COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 30.8.2012
COM(2012) 474 final

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

Implementação do serviço eletrónico europeu de portagem

(Texto relevante para efeitos do EEE)

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

Implementação do serviço eletrónico europeu de portagem

(Texto relevante para efeitos do EEE)

1. INTRODUÇÃO

A Diretiva 2004/52/CE destina-se a assegurar a interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de portagem rodoviária na União Europeia[1]. Prevê a criação de um serviço eletrónico europeu de portagem (SEEP), em complemento dos serviços eletrónicos nacionais de portagem dos Estados-Membros.

Dois grupos principais de partes interessadas são abrangidos pela diretiva:

- As portageiras, que operam em nome do Estado-Membro ou no âmbito de um contrato de concessão com o Estado-Membro, gerem as infraestruturas e cobram as portagens pela circulação de veículos na rede que gerem.

- Os prestadores do serviço eletrónico europeu de portagem (fornecedores do SEEP), que proporcionam os motoristas ou transportadores rodoviários de mercadorias com os necessários equipamentos e serviços de acesso a todas as infraestruturas da UE sujeitas a portagem e asseguram o pagamento às portageiras das taxas e portagens devidas pela utilização da sua rede.

Nos termos do artigo 3.º, n.º 4, da diretiva, os Estados-Membros que dispõem de sistemas eletrónicos de portagem rodoviária devem assegurar que os operadores proporcionem o serviço eletrónico europeu de portagem aos veículos pesados de mercadorias, o mais tardar três anos após a entrada em vigor da decisão relativa à definição do SEEP, e a todas as outras categorias de veículos, o mais tardar cinco anos depois.

A Decisão 2009/750/CE da Comissão, relativa à definição do serviço eletrónico europeu de portagem, entrou em vigor em 8 de outubro de 2009[2], após notificação aos Estados-Membros. Esta decisão de execução estabelece os requisitos essenciais deste serviço, válidos em toda a UE, e define as normas obrigatórias, especificações técnicas e regras operacionais. As principais obrigações previstas na decisão são as seguintes:

(1) Os Estados-Membros devem manter registos eletrónicos nacionais das suas redes sujeitas a portagem, portageiras e fornecedores do serviço de portagem que consideraram elegíveis para registo e torná-los acessíveis ao público por via eletrónica. Instaurarão igualmente um órgão de conciliação com a responsabilidade de facilitar as negociações contratuais entre as portageiras e os fornecedores do SEEP.

---

1 JO L 166 de 30.4.2004, p. 124.

2 JO L 268 de 13.10.2009, p. 11.

(2) As portageiras devem estabelecer os seus sistemas eletrónicos de portagem rodoviária em conformidade com as normas técnicas mencionadas na legislação e divulgar as suas condições de contratação; devem aceitar em condições não discriminatórias qualquer fornecedor do SEEP registado.

(3) Os fornecedores do SEEP devem ser registados no Estado-Membro em que estejam estabelecidos. Devem conseguir cobrir todas as infraestruturas rodoviárias europeias sujeitas a portagem eletrónica no prazo de 24 meses a contar da data do seu registo. Os fornecedores do SEEP são concorrentes: os utentes rodoviários têm a liberdade de celebrar contratos com o fornecedor da sua escolha.

Nos termos do artigo 21.º da Decisão 2009/750/CE, a Comissão deve elaborar um relatório sobre o avanço da implantação do SEEP. Após colocar o SEEP no contexto mais vasto da política europeia de transportes, a presente comunicação descreve os progressos alcançados na sua implementação e dá a conhecer a avaliação da Comissão sobre as próximas medidas a tomar para garantir a operacionalidade do SEEP.

2. CONTEXTO DA POLÍTICA EUROPEIA DE TRANSPORTES

É necessário um mercado interno eficiente para garantir o crescimento económico e a prosperidade, permitindo uma mobilidade fluida, rápida e segura das pessoas e dos bens em toda a União. Exige infraestruturas bem desenvolvidas e bem mantidas e geridas de forma eficiente.

