

De: Comissão 6ª - CEOP XII

Enviada: qui 04-04-2013 17:58

Para: Comissão 6ª - CEOP XII; Iniciativa legislativa

Cc: DAC Correio; DRAA 2ª Série Publicação

Assunto: PPL 128/XII/2ª - Relatório de Votações, Texto Final e Propostas dos GP

Mensagem

PPL 128 - Rel Vot Especialidade.pdf (317 KB)

PPL 128 - Texto Final.pdf (235 KB)

PPL 128 - Proposta Alteração PSD+CDS-PP.pdf (108 KB)

PPL 128 - Proposta Alteração PS.pdf (57 KB)

Relatório de votação PPL 128\_XII\_2.doc (202 KB)

Colegas,

Encarrega-me o Senhor Presidente da Comissão de Economia e Obras Públicas, Senhor Deputado Luís Campos Ferreira, de enviar o **Relatório de Votações na especialidade, o Texto Final** e as **Propostas apresentadas pelos Grupos Parlamentares** referentes às **PPL 126/XII/2ª**

Cumprimentos

Conceição Martins  
Comissão de Economia e Obras Públicas  
Assembleia da República  
Tel. 21 391 95 01 Fax 21 391 74 38  
Email: [cmartins@ar.parlamento.pt](mailto:cmartins@ar.parlamento.pt)



## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

### PROPOSTA DE LEI N.º 128/XII/2.ª (GOV)

**Estabelece o regime a que deve obedecer a implementação e utilização de sistemas de transportes inteligentes, transpondo a Diretiva n.º 2010/40/UE, de 7 de julho, que estabelece um quadro para a implementação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte.**

### Relatório de votação na especialidade

1 – A presente proposta de Lei, da iniciativa do Governo, deu entrada na Assembleia da República em 11 de fevereiro de 2013, tendo sido aprovada na generalidade em 1 de março de 2013 e, por determinação de S. Ex<sup>a</sup> a Presidente da Assembleia da República, baixado na especialidade à Comissão de Economia e Obras Públicas nessa mesma data.

2 – A votação na especialidade desta Proposta de Lei teve lugar na reunião de 4 de abril de 2013, na qual se encontravam presentes os Grupos Parlamentares do PSD, do PS, do CDS-PP e do BE, com ausência do PCP e do PEV.

3 – Antes de iniciada a votação, os grupos parlamentares do PS, do PSD e do CDS-PP fizeram a apresentação das propostas de alteração que subscreveram. Pela Senhora **Deputada Ana Paula Vitorino (PS)** foi afirmado que o seu grupo parlamentar tinha procurado, nas propostas de alteração que apresentava, conseguir manter a eficiência do sistema sem colocar em causa os direitos, liberdades e garantias, dando resposta às dúvidas suscitadas pela Comissão Nacional de Proteção de Dados (CNPD) no seu parecer, e concluiu solicitando ao PSD e CDS-PP esforços para aproximação da redação das propostas apresentadas, uma vez que tanto umas como outras iam no mesmo sentido. Afirmou ainda que se pretendia que não fosse possível fazer o cruzamento dos dados recolhidos.

Por sua vez, a Senhora **Deputada Carina Oliveira (PSD)** afirmou que as propostas apresentadas pelo PSD e CDS-PP pretendiam dar resposta às preocupações expressas pela CNPD e pelo ICP-ANACOM, durante as audições realizadas e nos respetivos pareceres, e respondeu que, artigo a artigo, os grupos parlamentares tentariam harmonizar as redações das suas propostas. Lembrou que se tratava, aqui, de transposição de uma diretiva e que determinadas matérias seriam depois melhor concretizadas na regulamentação específica, ficando acautelado o respeito pela legislação de proteção de dados pessoais. Também o Senhor **Deputado João Paulo Viegas (CDS-PP)** usou da palavra para reiterar a importância das audições para este processo legislativo e secundar o facto de as alterações apresentadas responderem às preocupações da CNPD.

A Senhora **Deputada Ana Drago (BE)** afirmou que o seu grupo parlamentar nada tinha contra a gestão inteligente dos transportes e do tráfego, mas subsistiam algumas dúvidas quanto ao tipo de dados que poderiam ser recolhidos, transmitidos e armazenados, ao abrigo desta legislação, apesar dos esforços dos autores das propostas de alteração para responder aos alertas das entidades que tinham sido ouvidas.



COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

Artigo 1.º da PPL 128/XII/2.ª – “Objeto e âmbito de aplicação”

- Votação do artigo 1.º da PPL n.º 128/XII/2.ª – **Aprovado.**

	GP PSD	GP PS	GP CDS-PP	GP PCP	GP BE	GP “Os Verdes”
Favor	X	X	X			
Abstenção					X	
Contra						

Artigo 2.º da PPL 128/XII/2.ª – “Definições”

- Votação do artigo 2.º da PPL 128/XII/2.ª – **Aprovado.**

	GP PSD	GP PS	GP CDS-PP	GP PCP	GP BE	GP “Os Verdes”
Favor	X	X	X			
Abstenção					X	
Contra						

Artigo 3.º da PPL 128/XII/2.ª – “Implementação de STI, domínios e ações prioritárias”

- Os Grupos Parlamentares do PSD e CDS-PP e do PS retiraram as suas propostas de alteração do n.º 3 do artigo 3.º, em benefício de uma proposta de alteração oral conjunta com o seguinte teor: “A implementação dos sistemas, aplicações e serviços STI, nos domínios e ações referidos nos números anteriores, segundo as especificações aprovadas pela Comissão Europeia nos termos da Diretiva n.º 2010/40/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, ficam a cargo das entidades e organismos com atribuições nas áreas dos transportes, comunicações, segurança rodoviária, emergência e proteção civil, nos termos a definir em decreto-lei.” – **Aprovada.** Ficou prejudicada a redação do n.º 3 deste artigo da PPL n.º 128/XII/2.ª.

