



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 1 de março de 2023
(OR. en)

6792/23

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

**TRANS 72
JAI 207
DAPIX 1
ENFOPOL 81
CODEC 250**

PROPOSTA

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.:	COM(2023) 126 final
Assunto:	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 COM(2023) 126 final.

Anexo: COM(2023) 126 final



Bruxelas, 1.3.2023
COM(2023) 126 final

2023/0052 (COD)

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SEC(2023) 351 final} - {SWD(2023) 126 final} - {SWD(2023) 127 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Razões e objetivos da proposta

A presente exposição de motivos acompanha a proposta de diretiva que altera a Diretiva (UE) 2015/413 que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço (*cross-border exchange*, CBE) de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária¹ (a seguir, «Diretiva CBE»).

A segurança rodoviária na UE melhorou significativamente nos últimos 20 anos. O número de vítimas mortais na estrada diminuiu 61,5 %, tendo passado de cerca de 51 400 em 2001 para cerca de 19 800 em 2021. No entanto, a melhoria da segurança rodoviária não foi suficiente para cumprir o objetivo político da UE de reduzir 50 % o número de mortes na estrada entre 2001 e 2010 e mais 50 % entre 2011 e 2020 (ou seja, 75 % entre 2001 e 2020), como estabelecido em vários documentos estratégicos publicados pela Comissão nas últimas duas décadas, como o Livro Branco «A política europeia de transportes no horizonte 2010»², ou na Comunicação da Comissão «Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020»³. O número comunicado de cerca de 18 800 mortes na estrada em 2020 ficou ainda muito acima do valor-alvo, apesar de uma redução anual impressionante de mais de 17 % face ao número de mortes na estrada verificado em 2019, que resultou em grande medida da queda sem precedentes da circulação rodoviária no contexto da pandemia de COVID-19⁴.

Nos anos anteriores a 2020, não houve praticamente nenhuma diminuição no número de vítimas mortais em acidentes rodoviários. Esse abrandamento, que começou já por volta de 2014, motivou a apresentação de uma declaração sobre segurança rodoviária pelos ministros do Transporte da UE no Conselho Informal dos Transportes de Valeta, em março de 2017⁵. Nessa declaração, os Estados-Membros instaram a Comissão a explorar formas de reforçar o quadro jurídico da União em matéria de segurança rodoviária para inverter a tendência de estagnação.

Em junho de 2019, a Comissão publicou o «Quadro estratégico da UE para a segurança rodoviária 2020-2030 — Próximas etapas da campanha “Visão Zero”»⁶. Nesse documento, a Comissão propôs novas metas intermédias para reduzir em 50 % o número de mortos e feridos graves de acidentes rodoviários entre 2020 e 2030, tal como recomendado na Declaração de Valeta. A Comissão baseou o novo quadro político no «Sistema Seguro», uma abordagem que considera que as mortes e os ferimentos graves em colisões rodoviárias são em grande medida evitáveis embora continuem a existir colisões. A execução transfronteiriça em matéria de infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária constitui um dos principais pilares do sistema, uma vez que diminui a impunidade dos

¹ JO L 68 de 13.3.2015, p. 9.

² COM(2001) 370 final.

³ COM(2010) 389 final.

⁴ Durante o primeiro confinamento, em abril de 2020, o Conselho Europeu de Segurança dos Transportes (ETSC) comunicou uma redução de 70-85 % nos volumes de tráfego nas principais cidades europeias (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

⁵ Ver: https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf; em junho de 2017, o Conselho adotou um certo número de conclusões em matéria de segurança rodoviária que subscrevem a Declaração de Valeta (ver documento 9994/17).

⁶ SWD(2019) 283 final.

condutores estrangeiros. A «Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente» de 2020⁷ estabeleceu como objetivo reduzir para quase zero até 2050 o número de mortes em todos os modos de transporte na UE e anunciou a revisão da Diretiva CBE no âmbito da iniciativa emblemática 10 «Aumentar a segurança dos transportes». Posteriormente, essa iniciativa foi inserida no anexo II do programa de trabalho da Comissão para 2022 («Iniciativas REFIT»), na parte «Um novo impulso para a democracia europeia»⁸.

Em outubro de 2021, o Parlamento Europeu adotou uma resolução sobre o «Quadro estratégico da UE para a segurança rodoviária 2021-2030»⁹ que reconhece os progressos realizados, mas insta a Comissão a rever a Diretiva CBE, uma vez que o quadro existente «não assegur[a] de forma adequada a investigação [das infrações] com vista à execução das sanções».

A presente iniciativa baseia-se na atual Diretiva CBE, que: i) estabeleceu o intercâmbio eletrónico de dados de registo dos veículos entre Estados-Membros, através dos pontos de contacto nacionais designados, ajudando a identificar os proprietários/detentores dos veículos matriculados no estrangeiro com os quais são cometidas as infrações; ii) identificou o Sistema Europeu de Informação sobre Veículos e Cartas de Condução (Eucaris) como plataforma informática preferencial para o intercâmbio eletrónico dos dados de registo dos veículos; iii) foi predominantemente aplicada na prática a casos transfronteiriços de deteção à distância de infrações, através de equipamentos de deteção automática ou manual, na sua maioria câmaras (ou seja, sem paragem do veículo e/ou identificação do condutor no local); iv) abrangeu oito infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária: excesso de velocidade, não utilização do cinto de segurança, desrespeito da obrigação de parar imposta pela luz vermelha de regulação do trânsito, condução sob a influência de álcool, condução sob a influência de substâncias psicotrópicas, não utilização do capacete de segurança, circulação em faixa proibida e utilização ilícita de telemóvel ou de outro dispositivo de comunicação durante a condução; v) determinou a forma como a infração deve ser comunicada à pessoa em causa, incluindo o regime linguístico, estabelecendo igualmente o modelo (não obrigatório) da carta de notificação a enviar; vi) garantiu uma maior sensibilização dos cidadãos, exigindo aos Estados-Membros a comunicação das regras de trânsito em vigor à Comissão e a sua publicação num sítio Web em todas as línguas oficiais¹⁰.

Segundo a avaliação de impacto¹¹ que acompanha a primeira proposta de Diretiva CBE de 2008, os condutores não residentes representam cerca de 5 % do tráfego rodoviário na UE (em termos de veículo/km), mas cometem cerca de 15 % das infrações por excesso de velocidade. São, portanto, relativamente mais suscetíveis de cometer este tipo de infrações do que os condutores residentes. Uma das razões identificadas consiste na perceção por parte dos condutores não residentes de que existe menor probabilidade de serem sancionados quando conduzem noutro Estado-Membro e de serem perseguidos judicialmente no caso de não pagamento das coimas aplicadas pelas autoridades estrangeiras. Embora a atual Diretiva CBE tenha ajudado a acabar com o *anonimato* dos infratores estrangeiros, aumentando significativamente o número de casos transfronteiriços investigados, demonstrou também algumas limitações, uma vez que o efeito dissuasor não foi suficiente para pôr termo à *impunidade* dos infratores.

⁷ COM(2020) 789 final.

⁸ Iniciativa n.º 26, anexo II, COM(2021) 645 final.

⁹ P9_TA(2021)0407 https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_PT.pdf

¹⁰ Sítio Web da Comissão «Conduzir no Estrangeiro»:
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_pt.htm

¹¹ SEC(2008) 351.

A presente iniciativa pretende reforçar mais ainda a segurança rodoviária, alargando o âmbito de aplicação da Diretiva CBE a outras infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária e racionalizando (ou seja, simplificando, digitalizando e otimizando) a investigação das infrações cometidas no estrangeiro, e, dessa forma, facilitar a execução transfronteiriça das sanções. Visa, igualmente, melhorar a proteção dos direitos fundamentais dos condutores não residentes. Para explorar todo o potencial da diretiva, foram fixados os seguintes objetivos:

1. Aumentar o cumprimento por parte dos condutores não residentes estabelecendo regras de trânsito adicionais relacionadas com a segurança rodoviária: os comportamentos perigosos são uma das razões do elevado número de vítimas mortais e feridos graves na estrada. É essencial prevenir esses comportamentos perigosos, alargando o âmbito de aplicação da Diretiva CBE a outras infrações relacionadas com a segurança rodoviária e reduzindo assim a impunidade. O facto de os Estados-Membros não conseguirem sancionar eficazmente os infratores de outros Estados-Membros, garantindo a igualdade de tratamento entre os condutores residentes e não residentes, reduz seriamente a credibilidade dos esforços de execução.
2. Racionalizar os procedimentos de assistência mútua entre Estados-Membros na investigação transfronteiriça de infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária: a avaliação da Diretiva CBE de 2016¹² identificou as seguintes razões principais que impediram a aplicação da justiça aos infratores não residentes: i) cerca de metade das infrações rodoviárias detetadas, cometidas por não residentes, não foi investigada; ii) cerca de metade das sanções pecuniárias aplicadas às infrações rodoviárias investigadas não foi executada com êxito; iii) quase todas as infrações objeto de sanções pecuniárias cujo pagamento foi recusado pelos infratores não foram executadas — as sanções executadas com êxito deveram-se essencialmente a pagamentos voluntários. Os problemas identificados resultam principalmente da complexidade e morosidade dos procedimentos e da falta consequente de assistência mútua e de cooperação entre os Estados-Membros ao investigarem infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária, bem como de deficiências na execução das sanções após o intercâmbio dos dados relativos ao registo de veículos, especialmente nos casos em que são aplicáveis diferentes regimes de responsabilidade jurídica.
3. Reforçar a proteção dos direitos fundamentais dos infratores não residentes, incluindo a conformidade com as novas regras da UE em matéria de proteção de dados pessoais: a Comissão recebeu várias queixas dos cidadãos sobre o (não) respeito dos seus direitos fundamentais, em especial relacionadas com a impugnação das decisões relativas a infrações rodoviárias alegadamente cometidas no estrangeiro (em especial, a falta de informações ou a prestação de informações pouco claras sobre as vias de recurso), bem como a falta de provas, prazos diferentes de entrega de cartas de notificação/autos de contraordenação para residentes e não residentes e procedimentos inadequados de entrega de documentos, incluindo traduções em falta e problemas de acesso a informações específicas sobre as infrações cometidas e o modo de pagamento das sanções pecuniárias. Por último, mas não menos importante,

¹² SWD(2016) 355 final.

a proposta garante a conformidade com a nova legislação da UE em matéria de proteção de dados pessoais¹³ que foi entretanto adotada.

