação no sector dos transportes, por exemplo prevendo a organização de concursos que premeiem os veículos inteligentes.

2. Introdução: documentos da Comissão Europeia

2.1. A revisão intercalar do Livro Branco da Comissão Europeia sobre a política de transportes sugere que a inovação irá contribuir significativamente para tornar o transporte rodoviário mais sustentável (ou seja, mais seguro, eficiente, limpo e sem discontinuidades), nomeadamente através da aplicação das tecnologias da informação e das comunicações, especificamente dos Sistemas de Transporte Inteligentes.

2.2. O cada vez maior congestionamento dos nossos sistemas de transporte (até 2020, está previsto um aumento de 55 % no transporte rodoviário de mercadorias e de 36 % no transporte rodoviário de passageiros), com o consumo de energia e os impactos ambientais negativos (as emissões de CO₂ do transporte ainda vão crescer mais 15 % até 2020) que lhe estão associados, exige uma abordagem inovadora para dar resposta às crescentes necessidades e exigências de transporte e mobilidade. Tendo em conta a dimensão do desafio, as medidas tradicionais, como a expansão das redes de transporte existentes, não serão suficientes, pelo que será necessário encontrar novas soluções.

2.3. Entretanto, a adopção de sistemas de transporte inteligentes está a ser mais lenta do que o previsto e continua, de uma maneira geral, a ser fragmentária. Essa situação resulta de uma multiplicidade de soluções nacionais, regionais e locais, sem uma harmonização clara. O resultado é que os STI não podem contribuir eficazmente para a realização efectiva dos objectivos da política dos transportes e para a solução dos crescentes desafios com que se confronta o transporte rodoviário.

2.4. Os objectivos específicos incluem o aumento da interoperabilidade dos sistemas, a garantia de um acesso sem discontinuidades, a continuidade dos serviços e a criação de um mecanismo de cooperação eficiente entre todas as partes interessadas. Tendo em conta o princípio da subsidiariedade, o instrumento mais adequado para se realizar o objectivo visado será uma directiva-quadro.

2.5. Os pormenores técnicos de execução, ou seja, os procedimentos e especificações, deverão, contudo, ser adoptados pela Comissão, assistida por um comité composto por representantes dos Estados-Membros. Sem prejuízo das competências desse comité, a Comissão criará um grupo consultivo europeu para os sistemas de transporte inteligentes que reúna representantes de todos os interessados neste domínio (prestadores de serviços STI, associações de utentes, operadores de transportes e instalações, fabricantes, parceiros sociais, associações profissionais). Esse grupo ficará encarregue de aconselhar a Comissão sobre os aspectos técnicos e comerciais da criação e aplicação dos STI na União Europeia. O grupo consultivo recolherá e compilará os contributos para o debate provenientes das instâncias existentes, como por exemplo o Fórum sobre Segurança Electrónica, o ERTRAC, etc.

2.6. A presente proposta está centrada nas aplicações e serviços STI ligados ao transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte. Existe também uma série de disposições para o transporte rodoviário, nomeadamente a Directiva 2004/52/CE, que trata dos sistemas electrónicos de portagem

rodoviária, o Regulamento (CEE) n.º 3821/85, que prevê a introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários, e a Directiva 2007/46/CE, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos. Será totalmente garantida uma clara coerência com os trabalhos dos comités competentes.

2.7. A proposta dará apoio a diversos objectivos (microeconómicos) da Estratégia de Lisboa para o crescimento e o emprego. Contribuirá, acima de tudo, para o objectivo de facilitar a difusão e utilização efectivas dos STI, bem como para os seguintes objectivos:

- facilitar todas as formas de inovação – transferência além-fronteiras dos conhecimentos sobre a implantação concreta dos STI;
- alargar, melhorar e interligar as infra-estruturas europeias e concluir os projectos transfronteiriços prioritários, avaliando o interesse de sistemas de cobrança de taxas adaptados à utilização das infra-estruturas;
- encorajar a utilização sustentável dos recursos e reforçar as sinergias entre a protecção ambiental e o crescimento, promovendo, em especial, o desenvolvimento de formas de internalização dos custos externos;
- aumentar e aperfeiçoar o investimento, nomeadamente por parte das empresas, em investigação e desenvolvimento, melhorando as condições gerais de exploração de soluções inovadoras no domínio dos sistemas de transporte inteligentes.