	GP PSD	GP PS	GP CDS-PP	GP PCP	GP BE	GP “Os Verdes”
Favor	X	X	X			
Abstenção					X	
Contra						

COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

- Votação do restante artigo 3.º da PPL 128/XII/2.ª. **Aprovado.**

	GP PSD	GP PS	GP CDS-PP	GP PCP	GP BE	GP “Os Verdes”
Favor	X	X	X			
Abstenção					X	
Contra						

**Artigo 4.º da PPL 128/XII/2.ª – “Organismo de coordenação”**

- Os Grupos Parlamentares do PSD e CDS-PP e do PS retiraram as suas propostas de alteração do n.º 1 do artigo 4.º em benefício de uma proposta oral conjunta com o seguinte teor: “Compete ao Instituto de Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.), coordenar a implementação e a continuidade dos sistemas, aplicações e serviços STI, nos termos a definir no decreto-lei a que se refere o n.º 3 do artigo anterior, nomeadamente com a participação das entidades com atribuições na respetiva área.”. **Aprovada.** Ficou prejudicada a redação do n.º 1 do artigo 4.º da PPL n.º 128/XII/2.ª. A partir desta votação, a Deputada Ana Drago (BE) ausentou-se.

	GP PSD	GP PS	GP CDS-PP	GP PCP	GP BE	GP “Os Verdes”
Favor	X	X	X			
Abstenção					X	
Contra						

- Votação da proposta de alteração, apresentada pelo PS, do n.º 2 do artigo 4.º da PPL 128/XII/2.ª. **Aprovada por unanimidade.** Ficou prejudicada a redação do n.º 2 do artigo 4.º da PPL n.º 128/XII/2.ª. Tendo em conta que com a aprovação desta proposta nada restava do artigo 4.º da PPL para votar a não ser a sua epígrafe, foi a mesma incluída nesta votação.

	GP PSD	GP PS	GP CDS-PP	GP PCP	GP BE	GP “Os Verdes”
Favor	X	X	X			
Abstenção						
Contra						

COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

Artigo 5.º da PPL 128/XII/2.ª – “Dever de colaboração”

- Votação da proposta de aditamento, apresentada pelo PS, de dois novos números ao artigo 5.º da PPL 128/XII/2.ª. **Aprovada por unanimidade.**

	GP PSD	GP PS	GP CDS-PP	GP PCP	GP BE	GP “Os Verdes”
Favor	X	X	X			
Abstenção						
Contra						

- Votação do artigo 5.º da PPL 128/XII/2.ª. **Aprovado por unanimidade.**

	GP PSD	GP PS	GP CDS-PP	GP PCP	GP BE	GP “Os Verdes”
Favor	X	X	X			
Abstenção						
Contra						

Artigo 6.º da PPL 128/XII/2.ª – “Regras relativas à privacidade, à segurança e à reutilização das informações”

- Os Grupos Parlamentares do PSD e CDS-PP e do PS retiraram as suas propostas de alteração dos n.ºs 2, 4 e 5 do artigo 6.º, bem como a proposta de aditamento do um novo n.º 6, em benefício de uma proposta oral conjunta com o seguinte teor: “2 – As aplicações e os serviços STI devem respeitar, em particular, a proteção dos dados pessoais contra qualquer utilização abusiva, incluindo o acesso ilegal, a alteração ou a perda dos mesmos, cumprindo o disposto na Lei n.º 67/98, de 26 de outubro, que aprova a Lei da Proteção de Dados Pessoais, e na Lei n.º 41/2004, de 18 de agosto, relativa à proteção da privacidade no sector das comunicações eletrónicas. 5 – Sem prejuízo do regime de proteção de dados, e a fim de salvaguardar a privacidade, devem utilizar-se dados anónimos no quadro das aplicações e serviços STI. 6 – É aplicável o regime da reutilização da informação, o qual deve respeitar os princípios relativos à proteção de dados pessoais.” **Aprovada por unanimidade.** Ficou prejudicada a redação para os n.ºs 2 e 5 deste artigo da PPL n.º 128/XII/2.ª.

	GP PSD	GP PS	GP CDS-PP	GP PCP	GP BE	GP “Os Verdes”
Favor	X	X	X			
Abstenção						
Contra						



## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

- Votação do restante artigo 6.º da PPL 128/XII/2.ª. **Aprovado por unanimidade.**

	GP PSD	GP PS	GP CDS-PP	GP PCP	GP BE	GP “Os Verdes”
Favor	X	X	X			
Abstenção						
Contra						

### Artigo 7.º da PPL 128/XII/2.ª – “Regras relativas à responsabilidade”

- Votação do artigo 7.º da PPL 128/XII/2.ª. **Aprovado por unanimidade.**

	GP PSD	GP PS	GP CDS-PP	GP PCP	GP BE	GP “Os Verdes”
Favor	X	X	X			
Abstenção						
Contra						

### Artigo 8.º da PPL 128/XII/2.ª – “Entrada em vigor”

- Votação do artigo 8.º da PPL 128/XII/2.ª. **Aprovado por unanimidade.**

	GP PSD	GP PS	GP CDS-PP	GP PCP	GP BE	GP “Os Verdes”
Favor	X	X	X			
Abstenção						
Contra						

### ANEXOS I E II

- Votação dos Anexo I e II da PPL 128/XII/2.ª. **Aprovados por unanimidade.**

	GP PSD	GP PS	GP CDS-PP	GP PCP	GP BE	GP “Os Verdes”
Favor	X	X	X			
Abstenção						
Contra						



**COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS**

4 – Segue, em anexo, o texto final aprovado pela Comissão.

