

penal, a respeito dessas infracções, sanções penais eficazes, proporcionadas e dissuasoras, de forma a lutar contra essas violações bem definidas do direito comunitário.

2.7 Sem que se trate de uma harmonização do direito penal aplicável, uma vez que se trata apenas de convidar os Estados-Membros a qualificar e a sancionar penalmente infracções que o legislador comunitário se limita a identificar, a jurisprudência do Tribunal de Justiça permite contudo a introdução de obrigações em matéria penal para os Estados-Membros, o que

constitui um meio mais eficaz de reforçar as normas europeias e o seu cumprimento quando estiverem em causa questões importantes.

2.8 Por conseguinte, o Comité saúda e apoia a proposta de alteração da directiva de 2005 e considera que os novos meios de identificação e de seguimento dos navios que vão ser progressivamente introduzidos permitirão assegurar o seu pleno cumprimento, sancionando as práticas ilegais de forma eficaz e sistemática.

Bruxelas, 17 de Setembro de 2008.

O Presidente

do Comité Económico e Social Europeu

Dimitris DIMITRIADIS

---

**Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que visa facilitar a aplicação transfronteiras das regras de segurança rodoviária**

COM(2008) 151 final — 2008/0062 (COD)

(2009/C 77/18)

Em 13 de Maio de 2008, o Conselho decidiu, nos termos do n.º1, alínea c), do artigo 71.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social Europeu sobre a

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

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção Especializada de Transportes, Energia, Infra-estruturas e Sociedade da Informação, que emitiu parecer em 16 de Julho de 2008, sendo relator Jan SIMONS.

Na 447.ª reunião plenária de 17 e 18 de Setembro de 2008 (sessão de 17 de Setembro), o Comité Económico e Social Europeu adoptou, por unanimidade, o seguinte parecer:

## 1. Conclusões

1.1 Na proposta de directiva em análise, a Comissão tem em vista medidas tendentes a assegurar que as infracções rodoviárias cometidas num Estado-Membro que não aquele em que o veículo está matriculado sejam sancionadas e controladas de forma mais eficaz e determinada.

1.2 A proposta tem como finalidade permitir a concretização do objectivo definido pela Comissão em 2001 de reduzir para metade, no período de 2001-2010, o número de mortes nas estradas.

1.3 Não será possível atingir esta meta se não forem tomadas medidas complementares. O texto em que se baseia o presente parecer configura-se como uma dessas medidas, já que analisa o tratamento dado a infracções rodoviárias cometidas num Estado-Membro diferente daquele em que o veículo está registado.

1.4 O Comité entende que o projecto de directiva cria um instrumento eficaz para uma abordagem adequada às infracções

cometidas num país que não aquele onde está matriculado o veículo. Deve, no entanto, ser acompanhado de controlos e sanções reais e eficazes. O Comité apela, pois, ao Conselho e aos Estados-Membros para que urgentemente melhorem estes aspectos.

1.5 O Comité assinala que, para que a directiva seja mais eficaz, é necessário alargar a lista de infracções proposta pela Comissão incluindo todas aquelas que têm a ver com a melhoria da segurança rodoviária.

1.6 Por razões de eficácia e de eficiência, o Comité defende que seria oportuno utilizar uma rede electrónica já existente para o intercâmbio de dados; nesta circunstância, poder-se-ia colocar a hipótese de utilizar, por exemplo, o sistema Eucaris, pois não implicaria despesas de monta. Aconselha, pois, a Comissão a, pelo menos, realizar ou mandar realizar um estudo de viabilidade para ver se é possível desenvolver os sistemas existentes de modo a incluir o desejado intercâmbio de dados.

1.7 No tocante à sanção das infracções, o Comité apela a que sejam também tidos em conta aspectos como a carta de condução por pontos, a apreensão do veículo e a privação temporária da carta de condução, que podem ser aplicados em combinação ou não com multas.

1.8 O Comité considera positivo, por razões de eficácia, que cada Estado-Membro designe uma autoridade central encarregada de aplicar as medidas previstas na proposta de directiva.

1.9 O Comité não considera que o modelo normalizado de formulário de notificação proposto pela Comissão traga uma mais-valia. O que está em causa, em sua opinião, é o conteúdo e não o formato. A Comissão deverá limitar-se a descrever com precisão a informação necessária para efeitos da directiva.

