



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 1 de março de 2023
(OR. en)

**Dossiê interinstitucional:
2023/0052(COD)**

**7018/23
ADD 1**

**TRANS 79
JAI 248
DAPIX 2
ENFOPOL 93
CODEC 286**

NOTA DE ENVIO

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	1 de março de 2023
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	SWD(2023) 127 final
Assunto:	DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO RESUMO DO RELATÓRIO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO que acompanha o documento Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva (UE) 2015/413 que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento SWD(2023) 127 final.

Anexo: SWD(2023) 127 final



Bruxelas, 1.3.2023
SWD(2023) 127 final

DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO

RESUMO DO RELATÓRIO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO

que acompanha o documento

Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho

que altera a Diretiva (UE) 2015/413 que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária

{COM(2023) 126 final} - {SEC(2023) 351 final} - {SWD(2023) 126 final}

Ficha de síntese

Avaliação de impacto da proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva (UE) 2015/413 que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária

A. Necessidade de agir

Qual o problema e por que motivo tem dimensão europeia?

A avaliação de impacto concluiu que a Diretiva (UE) 2015/413, que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária («a Diretiva CBE»), teve um impacto positivo ao suprimir o anonimato dos infratores que cometem essas infrações, tendo levado a um aumento considerável do número de casos investigados a nível transfronteiriço. Não obstante, as limitações da diretiva ficaram também demonstradas, uma vez que o seu efeito dissuasivo não foi suficiente para coartar a impunidade dos infratores devido ao seu âmbito limitado, à falta de investigação transfronteiriça das infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária e ao facto de a execução transfronteiriça de sanções a essas infrações se traduzir numa baixa percentagem de sanções pecuniárias pagas por infratores não residentes (no que se refere a casos transfronteiriços, mais de 6 milhões de sanções por ano não são executadas), bem como a uma proteção inadequada dos direitos fundamentais dos não residentes.

Quais são os resultados esperados?

O objetivo geral da iniciativa consiste em melhorar a segurança rodoviária. Para esse efeito é necessária uma mudança no comportamento dos condutores não residentes, reduzindo a impunidade de que os condutores não residentes ainda gozam atualmente. A impunidade seria reduzida graças a uma melhor investigação transfronteiriça das infrações relacionadas com a segurança rodoviária (ou seja, aumentando a probabilidade de os infratores não residentes serem identificados e de serem executadas as sanções pecuniárias). Os infratores não residentes receberiam, além disso, cartas de notificação/autos de contraordenação numa língua que dominem, num prazo razoável e de forma a que a respetiva autenticidade pudesse ser facilmente aferida.

Qual é o valor acrescentado da ação a nível da UE (subsidiariedade)?

Na ausência de uma ação da UE, a execução transfronteiriça das regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária teria de assentar nos acordos bilaterais e multilaterais em vigor. Esta manta de retalhos de acordos entre os Estados-Membros não permite garantir a igualdade de tratamento dos cidadãos da UE e, dadas as lacunas em termos de cobertura, esses acordos seriam menos eficazes para coartar a impunidade dos infratores não residentes. A ação da UE seria, por conseguinte, mais eficaz do que uma ação descoordenada a nível dos Estados-Membros.

B. Soluções

Quais são as várias opções para cumprir os objetivos? Há alguma opção preferida? Em caso negativo, por que razão?

As medidas previstas foram agrupadas em três opções políticas, OP1, OP2 e OP3, duas das quais (OP2 e OP3) têm variantes (OP2A e OP3A, respetivamente). A OP1 constitui a base de todas as outras opções políticas; inclui 11 das 16 medidas políticas, abrangendo a maior parte das questões técnicas e a proteção dos direitos fundamentais. A OP 2 abrange todas as medidas da OP1, permitindo, além disso, o estabelecimento de procedimentos de seguimento específicos para a investigação transfronteiriça das infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária, que permitem um intercâmbio de informações adicionais entre as autoridades nacionais, para além do mero intercâmbio dos dados de

registo dos veículos (DRV). A OP2A, a opção preferida, baseia-se na OP2 e inclui a obrigação de os detentores/proprietários dos veículos cooperarem com as autoridades de execução na identificação do responsável pelas infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária. A OP3 baseia-se na OP2A, mas estabelece também um mecanismo de seguimento específico – uma *lex specialis* – para o reconhecimento mútuo das sanções pecuniárias aplicadas às infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária abrangidas pela Diretiva CBE. Por último, a OP3A é uma versão mais avançada da OP3, uma vez que reduz os motivos de não reconhecimento e de não execução das sanções pecuniárias aplicadas por outros Estados-Membros.