2.8. A Comunicação «Tornar o transporte mais ecológico», adoptada pela Comissão em Julho de 2008 (COM(2008) 433), prevê, no seu capítulo 4, um plano de acção no domínio dos STI para o modo rodoviário, que será acompanhado por uma iniciativa legislativa que definirá uma abordagem comum para a introdução no mercado e utilização das tecnologias existentes. A utilização mais eficiente da infra-estrutura existente significará, também, que serão necessárias menos infra-estruturas novas, evitando-se assim a fragmentação de habitats e a impermeabilização de solos.

2.9. A presente proposta enquadra-se igualmente na estratégia de desenvolvimento sustentável da UE, na medida em que trata diversas questões fundamentais identificadas no processo de revisão de 2005 como áreas em que é necessário intensificar os esforços. A principal ligação entre todas essas medidas é o facto de visarem o aumento da sustentabilidade dos transportes, nomeadamente para dar cumprimento ao objectivo de melhorar a gestão da procura de transportes rodoviários e ajudar a cumprir o objectivo de segurança rodoviária que consiste em reduzir para metade até 2010 (por comparação com 2000) o número de mortes na estrada. Outras questões que irão ser indirectamente tratadas passam pela redução do consumo de energia na UE, contribuindo assim para limitar os efeitos negativos em termos de alterações climáticas. A proposta apoiará ainda a aplicação do Regulamento (CE) n.º 1/2005, relativo à protecção dos animais durante o transporte e operações afins (sistemas de navegação).

2.10. A proposta de directiva prevê a criação de um quadro para a aplicação desse Plano de Acção STI. Para o cumprimento das obrigações que lhes são impostas pela directiva, os Estados-Membros contarão com o apoio da Comissão, através da criação, pelo procedimento de comitologia, de especificações comuns destinadas a garantir uma implantação coordenada de STI interoperáveis em toda a União Europeia. Esse trabalho será levado a cabo pela Comissão, assistida por um Comité Europeu dos Sistemas de Transporte Inteligentes, que funcionará igualmente como fórum de intercâmbio de informações entre os Estados-Membros. A proposta de Plano de Acção STI define os domínios prioritários para uma mais rápida implantação coordenada das aplicações e serviços STI em toda a União Europeia.

2.11. O plano de acção fundar-se-á num conjunto de iniciativas em curso da Comissão Europeia, nomeadamente no plano de acção para a logística do transporte de mercadorias ⁽²⁾, o plano de acção sobre a mobilidade urbana ⁽³⁾, a aplicação do Galileo ⁽⁴⁾, o pacote de medidas para tornar o transporte mais ecológico ⁽⁵⁾, a iniciativa «Veículo inteligente» ⁽⁶⁾, a iniciativa «eSafety» ⁽⁷⁾, o sétimo programa-quadro para a investigação e o desenvolvimento tecnológico ⁽⁸⁾, a iniciativa «eCall» ⁽⁹⁾, as plataformas tecnológicas europeias ⁽¹⁰⁾ e respectivos programas estratégicos de investigação e a iniciativa CARS 21 ⁽¹¹⁾.

3. Observações na generalidade

3.1. O CESE aplaude a iniciativa da Comissão Europeia e estima ser indispensável garantir a existência de um sistema de transporte fiável, funcional, eficaz e seguro no sector da circulação rodoviária (incluindo igualmente a oferta de serviços neste domínio). A implantação coordenada de sistemas de transporte inteligentes permitirá garantir, no mais curto espaço de tempo e da forma mais abrangente possível, a possibilidade de circular na rede de infra-estruturas rodoviárias ou a viabilidade destas nos diferentes Estados-Membros e em toda a UE.

3.2. O Comité aprova a adopção, tendo em vista a entrada em vigor do plano de acção relativo aos sistemas de transporte inteligentes, da proposta de directiva que estabelece o quadro jurídico necessário à coordenação do sistema de transporte inteligente, conservando a indispensável flexibilidade para preservar o respeito pelos princípios da proporcionalidade e da subsidiariedade.