A fim de facilitar o financiamento e a gestão das infraestruturas rodoviárias, a política europeia de transportes tem promovido constantemente os princípios do «utilizador-pagador» e do «poluidor-pagador». As portagens, ou seja, a tarifação da utilização das infraestruturas rodoviárias baseada na distância percorrida, no tipo de veículos (por exemplo, de acordo com o seu desempenho ambiental e a contribuição para o desgaste) e/ou mesmo na hora (por exemplo, momento do dia), constituem uma forma justa e eficiente de aplicar os referidos princípios. Proporcionam uma forma equitativa de pagamento da mobilidade e as indicações de preço corretas aos utentes rodoviários. Por outras palavras, permitem obter as receitas necessárias para manter e desenvolver a infraestrutura rodoviária, gerir a procura de transportes (por exemplo, reduzindo as horas de ponta e o tráfego ou influenciando as possibilidades de transporte) ou incentivar o recurso a veículos menos poluentes.

As portagens são cada vez mais utilizadas. Vinte e dois Estados-Membros cobram direitos de utilização das infraestruturas rodoviárias numa determinada parte da sua rede aos veículos pesados de mercadorias e doze Estados-Membros aos veículos ligeiros particulares. As estradas da UE em que se efetua essa cobrança representam uma distância total de cerca de 72 000 quilómetros, dos quais 60% estão equipados com sistemas eletrónicos de portagem e 40% são cobertos por sistemas de vinhetas. Atualmente, mais de 20 milhões de utentes rodoviários, motoristas ou transportadores rodoviários de mercadorias são assinantes de sistemas eletrónicos de portagem rodoviária.

A plena interoperabilidade europeia das tecnologias eletrónicas de cobrança de portagens rodoviárias gerará economias de escala e reduzirá os custos do equipamento de cobrança de portagens. O serviço eletrónico europeu de portagem facilitará o pagamento dos direitos de utilização das infraestruturas rodoviárias pelos utentes transfronteiriços, nomeadamente os

utentes ocasionais[3]. Os utentes aceitarão mais facilmente a obrigação de pagarem pela utilização das estradas se os meios de pagamento forem interoperáveis a nível europeu.

No seu Livro Branco «Roteiro do espaço único europeu dos transportes», de 2011, a Comissão enunciou medidas possíveis para acelerar o desenvolvimento e a harmonização da tarifação da utilização das infraestruturas rodoviárias. Salientou que o serviço eletrónico europeu de portagem pode ser determinante para promover estratégias de tarifação da utilização das infraestruturas rodoviárias que contribuam para um sistema de transportes sustentável e para facilitar a aceitação da referida tarifação pelos utilizadores.

De igual modo, por ocasião da recente alteração da Diretiva «Eurovinheta», relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias[4], a Comissão foi instada pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho a «monitorizar os progressos efetuados, [no âmbito da Diretiva], no sentido da instalação, dentro dos prazos acordados, de um verdadeiro Serviço Eletrónico Europeu de Portagem» e a «promover a cooperação entre Estados-Membros que seja necessária para assegurar a interoperabilidade dos sistemas eletrónicos de cobrança de portagem a nível europeu».

Concretamente, «se a cobrança de portagens ou direitos de utilização num Estado-Membro se fizer exclusivamente através de um sistema que requeira a utilização de uma unidade de bordo, o Estado-Membro deve assegurar que todos os utentes possam obter, sem formalidades nem custos excessivos, unidades de bordo conformes com os requisitos da Diretiva 2004/52/CE […]»[5].

3. PROGRESSOS REALIZADOS

Os progressos alcançados no avanço da implantação do SEEP são dececionantes. Não obstante a adoção da Decisão 2009/750/CE, que estabelece as especificações técnicas e os requisitos necessários, bem como as regras contratuais para o fornecimento do SEEP, os esforços da Comissão Europeia[6] e a maturidade das tecnologias de cobrança de portagens, o serviço eletrónico europeu de portagem não é ainda uma realidade no dia-a-dia dos utentes rodoviários. Nem todos os Estados-Membros e partes interessadas demonstraram o total empenho necessário para finalizarem o contexto regulamentar e operacional do serviço ao seu nível. Até 2009, a maioria dos Estados-Membros que introduziram sistemas eletrónicos de portagem nacionais ou locais fê-lo sem prestar a devida atenção à futura dimensão europeia deste serviço, a fim de respeitar o calendário previsto na diretiva. Esta incapacidade de implementar o SEEP e de o fazer no prazo fixado não se deve a razões técnicas. Do ponto de vista técnico, não é mais complicado implementar a interoperabilidade pan-europeia dos sistemas eletrónicos de portagem rodoviária do que a itinerância pan-europeia dos telemóveis ou a interoperabilidade mundial dos cartões de crédito.