Palácio de São Bento, em 4 de abril de 2013

**O PRESIDENTE DA COMISSÃO**

**(Luís Campos Ferreira)**



## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

### TEXTO FINAL

#### APRESENTADO PELA COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS RELATIVO À

#### PROPOSTA DE LEI n.º 128/XII/2.ª (GOV)

**Estabelece o regime a que deve obedecer a implementação e utilização de sistemas de transportes inteligentes, transpondo a Diretiva n.º 2010/40/UE, de 7 de julho, que estabelece um quadro para a implementação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte**

#### Artigo 1.º

##### **Objeto e âmbito de aplicação**

- 1 - A presente lei estabelece o regime a que deve obedecer a implementação e utilização de sistemas de transportes inteligentes, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2010/40/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, que estabelece um quadro para a implementação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte.
- 2 - Os sistemas inteligentes de transportes (STI) a que a presente lei se aplica são os sistemas a conceber em que as tecnologias da informação e das comunicações são aplicadas no domínio do transporte rodoviário, incluindo as infraestruturas, os veículos e os utilizadores, na gestão do tráfego e da mobilidade, bem como nas interfaces com os outros modos de transporte.
- 3 - A presente lei abrange as aplicações de STI no domínio do transporte rodoviário e nas suas interfaces com outros modos de transporte, ficando excluídos os sistemas relativos à segurança e defesa nacional, bem como aos veículos considerados de interesse histórico que tenham sido matriculados e ou homologados antes da entrada em vigor da presente lei e das suas medidas de execução.

#### Artigo 2.º

##### **Definições**

Para efeitos do disposto na presente lei e regulamentação complementar, considera-se:

- a) «Aplicação STI», um instrumento operacional para a aplicação dos STI;
- b) «Arquitetura», a conceção que define a estrutura, o comportamento e a integração de um dado sistema no seu ambiente;
- c) «Compatibilidade», a capacidade geral de um dispositivo ou de um sistema para trabalhar com outro dispositivo ou outro sistema sem alteração;
- d) «Continuidade de serviços», a capacidade de assegurar, em toda a União, a fluidez





## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

- dos serviços nas redes de transportes;
- e) «Dados de tráfego», dados precisos e em tempo real relativos às características do tráfego rodoviário;
  - f) «Dados de viagem», dados básicos, tais como os horários e as tarifas dos transportes públicos, necessários para fornecer informações em matéria de viagens multimodais antes e durante a viagem a fim de facilitar o planeamento, a reserva e a adaptação das viagens;
  - g) «Dados rodoviários», dados relativos às características das infraestruturas rodoviárias, incluindo a sinalização do trânsito ou os seus atributos regulamentares de segurança;
  - h) «Dispositivo nómada», um equipamento portátil de comunicação ou de informação que pode ser trazido para o veículo para apoiar a condução e ou as operações de transporte;
  - i) «Especificação», uma medida vinculativa que estabelece disposições que contêm requisitos, procedimentos ou outras regras pertinentes;
  - j) «Interface», uma instalação entre sistemas que fornece os meios de comunicação através dos quais estes se podem ligar e interagir;
  - k) «Interoperabilidade», a capacidade dos sistemas e dos processos industriais que lhes estão subjacentes para trocar dados e partilhar informações e conhecimentos;
  - l) «Norma», uma norma na aceção do disposto no Decreto-Lei n.º 58/2000, de 18 de abril, relativo ao procedimento de informação no domínio das normas e regulamentações técnicas;
  - m) «Plataforma», uma unidade interna ou externa que permite a implementação, o fornecimento, a exploração e a integração de aplicações e serviços STI;
  - n) «Prestador de serviços STI», qualquer prestador de um serviço STI, tanto público como privado;
  - o) «Serviço STI», o fornecimento de uma aplicação STI num quadro organizacional e operacional bem definido, com o objetivo de contribuir para a segurança dos utilizadores, para a eficiência, para o conforto e ou para facilitar ou dar apoio às operações de transporte e viagens;
  - p) «Sistemas de Transporte Inteligentes» ou «STI», os sistemas tal como definidos no n.º 2 do artigo anterior;
  - q) «Utilizador dos STI», qualquer utilizador de aplicações ou serviços STI, incluindo os viajantes, os utilizadores vulneráveis das vias rodoviárias, os utilizadores e os operadores das infraestruturas rodoviárias, os gestores de frotas e os operadores de serviços de emergência;
  - r) «Utilizadores vulneráveis das vias de trânsito», utilizadores não motorizados, tais como



## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

peões, incluindo as pessoas com deficiência ou com mobilidade e orientação reduzidas, ciclistas e motociclistas.