1.10 O Comité aprova o procedimento de comitologia que a Comissão sugere para a execução das medidas propostas.

## 2. Introdução

2.1.1 No Livro Branco de 2001 relativo à política europeia em matéria de transportes, a UE comprometeu-se a reduzir para metade, até 2010, o número de mortes na estrada, o que, em termos concretos, implica que das 54 000 vítimas em 2001 na UE com 27 Estados-Membros se passe para um máximo de 27 000 por ano, em 2010.

2.1.2 Entre 2001 e 2007, o total de pessoas que perderam a vida em acidentes rodoviários diminuiu 20 %, embora devesse ter decrescido 37 % para se conseguir reduzir tal número para metade até 2010. Assim sendo, é necessário redobrar esforços.

### 2.2 Proposta da Comissão

2.2.1 Para preparar a proposta de directiva a Comissão organizou uma sessão pública de informação e reuniu com partes interessadas representativas. Esses encontros deram um contributo para o texto da proposta de directiva em apreço.

2.2.2 A Comissão vê na proposta de directiva apresentada um instrumento útil para concretizar, apesar de tudo, este objectivo e garantir aos cidadãos da UE igualdade de tratamento.

2.2.3 Esta directiva tem como objectivo melhorar a aplicação de sanções pelas infracções cometidas num Estado-Membro que não aquele em que o veículo está matriculado.

2.2.4 Actualmente, as infracções rodoviárias cometidas ao volante de um veículo matriculado noutra Estado-Membro ficam, muitas vezes, impunes. É sabido que, por exemplo, a percentagem de infracções por excesso de velocidade cometidas por condutores estrangeiros varia entre 2,5 % e 30 %.

2.2.5 De acordo com os dados disponíveis, o excesso de velocidade está na origem de 30 % das mortes na estrada, por isso, reprimi-lo poderia contribuir de forma muito relevante para fazer diminuir estes números.

2.2.6 A proposta contempla outras infracções que têm igualmente um grande impacto, nomeadamente a condução sob a influência de álcool (25 %), a não utilização do cinto de segu-

rança (17 %) e o desrespeito de um sinal luminoso vermelho (4 %).

2.2.7 A Comissão não tem em vista harmonizar as regras de trânsito ou as multas por infracções rodoviárias, questões que continuam a ser da competência 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, que permita atingir o objectivo de reduzir para metade, até 2010, o número de vítimas mortais de acidentes rodoviários.

## 3. Observações na generalidade

3.1 No parecer emitido em 11 de Dezembro de 2003 relativo à comunicação da Comissão intitulada «Programa de Acção Europeu — Reduzir para metade o número de vítimas da estrada na União Europeia até 2010: uma responsabilidade de todos» (CES 1608-2003), o Comité mostrava-se já um pouco céptico em relação às metas definidas, demasiado ambiciosas do seu ponto de vista. Parece evidente, neste momento, que a sua concretização impõe medidas suplementares.

3.2 O Comité considera, por conseguinte, que uma intervenção europeia ao nível da execução transfronteiras das sanções relativas a infracções rodoviárias traria um valor acrescentado considerável. Subscreeve as ideias da Comissão de que tudo deve ser feito para que o objectivo estabelecido em 2001 de, até 2010, reduzir para metade o número de mortes nas estradas se concretize, apesar de tudo, e entende que o projecto de directiva que a Comissão apresentou constitui uma possibilidade de dar um grande passo nesse sentido, desde que acompanhado de controlos e sanções reais e eficazes. O Comité apela, pois, também ao Conselho e aos Estados-Membros para que cada um deles, de acordo com as respectivas competências e tendo em conta a situação concreta, melhorem urgentemente esses controlos e sanções.

3.3 A abordagem proposta pela Comissão parece simples. Graças a uma rede de intercâmbio de dados, cujos contornos deverão, porém, ser apresentados de forma mais explícita, cada um dos Estados-Membros estará em condições de notificar os condutores que estejam sob a jurisdição de outros países da União pelas infracções cometidas no seu território. Não fica claro que tipo de rede e de dispositivo a Comissão prevê criar.

3.4 No artigo 4.º do projecto de directiva, a Comissão faz notar que o intercâmbio de dados deve ocorrer rapidamente, através de uma rede electrónica europeia que deve ser estabelecida no prazo de 12 meses. Num outro ponto da comunicação, pode ler-se que, no que respeita ao intercâmbio de dados, será utilizado um sistema de informações já existente na UE, sendo essa escolha determinada essencialmente pelo objectivo de contenção de custos da operação. A Comissão não indica, contudo, qual o sistema a utilizar para o intercâmbio de dados. O Comité entende, tal como a Comissão, que, para poupar tempo e dinheiro, a melhor solução reside na adopção de um sistema de informações já exista na União Europeia.