3.3. É essencial concretizar os objectivos da proposta de directiva, nomeadamente por se tratar de assegurar uma maior funcionalidade, fiabilidade, eficácia e segurança do transporte rodoviário, a fim de instaurar um clima económico e social mais estável em cada um dos Estados-Membros e no conjunto da UE. A implantação dos STI terá impacto sobre o desenvolvimento das regiões, principalmente nos locais onde o volume de mercadorias ultrapassa as capacidades de transporte da rede rodoviária já existente. Ao aplicarem a directiva e o plano de acção, as regiões devem desempenhar um papel significativo através do intercâmbio de experiências e da partilha dos resultados obtidos.

(2) COM(2007) 607.

(3) A Comissão Europeia deve apresentar este documento antes do fim do ano de 2009.

(4) http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/index_fr.htm.

(5) COM(2008) 433.

(6) COM(2007) 541.

(7) <http://www.esafetysupport.org>.

(8) http://cordis.europa.eu/fp7/home_fr.html.

(9) http://www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox.

(10) <http://cordis.europa.eu/technology-platforms>.

(11) COM(2007) 22.

3.4. A directiva não contém disposições pormenorizadas que assegurem a aplicação efectiva dos STI nas redes rodoviárias dos diversos Estados-Membros através de mecanismos concretos de controlo, mesmo estando em causa o financiamento proveniente da Comissão e os projectos já referidos (EasyWay, etc.).

3.5. A fim de garantir a viabilidade da rede de infra-estruturas rodoviárias e a possibilidade de circular nelas com facilidade, é essencial dispor, de forma permanente e sem interrupções, de informação e dados rodoviários actualizados que dêem conta de acontecimentos ou fenómenos que possam limitar, na totalidade ou parcialmente, a possibilidade de circular num ponto ou num dado sector dessa rede de infra-estruturas.

3.6. Os sistemas de transporte inteligentes devem fornecer, em tempo real, informação fiável, uniforme e suficientemente precisa; devem descrever a situação do transporte intermodal e os utilizadores devem beneficiar da liberdade de escolher entre os diversos modos de transporte propostos.

3.7. Os sistemas de transporte inteligentes assentam na crescente utilização de um grande volume de dados. A sua concretização requer, por isso, o desenvolvimento de uma visão a longo prazo que tenha em conta não apenas as aplicações actuais, mas igualmente a possível evolução futura destes sistemas, bem como o papel e a responsabilidade dos diversos actores envolvidos. No que respeita à protecção da vida privada, o tratamento das informações relativas às pessoas identificadas deve obedecer às disposições jurídicas e técnicas que garantam que a transmissão dos seus dados pessoais seja feita apenas para os fins claramente definidos na lei, em conformidade com o quadro jurídico comunitário e as diferentes leis nacionais.

3.8. A exigência essencial prende-se com a garantia sistemática do anonimato dos dados junto do fornecedor de base. O grupo consultivo deve cooperar com a Autoridade Europeia para a Protecção de Dados e consultá-la a este respeito; será desejável prever a representação directa da Autoridade no grupo consultivo.

3.9. O sistema de navegação por satélite Galileo não deverá ter um papel exclusivo, pelo contrário, é desejável abrir caminho a uma cooperação com todos os sistemas de navegação já disponíveis.

3.10. Para garantir a disponibilidade e o intercâmbio de informação e de dados rodoviários relativos à restrição parcial ou total da possibilidade de circular na rede rodoviária e à sua viabilidade, importa unificar à escala europeia a estrutura padronizada e o formato comum XML de intercâmbio de dados, que apresentam os fenómenos e acontecimentos que limitam a possibilidade de circular, a viabilidade da rede, a sua segurança ou ainda a fluidez do tráfego.

3.11. Uma outra condição importante é a unificação dos parâmetros de criação da rede georreferenciada única que representará as infra-estruturas rodoviárias, tornando possível uma localização digital única e um registo dos fenómenos e acontecimentos, mas também da informação relativa à rede rodoviária, aos seus componentes e dependências. Para tal, será desejável tirar proveito das melhores práticas já testadas pelos Estados-Membros. Os sistemas de gestão das estradas são igualmente condicionados pelo desafio que constitui a manutenção permanente da rede rodoviária em bom estado técnico.

