COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 19.3.2008
COM(2008) 151 final

2008/0062 (COD)

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que visa facilitar a aplicação transfronteiras das regras de segurança rodoviária

(apresentada pela Comissão)

{SEC(2008) 350}
{SEC(2008) 351}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1) CONTEXTO DA PROPOSTA

- **Justificação e objectivos da proposta**

Desde 2001 que o objectivo da política da UE em matéria de segurança rodoviária é reduzir para metade o número de mortos em acidentes rodoviários até 2010. Em 2001, morreram 54 000 pessoas nas estradas dos 27 países que são hoje Estados-Membros da União Europeia e desde então foram adoptadas muitas medidas com vista a atingir o objectivo de redução de 50%. Em 2007, e pela primeira vez desde 2001, não se verificaram progressos na redução do número de mortos nas estradas da UE. A redução anual do número de mortos foi de 6% em 2004, 5% em 2006 e 0% em 2007. Em 2007, o número de mortos foi ainda de 43 000, ou seja o equivalente à queda de cinco aviões de passageiros de tamanho médio na UE por semana. No período de 2001 a 2007, observou-se uma redução de 20% no número de mortos, embora fosse necessária uma redução de 37% para atingir o objectivo de redução para metade do número de mortos nas estradas. Dado ter-se provado que o controlo do cumprimento é um instrumento muito eficaz para reduzir o número de mortos, a Comissão adoptou uma proposta de directiva nesta área, no âmbito do seu Programa de Trabalho de 2007.

Neste momento, as infracções rodoviárias não são frequentemente sujeitas a sanções se forem cometidas com um veículo matriculado num Estado-Membro diferente daquele em que a infracção foi cometida. O problema é particularmente grave relativamente a infracções registadas automaticamente por câmaras instaladas na berma das estradas, em que não existe um contacto directo entre o condutor e a polícia. A aceitação por parte do público do controlo do cumprimento é vital para os esforços em curso que visam reduzir o número de mortos, pelo que a evasão por parte dos condutores não residentes poderia comprometer essa aceitação.

A percentagem de não residentes no trânsito rodoviário parece ser de cerca de 5% nos países em que esta informação está disponível[1]. A percentagem de condutores não residentes que cometem infracções por excesso de velocidade varia entre 2,5% e 30%[2]. Estes números sugerem que os condutores não residentes estão relativamente mais envolvidos em infracções por excesso de velocidade do que os condutores residentes[3].

---

1 Fonte: Eurostat. O valor de 5% baseia-se nos dados de um grupo de países seleccionados. Isso significa que dos veículos/quilómetros percorridos nas estradas, cerca de 5% são percorridos por veículos matriculados noutro país. Os resultados mostram 5,5% em França (30 mil milhões de veículos/quilómetros), 3,9% na Alemanha, 4,1% nos Países Baixos e 3,9% no Reino Unido.

2 2,5% na Dinamarca, 4% na Finlândia, 6% nos Países Baixos, 8% na Catalunha (Espanha), 14% na Bélgica, 15% em França e 30% no Luxemburgo.

3 Em França, a sua percentagem em termos de tráfego é de 5,5%, mas a sua percentagem de infracções é de 15%. Os números correspondentes nos Países Baixos são de 4,1% em relação ao tráfego, mas de 6% em relação ao número de infracções (Centraal Justitieel Incasso Bureau, Países Baixos).

Foram concluídos vários acordos bilaterais entre Estados-Membros, mas a sua aplicação tem-se revelado difícil. Além disso, a impossibilidade de agir judicialmente transfronteiras em toda a UE não só resulta na impunidade dos infractores não residentes que não estão abrangidos por qualquer acordo bilateral, como também constitui uma discriminação contra os infractores residentes.

O objectivo da presente proposta é facilitar a execução de sanções contra condutores que cometem uma infracção num Estado-Membro diferente daquele em que o seu veículo está matriculado. O objectivo deste sistema é assegurar que a execução das sanções relativas a essas infracções se processe independentemente do local da UE em que a infracção foi cometida e independentemente do local de matrícula do veículo com o qual a infracção foi cometida.

As infracções abrangidas pela proposta são o excesso de velocidade, a condução sob a influência de álcool (seguidamente designada "condução em estado de embriaguez"), a não utilização do cinto de segurança e o desrespeito de um sinal luminoso vermelho de regulação do tráfego. Estas são as infracções rodoviárias que causam o maior número de acidentes e mortes nas estradas.

A proposta visa a criação de uma rede electrónica de intercâmbio de dados da UE a fim de identificar o titular do veículo de modo a que as autoridades no Estado-Membro onde foi cometida a infracção possam enviar uma notificação ao titular do veículo em causa.

Este sistema é de especial importância no que diz respeito a infracções rodoviárias detectadas por dispositivos automáticos em que a identidade do infractor não pode ser imediatamente determinada, como é o caso do excesso de velocidade ou do desrespeito de sinais luminosos vermelhos. É igualmente útil para permitir dar seguimento a processos de infracção em que possa ser necessária a verificação dos dados de matrícula do veículo, em caso de imobilização do mesmo. Esse é nomeadamente o caso da condução em estado de embriaguez.

A proposta não trata da harmonização das regras de trânsito, nem da harmonização das sanções aplicáveis a infracções rodoviárias, uma vez que é preferível que essas questões sejam tratadas a nível dos Estados-Membros. A proposta inclui apenas disposições de natureza puramente administrativa destinadas a criar um sistema eficaz e eficiente de execução transfronteiras de sanções relativas às principais infracções rodoviárias. Esta proposta não interfere com a qualificação pelos Estados-Membros dessas infracções rodoviárias, que pode ser de natureza administrativa ou penal. Também não interfere com a legislação dos Estados-Membros em termos de responsabilidade pelas infracções em causa.

O texto é aplicável sem qualquer distinção entre as infracções em causa em termos da sua qualificação jurídica, seja ela de natureza penal ou administrativa, dado que esta qualificação varia consoante os Estados-Membros. Por conseguinte, o texto pode ser imediatamente aplicado independentemente da qualificação que lhe seja atribuída.

Considerando todas estas limitações, a proposta toma plenamente em conta o princípio da subsidiariedade.

O sistema proposto não põe em causa a forma tradicional de tratamento das infracções transfronteiras: estas são processadas pelo Estado-Membro onde foi cometida a infracção. O seu valor acrescentado consiste na introdução de um mecanismo, que não existe actualmente, mediante o qual as autoridades em causa podem identificar e agir judicialmente contra infractores estrangeiros.

A proposta não interfere com a aplicação da Decisão-quadro 2005/214/JAI do Conselho relativa à aplicação do princípio do reconhecimento mútuo às sanções pecuniárias (terceiro pilar). A directiva proposta aplica-se às fases anteriores à imposição de uma sanção final, ao passo que a decisão-quadro começa a ser aplicável quando o infractor não pagou a multa e foi lavrada uma decisão transitada em julgado que o obriga a esse pagamento.

- **Contexto geral**

Os progressos verificados na redução do número de mortes foram diminuindo ao longo do período de 2001 a 2007. Em 2007, não se verificaram quaisquer progressos, sendo a percentagem de redução da mortalidade de 0% na UE.