3.5 Em termos concretos, o Comité coloca a hipótese de uma abordagem semelhante à utilizada no quadro da decisão do Conselho relativa ao aprofundamento da cooperação transfronteiras, em particular no domínio da luta contra o terrorismo e da criminalidade transfronteiras, que utiliza a tecnologia Eucaris. Este dispositivo é actualmente utilizado por 18 países da União e virá a sê-lo por todos os 27 Estados-Membros quando a decisão referida entrar em vigor. Em comparação com outras estruturas em rede, o seu custo é francamente baixo.

3.6 O Comité advoga que a Comissão, pelo menos, mande realizar um estudo de viabilidade de todos os sistemas existentes, incluindo a tecnologia Eucaris, para ver se é possível desenvolvê-los de modo a incluir o desejado intercâmbio de dados.

3.7 No entender do Comité, para que a escolha seja justa, a proposta da Comissão deve limitar-se a definir as disposições que regularão a base jurídica do intercâmbio de dados relativo às matrículas dos veículos. Devem ser os próprios Estados-Membros a determinar o procedimento a seguir. Esta actuação vai ao encontro do princípio de subsidiariedade.

3.8 O Comité realça que a eficácia dos procedimentos aumentará se se dispuser, em todo o território da União, de convenções cuja aplicação e controlo sejam realizados de forma harmonizada em todos os Estados-Membros, no que respeita, por exemplo, a velocidades máximas autorizadas, taxa de alcoolemia tolerada, política em matéria de sanções, etc. O Conselho deverá, por conseguinte, acabar por tomar uma decisão sobre o assunto.

#### 4. Observações na especialidade

4.1 Tendo em conta que se pretende atingir até 2010 uma redução para metade, em relação a 2001, do número de mortes em acidentes rodoviários e que, entretanto, no final de 2007, se constatou que não seria possível alcançar essa meta sem tomar medidas complementares, o Comité entende que a cooperação transfronteiras proposta pela Comissão nos quatro domínios seguintes:

- excesso de velocidade,
- condução em estado de embriaguez,

- não utilização do cinto de segurança, e
- desrespeito de um sinal luminoso vermelho

constitui um passo na direcção certa, uma vez que, segundo os dados fornecidos, a iniciativa criará a possibilidade de evitar 200 a 250 mortes por ano nas estradas.

4.2 O Comité defende a tese de que a Comissão deve acrescentar ao artigo 1.º do projecto de directiva outras infracções cometidas fora do país de origem do veículo, como telefonar sem dispositivo mãos-livres, conduzir de modo agressivo, desrespeitar a proibição de ultrapassagem, circular em sentido proibido ou conduzir sob o efeito de estupefacientes. Como fora já referido no parecer relativo à comunicação da Comissão denominada «Programa de Acção Europeu — Reduzir para metade o número de vítimas da estrada na União Europeia até 2010: uma responsabilidade de todos», impõe-se ensaiar todos os meios possíveis que permitam atingir a meta fixada.

4.3 No tocante às sanções das infracções, o Comité apela a que sejam também tidos em conta aspectos como a carta de condução por pontos, a apreensão do veículo e a privação temporária da carta de condução, que podem ser aplicados em combinação ou não com multas.

4.4 O Comité concorda com a Comissão quando esta propõe, no artigo 6.º do projecto de directiva, que cada um dos Estados-Membros seja obrigado a designar uma autoridade central que coordenará a aplicação deste texto.

4.5 O Comité defende que, no que respeita à subsidiariedade, não é sustentável que a Comissão prescreva um modelo de formulário de notificação, tal como faz no artigo 5.º da proposta de directiva. Com efeito, a atenção deve incidir mais no conteúdo do que na forma. Em seu entender, a Comissão deverá limitar-se a descrever com precisão as informações que são necessárias.

4.6 No artigo 8.º da proposta de directiva, a Comissão prevê o estabelecimento de um comité de aplicação das regras de segurança rodoviária para a assistir na aplicação do texto. O Comité aprova o procedimento de comitologia proposto.

Bruxelas, 17 de Setembro de 2008.

O Presidente  
do Comité Económico e Social Europeu  
Dimitris DIMITRIADIS