3.12. Os dados necessários, a sua análise e a difusão junto dos utilizadores finais envolvidos deverão circular no interior do sistema sem aumentar desmesuradamente a carga de trabalho para os condutores, permitindo, pelo contrário, aumentar o conforto destes últimos e, conseqüentemente, reforçar a segurança rodoviária, nomeadamente tendo em conta o envelhecimento da população. A directiva deve, por isso, prever um serviço de apoio com informação destinada aos utilizadores dos STI, para reforçar ao máximo a funcionalidade, a eficácia e a segurança do sistema de transporte, ao mesmo tempo que se reduz ao mínimo possível a frequência dos acidentes.

3.13. Os STI englobam também os sistemas de informação utilizados pelos serviços da polícia, dos bombeiros, da emergência médica, da gestão da rede rodoviária, dos serviços meteorológicos e pelos condutores. A informação e os dados obtidos graças a estes sistemas devem integrar a informação relativa à rede de transporte.

3.14. Para lá dos processos que permitem melhorar a viabilidade da rede rodoviária e da possibilidade de circulação, é essencial continuar a desenvolver as vias de comunicação graças à construção (sobretudo em zonas onde essa rede ainda não está presente), à recuperação e à reparação. Isso permitirá dotar a rede de suficiente capacidade de recepção relativamente às características dos diferentes territórios, às condições da via, etc. Os STI devem ser integrados nas infra-estruturas das RTE-T de construção recente, mas igualmente na rede rodoviária já existente.

4. Observações na especialidade

4.1. A directiva e o plano de acção devem definir objectivos concretos, passíveis de serem concretizados numa primeira fase por todos os Estados-Membros:

- garantir, ao nível nacional, a recolha e análise de dados e informação relativos à situação do tráfego no território do Estado-Membro;
- assegurar o intercâmbio transfronteiriço de dados e informação relativos ao estado da circulação na rede RTE-T em tempo real;
- permitir aos condutores o acesso gratuito a serviços de informação de base, entendidos como um serviço público.

4.2. No quadro deste processo, a informação e os dados relativos aos pontos ou sectores da rede rodoviária onde a circulação está total ou parcialmente bloqueada ou impossibilitada visam:

- verificar e controlar os mecanismos que permitem suprimir ou resolver os problemas que deram origem ao congestionamento do tráfego ou à impossibilidade de utilizar as vias, a fim de remediá-los de forma definitiva;

- informar a totalidade dos utilizadores da rede rodoviária (condutores de veículos normais, urgentes, etc.) acerca dos locais saturados ou impraticáveis, da duração, da dimensão e das razões do problema;
- gerir o tráfego na rede rodoviária de modo a garantir a sua viabilidade e a possibilidade de circulação, em função dos dados disponíveis relativos às perturbações da circulação (gestão do tráfego num ponto preciso da rede, em itinerários alternativos, etc.);
- analisar as razões para a repetição de certos fenómenos que limitam a viabilidade da rede rodoviária e a possibilidade de circulação em certos pontos ou sectores. O objectivo é propor e aplicar disposições que limitem ou impeçam a ocorrência desses fenómenos.

4.3. As propostas não definem as funções que os STI deveriam cumprir, nem sequer uma data a partir da qual os peritos se pronunciarão a este respeito. Trata-se de documentos de conjunto, demasiado gerais, o que pode ter como consequência o desenvolvimento de uma abordagem não unificada relativa a certas responsabilidades ou certos domínios conexos.

4.4. Conseqüentemente, o Comité propõe a definição de certas funções dos sistemas de transporte inteligentes, como segue:

4.4.1. Sistemas específicos: permitem recolher informação e analisá-la quanto às responsabilidades das autoridades, organizações e instituições implicadas (polícia, bombeiros, serviços de socorro, etc.); certas características destes dados em bruto podem ser utilizadas para conhecer melhor a situação do tráfego em tempo real.

4.4.2. Recolha de dados e de informação com recurso a aplicações telemáticas: permite acompanhar certas características precisas dos diversos elementos dos sistemas de transporte inteligentes em sectores precisos da rede rodoviária.

4.4.3. Gestão do tráfego e orientação: a partir da avaliação de informações concretas e de dados recolhidos automaticamente ou na sequência da intervenção do operador, os sistemas de transporte inteligentes gerem o tráfego num dado sector da rede rodoviária, com a ajuda de instrumentos adaptados (painéis com mensagens variáveis que transmitem instruções ou proibições, setas ou sinais luminosos, etc.).

4.4.4. Vigilância: graças aos sistemas de câmaras partilhadas, as autoridades, organizações e instituições competentes podem visualizar e acompanhar o tráfego rodoviário.