Os dados disponíveis indicam que as principais causas de acidentes mortais são o excesso de velocidade, a condução em estado de embriaguez e a não utilização do cinto de segurança. Em 1999 era essa a situação, a qual não se alterou desde então.

Segundo o estudo de avaliação do impacto completado em 2007, que apresenta estimativas referentes ao ano de 2004, 30% do número de mortos na estrada deveu-se ao excesso de velocidade, 25% à condução em estado de embriaguez, 17% à não utilização do cinto de segurança e cerca de 4% ao desrespeito de um sinal luminoso vermelho. Por outras palavras, cerca de 75% do total de mortes na estrada são causadas por uma (ou mais) destas quatro infracções rodoviárias.

Em 21 de Outubro de 2003, a Comissão adoptou uma Recomendação relativa ao controlo do cumprimento das regras de segurança rodoviária (2004/345/CE) que contém melhores práticas para o controlo do cumprimento destas três infracções principais. A tendência verificada até à data quanto ao número de mortos na estrada parece indicar que a referida recomendação, que é um instrumento não vinculativo, não é suficiente para atingir o objectivo de redução para metade do número de mortos na estrada.

Se nada for feito, é muito provável que o objectivo não seja atingido.

- **Disposições em vigor no domínio da proposta**

A Recomendação da Comissão de 21 de Outubro de 2003 relativa ao controlo do cumprimento das regras de segurança rodoviária em matéria de excesso de velocidade, condução em estado de embriaguez e não utilização do cinto de segurança incide nas melhores práticas de controlo do cumprimento e aborda de forma menos pormenorizada a aplicação transfronteiras. A presente proposta incide nas questões transfronteiras, não tratando das práticas de controlo do cumprimento propriamente ditas. A principal semelhança é que ambos os actos tratam do controlo do cumprimento

de infracções rodoviárias que são essencialmente as mesmas.

- **Coerência com outras políticas e objectivos da União**

A acção proposta está em conformidade com as políticas da UE no domínio da saúde humana e do ambiente. Complementará também a Decisão-Quadro 2005/214/JAI do Conselho relativa à aplicação do princípio do reconhecimento mútuo às sanções pecuniárias, que estabelece um mecanismo para o reconhecimento e execução transfronteiras de decisões transitadas em julgado relativas a sanções pecuniárias, nomeadamente de infracções rodoviárias.

2) CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DO IMPACTO

- **Consulta das partes interessadas**

Métodos de consulta, principais sectores visados e perfil geral dos inquiridos

As partes interessadas foram consultadas desde as fases iniciais do projecto. Em 2004, no âmbito do projecto sobre a atitude social face aos riscos do tráfego rodoviário na Europa (*Social Attitude to Road Traffic Risks in Europe* - SARTRE 3), foi realizado um inquérito a 24 000 cidadãos comunitários quanto à sua opinião sobre o controlo do cumprimento das regras de segurança rodoviária.

Em 20 de Julho de 2006 foi realizada uma reunião com o grupo de peritos criado na sequência da Recomendação da Comissão, de 21 de Outubro de 2003, relativa ao controlo do cumprimento das regras de segurança rodoviária, com vista a debater os objectivos e o âmbito da acção regulamentar a nível da UE.

Além disso, foram realizadas várias reuniões bilaterais com uma série de partes interessadas, nomeadamente os Estados-Membros e as autoridades responsáveis pelo controlo do cumprimento.

De 6 de Novembro de 2006 a 19 de Janeiro de 2007, foi realizada uma consulta pública através do sítio web "Europa" da Comissão, em conformidade com as normas aplicáveis da Comissão. Na totalidade, foram recebidos 54 comentários de várias partes interessadas. Todos os comentários estão publicados no sítio relativo à Segurança Rodoviária do portal "Europa" da Comissão.

Em 27 de Fevereiro de 2007 foi realizada uma reunião das partes interessadas, para a qual foram convidados todos os autores de comentários e todos os Estados-Membros.

A Comissão elaborou um questionário dirigido às polícias de trânsito da Europa a fim de recolher informações sobre o controlo do cumprimento das regras rodoviárias na Europa. Vinte e um países responderam ao questionário e essas respostas foram utilizadas como base para um debate num painel para o qual foram convidadas as polícias de trânsito a fim de apresentarem os seus comentários com vista à adopção de acções pela UE.

Síntese das respostas e modo como foram tomadas em consideração

Todos os participantes concordaram com a definição do problema e a acção da UE pretendida: melhoria da segurança rodoviária através de um melhor controlo do cumprimento, tanto em termos de substância como de questões processuais. Contudo, não se chegou a acordo sobre qual seria o quadro jurídico adequado. As respostas foram tidas em consideração.

Foi realizada uma consulta pública pela Internet entre 6 de Novembro de 2006 e 19 de Janeiro de 2007. A Comissão recebeu 54 respostas. Os resultados estão disponíveis em: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

Domínios/áreas de especialização científicos em causa

Segurança rodoviária e controlo do cumprimento das regras de segurança rodoviária

Metodologia utilizada

Reunião de peritos dos Estados-Membros, consulta a partes interessadas e reuniões com as partes interessadas, vários projectos de investigação e outros projectos e estudos.

Principais organizações/peritos consultados

Funcionários responsáveis pelas políticas de transportes e funcionários responsáveis pelo controlo do cumprimento das regras rodoviárias dos Estados-Membros, rede europeia de polícias de trânsito (*European Traffic Police Network* – TISPOL) e Conselho Europeu da Segurança dos Transportes.

Resumo dos pareceres recebidos e utilizados

Não foi mencionada a existência de riscos potencialmente graves com consequências irreversíveis.

Foi acordado por unanimidade que, a menos que sejam realizadas acções suplementares sob a forma de um melhor controlo do cumprimento das regras de segurança rodoviária, não será possível reduzir o número inaceitável de mortes nas estradas, em consonância com o objectivo apoiado por todas as instituições da UE. Não houve acordo quanto aos meios legais adequados para a prossecução desse objectivo.

Meios utilizados para colocar os pareceres dos peritos à disposição do público

As reacções das partes interessadas ao documento de consulta foram publicadas no sítio web da Comissão:

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/enforcement/introduction_en.htm#consultation

- **Avaliação do impacto**

A avaliação do impacto considera cinco opções, cada uma das quais aborda simultaneamente a aplicação transfronteiras e as boas práticas de controlo do cumprimento a implementar nos Estados-Membros.

A primeira opção consiste em manter inalterada a actual situação.

Na segunda opção, os infractores não residentes são processados no seu regresso ao país onde foi cometida a infracção, com base na cooperação com o país de residência. Esta opção implica medidas não regulamentares que podem ser adoptadas sem qualquer necessidade de alteração da legislação em vigor ou de adopção de nova legislação a nível da UE. A Recomendação da Comissão relativa ao controlo do cumprimento das regras de segurança rodoviária (2004/345/CE) incentiva os Estados-Membros a aplicar as melhores práticas de controlo do cumprimento. Em termos da aplicação transfronteiras, são melhoradas as regras nacionais.

As terceira e quarta opções implicam também medidas não regulamentares para fins de controlo do cumprimento, com base na actual Recomendação da Comissão. No que diz respeito à aplicação transfronteiras, a opção 3 consiste na criação de uma rede electrónica de intercâmbio de dados da UE com vista a permitir a identificação do titular do veículo. A opção 4 baseia-se no reconhecimento mútuo de provas e na comunicação dos dados relevantes às autoridades do Estado em que o veículo está matriculado, para a execução de infracções e a aplicação de sanções por essas autoridades.