### Artigo 3.º

#### **Implementação de STI, domínios e ações prioritárias**

- 1 - A implementação de aplicações e serviços STI deve obedecer aos domínios prioritários, segundo as especificações constantes do anexo I à presente lei e que dela faz parte integrante.
- 2 - No âmbito dos domínios prioritários a que se refere o número anterior, devem ser desenvolvidas ações prioritárias, com recurso a sistemas STI, referentes a prestações de serviços aos utilizadores, designadamente:
  - a) Informação sobre as viagens multimodais;
  - b) Informação em tempo real sobre o tráfego;
  - c) Dados e procedimentos para a prestação, se possível, de informações mínimas universais sobre o tráfego, relacionadas com a segurança rodoviária, gratuitas para os utilizadores;
  - d) Prestação harmonizada de um serviço interoperável de chamadas de emergência a nível da UE;
  - e) Informações sobre lugares de estacionamento seguros para veículos pesados e veículos comerciais;
  - f) Reserva de lugares de estacionamento seguros para veículos pesados e veículos comerciais.
- 3 - A implementação dos sistemas, aplicações e serviços STI, nos domínios e ações referidos nos números anteriores, segundo as especificações aprovadas pela Comissão Europeia nos termos da Diretiva n.º 2010/40/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, ficam a cargo das entidades e organismos com atribuições nas áreas dos transportes, comunicações, segurança rodoviária, emergência e proteção civil, nos termos a definir em decreto-lei.
- 4 - Na implementação referida no número anterior devem ser auscultados, designadamente, o organismo com atribuições no planeamento, execução e coordenação das políticas destinadas a promover os direitos das pessoas com deficiência e as organizações não governamentais de pessoas com deficiência de âmbito nacional, sobre as matérias que incluam os utilizadores vulneráveis das vias rodoviárias.
- 5 - Sem prejuízo da aprovação de especificações pela Comissão Europeia nos termos referidos no n.º 3, podem ser adotadas medidas internas de implementação de sistemas STI nos domínios prioritários, de acordo com os princípios constantes dos anexos I e II à presente lei e que dela fazem parte integrante.

COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

Artigo 4.º

**Organismo de coordenação**

- 1 - Compete ao Instituto de Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.), coordenar a implementação e a continuidade dos sistemas, aplicações e serviços STI, nos termos a definir no decreto-lei a que se refere o n.º 3 do artigo anterior, nomeadamente com a participação das entidades com atribuições na respetiva área.
- 2 - No âmbito das funções de coordenação o IMT, I.P., centraliza a informação agregada relativa à implementação dos sistemas, aplicações e serviços STI e apresenta à Comissão Europeia os relatórios sobre as atividades e os projetos nacionais de STI relativos aos domínios prioritários.

Artigo 5.º

**Dever de colaboração**

1. Todas as entidades públicas com competências ou responsabilidade na implementação de sistemas ou serviços STI, bem como as entidades privadas concessionárias nas áreas dos transportes e respetivas infraestruturas, devem colaborar na execução da presente lei e fornecer os dados necessários à elaboração dos relatórios a que se refere o artigo anterior.
2. O tratamento de dados pessoais, relativos aos utilizadores STI, é da responsabilidade das entidades públicas ou privadas encarregues da implementação de sistemas e de serviços STI.
3. A informação relativa a dados pessoais, a remeter ao IMT, I.P., para efeitos do n.º 1, não pode ter natureza nominativa.

Artigo 6.º

**Regras relativas à privacidade, à segurança e à reutilização das informações**

- 1 - O tratamento dos dados pessoais no quadro da implementação e exploração das aplicações e dos serviços STI deve respeitar a legislação nacional e o direito da União Europeia em vigor em matéria de proteção das liberdades e dos direitos fundamentais das pessoas, designadamente em matéria de proteção de dados pessoais.
- 2 - As aplicações e os serviços STI devem respeitar, em particular, a proteção dos dados pessoais contra qualquer utilização abusiva, incluindo o acesso ilegal, a alteração ou a perda dos mesmos, cumprindo o disposto na Lei n.º 67/98, de 26 de outubro, que aprova a Lei da Proteção de Dados Pessoais, e na Lei n.º 41/2004, de 18 de agosto, relativa à proteção da privacidade no sector das comunicações eletrónicas.
- 3 - No que se refere à aplicação da lei referida no número anterior, e especialmente quando estiverem em causa categorias específicas de dados pessoais, deve ser também



## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

assegurado o respeito pelas disposições relativas ao consentimento para o tratamento desses dados pessoais.

- 4 - Salvo o disposto nos números anteriores, é aplicável a Lei n.º 46/2007, de 24 de agosto, que regula o acesso aos documentos administrativos e a sua reutilização.
- 5 - Sem prejuízo do regime de proteção de dados, e a fim de salvaguardar a privacidade, devem utilizar-se dados anónimos no quadro das aplicações e serviços STI.
- 6 - É aplicável o regime da reutilização da informação, o qual deve respeitar os princípios relativos à proteção de dados pessoais.

### Artigo 7.º

#### **Regras relativas à responsabilidade**

As questões relativas à responsabilidade, no que se refere à implementação e à utilização de aplicações e serviços STI constantes das especificações aprovadas, são tratadas em conformidade com a legislação nacional e o direito da União Europeia em vigor, nomeadamente o Decreto-Lei n.º 383/89, de 6 de novembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 131/2001, de 24 de abril, relativo à responsabilidade decorrente dos produtos defeituosos.

### Artigo 8.º

#### **Entrada em vigor**

A presente lei entra em vigor trinta dias após a data da sua publicação.

Palácio de São Bento, em 4 de abril de 2013

O PRESIDENTE DA COMISSÃO

(Luís Campos Ferreira)



## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

### ANEXO I

#### (a que se referem os n.ºs 1 e 5 do artigo 3.º)

#### DOMÍNIOS PRIORITÁRIOS

A implementação de aplicações e serviços STI deve obedecer aos seguintes domínios prioritários:

- I – Utilização otimizada dos dados relativos às vias, ao tráfego e às viagens;
- II – Continuidade dos serviços STI de gestão do tráfego e do transporte de mercadorias;
- III – Aplicações STI no domínio da segurança rodoviária;
- IV – Ligação entre os veículos e as infraestruturas de transportes.