No capítulo 3 da exposição de motivos são fornecidas informações mais pormenorizadas sobre a forma como os objetivos acima referidos e seus problemas são abordados pela iniciativa.

A fim de assegurar uma abordagem coerente na execução transfronteiriça das regras de trânsito rodoviário, propõe-se um pacote negocial composto por três iniciativas: além da presente proposta de diretiva que altera a Diretiva CBE, é também proposta uma nova diretiva que substitui a Diretiva 2006/126/CE relativa à carta de condução¹⁴ (Diretiva «Carta de Condução») e uma proposta de nova diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho sobre o efeito à escala da União de determinadas inibições de conduzir.

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

A proposta de revisão da Diretiva CBE é coerente com outra legislação da UE em matéria de segurança rodoviária. Remete i) para a Diretiva 1999/37/CE do Conselho relativa aos documentos de matrícula dos veículos¹⁵, no que diz respeito à classificação dos dados de registo dos veículos; ii) alarga o âmbito de aplicação da Diretiva CBE à infração de utilização de um veículo com excesso de carga, dependendo portanto estreitamente da aplicação da Diretiva 96/53/CE do Conselho relativa aos pesos e dimensões máximos autorizados para certos veículos¹⁶; iii) complementa a Diretiva «Carta de Condução», permitindo a utilização de dados pessoais dos registos de cartas de condução para a investigação transfronteiriça de infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária, para informar os infratores sobre as sanções aplicáveis que afetam o seu direito de conduzir e identificar as pessoas responsáveis pelas infrações relacionadas com a segurança rodoviária.

- **Coerência com outras políticas da União**

Existe já um conjunto mais amplo de instrumentos jurídicos e de iniciativas em curso a nível da União, especialmente no domínio da cooperação policial e judiciária, que estão relacionados com a presente iniciativa e que devem ser tidos em conta, como os procedimentos de investigação transfronteiriça adotados ao abrigo da Convenção relativa ao Auxílio Judiciário Mútuo em Matéria Penal entre os Estados-Membros da União Europeia¹⁷, a Decisão Europeia de Investigação¹⁸ e as Decisões Prüm atualmente objeto de revisão¹⁹. No entanto, a presente proposta estabelece procedimentos simplificados e digitalizados específicos para a identificação das pessoas responsáveis pelas infrações às regras de trânsito

¹³ Regulamento (UE) 2016/679 relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1) e Diretiva (UE) 2016/680 relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas autoridades competentes para efeitos de prevenção, investigação, deteção ou repressão de infrações penais ou execução de sanções penais, e à livre circulação desses dados (JO L 119 de 4.5.2016, p. 89).

¹⁴ JO L 403 de 30.12.2006, p. 18.

¹⁵ JO L 138 de 1.6.1999, p. 57.

¹⁶ Diretiva 96/53/CE do Conselho que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade (JO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

¹⁷ Ato do Conselho, de 29 de maio de 2000, que estabelece, em conformidade com o artigo 34.º do Tratado da União Europeia, a Convenção relativa ao auxílio judiciário mútuo em matéria penal entre os Estados-Membros da União Europeia (JO C 197 de 12.7.2000, p. 1).

¹⁸ Diretiva 2014/41/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à decisão europeia de investigação em matéria penal (JO L 130 de 1.5.2014, p. 1).

¹⁹ COM(2021) 784 final.

relacionadas com a segurança rodoviária e os procedimentos de entrega das notificações, que derrogam os atos jurídicos acima referidos, a fim de facilitar a execução de milhões destas infrações que são detetadas automaticamente e que, muitas vezes, têm natureza administrativa. Tal como a atual versão da Diretiva CBE, a proposta está fortemente relacionada com a Decisão-Quadro 2005/214/JAI²⁰, em particular nos casos de não pagamento das sanções pecuniárias. Promove uma aplicação eficaz da decisão-quadro, melhorando a identificação das pessoas responsáveis pelas infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária e a proteção dos direitos fundamentais dos condutores não residentes.

A presente proposta remete igualmente para: i) o Regulamento (UE) n.º 910/2014 relativo à identificação eletrónica e aos serviços de confiança para as transações eletrónicas²¹, para garantir o efeito jurídico e a admissibilidade da carta de notificação e dos documentos de seguimento enviados e recebidos através de serviços de envio registado eletrónico; ii) a Diretiva 2010/64/UE relativa ao direito à interpretação e tradução em processo penal²², para assegurar a qualidade da tradução da carta de notificação e dos documentos de seguimento e garantir que a aplicação da Diretiva CBE revista não afeta os processos penais que preveem garantias específicas para as pessoas em causa e salvaguardas processuais para os suspeitos e arguidos; iii) a Diretiva (UE) 2022/2555 relativa a medidas destinadas a garantir um elevado nível comum de cibersegurança na União²³, para assegurar o intercâmbio de informações sobre incidentes de cibersegurança comunicados que envolvam o armazenamento dos dados pessoais tratados em nuvens ou serviços de alojamento em nuvem; iv) o Regulamento (UE) 2018/1724 relativo à criação de uma plataforma digital única²⁴, para assegurar a compatibilidade do portal digital dedicado referido no capítulo 4 da presente exposição de motivos e do portal «A sua Europa» da Comissão; v) as Diretivas 2012/13/UE²⁵, 2013/48/UE²⁶, (UE) 2016/343²⁷, (UE) 2016/800²⁸, (UE) 2016/1919²⁹ do Parlamento Europeu

²⁰ Decisão-Quadro 2005/214/JAI do Conselho, de 24 de fevereiro de 2005, relativa à aplicação do princípio do reconhecimento mútuo às sanções pecuniárias (JO L 76 de 22.3.2005, p. 16).

²¹ Regulamento (UE) n.º 910/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de julho de 2014, relativo à identificação eletrónica e aos serviços de confiança para as transações eletrónicas no mercado interno e que revoga a Diretiva 1999/93/CE (JO L 257 de 28.8.2014, p. 73).

²² Diretiva 2010/64/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativa ao direito à interpretação e tradução em processo penal (JO L 280 de 26.10.2010, p. 1).

²³ Diretiva (UE) 2022/2555 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2022, relativa a medidas destinadas a garantir um elevado nível comum de cibersegurança na União que altera o Regulamento (UE) n.º 910/2014 e a Diretiva (UE) 2018/1972 e revoga a Diretiva (UE) 2016/1148 (JO L 333 de 27.12.2022, p. 80).

²⁴ Regulamento (UE) 2018/1724 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 2 de outubro de 2018, relativo à criação de uma plataforma digital única para a prestação de acesso a informações, a procedimentos e a serviços de assistência e de resolução de problemas, e que altera o Regulamento (UE) n.º 1024/2012 (JO L 295 de 21.11.2018, p. 1).

²⁵ Diretiva 2012/13/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de maio de 2012, relativa ao direito à informação em processo penal (JO L 142 de 1.6.2012, p. 1).

²⁶ Diretiva 2013/48/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2013, relativa ao direito de acesso a um advogado em processo penal e nos processos de execução de mandados de detenção europeus, e ao direito de informar um terceiro aquando da privação de liberdade e de comunicar, numa situação de privação de liberdade, com terceiros e com as autoridades consulares (JO L 294 de 6.11.2013, p. 1).

²⁷ Diretiva (UE) 2016/343 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de março de 2016, relativa ao reforço de certos aspetos da presunção de inocência e do direito de comparecer em julgamento em processo penal (JO L 65 de 11.3.2016, p. 1).

²⁸ Diretiva (UE) 2016/800 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa a garantias processuais para os menores suspeitos ou arguidos em processo penal (JO L 132 de 21.5.2016, p. 1).

e do Conselho, e o Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições da União³⁰, para assegurar que a aplicação da Diretiva CBE revista não afeta os processos criminais que preveem garantias específicas para os indivíduos em causa e salvaguardas processuais para os suspeitos e arguidos.

Tal como referido nos objetivos da presente iniciativa, a legislação da UE em matéria de proteção de dados pessoais foi reformada. Em especial, a Diretiva (UE) 2016/680 (Diretiva «Proteção de Dados na Aplicação da Lei») foi adotada e entrou em vigor em maio de 2016. O artigo 62.º, n.º 6, da referida diretiva, previa que a Comissão reexaminasse, até 6 de maio de 2019, os demais atos jurídicos adotados pela UE que regulam o tratamento de dados pessoais pelas autoridades competentes para efeitos de execução da legislação, a fim de avaliar a necessidade de harmonizar esses atos com as respetivas disposições, apresentando, se fosse caso disso, propostas de alteração dos atos para garantir a coerência da proteção dos dados pessoais no âmbito dessa diretiva. Em 2020, a Comissão publicou os resultados do reexame numa comunicação³¹, que identifica dez atos jurídicos, incluindo a Diretiva CBE, a harmonizar com a Diretiva «Proteção de Dados na Aplicação da Lei» e o calendário para a harmonização. A presente iniciativa garante, portanto, a conformidade com essa diretiva, clarificando nomeadamente que a mesma é aplicável ao tratamento de dados pessoais no contexto da Diretiva CBE.

Além disso, a digitalização dos atuais procedimentos de investigação transfronteiriça e as soluções informáticas previstas na proposta de regulamento relativo à digitalização da cooperação judiciária e do acesso à justiça em matéria civil, comercial e penal com incidência transfronteiriça³², que visam facilitar a condução dos processos e reduzir as dificuldades práticas que impedem um acesso efetivo e transparente das pessoas singulares e coletivas à justiça, devem ser tidas em conta para a digitalização dos procedimentos de seguimento prevista ao abrigo da presente proposta por meio de atos de execução, a fim de assegurar a compatibilidade dos sistemas adotados. Além disso, as soluções digitais a estabelecer pelos atos de execução ao abrigo da presente proposta devem ser harmonizadas com os requisitos de interoperabilidade transfronteiriça dos serviços públicos digitais previstos na proposta de Regulamento Europa Interoperável³³, que reforça a interoperabilidade transfronteiriça no setor público.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

• Base jurídica

A Diretiva CBE foi inicialmente adotada com base no artigo 87.º, n.º 2, do TFUE³⁴ — a base jurídica da cooperação policial que permitia ao Reino Unido, à Dinamarca e à Irlanda optar

²⁹ Diretiva (UE) 2016/1919 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de outubro de 2016, relativa ao apoio judiciário para suspeitos e arguidos em processo penal e para as pessoas procuradas em processos de execução de mandados de detenção europeus (JO L 297 de 4.11.2016, p. 1).