A quinta opção baseia-se igualmente na comunicação de provas ao Estado de residência para a aplicação transfronteiras. Difere das opções 2, 3 e 4 na medida em que inclui medidas regulamentares para a aplicação de boas práticas de controlo do cumprimento por parte de todos os Estados-Membros. Esta opção inclui igualmente medidas relativas à normalização de dispositivos de controlo do cumprimento.

A última opção resulta em maior benefícios sociais, económicos e ambientais do que as outras opções (sociais: menor número de mortos e feridos nas estradas; económicos: benefícios financeiros significativos devido ao menor número de acidentes e, por conseguinte a menos danos pessoais e materiais, e devido às sanções pecuniárias; ambientais: devido à redução das infracções por excesso de velocidade, permitindo dessa forma reduzir a poluição e o consumo de combustível).

Contudo, na actual fase de desenvolvimento do direito comunitário, a opção 5 não é viável pelo facto de, em substância, ser contrária ao princípio da subsidiariedade e, em termos processuais, se sobrepor à Decisão-Quadro 2005/214/JAI do Conselho, de 24 de Fevereiro de 2005, relativa à aplicação do princípio do reconhecimento mútuo às sanções pecuniárias. Em consequência, a acção proposta baseia-se na opção 3. Esta visa a criação de um sistema de intercâmbio de dados relevantes entre os Estados-Membros a fim de facilitar a aplicação de sanções a determinadas infracções rodoviárias cometidas num Estado-Membro com um veículo matriculado noutro Estado-Membro. Contrariamente à opção 4, o seguimento a dar ao processo fica ao critério do Estado-Membro onde foi cometida a infracção. Abrange as fases desde o registo da infracção até ao envio da respectiva notificação ao titular do certificado de

matrícula do veículo. Não trata dos casos em que o destinatário se recusou a efectuar o pagamento e é condenado a fazê-lo por decisão transitada em julgado, uma vez que a supramencionada Decisão-Quadro do Conselho 2005/214/JAI prevê o reconhecimento mútuo e execução dessas decisões.

A Comissão efectuou uma avaliação do impacto, conforme estabelecido no Programa de Trabalho. O relatório da avaliação do impacto pode ser consultado em SEC(2007)XXX.

3) ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

- **Síntese da acção proposta**

A proposta cria os mecanismos técnicos e os instrumentos jurídicos necessários para a aplicação transfronteiras de sanções no que diz respeito a infracções rodoviárias que põem em perigo a segurança rodoviária.

O procedimento proposto prevê que o intercâmbio de informações entre Estados-Membros tenha início quando uma infracção é cometida num Estado-Membro com um veículo que está matriculado noutro Estado-Membro. O Estado-Membro onde foi cometida a infracção envia o número de matrícula do veículo e outras informações relevantes aos outros Estados-Membros, ou ao Estado de residência se este puder ser identificado, e solicita informações sobre o titular do veículo. O intercâmbio de informações entre os Estados-Membros é efectuado através de uma rede electrónica. Após recepção da informação solicitada, o Estado onde a infracção foi cometida envia uma notificação da infracção ao titular do veículo utilizando o modelo normalizado em anexo.

Esse documento contém as informações necessárias para o pagamento do montante devido e informações sobre as possibilidades de contestação e recurso. Como último recurso, em caso de não pagamento pelo infractor, pode ser aplicada a Decisão-Quadro 2005/214/JAI do Conselho relativa à aplicação do princípio do reconhecimento mútuo às sanções pecuniárias. A proposta abrange as infracções relativas a excesso de velocidade, condução em estado de embriaguez, não utilização do cinto de segurança e desrespeito de um sinal luminoso vermelho de regulação do trânsito.

Finalmente, a Comissão será assistida por um comité de aplicação das regras de segurança rodoviária, que tratará do desenvolvimento de regras comuns referentes ao intercâmbio de informações por meios electrónicos. Esse comité participará igualmente na realização de possíveis adaptações do modelo de notificação da infracção.

- **Base jurídica**

A base jurídica para a adopção de medidas a nível da UE no domínio da segurança rodoviária é o n.° 1 do artigo 71.° do Tratado CE, que estabelece que "… o Conselho, deliberando nos termos do artigo 251.°....: c) estabelece medidas que permitam aumentar a segurança dos transportes."

- **Princípio da subsidiariedade**

O princípio da subsidiariedade é aplicável na medida em que o objecto da proposta não é da competência exclusiva da Comunidade.

Os objectivos da proposta não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros pelas razões a seguir indicadas.

Deduz-se que, apesar da Recomendação da Comissão relativa a melhores práticas de controlo do cumprimento (Outubro de 2003), os Estados-Membros da UE não conseguirão atingir o objectivo comum de redução para metade do número de mortos nas estradas em 2010. Actualmente, o risco de acidente mortal nas estradas é em alguns Estados-Membros quase cinco vezes maior que noutros. Os países que aplicam boas práticas de controlo do cumprimento têm geralmente um melhor historial de segurança rodoviária que os países que não aplicam tais práticas.

Os dispositivos automáticos revelaram-se um elemento importante na melhoria do controlo do cumprimento, pelo que é importante facilitar o seu funcionamento. No que diz respeito ao excesso de velocidade, por exemplo, os países que utilizam grande número de dispositivos automáticos de controlo da velocidade, como os Países Baixos e o Reino Unido, tendem a apresentar menor número de mortes na estrada (46 e 56 por milhão de habitantes, respectivamente), enquanto os países com poucos ou nenhuns desses dispositivos, por exemplo a Polónia e a República Checa, apresentam em geral taxas de mortalidade muito mais elevadas (143 e 126 por milhão de habitantes, respectivamente). (Os números referem-se ao ano de 2005). Do mesmo modo, no que diz respeito à condução em estado de embriaguez, os países que efectuam um grande número de testes de alcoolemia têm tendência a apresentar melhores resultados em matéria de segurança rodoviária do que os países que efectuam menos testes.

Contudo, uma vez que, ao abrigo do princípio da subsidiariedade, a aplicação de práticas de controlo do cumprimento pelos Estados-Membros no seu próprio território é considerada primariamente da sua competência, a proposta não procura impor requisitos relativos a métodos de controlo do cumprimento das regras de segurança rodoviária como tal. A proposta centra-se na questão de permitir a aplicação transfronteiras, o que até à data os Estados-Membros não têm conseguido através de acções unilaterais ou bilaterais. O conjunto, reconhecidamente incompleto, de dados disponíveis mostra que é cometido um número considerável de infracções que não é objecto de sanções, comprometendo assim a eficácia e credibilidade do controlo automático do cumprimento.

Sem a aplicação de um controlo automático do cumprimento e de procedimentos de seguimento adequados, não será possível uma execução transfronteiras apropriada de sanções para o grande número de infracções por excesso de velocidade. O mesmo se passa com a execução transfronteiras de sanções para infracções relativas à condução em estado de embriaguez sem a aplicação de testes aleatórios no ar expirado.

Conforme revelado na avaliação do impacto, espera-se que a implementação das disposições propostas relativas à aplicação transfronteiras resulte também na implementação pelos Estados-Membros de práticas eficazes de controlo do cumprimento no seu território relativamente a infracções puramente nacionais.