#### AÇÕES PRIORITÁRIAS

Constituem ações prioritárias para os domínios prioritários, tendo em vista a elaboração e a utilização das especificações e normas previstas no presente anexo:

- a) Prestação, a nível da UE, de serviços de informação sobre as viagens multimodais;
- b) Prestação, a nível da UE, de serviços de informação em tempo real sobre o tráfego;
- c) Dados e procedimentos para a prestação, se possível, de informações mínimas universais sobre o tráfego relacionadas com a segurança rodoviária, gratuitas para os utilizadores;
- d) Prestação harmonizada de um serviço interoperável de chamadas de emergência a nível da UE;
- e) Prestação de serviços de informações sobre lugares de estacionamento seguros para veículos pesados e veículos comerciais;
- f) Prestação de serviços de reserva de lugares de estacionamento seguros para veículos pesados e veículos comerciais.

Domínio prioritário I: Utilização ótima dos dados relativos às vias, ao tráfego e às viagens

As especificações e normas para a utilização ótima dos dados relativos às vias, ao tráfego e às viagens devem incluir:

1. Especificações para a ação prioritária a)

A definição dos requisitos necessários para que os utilizadores de STI possam dispor, a nível da União, de serviços de informação fiáveis e transfronteiriços sobre o tráfego e as viagens multimodais, com base:

- Na disponibilidade e na acessibilidade, para os prestadores de serviços STI, dos dados existentes e fiáveis sobre as vias e sobre o tráfego rodoviário em tempo real para efeitos de informação sobre viagens multimodais, sem prejuízo dos condicionalismos em matéria de segurança e gestão dos transportes,
- Na simplificação do intercâmbio eletrónico de dados entre as autoridades públicas, as

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

partes interessadas e os prestadores de serviços STI pertinentes, aquém e além-fronteiras,

- Na atualização oportuna dos dados disponíveis sobre as vias e o tráfego rodoviário utilizados pelas autoridades públicas e por outras partes interessadas pertinentes para disponibilizar informações sobre as viagens multimodais,
- Na atualização oportuna, por parte dos prestadores de serviços STI, das informações sobre as viagens multimodais.

### 2. Especificações para a ação prioritária b)

A definição dos requisitos necessários para que os utilizadores de STI possam dispor de serviços de informação fiáveis aquém e além-fronteiras sobre o tráfego em tempo real a nível da UE, com base:

- Na disponibilidade e na acessibilidade, para os prestadores de serviços STI, dos dados existentes e fiáveis sobre as vias e sobre o tráfego rodoviário em tempo real para efeitos de informação sobre o tráfego em tempo real, sem prejuízo dos condicionalismos em matéria de segurança e gestão dos transportes,
- Na simplificação do intercâmbio eletrónico de dados entre as autoridades públicas, as partes interessadas e os prestadores de serviços STI pertinentes, aquém e além-fronteiras,
- Na atualização oportuna dos dados disponíveis sobre as vias e o tráfego rodoviário utilizados pelas autoridades públicas e por outras partes interessadas pertinentes para disponibilizar informações sobre o tráfego em tempo real,
- Na atualização oportuna, por parte dos operadores de serviços STI, das informações sobre o tráfego em tempo real.

### 3. Especificações para as ações prioritárias a) e b)

#### 3.1. A definição dos requisitos necessários para a recolha, por parte das autoridades públicas competentes e ou, se for caso disso, pelo setor privado, de dados relativos às vias públicas e ao tráfego (incluindo, por exemplo, os planos de circulação do tráfego, as regras de trânsito e os percursos recomendados, nomeadamente para os automóveis pesados de mercadorias) e para o fornecimento desses dados aos prestadores de serviços STI, com base:

- Na disponibilidade, para os prestadores de serviços STI, dos dados existentes relativos às vias e ao tráfego (p. ex., planos de circulação do tráfego, regras de trânsito e percursos recomendados) recolhidos pelas autoridades públicas competentes e ou pelo setor privado,
- Na simplificação do intercâmbio eletrónico de dados entre as autoridades públicas competentes e os prestadores de serviços STI,
- Na atualização oportuna, pelas autoridades públicas competentes e ou, se for caso

**COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS**

disso, pelo setor privado, de dados relativos às vias e ao tráfego (p. ex., planos de circulação do tráfego, regras de trânsito e percursos recomendados),

- Na atualização oportuna, por parte dos prestadores de serviços STI, dos serviços e aplicações STI que utilizam esses dados sobre as vias e o tráfego.

3.2. A definição dos requisitos necessários para que os dados sobre as vias, o tráfego e os serviços de transportes utilizados para a criação de mapas digitais sejam precisos e, se possível, se encontrem à disposição dos produtores de mapas digitais e dos prestadores de serviços de cartografia digital, com base:

- Na possibilidade de os produtores de mapas digitais e os prestadores de serviços de cartografia digital terem acesso aos dados existentes sobre as vias e sobre o tráfego utilizados para a criação de mapas digitais,
- Na simplificação do intercâmbio eletrónico de dados entre as autoridades públicas e as partes interessadas pertinentes e os produtores e fornecedores privados de mapas digitais e os prestadores de serviços de cartografia digital,
- Na atualização oportuna, por parte das autoridades públicas e das partes interessadas pertinentes, dos dados sobre as vias e o tráfego utilizados para a criação de mapas digitais,
- Na atualização oportuna dos mapas digitais por parte dos produtores desses mapas e dos prestadores de serviços de cartografia digital.

4. Especificações necessárias para a ação prioritária c)

A definição de requisitos mínimos, sempre que possível, para «mensagens de tráfego universais» relacionadas com a segurança rodoviária, se possível de forma gratuita para todos os utilizadores das vias públicas, bem como a definição do seu conteúdo mínimo, com base:

- Na identificação e na utilização de uma lista normalizada de eventos relacionados com a segurança do tráfego («mensagens de tráfego universais»), que deve ser comunicada gratuitamente a todos os utilizadores de STI,
- Na compatibilidade e na integração das «mensagens de tráfego universais» nos serviços STI de informação em tempo real sobre o tráfego e as viagens multimodais.