³⁰ Regulamento (UE) 2018/1724 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 2 de outubro de 2018, relativo à criação de uma plataforma digital única para a prestação de acesso a informações, a procedimentos e a serviços de assistência e de resolução de problemas, e que altera o Regulamento (UE) n.º 1024/2012 (JO L 295 de 21.11.2018, p. 1).

³¹ COM(2020) 262 final.

³² COM(2021) 759 final.

³³ COM(2022) 720 final.

³⁴ Diretiva 2011/82/UE que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária (JO L 288 de 5.11.2011, p. 1)

por não aplicar a diretiva. O acórdão do Tribunal de Justiça de 6 de maio de 2014 no processo C-43/12³⁵ anulou a diretiva inicial, considerando que a adoção não podia assentar nessa base jurídica de cooperação policial e que a diretiva deveria ser adotada com base no artigo 91.º, n.º 1, alínea c), do TFUE, que constitui a base jurídica em matéria de transportes, tal como inicialmente proposto pela Comissão. A Diretiva nova e atualmente em vigor foi adotada em 11 de março de 2015, com a base jurídica alterada, sem quaisquer modificações substantivas da diretiva anulada e abrangendo todos os Estados-Membros.

A presente proposta mantém o objetivo primário da Diretiva CBE de melhorar a segurança rodoviária. O conteúdo da proposta não contradiz esse objetivo nem vai além das medidas necessárias para facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre as infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária, quando cometidas com um veículo matriculado num Estado-Membro diferente daquele em que ocorre a infração. Por conseguinte, a base jurídica da proposta continua a ser o artigo 91.º, n.º 1, alínea c), do TFUE, nos termos do qual «o Parlamento Europeu e o Conselho, deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário, [...] estabelecem: [...] c) Medidas que permitam aumentar a segurança dos transportes».

- **Subsidiariedade**

Não é possível eliminar eficazmente a impunidade dos infratores não residentes e garantir a igualdade de tratamento entre todos os utilizadores rodoviários em toda a União aplicando medidas nacionais ou regionais isoladas e divergentes (acordos multilaterais ou bilaterais). A avaliação da aplicação da Diretiva CBE concluiu que, para alcançar os mesmos resultados que a diretiva, seriam necessários mais de 300 acordos bilaterais, que resultariam num quadro jurídico não transparente, complexo, potencialmente incoerente e ineficaz em termos de custos, gerando, em última análise, encargos significativos para as administrações nacionais. Sem uma intervenção a nível da UE, existiria uma «manta de retalhos» de regras, que seria menos eficaz para acabar com a impunidade dos infratores não residentes e induzir mudanças de comportamento que melhorassem a segurança rodoviária. A execução transfronteiriça das regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária dificilmente seria exequível, uma vez que os Estados-Membros não conseguiriam garantir a assistência mútua nos procedimentos de investigação transfronteiriça.

De acordo com o princípio da subsidiariedade, as práticas de execução a aplicar pelos Estados-Membros no seu próprio território dependem essencialmente da competência de cada Estado. A presente iniciativa não pretende impor obrigações para a execução propriamente dita das regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária. Centra-se meramente na facilitação dos procedimentos de investigação transfronteiriça, que os Estados-Membros agindo isoladamente não poderão alcançar de uma forma coerente, para assegurar a igualdade de tratamento entre condutores residentes e não residentes.

- **Proporcionalidade**

Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no artigo 5.º, n.º 4, do Tratado da União Europeia, as medidas previstas na presente proposta não excedem o necessário para alcançar os objetivos dos Tratados — melhorar a segurança rodoviária (através de uma melhor execução transfronteiriça das regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária).

A proposta procura eliminar os obstáculos existentes que impedem uma investigação transfronteiriça eficaz dessas infrações e salvaguardar a proteção dos direitos fundamentais

³⁵ Processo C-43/12, ECLI:EU:C:2014:298.

dos condutores não residentes durante a investigação. Estabelece um quadro jurídico e técnico para a cooperação entre os Estados-Membros, com vista a identificar as pessoas responsáveis pelas infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária cometidas no estrangeiro e garantir a igualdade de tratamento entre condutores. Para esse efeito, o âmbito da iniciativa é alargado a sete infrações adicionais às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária que podem ser detetadas à distância, ou seja, sem imobilizar o veículo e identificar o condutor no local, e que são consideradas mais relevantes pelas partes interessadas para melhorar a segurança rodoviária na UE.

Tendo em conta que as infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária podem ser consideradas administrativas ou penais e, por conseguinte, que as autoridades competentes para sancionar essas infrações diferem, bem como a finalidade perseguida, o tratamento de dados pessoais deve respeitar o RGPD ou a Diretiva «Proteção de Dados na Aplicação da Lei». A curto prazo, a Comissão e os Estados-Membros incorrerão em custos relacionados com o desenvolvimento e a implementação das soluções informáticas necessárias não só para o intercâmbio/partilha de informações entre autoridades de execução, como também para o intercâmbio/partilha de informações entre essas autoridades e os utilizadores rodoviários. No entanto, esses custos serão compensados a longo prazo pelos benefícios alcançados através de uma melhor cooperação e comunicação. A fim de minimizar os encargos das obrigações em matéria de apresentação de relatórios, a monitorização da aplicação da Diretiva CBE revista basear-se-á, tanto quanto possível, nos canais e infraestruturas de notificação de dados existentes e na pesquisa automatizada de dados. No que se refere aos utilizadores rodoviários (empresas e cidadãos), espera-se que a proposta reduza os custos de interação com as administrações públicas.

- **Escolha do instrumento**

A presente proposta garante uma maior simplificação das obrigações impostas às autoridades dos Estados-Membros em matéria de intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária e maior nível de harmonização das obrigações. Simultaneamente, concede aos Estados-Membros a flexibilidade necessária para atender às especificidades nacionais (como a possibilidade de identificarem entidades adicionais que considerem essenciais ou importantes, não incluídas nas medidas propostas). Assim, e tendo em conta que introduz um certo número de alterações à atual Diretiva CBE, o futuro instrumento jurídico deve consistir numa diretiva para permitir uma harmonização específica e conceder um certo grau de flexibilidade às autoridades competentes. Uma vez que a diretiva alterada mantém a sua estrutura atual e a sua substância não é afetada, não é necessária uma reformulação.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES EX POST, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente**

Em 2016, a Comissão avaliou a aplicação da Diretiva CBE pelos Estados-Membros³⁶, tendo analisado a sua relevância, coerência, eficácia e eficiência e o valor acrescentado da UE. Subsequentemente, apresentou um relatório de implementação ao Parlamento Europeu e ao Conselho³⁷.

³⁶ SWD(2016) 355 final. A avaliação foi complementada por um estudo realizado por uma empresa de consultoria externa [Grimaldi Studio Legale (2016), ISBN 978-92-79-59136-5].

³⁷ COM(2016) 744 final.

As principais conclusões da avaliação foram as seguintes:

1. O âmbito de aplicação da Diretiva CBE foi considerado adequado, uma vez que abrange as infrações rodoviárias mais importantes, nos casos em que o veículo não necessita de ser imobilizado para detetar a infração. A avaliação concluiu igualmente que poderia ser útil considerar a inclusão no âmbito de aplicação da diretiva de outras infrações rodoviárias que põem em perigo a segurança rodoviária e para as quais são cada vez mais utilizados equipamentos de controlo automático, como o não cumprimento de distância suficiente em relação ao veículo da frente, as ultrapassagens perigosas e os estacionamento perigosos;
2. O sistema de informação eletrónico utilizado para trocar dados relativos ao registo de veículos (Eucaris) garantiu um intercâmbio eficaz, rápido, seguro e confidencial dos dados e não gerou encargos administrativos desnecessários. Contudo, continua por explorar todo o potencial deste sistema. Em 2015, cerca de 50 % das infrações rodoviárias detetadas que foram cometidas por não residentes não foram investigadas;
3. Não foi possível estabelecer uma correlação clara entre a Diretiva CBE e o cumprimento das regras de trânsito em vigor por parte dos utilizadores rodoviários não residentes, nem apresentar provas claras do impacto positivo da diretiva na segurança rodoviária;
4. No que diz respeito à coerência externa, a avaliação concluiu que a Diretiva CBE contribuiu para uma maior coerência do quadro jurídico da UE em matéria de segurança rodoviária, complementando outros instrumentos, como a Diretiva «Carta de Condução». A análise da coerência interna concluiu que os dois objetivos específicos da Diretiva CBE — facilitar a execução das regras de trânsito rodoviário através do intercâmbio transfronteiriço dos dados de registo dos veículos e sensibilizar os cidadãos para as regras de trânsito rodoviário em vigor — se complementam plenamente.
5. Não foi ainda explorado todo o potencial da Diretiva CBE para melhorar a segurança rodoviária. Em 2015, cerca de 50 % das infrações às regras de trânsito rodoviário investigadas que foram cometidas por não residentes não foram executadas com êxito. Tal deveu-se quer à falta de assistência mútua e de cooperação entre os Estados-Membros na investigação das infrações rodoviárias após a troca dos dados de registo dos veículos, quer ao facto de as decisões tomadas pelos Estados-Membros, em caso de não pagamento das sanções pecuniárias aplicáveis, não estarem muitas vezes abrangidas pela Decisão-Quadro 2005/214/JAI do Conselho. Os procedimentos aplicáveis aos casos transfronteiriços de não pagamento de sanções pecuniárias não parecem estar adaptados à situação de deteção anual de milhões de infrações rodoviárias abrangidas pela Diretiva CBE.

- **Recolha e utilização de conhecimentos especializados**

A Comissão contratou um consórcio composto pelas empresas Ecorys, Wavestone e Grimaldi para realizar um estudo de apoio da avaliação de impacto da revisão da Diretiva CBE³⁸. O contratante consultou as partes diretamente afetadas pela diretiva através de um certo número de inquéritos e seminários específicos. Foi consultado um vasto leque de peritos não só no

³⁸ «Impact assessment support study for the revision of Directive (EU) 2015/413 facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offences», consórcio ECORYS (2023), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667.

domínio dos transportes, mas também noutros domínios de intervenção, como a cooperação policial e judiciária. O contratante procedeu igualmente a uma análise jurídica sobre i) os procedimentos de assistência mútua e de reconhecimento no âmbito da investigação transfronteiriça de infrações rodoviárias; ii) a utilização do Eucaris; iii) a execução transfronteiriça das medidas de inibição de conduzir; iii) a base jurídica adequada em caso de extensão do âmbito da diretiva revista a outras infrações rodoviárias, incluindo a violação das regras de acesso dos veículos às áreas urbanas; iv) as normas de proteção de dados pessoais; v) sanções específicas, como o confisco/a apreensão de veículos e a aplicação de garantias colaterais, ou seja, a prática de constituição de garantias para assegurar o reembolso de uma sanção pecuniária aplicada a uma infração rodoviária. Foi ainda realizada uma análise técnica sobre a digitalização dos sistemas judiciais da UE e das soluções digitais/informáticas adequadas para a diretiva revista.