---

3 Os atuais regimes de tarifação da utilização das infraestruturas rodoviárias têm de introduzir soluções onerosas e complexas para lidar com os utentes ocasionais, que habitualmente não são tratados em pé de igualdade com os utentes regulares.

4 Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas (JO L 187 de 20.7.1999, pp. 42 a 50).

5 Considerando 31 e artigo 7.º-J, introduzidos pela Diretiva 2011/76/UE.

6 Por exemplo, estudos exaustivos por grupos de peritos e os projetos CESARE.

Certas partes interessadas propuseram uma série de explicações possíveis para os referidos atrasos, mas a maior parte delas já não se justifica ou prende-se com problemas para os quais existem soluções:

– Sugere-se que um dos problemas seria o facto de a legislação europeia apenas definir um quadro para o SEEP. Este argumento não é inteiramente verdadeiro, na medida em que a legislação estabelece um conjunto claro de regras e obrigações essenciais. Em conformidade com a sua política, que consiste em manter, sempre que possível, os mercados de serviços abertos à concorrência, a decisão da Comissão remete a prestação do serviço para decisões do mercado, essencialmente a emergência de fornecedores do SEEP.

– Sugeriu-se igualmente que o SEEP não tem interesse do ponto de vista comercial. Porém, é prematuro retirar conclusões e não há dúvida de que existe uma procura:

  - Atualmente, 25% do transporte rodoviário de mercadorias é transfronteiras e prevê-se que este valor aumente para 30% até 2030. Consequentemente, o interesse do SEEP para os fornecedores de serviços terá tendência a aumentar. Além disso, as associações profissionais de transportadores, a nível nacional e europeu, exprimiram, por diversas vezes, a sua forte procura de um sistema eletrónico de portagem pan-europeu interoperável, o que constitui claramente um apelo a um SEEP.

  - Cerca de dez organizações exprimiram claramente a intenção de obterem o seu registo como fornecedores do SEEP, tendo criado recentemente uma associação profissional europeia[7] (AETIS). Embora, até hoje, nenhum fornecedor do SEEP tenha sido oficialmente registado, de acordo com informações disponíveis, pelo menos um potencial fornecedor do SEEP contactou as suas autoridades nacionais para obter o registo respetivo, que lhe foi recusado pelo facto de o quadro jurídico e administrativo não estar preparado.

  - O processo em curso de desenvolvimento ou alargamento de regimes de tarifação da utilização das infraestruturas rodoviárias na UE criará novas oportunidades de mercado para os fornecedores do SEEP. Quatro Estados-Membros[8] têm prevista a implementação de um novo regime de cobrança de portagens, a nível nacional, nos próximos três anos, e o alargamento dos sistemas de portagem existentes está em curso em vários Estados-Membros. Neste contexto, o Livro Branco «Roteiro do espaço único europeu dos transportes» apresenta diversas medidas que contribuirão para promover a implantação da tarifação da utilização das infraestruturas rodoviárias[9].

---

7 AETIS: *Association of Electronic Toll and Interoperable Services* (Associação dos Serviços Eletrónicos de Portagem e dos Serviços Interoperáveis), criada em 22 de dezembro de 2011.

8 FR, BE, HU e DK.

9 Objectivo n.º 10: avançar na aplicação plena dos princípios do «utilizador-pagador» e do «poluidor-pagador»… gerar receitas e garantir o financiamento dos investimentos futuros no setor dos transportes.
Página 15: o custo das externalidades (ruído, poluição,…) poderá ser internalizado através da tarifação da infraestrutura: 1. proposta de alteração da Diretiva «Eurovinheta», 2. no quadro de outras iniciativas,