No que diz respeito à aplicação transfronteiras, as actuais iniciativas bilaterais e outras iniciativas intergovernamentais dos Estados-Membros não são plenamente eficazes e resultam numa aplicação insuficiente das legislações nacionais e em ineficiência administrativa e financeira. Embora alguns destes acordos resultem numa melhor aplicação transfronteiras entre os países em causa (nomeadamente os acordos Países Baixos—Alemanha e Países Baixos—Bélgica), outros apresentam um valor acrescentado muito reduzido. O resultado é uma segurança rodoviária insatisfatória em todos os Estados-Membros e um tratamento desigual entre os infractores não residentes que não são penalizados e os infractores nacionais que o são. A proposta visa a criação de um sistema a nível da UE em matéria de aplicação transfronteiras que resolva os problemas inerentes aos acordos existentes e evite a proliferação de uma multiplicidade de acordos bilaterais ou outros acordos intergovernamentais que seriam consumidores de tempo e de recursos e que, em última análise, seriam menos eficazes.

Além disso, ainda há margem para melhorias no desempenho da segurança rodoviária em todos os Estados-Membros e, de forma drástica, nos Estados-Membros que apresentam actualmente um mau historial em termos de segurança rodoviária, embora também nos Estados-Membros que já apresentam um bom desempenho. A não adopção das medidas propostas seria prejudicial para o interesse que todos os Estados-Membros têm na redução, na medida do possível, do número de pessoas que perdem a vida nas suas estradas.

Métodos de controlo do cumprimento eficazes podem, se aplicados por todos os Estados-Membros, contribuir significativamente para reduzir para metade o número de colisões nas estradas/acidentes de viação graves. O estudo da avaliação do impacto estimou em 5 000 o número de vidas que poderiam ser poupadas anualmente mediante a aplicação desses métodos.

Uma acção comunitária permitirá alcançar mais eficazmente os objectivos da proposta pelos seguintes motivos.

Apenas um instrumento da UE pode permitir uma execução transfronteiras de sanções relativas a infracções rodoviárias de uma forma coerente e eficiente a nível de toda a UE mediante o intercâmbio de informações relevantes por via de um sistema electrónico.

A proposta não trata da harmonização das regras de trânsito, nem da harmonização das sanções aplicáveis às infracções rodoviárias, uma vez que é preferível que essas questões sejam tratadas a nível dos Estados-Membros. A proposta inclui apenas disposições de natureza puramente administrativa destinadas a criar um sistema eficaz e eficiente de execução transfronteiras de sanções relativas às principais infracções rodoviárias. Não interfere com a qualificação dada pelos Estados-Membros a essas infracções rodoviárias, que pode ser de natureza administrativa ou penal. Também não interfere com a legislação dos Estados-Membros em termos de estabelecimento da responsabilidade pelas infracções em causa. A legislação dos Estados-Membros é diferente, por exemplo, no que diz respeito à responsabilidade em matéria de infracções por excesso de velocidade: em alguns Estados-Membros o responsável é o titular do certificado de matrícula do veículo, enquanto noutros Estados-Membros é o condutor. Os Estados-Membros devem envidar todos os esforços para assegurar que os condutores de outros Estados-Membros que conduzam no seu território estejam cientes

das principais regras rodoviárias em vigor, como os limites de velocidade e de taxa de alcoolemia.

A notificação da infracção que deve ser enviada ao titular do certificado de matrícula do veículo solicita a esse titular a apresentação de informações relativas ao condutor do veículo quando da detecção da infracção, caso o titular não aceite pagar a sanção. Se, pela resposta do titular do certificado de matrícula do veículo, se inferir que a infracção foi cometida por um outro condutor que não o titular, cabe ao Estado da infracção decidir se deseja subsequentemente agir judicialmente contra o condutor.

- **Princípio da proporcionalidade**

A proposta respeita o princípio da proporcionalidade pelos seguintes motivos:

A forma de directiva é a mais simples para atingir os objectivos da proposta.

A proposta trata apenas do controlo do cumprimento no que diz respeito a infracções rodoviárias, e não à harmonização das regras de trânsito, dos procedimentos penais ou das sanções, uma vez que tal não é necessário para atingir os resultados desejados. A proposta não trata de casos em que o destinatário se recusou a pagar uma sanção pecuniária e foi condenado a fazê-lo por decisão transitada em julgado, uma vez que a Decisão-Quadro 2005/214/JAI do Conselho relativa à aplicação do princípio do reconhecimento mútuo às sanções pecuniárias prevê o reconhecimento mútuo e a execução dessas decisões.

Conforme demonstrado na avaliação do impacto, os encargos financeiros e administrativos da presente proposta são muito limitados. Além disso, será utilizado um sistema de informação já existente na UE, o qual será alargado com vista ao intercâmbio de informações para fins de aplicação transfronteiras. Desta forma, reduzir-se-ão também os custos.

- **Escolha dos instrumentos**

Instrumento proposto: directiva.

Os outros instrumentos não seriam adequados pelas razões que a seguir se enunciam.

A actual Recomendação da Comissão revelou-se insuficiente para atingir o objectivo. O mesmo se aplica, de forma ainda mais acentuada, no que diz respeito à co-regulamentação e à auto-regulamentação. Um regulamento seria desnecessariamente prescritivo e não se enquadraria necessariamente nas legislações nacionais em vigor.

4) IMPLICAÇÕES ORÇAMENTAIS

A proposta tem implicações orçamentais no que diz respeito à criação e funcionamento de um comité para gerir a directiva.

5) INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

- **Simulação, fase-piloto e período de transição**

O sistema de intercâmbio de informações será desenvolvido e testado o mais tardar dois anos após a entrada em vigor da directiva.

- **Simplificação**

A proposta prevê a simplificação dos processos administrativos para as autoridades públicas (UE ou nacionais), por exemplo reunindo o intercâmbio de informações num único protocolo.

A fim de permitir o tratamento eficaz de números muito elevados de infracções rodoviárias, nomeadamente por excesso de velocidade, é necessário estabelecer procedimentos simplificados para que estas infracções sejam objecto de sanções, de uma forma coerente. Actualmente, muitos Estados-Membros não estabeleceram esses procedimentos, ou os procedimentos de que dispõem diferem consoante os acordos bilaterais ou multilaterais existentes. Esses Estados-Membros serão incentivados a introduzir tais procedimentos como efeito derivado da utilização previsivelmente crescente de dispositivos automáticos de controlo da velocidade resultantes das medidas propostas.

- **Quadro de correspondência**

Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das disposições nacionais de transposição da directiva, bem como um quadro da correspondência entre essas disposições e a presente directiva.

- **Espaço Económico Europeu**

O acto proposto tem incidência no Espaço Económico Europeu, devendo portanto ser-lhe extensível.

2008/0062 (COD)

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que visa facilitar a aplicação transfronteiras das regras de segurança rodoviária

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 1, alínea c), do seu artigo 71.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão[4],

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu[5],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões[6],

Após consulta da Autoridade Europeia para a Protecção de Dados,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado[7],

Considerando o seguinte:

(1) A União Europeia desenvolve uma política de promoção da segurança rodoviária a fim de reduzir o número de mortos e feridos e os danos materiais. A execução coerente de sanções relativas a infracções rodoviárias que reconhecidamente comprometem de forma considerável a segurança rodoviária é um instrumento importante para atingir este objectivo.