- **Consultas das partes interessadas**

As consultas tiveram como objetivo validar junto das partes interessadas o entendimento da Comissão sobre as questões em apreço e, em especial, recolher opiniões sobre as medidas propostas. As consultas permitiram igualmente reunir informação sobre os custos e os benefícios esperados das medidas. Ajudaram a identificar as lacunas existentes na lógica de intervenção ou as áreas que carecem de maior atenção. A consulta pública sobre a avaliação de impacto inicial, as consultas específicas e a consulta pública aberta procuraram recolher informações e opiniões sobre os seguintes elementos da avaliação de impacto: i) a definição do problema, incluindo os seus fatores e os objetivos políticos; ii) o alcance da revisão; iii) as possíveis medidas e opções políticas e os seus impactos prováveis, incluindo na subsidiariedade e na dimensão da UE; iv) a poupança gerada pelos ganhos de eficiência (em especial, a redução dos custos regulamentares) e as medidas de simplificação.

Foi consultado um amplo leque de partes interessadas, incluindo i) autoridades governamentais centrais (ministérios dos Transportes, ministérios dos Assuntos Internos e da Justiça e agências estatais descentralizadas); ii) autoridades governamentais locais (municípios e respetivas associações, por exemplo POLIS e EUROCITIES); iii) organizações de investigação e ONG dedicadas à segurança rodoviária (por exemplo, Instituto VIAS, ETSC e FERSI/SWOV); iv) organizações da rede policial (por exemplo, ROADPOL); e v) organizações dos utilizadores rodoviários, associações empresariais e de transporte rodoviário (como ADAC, FIA, IRU, UICR, TLN, CORTE e Leaseurope).

- **Avaliação de impacto**

Tal como referido na avaliação de impacto inicial³⁹, foram analisados os seguintes impactos da presente iniciativa: i) os impactos económicos — *impactos nas administrações públicas, no setor privado (por exemplo, nas empresas de locação financeira), nas PME, nos utilizadores rodoviários, no funcionamento do mercado interno e na concorrência*; ii) os impactos sociais — *impactos na segurança rodoviária e na proteção dos direitos fundamentais*; iii) os impactos ambientais — *impactos no cumprimento das regras de trânsito rodoviário em vigor, especialmente com os limites de velocidade aplicáveis*. O cenário de base (*statu quo*), adotado para avaliar o impacto de cada opção estratégica identificada, utiliza o cenário de referência da UE de 2020 (REF2020) como ponto de partida da avaliação, que tem em conta os impactos da pandemia de COVID-19 no setor dos transportes.

³⁹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2131-Cross-border-enforcement-of-road-traffic-rules_en

A presente proposta de alteração da Diretiva CBE é acompanhada de um relatório de avaliação de impacto, cujo projeto foi apresentado ao Comité de Controlo da Regulamentação (CCR) em 22 de junho de 2022. Em 22 de julho de 2022, o CCR emitiu um parecer favorável com reservas⁴⁰. O relatório da avaliação de impacto foi adaptado em conformidade, para dar resposta não só às reservas formuladas, mas também às observações mais pormenorizadas do CCR. O relatório da avaliação de impacto descreve pormenorizadamente as opções estratégicas na secção 5 e apresenta uma análise exaustiva dos impactos de todas as opções na secção 6. As opções estratégicas analisadas podem resumir-se do seguinte modo:

1. Opção 1: A opção 1 corresponde ao cenário de base, contendo 11 (das 16) medidas políticas identificadas que são comuns a todas as opções estratégicas. O âmbito de aplicação da Diretiva CBE seria alargado de modo a incluir outras infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária que podem ser detetadas à distância através de equipamentos de controlo automáticos, como o não cumprimento de distância suficiente em relação ao veículo da frente, a ultrapassagem perigosa, o estacionamento perigoso, a transposição de uma ou várias linhas contínuas de cor branca, a condução em contramão, o desrespeito das regras de criação e utilização de corredores de emergência e a utilização de um veículo com excesso de carga. Esta opção aumentaria a eficácia da diretiva em vigor, melhorando o atual intercâmbio de informações e abordando as questões relativas à proteção dos direitos fundamentais dos infratores não residentes na fase de investigação, incluindo a proteção dos dados pessoais, que é apoiada por todos os grupos de partes interessadas. De acordo com esta opção, as informações constantes dos registos nacionais de veículos sobre os anteriores proprietários/detentores dos veículos teriam de ser conservadas durante um determinado período de tempo e trocadas, se disponíveis. No caso de um veículo cedido em regime de locação financeira (ou de aluguer a longo prazo), as informações sobre o utilizador efetivo do veículo seriam trocadas quando disponíveis no registo nacional de veículos. As autoridades de execução seriam autorizadas a utilizar não só os registos de veículos, mas também outros registos, como os registos nacionais de cartas de condução, e preferencialmente através de um sistema eletrónico único, sempre que necessário para identificar uma pessoa responsável por uma infração às regras de trânsito relacionada com a segurança rodoviária.
2. Opções 2 e 2-A: Estas opções incluem todos os elementos da opção 1 e estabeleceriam adicionalmente procedimentos de seguimento específicos para a investigação transfronteiriça, incluindo a criação de um portal informático dedicado⁴¹ para a comunicação entre autoridades/organizações governamentais, empresas e cidadãos, e plataformas de preferência descentralizadas⁴² para interconectar os

⁴⁰ RSB/RM/cdd - rsb(2022)5013941

⁴¹ O portal pretende servir de ponto de contacto único (SPOC) ou ponto de acesso eletrónico único europeu para a execução transfronteiriça das regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária.

⁴² A natureza descentralizada do sistema significa que não seria efetuado qualquer armazenamento ou tratamento de dados pela entidade responsável pela gestão operacional dos componentes do sistema. Consoante o ponto de acesso ao sistema seja operado por uma instituição, agência ou organismo da UE, ou a nível nacional/internacional, e dependendo das autoridades nacionais que tratam os dados pessoais e para que fins, aplicar-se-ia o Regulamento (UE) 2018/1725 relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos e organismos da União e à livre circulação desses dados (JO L 295 de 21.11.2018, p. 39), o Regulamento (UE) 2016/679 relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1), ou a Diretiva (UE) 2016/680 relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas autoridades competentes para efeitos de prevenção, investigação, deteção

registos nacionais/serviços informáticos de retaguarda utilizados para o intercâmbio transfronteiriço de informações através dos pontos de contacto designados. A possibilidade de estabelecer um dever de cooperação do proprietário/detentor do veículo com as autoridades para identificar a pessoa responsável, em conformidade com a legislação nacional do Estado-Membro em causa, prevista pela opção 2-A, simplificaria os procedimentos de investigação transfronteiriça e aumentaria certamente a taxa de êxito das investigações nos Estados-Membros que aplicam regimes de responsabilidade jurídica dos condutores. Alguns Estados-Membros já utilizam esta abordagem, por exemplo, no âmbito do Acordo relativo à Diretiva CBE adotado no Fórum de Salzburgo⁴³.

3. Opções 3 e 3-A: Estas opções baseiam-se na opção 2-A e estabeleceriam adicionalmente procedimentos de seguimento específicos para o reconhecimento mútuo de decisões (finais) sobre sanções pecuniárias aplicadas a infrações abrangidas pelo âmbito de aplicação da Diretiva CBE. A opção 3 também prevê salvaguardas processuais e garantias específicas para os casos em que as sanções pecuniárias são executadas no estrangeiro. A opção 3-A é uma versão mais abrangente da opção 3, que reduz as razões para recusar o reconhecimento e a execução de decisões relativas a sanções pecuniárias emitidas por outros Estados-Membros, como enunciadas no artigo 7.º da Decisão-Quadro 2015/214/JAI.

No seu conjunto, a análise da eficiência das medidas propostas sugere que os benefícios totais, que oscilam, consoante a opção estratégica, entre 1 259,2 milhões e 3 850,6 milhões de EUR, excederiam substancialmente os custos totais, que variam entre 72,8 e 150 milhões de EUR, a preços de 2020. Embora o custo mais elevado resulte da melhoria da investigação por parte das autoridades dos Estados-Membros, nomeadamente o envio de cartas de notificação/autos de contraordenação por correio registado, que decorre também da proteção dos direitos fundamentais, o valor das vidas salvas representa o principal benefício — ou seja, os impactos sociais (quantificados) prevalecem sobre os impactos económicos de uma forma positiva.

A avaliação de impacto conclui que a opção preferida consiste na opção 2-A, que é considerada a opção mais eficaz para alcançar os objetivos políticos pretendidos, além de gerar maiores benefícios líquidos, ser coerente a nível interno e proporcionada em relação aos objetivos da iniciativa, ter em conta as regras e os procedimentos dos Estados-Membros e garantir uma maior viabilidade geral política e jurídica. Além disso, a opção 2-A pode facilitar significativamente os procedimentos de investigação transfronteiriça (e, conseqüentemente, a execução transfronteiriça das sanções pecuniárias), compensando os eventuais problemas de coerência externa. Esta opção estratégica fará avançar as fronteiras legislativas da UE com uma ambição moderada, abrindo caminho a um regime de responsabilidade jurídica geralmente aceitável e muito eficaz aplicável às infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária.

Os principais impactos sociais da opção preferida 2-A resultam do efeito dissuasor da Diretiva CBE, induzido por uma melhor execução das regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária, e foram avaliados em termos de impactos na segurança rodoviária

ou repressão de infrações penais ou execução de sanções penais, e à livre circulação desses dados (JO L 119 de 4.5.2016, p. 89).

⁴³ O Acordo multilateral relativo à Diretiva CBE do Fórum de Salzburgo foi assinado pela Bulgária, Croácia, Hungria e Áustria em 11 de outubro de 2012. Utiliza o quadro instituído pela Diretiva CBE e também inclui a cooperação na investigação transfronteiriça de infrações rodoviárias. (http://www.salzburgforum.org/Treaties_and_Agreement/CBE_Agreement.html).