Quais são as perspetivas dos vários intervenientes? Quem apoia cada uma das opções?

Verifica-se um amplo consenso entre as partes interessadas no que diz respeito ao alargamento do âmbito de aplicação da Diretiva CBE a outras infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária. Os pontos de vista das autoridades públicas divergem quanto à forma de reforçar a eficácia da diretiva. Todas elas são favoráveis à adoção de medidas destinadas a melhorar a investigação transfronteiriça das infrações. Contudo, embora algumas emitam reservas quanto a regras específicas (ou seja, menos onerosas) para a execução transfronteiriça de sanções pecuniárias, outras são a favor dessas regras específicas, nomeadamente no que diz respeito ao reconhecimento mútuo das sanções pecuniárias aplicáveis às infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária cometidas no estrangeiro. As organizações de utilizadores rodoviários são muito favoráveis a todas as medidas que contribuam para melhorar a proteção dos direitos fundamentais dos não residentes.

C. Impactos da opção preferida

Quais as vantagens da opção preferida (se existem vantagens, caso contrário quais as vantagens das principais opções)?

A opção preferida é considerada eficaz para a consecução dos objetivos políticos almejados, apresentando elevados benefícios líquidos, sendo coerente a nível interno, proporcionada no que diz respeito às regras e aos procedimentos dos Estados-Membros e, de um modo geral, mais adequada em termos de viabilidade política e jurídica. No período de avaliação de 2025-2050, estima-se que serão salvas 384 vidas e evitados 21 789 ferimentos, em comparação com o cenário de base que, em termos pecuniários, ascende a cerca de 2,8 mil milhões de EUR, expressos enquanto redução dos custos externos dos acidentes.

Quais são os custos da opção preferida (se existirem, caso contrário, quais os custos das principais opções)?

Os custos adicionais de execução para as autoridades dos Estados-Membros são estimados em 136,8 milhões de EUR em comparação com o cenário de base, expressos em valores atuais, durante o período de avaliação de 2025-2050. Tal inclui custos de ajustamento pontuais de 4,6 milhões de EUR para as administrações dos Estados-Membros (por exemplo, para adaptar os sistemas informáticos).

Quais são os efeitos para as PME e a competitividade?

Prevê-se que os impactos para as PME sejam positivos, se bem que indiretos e limitados. A proposta deverá resultar numa redução do ónus para os utilizadores rodoviários graças a uma melhor proteção dos direitos fundamentais. Além disso, prevê-se uma redução dos custos para as empresas de locação financeira ou aluguer de automóveis da ordem dos 7 milhões de EUR em relação ao cenário de base, expressos em valores atuais, durante o período de avaliação de 2025-2050.

Haverá impactos significativos nos orçamentos e para as administrações públicas nacionais?

Considera-se que a opção preferida resulta em custos de execução adicionais decorrentes de uma investigação mais eficaz das infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária. Esses custos são estimados em 132,2 milhões de EUR em comparação com o cenário de base, expressos em valores atuais, durante o período de avaliação de 2025-2050.

Haverá outros impactos significativos?

Não se preveem outros impactos significativos.

Proporcionalidade

A opção preferida não excede o necessário para alcançar os objetivos e resolver os problemas identificados.

D. Acompanhamento**Quando será revista a política?**

Os Estados-Membros deverão enviar à Comissão o seu primeiro relatório sobre a aplicação da Diretiva CBE no prazo de quatro anos a contar da data de entrada em vigor da diretiva. A Comissão avaliará a aplicação da diretiva, o mais tardar, 18 meses após a receção dos primeiros relatórios enviados por todos os Estados-Membros.