– Os longos ciclos de vida dos atuais sistemas nacionais, cuja adaptação ao SEEP, antes de se tornarem obsoletos, constitui um custo suplementar, estariam a prejudicar igualmente a introdução do sistema. No entanto, este argumento parece já não ser válido. A maioria dos sistemas atualmente em vigor data de meados da década de 90 e não está longe da obsolescência tecnológica. Acresce que, ao adotar a Diretiva 2004/52/CE, o legislador teve uma visão clara de que deveriam ser realizados os investimentos necessários no sentido da migração para sistemas totalmente interoperáveis, ainda que se tenha mantido um certo grau de flexibilidade no que respeita à partilha, entre as partes interessadas, dos encargos das despesas necessárias para financiar os investimentos requeridos. A totalidade ou parte dos custos dos investimentos, por exemplo, pode ser financiada pela introdução de novas taxas de portagem. Por outras palavras, todos os utentes rodoviários sujeitos a portagem, e não somente os utilizadores do SEEP, poderiam participar financeiramente nestes investimentos, uma vez que os custos relacionados com este serviço podem ser considerados custos de infraestrutura imputáveis autorizados, nos termos da Diretiva 1999/62/CE (Diretiva «Eurovinheta»).

Não obstante os atrasos, **verificaram-se certos progressos**:

– Os Estados-Membros criaram o seu registo eletrónico nacional, que enumera as infraestruturas rodoviárias sujeitas a portagem no seu território e abrangidas pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2004/52/CE. As portageiras publicaram as suas declarações de setor SEEP, que estabelecem as condições gerais para o fornecimento do SEEP nas infraestruturas respetivas e constituem a base das relações contratuais entre as portageiras e os fornecedores do SEEP.

– Certas autoridades nacionais competentes em matéria de cobrança eletrónica de taxas e portagens rodoviárias criaram um grupo informal, o chamado «grupo de Estocolmo»[10], no âmbito do qual cooperam ativamente na implementação do serviço eletrónico europeu de portagem e no intercâmbio de melhores práticas. Este grupo coopera igualmente com a AETIS[7].

– Os organismos de normalização europeus demonstraram progressos decisivos nos domínios da cobrança eletrónica de taxas e portagens e da normalização do SEEP, bem como dos sistemas de portagem por satélite. Foram adotados procedimentos de ensaio para equipamento móvel e fixo[11] e uma norma importante[12] relativa ao intercâmbio de informações entre prestadores de serviços e portageiras no âmbito dos sistemas de cobrança de portagens por satélite, incluindo as suas modalidades de execução.

– A Comissão publicou, em 2010, o «Guia para a aplicação da Diretiva 2004/52/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e da Decisão 2009/750/CE da Comissão»[13],

---

estudar-se-á a introdução gradual de um sistema de internalização harmonizado e obrigatório para os veículos comerciais, aplicável em toda a rede de estradas interurbanas…
Ação n.º 32: quadro UE para as portagens rodoviárias urbanas.
Ação n.º 39: tarifação e tributação inteligentes/avaliar os sistemas vigentes de tarifação das infraestruturas rodoviárias…/prosseguir a internalização dos custos externos…

10 Os membros do grupo de Estocolmo são ministérios ou autoridades nacionais dos seguintes países: AT, DE, DK, FI, FR, HU, IE, NL, PL, SE, SI e UK, bem como CH e NO.

11 Normas CEN EN 15509, EN 15876, CEN/ISO EN 14906, TS 14907 e TS 25110.

12 Norma CEN/ISO EN 12855.

13 http://ec.europa.eu/transport/publications/doc/2011-eets-european-electronic-toll-service_en.pdf.

como manual de referência para profissionais direta ou indiretamente interessados na implementação do serviço eletrónico europeu de portagem.

– Após uma consulta de todas as partes interessadas, a Comissão está atualmente a preparar uma nota de orientação sobre a interpretação de conceitos referidos no anexo I da Decisão 2009/750/CE. A referida nota, a publicar em breve, proporciona orientação sobre a forma como os órgãos de conciliação deverão assegurar que as condições contratuais de acesso à rede das portageiras continuam a ser equitativas, razoáveis e não discriminatórias. Clarifica igualmente possíveis modelos de partilha de encargos e remunerações entre profissionais interessados. Por último, aborda questões relacionadas com a implementação do SEEP, nomeadamente os custos de avaliação da interoperabilidade e de realização de ensaios de «aptidão para utilização».