(especificamente, em termos de vidas salvas e ferimentos evitados). Estima-se que, na opção 2-A, seja possível salvar 384 vidas e evitar 21 789 ferimentos em 2025-2050, em comparação com o cenário de base. Em termos monetários, estima-se uma redução dos custos externos dos acidentes de cerca de 2,8 mil milhões de EUR, expressos em valores atuais, em 2025-2050, comparando com o cenário de base. Além disso, as empresas de locação financeira podem esperar poupanças anuais de cerca de 7 milhões de EUR, em comparação com o cenário de base, expressos em valores atuais, durante o período de avaliação de 2025-2050, uma vez que terão menos encargos administrativos quando a identidade dos utilizadores efetivos dos veículos (os locatários) puder ser diretamente obtida a partir dos dados de registo dos veículos.

Espera-se que a opção 2-A seja eficaz para aumentar a taxa de infrações investigadas com êxito, embora deva conduzir a um aumento dos custos de execução devido ao maior número de notificações emitidas. Estima-se que os custos adicionais de execução incorridos pelas autoridades dos Estados-Membros correspondam a 136,8 milhões de EUR, em comparação com o cenário de base, expressos em valores atuais, no período de 2025-2050. Tal inclui custos de ajustamento pontuais de 4,6 milhões de EUR a suportar pelas administrações dos Estados-Membros (por exemplo, para adaptar os sistemas informáticos). Espera-se que esses custos adicionais, relativamente baixos, sejam compensados pelo acréscimo de receitas proveniente do pagamento das sanções, embora este impacto não possa ser avaliado. Além disso, prevêem-se custos de ajustamento incorridos pela Comissão Europeia (sobretudo os relacionados com a atualização do portal de informação) no valor de 1,5 milhões de EUR, em comparação com o cenário de base, expressos em valores atuais, no período de 2025-2050.

O impacto ambiental da opção preferida deverá ser ligeiramente positivo. A eliminação da impunidade dos infratores não residentes deverá conduzir a um comportamento mais respeitador da lei, resultando, no que diz respeito ao excesso de velocidade (que representa a grande maioria das infrações cometidas com veículos estrangeiros), numa redução da velocidade média, o que diminuirá, por sua vez, o consumo de combustível, ou seja, as emissões de poluentes e de CO₂. Ao longo do tempo, à medida que a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na frota aumentar, a melhoria ambiental que resulta dessa redução da velocidade média baixará de forma significativa. De um modo geral, não se prevê que o impacto positivo no ambiente seja considerável, mas também não se prevê nenhum prejuízo para o ambiente.

A iniciativa contribui diretamente para o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável n.º 11 das Nações Unidas de tornar as cidades e as comunidades mais inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis, e, em especial, para o objetivo n.º 11.2, que prevê, até 2030, oferecer sistemas de transportes seguros, comportáveis, acessíveis e sustentáveis para todos, melhorando a segurança rodoviária, nomeadamente através da expansão dos transportes públicos, conferindo uma atenção especial às necessidades das pessoas em situação vulnerável, mulheres, crianças, pessoas portadoras de deficiência e pessoas idosas»⁴⁴. A melhoria da investigação das infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária cometidas com veículos matriculados no estrangeiro reforçará o efeito dissuasor da Diretiva CBE. Consequentemente, espera-se que as estradas da UE se tornem mais seguras para todos os utilizadores. A execução da legislação em matéria de riscos comportamentais constitui um

⁴⁴ <https://sdgs.un.org/goals/goal11>

elemento central da abordagem «Sistema Seguro» e um princípio fundamental da «Declaração de Estocolmo sobre Segurança Rodoviária» das Nações Unidas, de 2020⁴⁵.

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

No âmbito do Programa para a Adequação e a Eficácia da Regulamentação (REFIT)⁴⁶, a presente proposta visa reduzir os custos de execução incorridos pelas autoridades dos Estados-Membros pela investigação transfronteiriça de infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária. Espera-se que as medidas propostas resultem numa diminuição do tempo de investigação e dos respetivos custos por infração, para tal: i) melhorando o intercâmbio de informações entre as autoridades, incluindo o acesso aos registos e respetivo conteúdo; ii) criando um mecanismo específico de investigação transfronteiriça, para melhorar a identificação das pessoas responsáveis pelas infrações, incluindo o dever de cooperação com as autoridades de execução na identificação dos verdadeiros infratores, quando possível. A proposta deverá reduzir os encargos gerados para os utilizadores rodoviários melhorando o conteúdo das cartas de notificação/dos autos de contraordenação e a comunicação de seguimento com os infratores (melhor proteção dos direitos fundamentais). Além disso, prevê-se uma redução dos custos administrativos que recaem sobre as empresas de locação financeira e de aluguer de automóveis, uma vez que será permitido o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre os utilizadores efetivos dos veículos (os locatários).

A iniciativa respeita o princípio «digital por defeito»⁴⁷, uma vez que promove a transformação digital, sempre que possível. Por exemplo, propõe procedimentos de seguimento digitalizados no caso da execução transfronteiriça de sanções relativas a infrações abrangidas pela Diretiva CBE, incluindo a introdução de formulários digitais normalizados, traduzidos em todas as línguas oficiais da UE, o que simplificará o seu intercâmbio.

- **Aplicação da abordagem «entra um, sai um»**

A abordagem «entra um, sai um» implica *compensar os novos encargos para os cidadãos e as empresas resultantes das propostas legislativas da Comissão através da redução equivalente dos encargos existentes no mesmo domínio de intervenção*. De acordo com o parágrafo anterior, estima-se que a presente proposta resulte numa redução dos custos administrativos para o setor privado — empresas de locação financeira e de aluguer de automóveis — de 0,435 milhões de EUR em 2030 e de 0,275 milhões de EUR em 2050, em comparação com o cenário de base. As poupanças nos custos administrativos por empresa deverão equivaler a cerca de 202 EUR em 2030 e 128 EUR em 2050. O total das poupanças nos custos administrativos entre 2025 e 2050, expresso em valores atuais, foi estimado em cerca de 7 milhões de EUR.

- **Direitos fundamentais**

Um dos objetivos específicos da presente proposta é melhorar a proteção dos direitos fundamentais dos condutores não residentes. Uma melhor execução, através do intercâmbio transfronteiriço de informações sobre as infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária, assegurará a igualdade de tratamento entre condutores residentes e não residentes, e o exercício efetivo do direito a uma compensação adequada, do direito a um

⁴⁵ <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>

⁴⁶ Programa de trabalho da Comissão para 2022, anexo II (iniciativas REFIT), parte «Um novo impulso para a democracia europeia»

⁴⁷ COM(2021) 118.

juízo imparcial e à presunção de inocência e do direito de defesa. Para o efeito, é necessário i) permitir a verificação da autenticidade das cartas de notificação e dos documentos de seguimento; ii) estabelecer prazos harmonizados para o envio das cartas de notificação e dos documentos de seguimento; iii) estabelecer requisitos mínimos obrigatórios para as informações a partilhar com os presumíveis responsáveis; iv) assegurar um regime linguístico coerente até à fase de recurso para um tribunal competente; e v) assegurar que os cidadãos recebem mais informações nas cartas de notificação/nos autos de contraordenação, por exemplo, sobre as vias de recurso aplicáveis e as modalidades de pagamento das coimas.

A presente proposta prevê igualmente a harmonização da Diretiva CBE com as novas regras em matéria de proteção de dados pessoais. Por conseguinte, são estabelecidas salvaguardas adequadas para garantir que a diretiva respeita plenamente os artigos 7.º e 8.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, bem como o quadro jurídico aplicável em matéria de proteção de dados pessoais. A Autoridade Europeia para a Proteção de Dados (AEPD) será consultada.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A aplicação da proposta exige a criação e a manutenção de um novo sistema informático. Este sistema deverá conectar as redes existentes dos sistemas informáticos nacionais e dos pontos de acesso interoperáveis, que operam sob a responsabilidade individual e gestão de cada Estado-Membro, a fim de garantir um intercâmbio transfronteiriço seguro e fiável de informações sobre as infrações às regras de trânsito relacionadas a segurança rodoviária. A Comissão, por meio de atos de execução, definirá soluções informáticas adequadas, incluindo a conceção/arquitetura e as especificações técnicas do novo portal digital e dos sistemas eletrónicos dedicados (plataforma(s) de interface) necessários para interconectar os sistemas nacionais e realizar o intercâmbio de informações, que os Estados-Membros poderão optar por utilizar. Assegurará que todas as soluções propostas sejam objeto de uma avaliação de interoperabilidade, com base nos requisitos estabelecidos no artigo 3.º da proposta de ato legislativo sobre a interoperabilidade europeia. Os atos de execução deverão estabelecer:

1. Especificações técnicas que definam os métodos de comunicação por via eletrónica, incluindo os protocolos de comunicação;
2. Objetivos de segurança da informação e as medidas técnicas pertinentes que assegurem padrões mínimos de segurança da informação e um elevado nível de cibersegurança no tratamento e comunicação de informações;
3. Objetivos mínimos de disponibilidade e os respetivos requisitos técnicos para os serviços prestados.

Estima-se que os custos pontuais em 2025 e os custos de ajustamento recorrentes suportados pela Comissão até 2050, principalmente os relacionados com a criação do sistema informático necessário para a interação entre autoridades/organizações governamentais, pessoas singulares e pessoas coletivas nos processos administrativos e penais transfronteiriços, ascendam a 1 531 milhões de EUR. Os custos para os Estados-Membros são bastante limitados. Espera-se que os Estados-Membros suportem estes custos a partir dos seus orçamentos nacionais; podem igualmente candidatar-se a apoio financeiro da UE ao abrigo dos programas de financiamento pertinentes, como o programa Justiça⁴⁸ e os instrumentos da política de coesão.

⁴⁸ https://commission.europa.eu/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/justice-programme_en

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação, programa de acompanhamento e reexame seletivo**

Os instrumentos de monitorização estabelecidos continuam a aplicar-se para acompanhar a taxa de infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária investigadas com êxito ao longo do tempo. Os relatórios devem incluir o número de pedidos automatizados enviados/recebidos pelo Estado-Membro da infração (e dirigidos ao Estado-Membro de registo do veículo), bem como o tipo de infrações a que se referem os pedidos e o número de pedidos sem êxito. Além disso, os Estados-Membros devem fornecer indicadores quantitativos adicionais, por exemplo, sobre as infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária registadas que tenham sido detetadas automaticamente, ou sem identificação da pessoa responsável no local, e sejam cometidas com veículos matriculados num Estado-Membro diferente daquele em que ocorre a infração, ou sobre o número de sanções pecuniárias pagas voluntariamente por não residentes.