Domínio prioritário II: Continuidade dos serviços STI de gestão do tráfego e do transporte de mercadorias

As especificações e normas destinadas a garantir a continuidade e a interoperabilidade dos serviços de gestão do tráfego e do transporte de mercadorias, nomeadamente na Rede Transeuropeia de Transportes - RTE-T, devem incluir:

1. Especificações para outras ações

1.1. A definição das medidas necessárias para desenvolver a arquitetura quadro dos STI da UE, que vise especificamente a interoperabilidade no domínio dos STI, a continuidade

## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

dos serviços e os aspetos ligados à multimodalidade, incluindo por exemplo a bilhética multimodal e interoperável, no âmbito da qual os Estados-Membros e respetivas autoridades competentes, em cooperação com o setor privado, possam desenvolver a sua própria arquitetura de STI para a mobilidade a nível nacional, regional ou local.

- 1.2. A definição dos requisitos mínimos necessários para a continuidade dos serviços STI, nomeadamente no que se refere aos serviços transfronteiriços, para a gestão do transporte de passageiros entre diferentes modos de transporte, com base:
  - Na simplificação do intercâmbio eletrónico de dados e informações relativas ao tráfego aquém e além-fronteiras, e, se adequado, a nível regional, ou entre zonas urbanas e interurbanas, entre os centros de informação ou de controlo do tráfego pertinentes e as diferentes partes interessadas,
  - Na utilização de fluxos de informação ou interfaces de tráfego normalizados entre os centros de informação ou de controlo do tráfego pertinentes e as diferentes partes interessadas.
- 1.3. A definição dos requisitos mínimos/necessários para a continuidade dos serviços STI para a gestão do transporte de mercadorias nos corredores de transporte e entre diferentes modos de transporte, com base:
  - Na simplificação do intercâmbio eletrónico de dados e informações relativas ao tráfego aquém e além-fronteiras, e, se adequado, a nível regional, ou entre zonas urbanas e interurbanas, entre os centros de informação ou de controlo do tráfego pertinentes e as diferentes partes interessadas,
  - Na utilização de fluxos de informação ou interfaces de tráfego normalizados entre os centros de informação ou de controlo do tráfego pertinentes e as diferentes partes interessadas.
- 1.4. A definição das medidas necessárias à criação de aplicações STI (nomeadamente o seguimento e a localização das mercadorias ao longo da viagem e nos diferentes modos de transporte) no setor da logística do transporte de mercadorias (sistema *eFreight*), com base:
  - Na possibilidade de os criadores de aplicações STI terem acesso às tecnologias STI pertinentes e na sua utilização pelos mesmos,
  - Na integração dos resultados do posicionamento nos instrumentos e centros de gestão do tráfego.
- 1.5. A definição das interfaces necessárias para assegurar a interoperabilidade e a compatibilidade entre a arquitetura dos STI urbanos e a arquitetura dos STI europeus, com base:
  - Na possibilidade de os centros de controlo urbanos e os prestadores de serviços terem acesso aos dados relativos aos transportes públicos, ao planeamento de viagens, à



COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

procura de serviços de transporte, ao tráfego e ao estacionamento,

- Na simplificação do intercâmbio eletrónico de dados entre os diferentes centros de controlo urbanos e os prestadores de serviços no que respeita aos transportes públicos ou privados e a todos os modos de transporte possíveis,
- Na integração de todos os dados e informações pertinentes numa arquitetura única.

Domínio prioritário III: Aplicações STI no domínio da segurança rodoviária

As especificações e normas para as aplicações STI no domínio da segurança rodoviária devem incluir:

1. Especificações para a ação prioritária d)

A definição das medidas necessárias para a prestação harmonizada de um serviço interoperável de chamadas de emergência a nível da UE, que deve incluir:

- A disponibilidade dos dados STI necessários ao intercâmbio a bordo dos veículos,
- A disponibilidade dos equipamentos necessários nos centros de resposta a chamadas de emergência que recebem os dados emitidos pelos veículos,
- A simplificação do intercâmbio eletrónico de dados entre os veículos e os centros de resposta a chamadas de emergência.

2. Especificações para a ação prioritária e)

A definição das medidas necessárias para disponibilizar sistemas de informação, baseados em STI, sobre lugares de estacionamento seguros para camiões e veículos comerciais, nomeadamente em áreas de serviço e de descanso nas estradas, com base:

- Na disponibilização aos utilizadores de informações sobre o estacionamento,
- Na simplificação do intercâmbio eletrónico de dados entre os locais de estacionamento, os centros e os veículos.

3. Especificações para a ação prioritária f)

A definição das medidas necessárias para disponibilizar sistemas de reserva, baseados em STI, de lugares de estacionamento seguros para camiões e veículos comerciais, com base:

- Na disponibilização aos utilizadores de informações sobre o estacionamento,
- Na simplificação do intercâmbio eletrónico de dados entre os locais de estacionamento, os centros e os veículos,
- Na integração das tecnologias STI pertinentes, tanto nos veículos como nos locais de estacionamento, que permitam atualizar as informações sobre os lugares de estacionamento disponíveis, para efeitos de reserva.

4. Especificações para outras ações

- 4.1. A definição das medidas necessárias para apoiar a segurança dos utentes das vias rodoviárias no que respeita à interface homem-máquina a bordo e à utilização de dispositivos nómadas para apoio à condução e ou à operação de transporte, bem como

COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

- a segurança dos sistemas de comunicações a bordo dos veículos;
- 4.2. A definição das medidas necessárias para melhorar a segurança e o conforto dos utilizadores vulneráveis das vias rodoviárias em relação a todas as aplicações STI pertinentes;
  - 4.3. A definição das medidas necessárias para integrar sistemas avançados de informação de apoio ao condutor nos veículos e nas infraestruturas rodoviárias, excluindo informação sobre as normas de homologação de veículos e seus componentes.