(2) Contudo, as sanções sob a forma de sanções pecuniárias relativas a determinadas infracções rodoviárias não são frequentemente executadas quando essas infracções são cometidas com um veículo matriculado num Estado-Membro que não aquele em que a infracção foi cometida, devido à falta de mecanismos adequados.

---

4 JO C , , p. .
5 JO C , , p. .
6 JO C , , p. .
7 JO C , , p. .

(3) A fim de melhorar a segurança rodoviária em toda a União Europeia e de assegurar a igualdade de tratamento entre infractores residentes e não residentes, deve ser facilitada a aplicação das regras independentemente do Estado-Membro em que está matriculado o veículo com o qual foi cometida a infracção. Com esse fim em vista, deve ser criado um sistema de intercâmbio de informações transfronteiras.

(4) Esse sistema é de especial importância no que diz respeito a infracções rodoviárias detectadas por dispositivos automáticos em que a identidade do infractor não pode ser imediatamente determinada, como é o caso das infracções por excesso de velocidade ou por desrespeito de sinais luminosos vermelhos de regulação do trânsito. É igualmente útil para permitir dar seguimento a processos de infracção em que poderá ser necessária a verificação dos dados de matrícula do veículo, em caso de imobilização do mesmo. Esse é nomeadamente o caso da condução em estado de embriaguez.

(5) Os tipos de infracções rodoviárias a abranger por este sistema devem reflectir o seu grau de gravidade em termos de colocação em perigo da segurança rodoviária e devem abranger infracções qualificadas como infracções rodoviárias na legislação de todos os Estados-Membros. É, por conseguinte, oportuno estabelecer disposições em matéria de excesso de velocidade, de condução em estado de embriaguez, de não utilização do cinto de um segurança e de desrespeito de sinais luminosos vermelhos de regulação do trânsito. A Comissão continuará a acompanhar a evolução em toda a UE no que diz respeito a outras infracções rodoviárias com implicações graves para a segurança rodoviária e, se adequado, estudará a possibilidade de propor uma revisão da directiva a fim de as incluir no seu âmbito, como por exemplo a condução sob a influência de substâncias psicotrópicas, a utilização de telemóveis durante a condução e a condução sem seguro.

(6) A fim de garantir a sua eficácia, o sistema de controlo do cumprimento deve abranger as fases entre a detecção de uma infracção e o envio ao titular do certificado de matrícula do veículo em causa de uma notificação da infracção com base num modelo normalizado. Uma vez proferida uma decisão transitada em julgado, é aplicável a Decisão-Quadro 2005/214/JAI do Conselho relativa à aplicação do princípio do reconhecimento mútuo às sanções pecuniárias[8].

(7) Além disso, o intercâmbio de informações transfronteiras deve ser realizado rapidamente por meios electrónicos. Para tal, deve ser criada uma rede electrónica da UE.

(8) Uma vez que os dados referentes à identificação do infractor são de carácter pessoal, os Estados-Membros devem adoptar as medidas necessárias para garantir o respeito da Directiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Outubro de 1995, relativa à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados[9].

---

[8] JO L 76 de 22.3.2005, p. 16.

[9] JO L 281, de 23.11.1995, p. 31.

(9) As medidas necessárias à execução da presente directiva devem ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão[10].

(10) Em particular, devem ser conferidas competências à Comissão para a adopção de medidas referentes à adaptação do anexo. Uma vez que essas medidas têm carácter geral e se destinam a alterar elementos não essenciais da presente directiva, devem ser aprovadas nos termos do procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.°-A da Decisão 1999/468/CE.

(11) Atendendo a que os objectivos da acção a tomar, nomeadamente a facilitação da execução transfronteiras de sanções relativas a determinadas infracções rodoviárias, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, devido à sua dimensão e aos seus efeitos, ser melhor alcançados ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. No respeito do princípio da proporcionalidade, mencionado no referido artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aqueles objectivos,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º
Objecto e âmbito

1. A presente directiva estabelece um sistema destinado a facilitar a execução transfronteiras de sanções relativas às seguintes infracções rodoviárias:

a) Excesso de velocidade;

b) Condução em estado de embriaguez;

c) Não utilização do cinto de segurança;

d) Desrespeito de um sinal luminoso vermelho de regulação do trânsito.

2. A presente directiva apenas é aplicável na medida em que a sanção a impor relativamente à infracção em causa seja uma sanção pecuniária ou inclua esse tipo de sanção.

---

[10] JO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisão alterada pela Decisão 2006/512/CE (JO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

Artigo 2.º
Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

(a) "Titular", o titular do certificado de matrícula do veículo em causa;

(b) "Estado da infracção", o Estado-Membro onde foi cometida a infracção;

(c) "Estado de residência", o Estado-Membro em que está matriculado o veículo com o qual foi cometida a infracção;

(d) "Autoridade competente", a autoridade responsável pela base de dados nacional relativa aos documentos de matrícula dos veículos;

(e) "Excesso de velocidade", o desrespeito dos limites de velocidade em vigor no Estado da infracção relativamente à estrada ou ao tipo de veículo em causa;

(f) "Condução em estado de embriaguez", condução com uma taxa de álcool no sangue superior ao nível máximo em vigor no Estado da infracção;

(g) "Não utilização do cinto de segurança", desrespeito do requisito de utilização do cinto de segurança ou de utilização de um dispositivos de retenção para crianças nos casos em que a utilização desse equipamento é obrigatória em aplicação da Directiva 91/671/CEE do Conselho[11] ou da legislação nacional do Estado da infracção;

(h) "Desrespeito de um sinal luminoso vermelho de regulação do trânsito", a infracção que consiste em não parar num sinal luminoso vermelho, conforme definida na lei do Estado da infracção.

[11] Directiva 91/671/CEE do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao uso obrigatório de cintos de segurança nos veículos de menos de 3,5 toneladas (JO L 373, de 31.12.1991, p. 26), conforme alterada pela Directiva 2003/20/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 115, de 9.5.2003, p. 63).

CAPÍTULO II

DISPOSIÇÕES PARA FACILITAR A APLICAÇÃO TRANSFRONTEIRAS

Artigo 3.º
Procedimento para o intercâmbio de informações entre os Estados-Membros

1. Quando uma infracção é cometida num Estado-Membro com um veículo matriculado noutro Estado-Membro e não é sancionada e arquivada imediatamente por uma autoridade responsável pela execução da infracção no Estado da infracção, a autoridade competente desse Estado enviará o número da matrícula do veículo e informações relativas ao local e data da infracção à autoridade competente nos noutros Estados-Membros ou no Estado de residência se este puder ser identificado. A autoridade procederá nas mesmas circunstâncias e nas mesmas condições que procederia caso a infracção fosse cometida com um veículo matriculado no seu próprio território.

2. A autoridade competente do Estado de residência enviará imediatamente as informações a seguir indicadas apenas à autoridade competente do Estado da infracção:

a) Marca e modelo do veículo que tem o número de matrícula em causa;

b) Nos casos em que o titular do certificado de matrícula do veículo em causa é uma pessoa singular, o nome, endereço, data e local de nascimento;

c) Nos casos em que o titular do certificado de matrícula do veículo em causa é uma pessoa colectiva, o nome e endereço.