O novo período para apresentação de relatórios pelos Estados-Membros é alargado de dois anos para quatro anos, alinhando-o com o calendário de avaliação da Comissão e reduzindo os encargos administrativos para as autoridades nacionais. A Comissão informará os Estados-Membros sobre o conteúdo dos relatórios apresentados após a sua avaliação. A(s) plataforma(s) informática(s) destina(m)-se a facilitar a compilação automática de dados através de elementos específicos a notificar. A Comissão acompanhará a execução e a eficácia da aplicação da presente iniciativa através de várias ações e de um conjunto de indicadores-chave de desempenho (ICD), para aferir os progressos alcançados na consecução dos objetivos operacionais. Cinco anos após a data de entrada em vigor da legislação, os serviços da Comissão procederão a uma avaliação para verificar em que medida os objetivos da iniciativa foram alcançados.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

A proposta de revisão da Diretiva CBE está estruturada em torno dos três principais objetivos políticos referidos no capítulo 1 da presente exposição de motivos, que estão inter-relacionados e visam melhorar a segurança rodoviária na União. As principais disposições que alteram de forma substantiva a referida diretiva ou que acrescentam novos elementos são as seguintes:

O artigo 1.º, n.º 1, altera o artigo 2.º da Diretiva CBE, alargando o âmbito de aplicação da diretiva a infrações adicionais às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária, a saber: i) não cumprimento de distância de segurança suficiente em relação ao veículo da frente; ii) ultrapassagem perigosa; iii) estacionamento perigoso; iv) transposição de uma ou várias linhas contínuas de cor branca; v) condução em contramão; vi) desrespeito das regras relativas à criação e à utilização de corredores de emergência; e vii) utilização de veículo com excesso de carga. Clarifica também a relação entre a Diretiva CBE e o quadro jurídico da UE já vigente relativamente a certos direitos e obrigações dos Estados-Membros, como a Diretiva 2014/41/UE, a Convenção relativa ao Auxílio Judiciário Mútuo em Matéria Penal entre os Estados-Membros da União Europeia, a Decisão-Quadro 2005/214/JAI do Conselho e a legislação em matéria de direitos dos suspeitos e arguidos.

O artigo 1.º, n.º 2, altera o artigo 3.º da Diretiva CBE, clarificando as definições existentes e acrescentando as definições das novas infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária.

O artigo 1.º, n.º 3, insere um novo artigo 3.º-A sobre as responsabilidades e competências dos pontos de contacto nacionais. Os pontos de contacto nacionais dos Estados-Membros devem

cooperar com outras autoridades envolvidas na investigação das infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária abrangidas pelo âmbito de aplicação da Diretiva CBE, independentemente da natureza da infração ou do estatuto jurídico da autoridade. Assim, os Estados-Membros são incentivados a trocar informações ao abrigo desta diretiva através de um sistema único.

O artigo 1.º, n.º 4, substitui o artigo 4.º, da Diretiva CBE. Estabelece que o intercâmbio dos dados de registo dos veículos (DRV) deve ser efetuado através de um sistema eletrónico único — o Sistema Europeu de Informação sobre Veículos e Cartas de Condução (Eucaris) —, de modo a garantir um intercâmbio rápido, eficiente em termos de custos, seguro e fiável de DRV específicos entre os Estados-Membros. Estabelece igualmente que os Estados-Membros podem efetuar pesquisas automatizadas nos registos de veículos em conformidade com os procedimentos atuais, incluindo através da aplicação informática, até que a Comissão adote um ato de execução que estabeleça os procedimentos para essas pesquisas. Os Estados-Membros devem também garantir a disponibilidade e a atualização de certos DRV. No caso de locação financeira (ou de aluguer a longo prazo) de um veículo, os Estados-Membros podem efetuar pesquisas automatizadas nos registos de veículos para obter dados sobre os utilizadores finais dos veículos, quando disponíveis. É estabelecido um período de conservação dos dados relativos à identidade de anteriores proprietários, detentores e utilizadores finais dos veículos, para que as autoridades possam obter as informações de que necessitam para investigar as infrações.

O artigo 1.º, n.º 5, insere:

- Um novo artigo 4.º-A sobre os procedimentos de assistência mútua entre Estados-Membros na investigação transfronteiriça de infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária. Estabelece que os Estados-Membros devem prestar-se assistência mútua sempre que, com base nos resultados da pesquisa automatizada efetuada, o Estado-Membro em que a infração foi cometida não consiga identificar adequadamente a pessoa responsável pela infração às regras de trânsito relacionada com a segurança rodoviária. Os procedimentos de assistência mútua serão digitalizados de acordo com as disposições a estabelecer por meio de um ato de execução. São igualmente enumerados os motivos pelos quais a prestação de assistência mútua para identificar a pessoa responsável pode ser recusada pelo Estado-Membro de registo ou de residência, em especial para evitar revelar a identidade de pessoas protegidas;
- Um novo artigo 4.º-B sobre a aplicação de medidas nacionais que facilitem a identificação da pessoa responsável. Este artigo autoriza os Estados-Membros a aplicarem medidas nacionais a não residentes, nomeadamente o dever por parte das pessoas presumivelmente responsáveis de cooperarem com as autoridades nacionais na identificação do responsável pela infração; e
- Um novo artigo 4.º-C sobre a utilização de outras bases de dados na investigação de infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária. Este artigo estabelece que as autoridades de execução dos Estados-Membros estão autorizadas a utilizar não apenas os registos de veículos, mas também outros registos, como os registos nacionais de cartas de condução ou os registos da população, desde que essa utilização seja explicitamente autorizada ao abrigo da legislação da União.

O artigo 1.º, n.º 6, substitui o artigo 5.º, da Diretiva CBE. Especifica o conteúdo mínimo da carta de notificação, que deve incluir, em especial, informações sobre a infração cometida, as sanções impostas, as vias de recurso, o pagamento das sanções pecuniárias — incluindo as medidas de atenuação —, as regras aplicáveis em matéria de proteção de dados e, se for caso

disso, informações sobre a entidade habilitada a cobrar as sanções pelo Estado-Membro que enviou a notificação.

O artigo 1.º, n.º 7, insere:

- Um novo artigo 5.º-A sobre o procedimento de entrega da carta de notificação e dos documentos de seguimento. Estabelece o regime linguístico para a comunicação entre os presumíveis responsáveis e as autoridades dos Estados-Membros, a aplicar até à fase de recurso para um tribunal competente, bem como prazos harmonizados para o envio desses documentos. Além disso, prevê procedimentos específicos de assistência mútua para a entrega transfronteiriça dos documentos, quando não seja possível enviar os documentos por correio registado ou por meios eletrónicos de valor equivalente. Os procedimentos de assistência mútua serão digitalizados de acordo com as disposições a adotar por meio de um ato de execução;
- Um novo artigo 5.º-B relativo às taxas cobradas pelas entidades públicas ou privadas que sejam habilitadas pelos Estados-Membros a administrar os procedimentos de seguimento. Este artigo estabelece que os presumíveis responsáveis não são obrigados a pagar as despesas jurídicas e administrativas relacionadas com a administração das sanções, quando essa administração é externalizada a agentes de cobrança de dívidas. No entanto, as autoridades dos Estados-Membros estão autorizadas a cobrar taxas administrativas proporcionadas.

O artigo 1.º, n.º 8, substitui:

- O artigo 6.º da Diretiva CBE. Alarga o período de apresentação de relatórios pelos Estados-Membros para quatro anos, alinhando-o com o calendário de avaliação da Comissão. Os Estados-Membros devem apresentar indicadores quantitativos adicionais, por exemplo sobre as infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária registadas que sejam cometidas com veículos matriculados num Estado-Membro diferente daquele em que ocorre a infração ou sobre o número de sanções pecuniárias pagas voluntariamente por não residentes. A Comissão deve informar os Estados-Membros sobre o conteúdo dos relatórios apresentados após a sua avaliação;

O artigo 7.º da Diretiva CBE. Os Estados-Membros devem informar-se mutuamente sobre incidentes de cibersegurança relacionados com dados armazenados em nuvens;

- O artigo 8.º da Diretiva CBE. Obriga a Comissão a criar um portal informático dedicado, para facilitar o intercâmbio de informações entre os pontos de contacto nacionais, outras autoridades relevantes dos Estados-Membros e os utilizadores rodoviários, por exemplo, sobre as regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária em vigor nos Estados-Membros, as vias de recurso e as sanções aplicáveis. O portal facilitará igualmente a verificação da autenticidade das cartas de notificação e dos documentos de seguimento. As informações trocadas podem incluir dados de registo dos veículos e dados sobre os responsáveis presumíveis ou efetivos pelas infrações relacionadas com a segurança rodoviária.

O artigo 1.º, n.º 9, insere um novo artigo 8.º-A sobre o apoio financeiro para promover a cooperação transfronteiriça no domínio da execução das regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária na UE. É estabelecida uma base jurídica para o financiamento pela UE de atividades destinadas ao intercâmbio de boas práticas de execução, para a aplicação de metodologias e técnicas de execução inteligentes nos Estados-Membros, que reforcem as capacidades das autoridades de execução e promovam campanhas de sensibilização.

O artigo 1.º, n.º 10, substitui o artigo 9.º da Diretiva CBE, habilitando a Comissão a adotar atos delegados para atualizar o novo anexo à luz do progresso técnico.

O artigo 1.º, n.º 11, insere um novo artigo 10.º-A, relativo à instituição de um comité em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho.

O artigo 1.º, n.º 12, substitui o artigo 11.º, da Diretiva CBE. Exige a apresentação pela Comissão ao Parlamento Europeu e Conselho de um relatório sobre a aplicação da referida diretiva.

O artigo 1.º, n.º 13, substitui o anexo I da Diretiva (UE) 2015/413 pelo anexo da diretiva alterada.

O artigo 1.º, n.º 14, revoga o anexo II da Diretiva (UE) 2015/413.

O artigo 2.º especifica o prazo para a transposição da diretiva alterada pelos Estados-Membros.

O artigo 3.º fixa a data de entrada em vigor da diretiva alterada no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O artigo 4.º estabelece que os Estados-Membros são os destinatários da diretiva alterada.