4.4.5. Difusão de informação: a informação e os dados relativos à restrição parcial ou total da possibilidade de circular na rede rodoviária e à sua viabilidade são publicados ou divulgados para ficarem acessíveis ao conjunto dos clientes e utilizadores dessa rede. A difusão de informação processa-se através dos meios de comunicação de base acessíveis e através das tecnologias da informação, sendo efectuada por empresas públicas ou privadas às quais o condutor pode recorrer antes ou durante a sua deslocação.

4.4.6. Controlo e repressão: os sistemas telemáticos permitem verificar se os condutores respeitam certas obrigações (pagamento de portagens ou outras), bem como as regras do código da estrada; as infracções mais graves podem ser sancionadas (por exemplo, roubo de viaturas, desrespeito das velocidades máximas, dos sinais luminosos ou da tara máxima do veículo), em conformidade com as leis do Estado-Membro em causa e com a sua eventual harmonização ao nível comunitário ⁽¹²⁾.

4.4.7. Controlo operacional técnico: os sistemas telemáticos asseguram igualmente o controlo da fiabilidade operacional dos diferentes elementos do sistema. Permite, especificamente, identificar problemas automaticamente e desencadear procedimentos de resolução ou de protecção.

4.5. O CESE recomenda ainda que sejam definidas normas europeias mínimas (ou que seja estabelecida uma lista de exemplos) para equipar as vias de comunicação que pertencem às redes transeuropeias de transportes (RTE-T) com sistemas telemáticos de base que permitam recolher informação, fazer vigilância e gerir o tráfego, como sejam:

- um sistema de câmaras de vigilância;
- métodos de acompanhamento da situação do tráfego, de detecção de congestionamentos e de contagem de veículos;
- sistemas de painéis com mensagens variáveis e dispositivos de informação rodoviária;
- um sistema de informação meteorológica rodoviária;
- uma gestão dinâmica dos eixos rodoviários;
- um sistema de socorro.

4.6. A partir destes sistemas e da informação proveniente de outros sistemas específicos, é possível avaliar em tempo real a possibilidade de circular na rede rodoviária, a sua viabilidade e a duração do trajecto necessário para chegar aos principais destinos.

4.7. O CESE chama a atenção para as dificuldades que poderão surgir depois de se equiparem veículos com o equipamento específico dos sistemas de transporte inteligentes; a estrutura desses sistemas deve assegurar a necessária compatibilidade. A estrutura e os sistemas dos veículos devem ser concebidos no quadro de plataformas abertas. Tal aplica-se não apenas aos sistemas e às tecnologias, mas igualmente aos serviços que estes tornam possíveis.

4.8. Não resta qualquer dúvida de que os sistemas de transporte inteligentes beneficiarão de numerosas tecnologias – de informação ou outras – que já estão disponíveis hoje em dia; a abordagem coordenada que foi adoptada pela UE deverá também comportar uma enumeração dos sectores essenciais que importa desenvolver até poderem ter uma aplicação concreta. É igualmente importante poder contar com um financiamento adequado, que seja assegurado pela UE, pelos Estados-Membros e pelo sector privado. As despesas de exploração deverão ser cobertas por fundos provenientes de receitas fiscais ou de portagens.

4.9. Nos diversos domínios essenciais do plano de acção, as propostas da Comissão Europeia vêm introduzir um certo número de disposições práticas relativas à implantação dos STI. Nesses períodos, será naturalmente indispensável assegurar o tempo necessário para a formação dos utilizadores finais, os condutores, e a sua familiarização com os diferentes elementos do sistema. Nomeadamente, será necessário favorecer a divulgação dos sistemas e a formação do público, a fim de acostumá-lo a estas tecnologias modernas; tal poderá ser feito recorrendo a técnicas promocionais invulgares, por exemplo, apoiando o desenvolvimento de veículos inteligentes e organizando um concurso europeu que premeie os melhores de entre eles.

Bruxelas, 13 de Maio de 2009

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Mario SEPI

⁽¹²⁾ Parecer do CESE sobre a Proposta de Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que visa facilitar a aplicação transfronteiras das regras de segurança rodoviária, relator: Jan Simons, 17.9.2008 (TEN/348). J.O. C 77, de 31.3.2009, págs. 70-72;