3. As autoridades competentes dos outros dos Estados-Membros não conservarão as informações enviadas pelo Estado da infracção.

Artigo 4.º
Utilização de uma rede electrónica

1. Os Estados-Membros adoptarão todas as medidas necessárias para assegurar que o intercâmbio de informações descrito no artigo 3.° seja efectuado por meios electrónicos. Com esse fim em vista, os Estados-Membros tomarão todas as medidas necessárias para garantir a criação de uma rede electrónica da UE baseada em regras comuns, o mais tardar 12 meses após a data referida no n.º 1 do artigo 9.°.

2. As regras comuns referentes à aplicação do estabelecido no n.º 1 serão adoptadas pela Comissão até à data mencionada no n.° 1 do artigo 9.° em conformidade com o procedimento de regulamentação previsto no n.° 2 do artigo 8.°.

Essas regras comuns devem incluir, em particular, disposições sobre os seguintes aspectos:

a) Formato dos dados comunicados;

b) Procedimentos técnicos para o intercâmbio electrónico de dados entre Estados-Membros.

Artigo 5.º
Notificação da infracção

1. Após recepção da informação descrita no n.° 2 do artigo 3.°, a autoridade do Estado da infracção responsável pela execução das infracções abrangidas pela presente directiva enviará uma notificação da infracção ao titular. A notificação será efectuada com base no modelo constante do anexo.

2. A notificação da infracção conterá uma descrição dos dados relevantes da infracção em causa e do montante da sanção pecuniária que o titular deve pagar, das possibilidades de contestação pelo titular dos fundamentos da notificação da infracção e de recurso de uma decisão que imponha uma sanção pecuniária, bem como do procedimento a seguir em caso de litígio ou de recurso.

3. A notificação da infracção informará o titular de que deve preencher o formulário de resposta se não tencionar pagar a sanção.

4. A notificação da infracção será comunicada ao titular na(s) língua(s) oficial(ais) do Estado de residência, conforme especificado por esse Estado.

5. A Comissão pode adaptar o modelo de notificação da infracção a fim de tomar em consideração os progressos técnicos. Estas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, serão adoptadas em conformidade com o procedimento de regulamentação com controlo referido no n.º 3 do artigo 8.º.

Artigo 6.º
Autoridades centrais

1. Cada Estado-Membro designará uma autoridade central para o assistir na aplicação da presente directiva.

2. Cada Estado-Membro comunicará à Comissão, no prazo de seis meses após a entrada em vigor da presente directiva, os nomes e endereços das autoridades centrais designadas ao abrigo do presente artigo.

3. A Comissão enviará uma cópia das informações referidas no n.º 2 aos outros Estados-Membros.

Artigo 7.º
Direito de acesso, de rectificação e de apagamento

1. Sem prejuízo do direito dos titulares dos dados ao abrigo da legislação nacional em aplicação da alínea a) do artigo 12.° da Directiva 95/46/CE, qualquer pessoa tem o direito de ser informada dos dados pessoais registados no Estado de residência que foram comunicados ao Estado-Membro requerente.

2. Sem prejuízo do cumprimento dos requisitos processuais em matéria de mecanismos de recurso e de rectificação do Estado-Membro em causa, qualquer pessoa tem o direito de exigir a correcção de quaisquer dados pessoais inexactos ou a supressão de quaisquer dados registados ilegalmente, sem demora.

3. Os titulares dos dados podem exercer os direitos mencionados no n.º 2 perante a autoridade central do seu país de residência.

CAPÍTULO III

PROCEDIMENTO DE COMITOLOGIA

Artigo 8.º
Comité

1. A Comissão será assistida por um comité de aplicação das regras de segurança rodoviária.

2. Sempre que seja feita referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo em conta o disposto no seu artigo 8.º

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

3. Sempre que seja feita referência ao presente número, são aplicáveis os n.^{os} 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo em conta o disposto no seu artigo 8.º.

CAPÍTULO IV

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 9.º
Transposição

1. Os Estados-Membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva o mais tardar doze meses após a sua entrada em vigor. Os Estados-Membros comunicarão imediatamente à Comissão o texto das referidas disposições, bem como um quadro de correspondência entre essas disposições e a presente directiva.

   Quando os Estados-Membros adoptarem essas disposições, estas deverão incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência quando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão estabelecidas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros comunicarão à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adoptarem no domínio abrangido pela presente directiva.

Artigo 10.º

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

Artigo 11.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em […]

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
O Presidente	*O Presidente*

ANEXO
MODELO de notificação da infracção

referido no artigo 5.º

[PÁGINA DE ROSTO]

[Nome, endereço e número de telefone do remetente] [Nome e endereço do destinatário]

NOTIFICAÇÃO

de uma infracção rodoviária cometida em …… [nome do Estado-Membro em que a infracção foi cometida]

[o texto supra é apresentado na página de rosto em todas as línguas oficiais da UE]

Página 2

Em [data …] uma infracção rodoviária cometida com o veículo registado com o número de matrícula ....., marca....., modelo ..... foi detectada por….[nome do organismo responsável].

O seu nome consta como titular do certificado de matrícula do veículo supramencionado.

Os dados relativos à infracção são descritos na página 3 seguinte.

O montante da sanção pecuniária devida por esta infracção é de .....€ /moeda nacional.

O prazo para pagamento é até .....

Se não proceder ao pagamento desta sanção pecuniária, está obrigado ao preenchimento do formulário de resposta apenso (página 4) e ao seu envio para o endereço indicado.

Página 3

Dados relativos à infracção

a) Dados relativos ao veículo com o qual a infracção foi cometida:

Número de matrícula:

País de matrícula:

Marca e modelo:

b) Dados relativos à infracção:

Local, data e hora da ocorrência:

Natureza e qualificação jurídica da infracção:

excesso de velocidade, condução em estado de embriaguez, não utilização do cinto de segurança ou de um dispositivo de retenção para crianças, desrespeito de um sinal luminoso vermelho de regulação do trânsito[12]

Descrição pormenorizada da infracção:

Referência à(s) disposição(ões) jurídica(s) relevante(s):

Descrição ou referência da prova da infracção:

c) Dados relativos ao dispositivo que foi utilizado para detectar a infracção[13]

Tipo de dispositivo de detecção do excesso de velocidade, da condução em estado de embriaguez, do desrespeito de um sinal luminoso vermelho de regulação do trânsito ou da não utilização do cinto de segurança[14]:

Especificação do dispositivo:

Número de identificação do dispositivo:

Data de validade da última calibragem:

d) Resultado da aplicação do dispositivo:

[exemplo para excesso de velocidade; outras infracções a acrescentar:]

Velocidade máxima:

Velocidade medida:

Velocidade medida corrigida pela margem de erro:

---

12 Riscar o que não é aplicável.

13 Não aplicável se não foi utilizado um dispositivo.

14 Riscar o que não é aplicável.

Formulário de resposta

(É favor preencher em letras maiúsculas e assinalar a opção aplicável)

A. Identidade do condutor:

- Apelido e nome próprio:

- Local e data de nascimento:

- Número da carta de condução:…emitida em (data):… e em (local):

- Endereço:

B. Questionário:

(1) O veículo, da marca … com o número de matrícula… está registado em seu nome? Sim/Não

Em caso negativo, o titular do certificado de matrícula é:

(apelido, nome próprio, endereço)

(2) Reconhece ter cometido a infracção? Sim/Não

(3) Se não reconhecer ter cometido a infracção, é favor indicar a razão:

É favor enviar o formulário preenchido ***no prazo de 60 dias a contar da data da presente notificação*** à seguinte autoridade:

para o seguinte endereço:

INFORMAÇÃO

Este processo será examinado pela autoridade competente no Estado em que a infracção foi cometida.
Se não for dado seguimento ao processo, será informado do facto no prazo de 60 dias após a recepção do formulário de resposta.