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, n.º 1, alínea c),

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A Diretiva (UE) 2015/413 facilita o intercâmbio transfronteiriço (*cross-border exchange*, CBE) de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária, reduzindo dessa forma a impunidade dos infratores não residentes. Uma investigação e execução transfronteiriça eficaz das infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária aumenta a segurança rodoviária, uma vez que incentiva os condutores não residentes a cometerem menos infrações e a conduzirem com maior segurança.
- (2) A experiência prática das autoridades de execução envolvidas na investigação dessas infrações demonstrou que a atual redação da Diretiva (UE) 2015/413 não facilita uma investigação eficaz das infrações quando cometidas por condutores não residentes nem a execução de sanções pecuniárias na medida desejada. Tal resulta numa relativa impunidade dos condutores não residentes e tem um impacto negativo na segurança rodoviária na União. Além disso, os direitos processuais e fundamentais dos condutores não residentes nem sempre são respeitados no contexto das investigações transfronteiriças, em especial devido à falta de transparência sobre a fixação do montante das coimas e as vias de recurso das decisões. A referida diretiva visa melhorar a eficácia da investigação das infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária cometidas com veículos matriculados noutro Estado-Membro, a fim de contribuir para o objetivo da União de reduzir o número de mortes

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

em todos os modos de transporte para quase zero até 2050 e reforçar a proteção dos direitos fundamentais e processuais dos condutores não residentes.

- (3) No seu «Quadro estratégico da UE para a segurança rodoviária 2020- 2030»³, a Comissão reafirmou o objetivo ambicioso de se aproximar de zero vítimas mortais e de zero feridos graves nas estradas da União até 2050 («Visão Zero») e o objetivo de médio prazo de reduzir o número de mortos e feridos graves em 50 % até 2030 — uma meta inicialmente fixada em 2017, pelos Ministros dos Transportes da União, na Declaração de Valeta sobre Segurança Rodoviária. A fim de alcançar esses objetivos, a Comissão, no âmbito da Comunicação «Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente — Pôr os transportes europeus na senda do futuro»⁴, anunciou a sua intenção de rever a Diretiva (UE) 2015/413 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵.
- (4) O âmbito de aplicação da diretiva deve ser alargado a outras infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária, a fim de garantir a igualdade de tratamento entre condutores. Tendo em conta a base jurídica de adoção da Diretiva (UE) 2015/413, a saber, o artigo 91.º, n.º 1, alínea c), do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, as infrações adicionais devem estar estreitamente relacionadas com a segurança rodoviária, visando comportamentos perigosos e imprudentes que representam um risco grave para os utilizadores rodoviários. O alargamento do âmbito de aplicação deve também refletir o progresso técnico no domínio da deteção automática de infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária.
- (5) As infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária podem ser classificadas como infrações administrativas ou penais nos termos do direito nacional dos Estados-Membros, e podem originar processos instaurados por autoridades administrativas ou judiciais, diante de tribunais competentes em matéria administrativa ou penal, consoante os procedimentos nacionais aplicáveis. Um quadro jurídico específico da União regula a cooperação judiciária em matéria penal, com base no princípio do reconhecimento mútuo de sentenças e decisões judiciais. Por conseguinte, é necessário que a aplicação da presente diretiva não prejudique os direitos e obrigações dos Estados-Membros decorrentes de outra legislação da União aplicável em matéria penal, em especial as disposições estabelecidas na Decisão-Quadro 2005/214/JAI do Conselho⁶, na Diretiva 2014/41/UE do Parlamento Europeu e do Conselho⁷ no que diz respeito aos procedimentos de intercâmbio de provas, e no artigo 5.º da Convenção relativa ao Auxílio Judiciário Mútuo em Matéria Penal entre os Estados-Membros da União Europeia estabelecida pelo Conselho em conformidade com o artigo 34.º do Tratado da União Europeia⁸ no que se refere aos procedimentos de entrega de documentos. Além disso, a aplicação da presente diretiva

³ SWD(2019) 283 final.

⁴ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões «Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente — Pôr os transportes europeus na senda do futuro» [COM(2020)789 final].

⁵ Diretiva (UE) 2015/413 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2015, que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária (JO L 68 de 13.3.2015, p. 9).

⁶ Decisão-Quadro 2005/214/JAI do Conselho, de 24 de fevereiro de 2005, relativa à aplicação do princípio do reconhecimento mútuo às sanções pecuniárias (JO L 76 de 22.3.2005, p. 16).

⁷ Diretiva 2014/41/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à decisão europeia de investigação em matéria penal (JO L 130 de 1.5.2014, p. 1).

⁸ JO C 197 de 12.7.2000, p. 3.

também não deve afetar os processos penais que exijam garantias específicas para as pessoas em causa, ou salvaguardas processuais para os suspeitos e arguidos, como previsto nas Diretivas 2010/64/UE⁹, 2012/13/UE¹⁰, 2013/48/UE¹¹, (UE) 2016/343¹², (UE) 2016/800¹³ e (UE) 2016/1919 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁴.

- (6) As responsabilidades e competências dos pontos de contacto nacionais devem ser definidas, a fim de garantir uma cooperação harmoniosa com outras autoridades envolvidas na investigação das infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária abrangidas pelo âmbito de aplicação da presente diretiva. Os pontos de contacto nacionais devem estar sempre à disposição dessas autoridades e responder num prazo razoável aos pedidos formulados. Tal deve ser o caso independentemente da natureza da infração ou do estatuto jurídico da autoridade e, em especial, independentemente de a autoridade ter competência nacional, subnacional ou local.
- (7) Os elementos básicos do sistema de intercâmbio transfronteiriço de informações estabelecido pela Diretiva (UE) 2015/413 revelaram-se eficazes. No entanto, são necessárias novas melhorias e adaptações para resolver os problemas que resultam da falta de dados ou da apresentação de dados erróneos ou inexatos. Por conseguinte, devem ser impostas obrigações adicionais aos Estados-Membros no que diz respeito à necessidade de manter a disponibilidade e a atualização de certos dados nas bases de dados pertinentes, a fim de melhorar a eficácia da troca de informações.
- (8) O Estado-Membro em que é cometida a infração deve também ser autorizado a efetuar pesquisas automatizadas nos registos de veículos para obter dados sobre os utilizadores finais dos veículos, sempre que essas informações já estejam disponíveis. Além disso, deve ser estabelecido um período de conservação de dados relativos à identidade de anteriores proprietários, detentores e utilizadores finais dos veículos, para que as autoridades possam obter as informações de que necessitam para investigar as infrações.
- (9) Os pedidos de envio de dados de registo dos veículos e o intercâmbio dos elementos de dados nos casos transfronteiriços devem ser efetuados através de um sistema eletrónico único. Por conseguinte, partindo também do quadro técnico já existente, a pesquisa automatizada de dados de registo dos veículos ao abrigo da Diretiva (UE) 2015/413 só deve ser efetuada através da aplicação informática do Sistema Europeu de Informação sobre Veículos e Cartas de Condução (Eucaris) e suas versões alteradas. A

⁹ Diretiva 2010/64/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativa ao direito à interpretação e tradução em processo penal (JO L 280 de 26.10.2010, p. 1).

¹⁰ Diretiva 2012/13/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de maio de 2012, relativa ao direito à informação em processo penal (JO L 142 de 1.6.2012, p. 1).

¹¹ Diretiva 2013/48/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2013, relativa ao direito de acesso a um advogado em processo penal e nos processos de execução de mandados de detenção europeus, e ao direito de informar um terceiro aquando da privação de liberdade e de comunicar, numa situação de privação de liberdade, com terceiros e com as autoridades consulares (JO L 294 de 6.11.2013, p. 1).

¹² Diretiva (UE) 2016/343 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de março de 2016, relativa ao reforço de certos aspetos da presunção de inocência e do direito de comparecer em julgamento em processo penal (JO L 65 de 11.3.2016, p. 1).

¹³ Diretiva (UE) 2016/800 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa a garantias processuais para os menores suspeitos ou arguidos em processo penal (JO L 132 de 21.5.2016, p. 1).

¹⁴ Diretiva (UE) 2016/1919 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de outubro de 2016, relativa ao apoio judiciário para suspeitos e arguidos em processo penal e para as pessoas procuradas em processos de execução de mandados de detenção europeus (JO L 297 de 4.11.2016, p. 1).

referida aplicação deve permitir um intercâmbio rápido, eficiente em termos de custos, seguro e fiável de dados específicos de registo dos veículos entre os Estados-Membros e, dessa forma, melhorar a eficiência da investigação. Os Estados-Membros devem impedir o intercâmbio de informações por outros meios, uma vez que tal será menos eficiente em termos de custos e não garante a proteção dos dados transmitidos.

- (10) A fim de assegurar condições uniformes para as pesquisas a efetuar pelos Estados-Membros, a Comissão deve ser habilitada a adotar atos de execução que estabeleçam os procedimentos necessários para realizar essas pesquisas. No entanto, devem aplicar-se medidas transitórias que assegurem o intercâmbio automatizado dos dados de registo dos veículos através do sistema eletrónico existente, para impedir a descontinuidade do intercâmbio de dados até que essas regras se tornem aplicáveis.
- (11) Nos casos em que a pessoa responsável não possa ser identificada com a certeza exigida pela legislação do Estado-Membro em que foi cometida a infração com base nas informações pesquisadas no registo de veículos, os Estados-Membros devem cooperar com vista a determinar a identidade da pessoa responsável. Para o efeito, deve ser instituído um procedimento de assistência mútua para identificar a pessoa responsável, seja através de um pedido de confirmação, com base em informações já detidas pelo Estado-Membro da infração, seja através de um pedido específico de investigação pelas autoridades competentes do Estado-Membro de registo ou do Estado-Membro de residência.
- (12) O Estado-Membro de registo ou o Estado-Membro de residência deve fornecer as informações adicionais solicitadas pelo Estado-Membro da infração, necessárias para identificar a pessoa responsável, num prazo razoável. Se não for possível recolher ou fornecer as informações, ou se não for possível fazê-lo sem demora injustificada, deve ser dada uma explicação clara sobre os motivos dessa impossibilidade e o atraso deve ser minimizado tanto quanto possível.
- (13) Devem ser especificados os motivos pelos quais a prestação de assistência mútua para identificar uma pessoa responsável pode ser recusada pelo Estado-Membro de registo ou de residência. Em especial, devem ser introduzidas salvaguardas para evitar a revelação da identidade de pessoas protegidas, nomeadamente testemunhas protegidas, através desses procedimentos.
- (14) Os Estados-Membros devem ser autorizados a utilizar os procedimentos nacionais que aplicariam caso a infração relacionada com a segurança rodoviária fosse cometida por uma pessoa residente. Importa reforçar a segurança jurídica relativamente à aplicabilidade de medidas específicas tomadas no âmbito desses procedimentos, como as relacionadas com documentos que solicitem a confirmação ou refutação do cometimento da infração ou que obriguem as pessoas em causa a cooperar na identificação da pessoa responsável. Uma vez que essas medidas devem produzir os mesmos efeitos jurídicos que nos processos nacionais, as pessoas em causa também devem beneficiar dos mesmos direitos fundamentais e processuais.
- (15) Sempre que a legislação da União ou o direito nacional dos Estados-Membros preveja explicitamente a possibilidade de acesso a ou de intercâmbio de informações de outras bases de dados nacionais ou da União para efeitos da Diretiva (UE) 2015/413, deve ser dada a possibilidade aos Estados-Membros de trocarem informações utilizando essas bases de dados, sem deixar de respeitar os direitos fundamentais dos condutores não residentes.