– Foi instituído um grupo de coordenação dos organismos habilitados a certificar a «conformidade com as especificações» ou a «aptidão para utilização» do equipamento do SEEP, em conformidade com o artigo 18.º da Decisão 2009/750/CE. Este grupo elaborará documentos de orientação a apresentar para aprovação ao comité de portagem eletrónica, que estabelecerá procedimentos comuns para a realização de ensaios de «aptidão para utilização». Catorze organismos de certificação provenientes de seis Estados-Membros têm interesse em serem formalmente notificados à Comissão.

– Os profissionais interessados estão cada vez mais conscientes dos direitos e obrigações que lhes assistem[14]. Regra geral, concordam com o facto de que se adquiriu uma certa dinâmica para a introdução do SEEP, tendo já sido estabelecidos muitos elementos essenciais para o sistema. Os fabricantes estão cada vez mais em contacto com os serviços da Comissão para informações ou esclarecimentos suplementares. As negociações contratuais entre os potenciais fornecedores do SEEP e as portageiras já começaram.

– A fim de adquirirem experiência a nível da interoperabilidade técnica e contratual, certas portageiras criaram empresas comuns que oferecem aos clientes unidades de bordo utilizáveis em todas as redes sob a sua responsabilidade («EASYGO+», um serviço de interoperabilidade contratual atualmente em implementação, que combina as diversas tecnologias DSRC utilizadas na Dinamarca, na Suécia, na Noruega e na Áustria, e «TOLL2GO», um serviço de interoperabilidade técnica já em funcionamento, que assegura a interoperabilidade DSRC/satélite entre a Áustria e a Alemanha). Outras portageiras foram ainda mais longe: foi encontrado um acordo de interoperabilidade técnica e contratual entre os sistemas TIS-PL e VIA-T, que permite aos fornecedores regionais a oferta de serviços eletrónicos de portagem nos setores sujeitos a portagem em Espanha e em França.

Subsistem, no entanto, **certos problemas**:

– A falta de cooperação entre os diversos grupos de partes interessadas, a maioria dos quais revelou muito pouco empenho na resolução de problemas de interesse comum, continua a prejudicar a implementação do SEEP. Os esforços desenvolvidos pelos Estados-Membros limitaram-se, até à data, ao nível da interoperabilidade nacional

[14] Os profissionais interessados foram consultados, em 2011, através de um questionário de inquérito e uma conferência.

individual, que já é implementada na maioria dos países através de sistemas eletrónicos de cobrança de portagens. É necessária uma mudança radical no sentido da interoperabilidade pan-europeia para uma oferta atempada do SEEP em condições de acesso justas, razoáveis e não discriminatórias.

– A maioria dos Estados-Membros ainda tem de completar o quadro nacional para que os potenciais fornecedores do SEEP conheçam as modalidades de registo, na prática, e saibam a quem se dirigir para a apresentação de queixas, em caso de comportamento obstrutivo por parte das portageiras. Até à data, só dois dos Estados-Membros que dispõem de sistemas eletrónicos de portagem rodoviária instituíram um órgão de conciliação, que trata de tais queixas[15]. Continuam em curso os debates com todos os outros Estados-Membros tendo em vista finalizar o correspondente quadro jurídico e regulamentar até outubro de 2012.

– Algumas portageiras estão a propor uma cláusula contratual que põe automaticamente termo ao contrato, caso o fornecedor do SEEP não tenha conseguido garantir a plena cobertura europeia no prazo de 24 meses[16]. Esta cláusula constitui um risco comercial considerável e desincentiva os potenciais fornecedores do SEEP. Não era essa a intenção do legislador, que pretendia impedir que um fornecedor do SEEP se concentrasse apenas nos mercados mais rentáveis e atrasasse indevidamente a cobertura dos outros. A perda do estatuto de fornecedor do SEEP depende das autoridades públicas, devendo ser decidida apenas se não existir uma real intenção por parte da organização em causa de garantir a plena cobertura europeia.

– O custo total da avaliação da interoperabilidade e da realização dos ensaios de «aptidão para utilização» requeridos por certas portageiras aos fornecedores do SEEP pode constituir um obstáculo à entrada no mercado. Porém, conforme explicado anteriormente, os profissionais interessados devem utilizar as opções oferecidas na legislação relativa à eurovinheta para mitigar os eventuais riscos financeiros das portageiras e dos fornecedores do SEEP.