Se o processo for levado a tribunal, é aplicável o seguinte procedimento:

[a preencher pelo Estado da infracção - indicando o procedimento a seguir, com informações pormenorizadas sobre a possibilidade e o procedimento de recurso contra a decisão de intentar uma acção judicial. Estas informações pormenorizadas devem, em qualquer caso, incluir: nome e endereço da autoridade responsável pela interposição da acção judicial; prazo para o pagamento; nome e endereço do organismo de recurso em causa; prazo para a apresentação do recurso]

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

1. DENOMINAÇÃO DA PROPOSTA

Proposta de Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que visa facilitar a aplicação transfronteiras das regras de segurança rodoviária

2. CONTEXTO GPA/OPA (GESTÃO POR ACTIVIDADES/ORÇAMENTO POR ACTIVIDADES)

Domínio(s) de intervenção e actividade(s) associada(s):

Transportes terrestres – Segurança rodoviária

3. RUBRICAS ORÇAMENTAIS

3.1. Rubricas orçamentais (rubricas operacionais e rubricas de assistência técnica e administrativa conexas – antigas rubricas BA), incluindo as designações:

3.2. Duração da acção e da incidência financeira:

Duração ilimitada

3.3. Características orçamentais:

Rubrica orçamental	Tipo de despesas		Nova	Contribuição EFTA	Contribuições de países candidatos	Rubrica das perspectivas financeiras

4. RESUMO DOS RECURSOS

4.1. Recursos financeiros

4.1.1. Resumo das dotações de autorização (DA) e das dotações de pagamento (DP)

Milhões de euros (3 casas decimais)

Tipo de despesas	Secção n.º		Ano de 2012	2013	2014	2015	2016	2017 e seguintes	Total
Despesas operacionais[15]									
Dotações de autorização (DA)	8.1.	a							
Dotações de pagamento (DP)		b							
Despesas administrativas incluídas no montante de referência[16]									
Assistência técnica e administrativa (DND)	8.2.4.	c							
MONTANTE TOTAL DE REFERÊNCIA									
Dotações de autorização		a+c							
Dotações de pagamento		b+c							
Despesas administrativas <u>não</u> incluídas no montante de referência[17]									
Recursos humanos e despesas conexas (DND)	8.2.5.	d	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	
Despesas administrativas, para além das relativas a recursos humanos e despesas conexas, não incluídas no montante de referência (DND)	8.2.6.	e	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	
Total indicativo do custo da acção									
TOTAL das DA, incluindo o custo dos recursos humanos		a+c +d +e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	
TOTAL das DP, incluindo o custo dos recursos humanos		b+c +d +e	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

15 Despesas fora do âmbito do capítulo xx 01 do título xx em questão.

16 Despesas abrangidas pelo artigo xx 01 04 do título xx.

17 Despesas abrangidas pelo capítulo xx 01, com a excepção dos artigos xx 01 04 ou xx 01 05.

Informações relativas ao co-financiamento

Se a proposta envolver o co-financiamento pelos Estados-Membros ou por outros organismos (especificar quais), o quadro seguinte deve conter uma estimativa do nível do referido co-financiamento (podem ser acrescentadas linhas adicionais se estiver prevista a participação de diferentes organismos no co-financiamento):

Milhões de euros (3 casas decimais)

Organismos co-financiadores		Ano de 2012	2013	2014	2015	2016	2017 e seguintes	Total
NO	f							
TOTAL das DA, incluindo o co-financiamento	a+c +d +e +f	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	0,0936	

4.1.2. Compatibilidade com a programação financeira

X A proposta é compatível com a programação financeira existente.

☐ A proposta implicará a reprogramação da rubrica correspondente das perspectivas financeiras.

☐ A proposta pode exigir a aplicação do disposto no Acordo Interinstitucional[18] (i.e., instrumento de flexibilidade ou revisão das perspectivas financeiras).

4.1.3. Incidência financeira nas receitas

X A proposta não tem incidência financeira nas receitas

☐ A proposta tem incidência financeira – o efeito a nível das receitas é o seguinte:

Milhões de euros (1 casa decimal)

		Antes da acção	Situação após a acção					
Rubrica orçamental	Receitas	[Ano n-1]	[Ano n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5][19]
	a) Receitas em termos absolutos							
	b) Variação das receitas	Δ						

[18] Ver pontos 19 e 24 do Acordo Interinstitucional.

[19] Caso necessário, devem ser acrescentadas colunas adicionais, como, por exemplo, se a duração da acção exceder 6 anos.

4.2. Recursos humanos ETI – equivalentes a tempo inteiro (incluindo funcionários, pessoal temporário e externo) – ver mais informações no ponto 8.2.1.

Necessidades anuais	Ano de 2012	2013	2014	2015	2016	2017 e seguintes
Recursos humanos – número total de efectivos	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. CARACTERÍSTICAS E OBJECTIVOS

5.1. Necessidades a satisfazer a curto ou longo prazo

A Comissão será assistida por um comité na realização de várias tarefas descritas na directiva, nomeadamente: adopção das regras comuns para uma rede electrónica da UE para fins de intercâmbio de informações e adaptação do anexo que contém um modelo para a notificação de infracções a dirigir ao titular de um veículo com o qual foi cometida uma infracção rodoviária.

5.2. Valor acrescentado resultante da participação comunitária, coerência da proposta com outros instrumentos financeiros e eventuais sinergias

Com vista a melhorar a segurança rodoviária em toda a União Europeia e a assegurar a igualdade de tratamento entre infractores residentes e não residentes, a proposta visa o estabelecimento de um sistema que facilite a execução transfronteiras de sanções relativas a determinadas infracções rodoviárias. Enquanto a presente proposta trata das fases desde o registo da infracção até ao envio de uma notificação da infracção ao titular do certificado de matrícula do veículo, a Decisão-Quadro 2005/214/JAI do Conselho relativa à aplicação do princípio do reconhecimento mútuo às sanções pecuniárias[20] é aplicável a partir do momento em que tenha sido proferida uma decisão transitada em julgado.

5.3. Objectivos e resultados esperados da proposta e indicadores conexos no contexto da GPA

Objectivo: contribuir para uma redução de 50% da mortalidade rodoviária na UE a partir de 2010. Os resultados da directiva serão objecto de acompanhamento. Resultado esperado: diminuição do número de infracções rodoviárias, em particular das cometidas por infractores não residentes, mas também das infracções cometidas por infractores residentes, como resultado geral da tomada de consciência pelos condutores de que essas infracções não ficarão impunes.

[20] Datada de 24 de Fevereiro de 2005 (JO L 76 de 22.3.2005, p. 16).