Domínio prioritário IV: Ligação entre os veículos e as infraestruturas de transportes

As especificações e normas aplicáveis aos STI para a ligação entre os veículos e as infraestruturas de transportes devem incluir:

1. Especificações para outras ações:
  - 1.1. A definição das medidas necessárias para a integração das diferentes aplicações STI numa plataforma aberta nos veículos, com base:
    - Na identificação dos requisitos funcionais das aplicações STI já existentes ou previstas,
    - Na definição de uma arquitetura de sistema aberto que defina as funcionalidades e interfaces necessárias à interoperabilidade/interligação com os sistemas e instalações das infraestruturas,
    - Na integração automática («*Plug-and-play*») de futuras aplicações STI novas ou atualizadas numa plataforma aberta a bordo dos veículos,
    - Na utilização do processo de normalização para a adoção da arquitetura e das especificações relativas à plataforma aberta a bordo dos veículos.
  - 1.2. A definição das medidas necessárias para a continuação dos progressos no desenvolvimento e na aplicação de sistemas cooperativos (entre veículos, entre os veículos e as infraestruturas ou entre infraestruturas), com base:
    - Na simplificação do intercâmbio de dados ou informações entre veículos, entre infraestruturas e entre os veículos e as infraestruturas,
    - Na colocação à disposição dos dados ou informações pertinentes a trocar pelo veículos e as infraestruturas rodoviárias,
    - Na utilização de um formato de mensagem normalizado para esse intercâmbio de dados ou de informação entre os veículos e as infraestruturas,
    - Na definição de uma infraestrutura de comunicação para cada tipo de intercâmbio entre veículos, entre infraestruturas e entre os veículos e as infraestruturas,
    - Na aplicação de processos de normalização para a adoção das diferentes arquiteturas.



## COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

### ANEXO II

#### (a que se refere o n.º 5 do artigo 3.º)

#### PRINCÍPIOS PARA IMPLEMENTAÇÃO DE STI

A escolha e implementação de aplicações e serviços STI devem basear-se numa avaliação das necessidades que implique todas as partes interessadas pertinentes e observar os seguintes princípios:

- a) Ser eficazes — ter a capacidade de contribuir materialmente para a resolução dos principais desafios com que os transportes rodoviários se confrontam na Europa (p. ex., redução do congestionamento, diminuição das emissões, aumento da eficiência energética, garantia de níveis de segurança mais elevados, nomeadamente para os utilizadores vulneráveis das vias rodoviárias);
- b) Ser rentáveis — otimizar o rácio entre os custos e os resultados, na perspetiva do cumprimento dos objetivos definidos;
- c) Ser proporcionadas — prever, se for caso disso, diferentes níveis possíveis de qualidade e implementação dos serviços, tendo em conta as especificidades locais, regionais, nacionais e europeias;
- d) Apoiar a continuidade dos serviços — assegurar a fluidez dos serviços em toda a Comunidade, especialmente na rede transeuropeia, e, se possível, nas suas fronteiras externas quando esses serviços forem implantados. A continuidade dos serviços deverá ser assegurada a um nível adaptado às características das redes de transportes que liguem países com países e, se adequado, regiões com regiões e cidades com zonas rurais;
- e) Fornecer interoperabilidade — assegurar que os sistemas e os processos comerciais subjacentes tenham capacidade para trocar dados e partilhar informações e conhecimentos para permitir a prestação efetiva de serviços STI;
- f) Apoiar a compatibilidade com os sistemas já existentes — assegurar, se adequado, a capacidade dos STI de trabalharem com os sistemas já existentes que partilham um objetivo comum, sem prejudicar o desenvolvimento de novas tecnologias;
- g) Respeitar as características das infraestruturas e das redes nacionais existentes — ter em conta as diferenças inerentes às características das redes de transportes, nomeadamente no que se refere às dimensões dos volumes de tráfego e às condições atmosféricas na estrada;
- h) Promover a igualdade de acesso — não levantar obstáculos nem fazer discriminações ao acesso dos utilizadores vulneráveis das vias rodoviárias às aplicações e serviços STI;
- i) Apoiar a maturidade — demonstrar, após uma avaliação de riscos adequada, a solidez



### COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

dos sistemas STI inovadores, através de um nível suficiente de desenvolvimento técnico e de exploração operacional;

- j)* Fornecer serviços de cronometria e posicionamento de qualidade — utilizar infraestruturas de satélite ou outras tecnologias que permitam um nível equivalente de precisão para efeitos das aplicações e serviços STI que exijam serviços de cronometria e de posicionamento globais, contínuos, precisos e fiáveis;
- l)* Facilitar a intermodalidade — ter em conta a coordenação de vários modos de transporte, se adequado, aquando da implementação de STI;
- m)* Respeitar a coerência — ter em conta as regras, as políticas e as atividades comunitárias já existentes, pertinentes no domínio dos STI, nomeadamente no domínio da normalização.



### Proposta de Lei nº 128/XII/2ª

Estabelece o regime a que deve obedecer a implementação e utilização de sistemas de transportes inteligentes, transpondo a Diretiva n.º 2010/40/UE, de 7 de julho, que estabelece um quadro para a implementação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte

#### PROPOSTA DE ALTERAÇÃO

Artigo 3.º

[...]

- 1 - [...].
- 2 - [...]:
  - a) [...];
  - b) [...];
  - c) [...];
  - d) [...];
  - e) [...];
  - f) [...].