– Pode ser necessário alterar alguns contratos de concessão em curso. As portageiras, por exemplo, podem necessitar de ajustar as taxas de portagem para poderem financiar os necessários investimentos para adaptarem as suas infraestruturas. No caso da tarifação da utilização das infraestruturas rodoviárias, os contratos de concessão para a cobrança de portagens são celebrados entre uma portageira e o Estado-Membro ou uma agência que trabalhe sob controlo direto das autoridades públicas. Por conseguinte, a responsabilidade pela implementação do SEEP no seu território cabe essencialmente ao Estado-Membro em causa, que pode alterar, se necessário, os contratos de concessão vigentes.

---

15 A principal missão do órgão de conciliação nacional é verificar, mediante pedido, que são concedidas condições contratuais justas e não discriminatórias a todos os fornecedores do SEEP, em qualquer setor sujeito a portagem no território do Estado-Membro em causa, ou seja, que as condições contratuais exigidas por uma portageira a diferentes fornecedores do SEEP não são discriminatórias e refletem corretamente os custos e riscos incorridos pelas partes no contrato.

16 Nos termos do artigo 4.º, n.º 1, da Decisão 2009/750/CE, relativo aos direitos e obrigações dos fornecedores do SEEP, estes devem abranger todos os setores SEEP da UE no prazo de 24 meses a contar do seu registo.

4. PRÓXIMAS ETAPAS

A fim de facilitar a introdução atempada do SEEP pelos Estados-Membros e pelo setor e promover a necessária cooperação, conforme solicitado pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho, são necessárias as seguintes medidas:

(1) Acelerar a aplicação uniforme da decisão

– A Comissão e os Estados-Membros intensificarão os trabalhos do comité de portagem eletrónica, instituído pela Diretiva 2004/52/CE. Os Estados-Membros devem cumprir, com caráter de urgência, as obrigações previstas pela Decisão 2009/750/CE, nomeadamente no que respeita à designação dos órgãos de conciliação nacionais respetivos (artigo 10.º). A Comissão instaurará, se for caso disso, processos de infração.

– A Comissão acompanhará a implementação do SEEP pelos Estados-Membros, tendo igualmente em conta a sua nota de orientação sobre a interpretação de conceitos referidos no anexo I da Decisão 2009/750/CE. Os Estados-Membros e os órgãos de conciliação nacionais devem servir-se da nota nos seus contactos com as portageiras e os potenciais fornecedores do SEEP. Estes últimos devem igualmente utilizá-la nas suas negociações contratuais. Além disso, a Comissão criará uma rede europeia de órgãos de conciliação nacionais, que contribuirá para garantir condições equitativas a nível da UE para os profissionais interessados do SEEP.

– Os Estados-Membros devem velar no sentido de não autorizar as cláusulas contratuais que põem automaticamente termo ao contrato se um fornecedor do SEEP não garantir a plena cobertura europeia no prazo de 24 meses. Tais cláusulas contrariam o efeito útil desejado da Decisão 2009/750/CE. Se tal prática for mantida, a Comissão instaurará processos de infração.

– A Comissão tomará uma iniciativa, utilizando a estrutura criada pela atual legislação do SEEP para desenvolver um conjunto uniforme de protocolos para ensaios de «aptidão para utilização», nomeadamente sobre os aspetos de segurança, a fim de reduzir a discrepância destes protocolos entre as portageiras, que, por sua vez, contribuirão para reduzir os custos imputados aos fornecedores do SEEP.

– A Comissão instaurará com as partes interessadas uma ampla plataforma de recursos de partilha de informação, que prestará informações atualizadas sobre o SEEP através de um ponto de acesso único na Internet. Esta plataforma contribuirá igualmente para o intercâmbio de melhores práticas e a divulgação de informações atualizadas sobre o SEEP entre profissionais interessados.