5.4. Modalidades de execução (indicativo)

☐ ***Gestão centralizada***

☐ directamente pela Comissão

☐ indirectamente por delegação a:

☐ agências de execução

☐ organismos a que se refere o artigo 185.º do Regulamento Financeiro, criados pelas Comunidades

☐ organismos nacionais do sector público/organismos com missão de serviço público

X ***Gestão partilhada ou descentralizada***

X com Estados-Membros

☐ com países terceiros

☐ ***Gestão conjunta com organizações internacionais (especificar)***

Observações:

6. CONTROLO E AVALIAÇÃO

6.1. Sistema de controlo

O comité será gerido e presidido pelos funcionários da Comissão responsáveis. Por conseguinte, a evolução e os progressos do comité serão objecto de um acompanhamento constante.

6.2. Avaliação

6.2.1. Avaliação ex ante

Foi elaborado um relatório de avaliação do impacto do projecto de directiva, sobre o qual foi consultada a Comissão de Avaliação do Impacto.

6.2.2. Medidas tomadas na sequência de uma avaliação intercalar/ex-post (lições tiradas de experiências anteriores semelhantes)

6.2.3. Condições e frequência das avaliações futuras

O comité reunir-se-á duas vezes por ano.

7. MEDIDAS ANTIFRAUDE

O comité será gerido e presidido pelos funcionários da Comissão responsáveis. Por conseguinte, a evolução e os progressos do comité serão objecto de um acompanhamento constante.

8. INFORMAÇÕES SOBRE OS RECURSOS

8.1. Objectivos da proposta em termos de custos:

NA

Dotações de autorização em milhões de euros (3 casas decimais)

(Indicar os objectivos, as acções e as realizações)	**Tipo de realização**	**Custo médio**	**Ano n**		**Ano n+1**		**Ano n+2**		**Ano n+3**		**Ano n+4**		**Ano n+5 e seguintes**		**TOTAL**	
			N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total
OBJECTIVO OPERACIONAL n.º 1[21] ……..																
Acção 1 ……																
- Realização 1																
- Realização 2																
Acção 2 ……																
- Realização 1																
Subtotal Objectivo 1																

[21] Tal como descrito na secção 5.3

OBJECTIVO OPERACIONAL n.º 2 [1]……																
Acção 1 ……																
- Realização 1																
Subtotal Objectivo 2																
OBJECTIVO OPERACIONAL. n.º n [1]																
Subtotal Objectivo n																
CUSTO TOTAL																

8.2. Despesas administrativas

8.2.1. Recursos humanos - número e tipo de efectivos

Tipos de lugares		Pessoal a afectar à gestão da acção mediante a utilização dos recursos existentes e/ou adicionais (**número de lugares/ETI**)					
		Ano de 2012	Ano de 2013	Ano de 2014	Ano de 2015	Ano de 2016	Ano de 2017
Funcionários ou agentes temporários[22] (XX 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST						
Pessoal financiado[23] pelo art. XX 01 02							
Outro pessoal[24] financiado pelo art. XX 01 04/05							
TOTAL		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2. Descrição das funções decorrentes da acção

Gestão do comité

A Comissão será assistida por um comité na realização de várias tarefas descritas na directiva, nomeadamente: adopção das regras comuns para uma rede electrónica da UE para fins de intercâmbio de informações e adaptação do anexo que contém um modelo para a notificação de infracções a dirigir ao titular de um veículo com o qual foi cometida uma infracção rodoviária.

8.2.3. Origem dos recursos humanos (estatutários)

☐ Lugares actualmente afectados à gestão do programa a substituir ou a prolongar

☐ Lugares pré-afectados no âmbito do exercício EPA/AO relativo ao ano n

x Lugares a solicitar no próximo processo EPA/AO relevante

☐ Lugares a reafectar mediante a utilização dos recursos existentes dentro do serviço gestor (reafectação interna)

☐ Lugares necessários para o ano n, embora não previstos no exercício EPA/AO do ano em questão

---

22 Cujo custo NÃO é coberto pelo montante de referência.
23 Cujo custo NÃO é coberto pelo montante de referência.
24 Cujo custo está incluído no montante de referência.

8.2.4. Outras despesas administrativas incluídas no montante de referência (XX 01 04/05 – Despesas de gestão administrativa)

Milhões de euros (3 casas decimais)

Rubrica orçamental (número e designação)	Ano de 2012	Ano de 2013	Ano de 2014	Ano de 2015	Ano de 2016	Ano de 2017 e seguintes	TOTAL
1 Assistência técnica e administrativa (incluindo custos de pessoal conexos)							
Agências de execução[25]							
Outras formas de assistência técnica e administrativa							
- *intra muros*							
- *extramuros*							
Total da assistência técnica e administrativa							

8.2.5. Custo dos recursos financeiros e custos conexos <u>não</u> incluídos no montante de referência

Milhões de euros (3 casas decimais)

Tipo de recursos humanos	Ano de 2012	Ano de 2013	Ano de 2014	Ano de 2015	Ano de 2016	Ano de 2017 e seguintes
Funcionários e agentes temporários (XX 01 01)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585
Pessoal financiado pelo art. XX 01 02 (auxiliares, PND, pessoal contratado, etc.) (indicar a rubrica orçamental)						
Total do custo dos recursos humanos e custos conexos (NÃO incluídos no montante de referência)	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585	0,0585

[25] Deve ser feita referência à ficha financeira legislativa específica relativa à(s) agência(s) de execução em questão.

Cálculo – ***Funcionários e agentes temporários***

0,5 agente x 117 000 euros: 58 500 euros (0,0585 milhão de euros) por ano

Cálculo – ***Pessoal financiado ao abrigo do art. XX 01 02***

Não aplicável

8.2.6. Outras despesas administrativas <u>não</u> incluídas no montante de referência

Milhões de euros (3 casas decimais)

	Ano de 2012	Ano de 2013	Ano de 2014	Ano de 2015	Ano de 2016	Ano de 2017 e seguintes	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Deslocações em serviço							
XX 01 02 11 02 – Reuniões e conferências							
XX 01 02 11 03 – Comités[26]	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	
XX 01 02 11 04 – Estudos e consultas							
XX 01 02 11 05 – Sistemas de informação							
2 Total de outras despesas de gestão (XX 01 02 11)							
3 **Outras despesas de natureza administrativa** (especificar, indicando a rubrica orçamental)							
Total das despesas administrativas, excluindo recursos humanos e custos conexos, (NÃO incluídas no montante de referência)	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	0,0351	

[26] Comité ao abrigo da Decisão 2006/512/CE do Conselho (comitologia). O montante (0,0351 milhão de euros) é calculado do seguinte modo: 650 euros por perito x 27 Estados-Membros x 2 reuniões por ano.

As necessidades de recursos humanos e administrativos terão de ser cobertas pelos recursos existentes ou no âmbito da dotação atribuída à DG responsável pela gestão, no quadro do procedimento anual de afectação de dotações em função das limitações orçamentais.

A DG Orçamento toma nota da declaração segundo a qual "será utilizado um sistema de informação já existente na UE, o qual será alargado com vista ao intercâmbio de informações para fins de aplicação transfronteiras" e daí infere que uma possível necessidade de alteração do sistema existente será financiada ao abrigo da rubrica orçamental no âmbito da qual foi financiado o desenvolvimento inicial do sistema.