*Retirada e favor de proposta oral conjunt do PSD, PS e CDU-PP*

3 - A implementação dos sistemas, aplicações e serviços STI, nos domínios e ações referidos nos números anteriores, segundo as especificações aprovadas pela Comissão Europeia nos termos da Diretiva n.º 2010/40/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, ficam a cargo dos organismos com atribuições nas áreas dos transportes, comunicações, segurança rodoviária, emergência médica e proteção civil, nos termos a definir em decreto-lei a aprovar no prazo de 120 dias, após a entrada em vigor da presente lei.

- 4 - [...].
- 5 - [...].

IMPRESSÃO DE APOIO AS COMISSÕES  
 COMISSÃO DE ECONOMIA E FINANÇAS PÚBLICAS

CEOP

N.º DE REGISTRO 461493

ENTRADA / SAÍDA N.º 245 DATA 3/4/2013

Retinada a favor de  
propostas conjuntas, oral,  
do PSD, PS e CDU-PP

Artigo 4.º

[...]

1 - Compete ao Instituto de Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.), coordenar a implementação e a continuidade dos sistemas, aplicações e serviços STI, nos termos a definir no Decreto-lei a que se refere o n.º 3 do artigo anterior.

2 - No âmbito das funções de coordenação o IMT, I.P., centraliza a informação agregada relativa à implementação dos sistemas, aplicações e serviços STI e apresenta à Comissão Europeia os relatórios sobre as atividades e os projetos nacionais de STI relativos aos domínios prioritários

→ AU

Artigo 5.º

[...]

AU

1 - (anterior número único) [...].

2 - (Novo) O tratamento de dados pessoais, relativos aos utilizadores STI, é da responsabilidade das entidades públicas ou privadas encarregues da implementação de sistemas e de serviços STI.

3 - (Novo) A informação relativa a dados pessoais, a remeter ao IMT, I.P., para efeitos do número 1, não pode ter natureza nominativa.

Artigo 6.º

[...]

1 - [...].

2 - [...].

3 - [...].

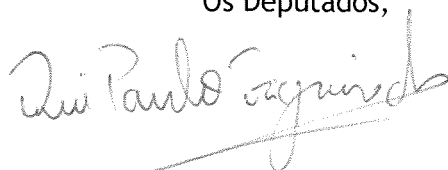
4 - É aplicável o regime de reutilização da informação, a qual deve respeitar os princípios relativos à proteção de dados pessoais.

5 - Sem prejuízo do regime de proteção de dados, e a fim de salvaguardar a privacidade, devem utilizar-se dados anónimos no quadro das aplicações e serviços STI.

Retinada a favor de  
propostas conjuntas, oral  
do PSD, PS e CDU-PP

Palácio de São Bento, 3 de Abril de 2013

Os Deputados,



DIVISÃO DE APOIO AS COMISSÕES  
COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS

CEOP

N.º ÚNICO 661540

ENTRADA / SAÍDA N.º 046 DATA 4/4/2013

## Proposta de Lei n.º 128/XII

*Estabelece o regime a que deve obedecer a implementação e utilização de sistemas de transportes inteligentes, transpondo a Diretiva n.º 2010/40/UE, de 7 de julho, que estabelece um quadro para a implementação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte*

### Proposta de Alteração

[...]

«Artigo 3.º

[...]

1 - [...].

2 - [...]:

3 - A implementação dos sistemas, aplicações e serviços STI, nos domínios e ações referidos nos números anteriores, segundo as especificações aprovadas pela Comissão Europeia nos termos da Diretiva n.º 2010/40/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2010, ficam a **cargo das entidades** e organismos com atribuições nas respetivas áreas, **nomeadamente** dos transportes, comunicações, segurança interna, **número nacional de emergência**, segurança rodoviária, emergência médica e proteção civil, nos termos a definir por ~~portaria~~ **decreto-lei**.

4 - [...].

5 - [...].

Artigo 4.º

[...]

1 - Compete ao Instituto de Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.), coordenar a implementação e a continuidade dos sistemas, aplicações e serviços STI, nos termos a definir **no decreto-lei** a que se refere o n.º 3 do artigo anterior, **nomeadamente com a participação das entidades com atribuições na respetiva área**.

*Retinada e favor de proposta oral conjunta do PSD, PS e CDS-PP*

*Retinada e favor da proposta oral conjunta do PSD, PS e CDS-PP*

2 - [...]

[...]

Artigo 6.º

*Retirada a favor de  
proposta oral conjunta do  
PSD, PS e CDS-PP*

**Regras relativas à privacidade, à segurança e à reutilização das informações**

1 - [...].

2 - As aplicações e os serviços STI devem respeitar, em particular, a proteção dos dados pessoais contra qualquer utilização abusiva, incluindo o acesso ilegal, a alteração ou a perda dos mesmos, cumprindo o disposto na Lei n.º 67/98, de 26 de outubro, que aprova a Lei da Proteção de Dados Pessoais e na Lei n.º 41/2004, de 18 de agosto relativa à proteção da privacidade no sector das comunicações eletrónicas.

3 - [...].

4 - [...].

5 - Sem prejuízo do regime de proteção de dados, e a fim de salvaguardar a privacidade, devem utilizar-se, ~~sem prejuízo do regime de proteção de dados~~, dados anónimos no quadro das aplicações e serviços STI.

6 - [novo] É aplicável o regime da reutilização da informação, o qual deve respeitar os princípios relativos à proteção de dados pessoais.

Palácio de São Bento, 3 de abril de 2013

Os deputados do GP PSD e CDS-PP,

Carina Oliveira

João Paulo Viegas

Paulo Batista Santos

Hélder Amaral