(2) Uma abordagem progressiva

Como primeiro passo para a plena interoperabilidade europeia, os Estados-Membros com um volume de tráfego significativo na rede transeuropeia devem incentivar a interoperabilidade transfronteiras dos seus sistemas eletrónicos de portagem rodoviária. Estes primeiros projetos de implantação, numa base regional, serão promovidos de modo a que possam ser alargados, para abranger todas as infraestruturas rodoviárias sujeitas a portagem eletrónica na UE, o mais rapidamente possível numa fase ulterior, e proporcionar experiências concretas na resolução de problemas práticos relacionados com o SEEP.

Deve ser prestada especial atenção à participação de um conjunto suficientemente amplo de portageiras e Estados-Membros, a fim de garantir que estes projetos sejam redimensionáveis à escala de toda a União. Os conhecimentos adquiridos na execução destes projetos regionais plenamente conformes com o princípio do contrato único/unidade de bordo única devem ser partilhados de forma eficaz entre todas as partes interessadas.

A Comissão está disposta a prestar assistência técnica a estas iniciativas regionais e a ponderar o fornecimento de eventual apoio financeiro a projetos regionais de grande escala no âmbito do programa RTE-T. Os sistemas eletrónicos de portagem são parte integrante da rede transeuropeia (artigo 9.º, n.º 3, da Decisão 661/2010/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de Julho de 2010, sobre as orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes[17]) e, por conseguinte, elegíveis para apoio financeiro da UE. A Comissão ponderará a inclusão no próximo programa de trabalho RTE-T de uma secção relativa ao SEEP e aos referidos projetos regionais. Em função da adoção do programa de trabalho, poderá ser publicado um convite à apresentação de propostas até ao final do ano.

(3) **Acompanhar de perto a evolução e, se necessário, tomar novas iniciativas**

Quando iniciam novos projetos ou renovam as concessões, os Estados-Membros devem sistematicamente verificar e garantir o cumprimento dos requisitos do SEEP. Ao adotar o seu parecer sobre novos sistemas de cobrança de portagens, que são comunicados no âmbito do artigo 7.º-H da Diretiva 1999/62/CE (Eurovinheta), a Comissão emitirá um parecer negativo se os mesmos não incluírem um sistema plenamente compatível com o SEEP.

Se os diferendos que possam surgir entre as portageiras e os fornecedores do SEEP não puderem ser resolvidos pelo órgão de conciliação, a Comissão analisará os pontos litigiosos e se os sistemas de cobrança de portagens existentes entre as portageiras e os seus prestadores de serviços locais/nacionais são discriminatórias em comparação com os propostos aos fornecedores do SEEP.

Por último, é possível afirmar que o Livro Branco sobre os transportes indicou que se, apesar de todos estes esforços, a sua avaliação revelar que não foram alcançados progressos substanciais até meados de 2013, não se encontrando disponível um serviço eletrónico de portagem interoperável a uma escala importante, a Comissão reserva-se o direito de apresentar uma nova iniciativa ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

A Comissão reafirma o seu compromisso de tomar todas as medidas necessárias para facilitar o estabelecimento da plena interoperabilidade técnica e operacional dos sistemas eletrónicos europeus de cobrança de portagens rodoviárias. Em conjunto com as partes interessadas, redobrará os seus esforços para garantir a disponibilização a todos os utentes rodoviários interessados de um verdadeiro serviço eletrónico europeu de portagem[18].

A indústria europeia encontra-se atualmente na vanguarda mundial a nível dos equipamentos de tarifação da utilização das infraestruturas rodoviárias e de cobrança de portagens

[17] JO L 204 de 5.8.2010, p. 1.

[18] A legislação relativa ao SEEP assegura que os direitos fundamentais dos utentes rodoviários, designadamente a proteção dos dados pessoais, são plenamente respeitados.

rodoviárias. As empresas europeias continuam a ganhar contratos de cobrança de portagens no mundo inteiro[19]. O SEEP pode facilitar a introdução e implantação à escala mundial de novos produtos, nomeadamente unidades de bordo interoperáveis, que combinam o tacógrafo digital e a cobrança de portagens com outras aplicações de sistemas inteligentes de transporte. Por sua vez, este processo pode dar origem a aplicações e serviços completamente novos, que beneficiarão também de um mercado potencialmente mundial, contribuindo para o crescimento e a criação de postos de trabalho na economia europeia.

[19] Recentemente, por exemplo, na Austrália, na Bielorrússia, no Canadá e em Israel.