- (16) A definição da carta de notificação sobre as infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária e do seu conteúdo difere atualmente de um Estado-Membro para outro, de tal forma que podem ser prejudicados os direitos fundamentais e processuais das pessoas objeto de procedimentos de seguimento iniciados pelos Estados-Membros em que são cometidas as infrações. Tal aplica-se especialmente quando são enviadas «cartas de informação prévia» que não cumprem as normas linguísticas e de informação exigidas pela Diretiva (UE) 2015/413. As pessoas visadas por estas práticas não estão normalmente familiarizadas com o sistema jurídico do Estado-Membro onde cometeram a infração, nem falam a(s) sua(s) língua(s) oficial(ais), pelo que os seus direitos processuais e fundamentais devem ser mais bem salvaguardados. Para o efeito, devem ser estabelecidos requisitos mínimos obrigatórios para o conteúdo da carta de notificação e o seu atual modelo, contendo apenas informações básicas, tal como estabelecido no anexo II da Diretiva (UE) 2015/413, deve deixar de ser utilizado.
- (17) A carta de notificação deve incluir, no mínimo, informações pormenorizadas sobre a qualificação e as consequências jurídicas da infração, em especial porque as sanções aplicáveis às infrações abrangidas pela Diretiva (UE) 2015/413 podem ser não pecuniárias, como as restrições aplicadas ao direito de conduzir dos infratores. Além disso, o direito de impugnação também deve ser apoiado, facultando informações pormenorizadas sobre onde e como exercer os direitos de defesa ou recorrer de uma decisão no Estado-Membro da infração, numa língua que a pessoa em causa compreenda. Devem também ser explicados os procedimentos *in absentia*, quando aplicáveis, uma vez que o presumível responsável poderá não ter a intenção de regressar ao Estado-Membro da infração para participar no processo, bem como as opções de pagamento e a possibilidade de atenuação das sanções para incentivar a cooperação voluntária. Por último, uma vez que a carta de notificação deve ser o primeiro documento recebido pelo proprietário, detentor ou utilizador final do veículo, ou qualquer outra pessoa presumivelmente responsável, importa mencionar na notificação as informações previstas no artigo 13.º da Diretiva (UE) 2016/680 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁵, incluindo nos termos do artigo 13.º, n.º 2, alínea d), as informações sobre a origem dos dados pessoais, e as informações previstas nos artigos 13.º e 14.º do Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁶. Essas informações devem ser fornecidas na carta de notificação diretamente ou referindo o local onde podem ser disponibilizadas.
- (18) Quando as pessoas não residentes são controladas no local no âmbito de um controlo rodoviário e essa ação dá início a procedimentos de seguimento relativos ao cometimento de uma infração às regras de trânsito relacionada com a segurança rodoviária, a notificação deve apenas conter determinados elementos essenciais e ser entregue diretamente à pessoa em causa no âmbito dos procedimentos de controlo rodoviário.

¹⁵ Diretiva (UE) 2016/680 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas autoridades competentes para efeitos de prevenção, investigação, deteção ou repressão de infrações penais ou execução de sanções penais, e à livre circulação desses dados, e que revoga a Decisão-Quadro 2008/977/JAI do Conselho (JO L 119 de 4.5.2016, p. 89).

¹⁶ Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

- (19) A fim de assegurar que o presumível responsável é a pessoa que efetivamente recebe a carta de notificação e os eventuais documentos de seguimento, e para evitar o incorreto envolvimento de terceiros não visados, devem ser estabelecidas regras para os procedimentos de entrega dos documentos.
- (20) Caso não seja possível entregar os documentos por correio registado ou por meios eletrónicos de valor equivalente, o Estado-Membro da infração deve poder confiar no Estado-Membro de registo ou de residência para a entrega dos documentos e comunicações à pessoa em causa ao abrigo da legislação nacional desse país em matéria de procedimentos de notificação de documentos.
- (21) Tanto a carta de notificação como os documentos de seguimento devem ser enviados na língua do documento de matrícula do veículo ou, se essas informações não estiverem disponíveis ou se tal for necessário para proteger os direitos fundamentais, na(s) língua(s) oficial(ais) apropriada(s) do Estado-Membro de registo ou de residência. No entanto, uma vez que alguns Estados-Membros têm mais do que uma língua oficial, esta obrigação pode resultar no envio de cartas de notificação e outros documentos de seguimento numa língua que o destinatário não compreenda. Para determinar a língua adequada da carta de notificação, os Estados-Membros devem indicar à Comissão a sua língua preferencial, por subdivisões territoriais, se tal for considerado necessário. A Comissão deve publicar as preferências linguísticas indicadas. Tal não deve prejudicar a aplicação da Diretiva 2010/64/UE, em conformidade com o seu artigo 1.º, n.º 3.
- (22) O Estado-Membro da infração deve permitir, até à fase de recurso para um tribunal competente, que a pessoa presumivelmente responsável pela infração às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária comunique em qualquer língua indicada pelo Estado-Membro de registo, o Estado-Membro de residência ou o Estado-Membro da infração à Comissão, ou, se a pessoa em causa não conhecer suficientemente essas línguas, numa língua que a pessoa fale ou compreenda, com vista a facilitar o exercício dos seus direitos processuais.
- (23) Deve ser prevista uma fiscalização jurisdicional efetiva, para evitar que as autoridades do Estado-Membro da infração não cumpram as normas linguísticas e as regras em matéria de notificação de documentos e a respetiva legislação nacional.
- (24) A fim de assegurar uma aplicação transparente e proporcional das sanções pecuniárias às infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária de direito público, os presumíveis responsáveis não devem ser obrigados a pagar as despesas judiciais e administrativas relacionadas com a administração das sanções, quando essa administração seja externalizada a entidades públicas ou privadas. No entanto, as autoridades dos Estados-Membros devem ser autorizadas a cobrar taxas administrativas proporcionadas.
- (25) O âmbito das informações comunicadas pelos Estados-Membros à Comissão deve ser alargado aos elementos estreitamente relacionados com o objetivo de melhorar a segurança rodoviária, para que a Comissão possa analisar melhor a situação dos Estados-Membros e propor iniciativas com uma base factual sólida. Para compensar os encargos administrativos adicionais que recaem sobre as autoridades dos Estados-Membros e alinhar a apresentação de relatórios com o calendário de avaliação da Comissão, o período para essa apresentação deve ser prorrogado. Deve prever-se um período transitório, de modo que o atual período de apresentação de relatórios de dois anos termine sem descontinuidades.

- (26) Uma vez que os dados de identificação dos infratores constituem dados pessoais na aceção do Regulamento (UE) 2016/679 e da Diretiva (UE) 2016/680, e tendo em conta que o quadro jurídico da União em matéria de tratamento de dados pessoais foi significativamente alterado desde a adoção da Diretiva (UE) 2015/413, as disposições relativas ao tratamento de dados pessoais devem ser harmonizadas com o novo quadro jurídico.
- (27) Nos termos do artigo 62.º, n.º 6, da Diretiva (UE) 2016/680, a Comissão deveria reexaminar os outros atos jurídicos adotados pela União que regulam o tratamento de dados pessoais pelas autoridades competentes para os efeitos previstos no artigo 1.º, n.º 1, dessa diretiva, a fim de avaliar a necessidade de harmonizar esses atos com a referida diretiva, e apresentar, se fosse caso disso, as propostas de alteração necessárias para assegurar a coerência da proteção de dados pessoais no âmbito de tal diretiva. Esse reexame¹⁷ identificou a Diretiva 2014/2015/UE como um dos atos jurídicos a alterar. Por conseguinte, importa clarificar que o tratamento de dados pessoais deve também cumprir o disposto na Diretiva (UE) 2016/680, sempre que esse tratamento seja abrangido pelo âmbito de aplicação material e pessoal dessa diretiva.
- (28) Qualquer tratamento de dados pessoais efetuado ao abrigo da Diretiva (UE) 2015/413 deve respeitar o Regulamento (UE) 2016/679, a Diretiva (UE) 2016/680 e o Regulamento (UE) 2018/1725¹⁸ dentro dos respetivos âmbitos de aplicação.
- (29) A base jurídica das atividades de tratamento necessárias para determinar a identidade da pessoa responsável e entregar a carta de notificação e os documentos de seguimento aos presumíveis responsáveis é estabelecida na Diretiva (UE) 2015/413, em conformidade com o artigo 6.º, n.º 1, alínea e), e, se aplicável, com o artigo 10.º do Regulamento (UE) 2016/679 e com o artigo 8.º da Diretiva 2016/680. Em conformidade com as mesmas regras, a presente diretiva estabelece a base jurídica necessária para a obrigação imposta aos Estados-Membros em matéria de tratamento de dados pessoais para efeitos de assistência mútua na identificação de pessoas responsáveis pelas infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária enumeradas nesta diretiva.
- (30) Em alguns Estados-Membros, os dados pessoais dos condutores não residentes responsáveis ou presumivelmente responsáveis por uma infração às regras de trânsito relacionada com a segurança rodoviária são conservados numa rede de servidores («nuvem»). Sem prejuízo das regras em matéria de violação de dados pessoais estabelecidas no Regulamento (UE) 2016/679 e na Diretiva (UE) 2016/680, e em matéria de violação de dados pessoais e incidentes de segurança estabelecidas na Diretiva (UE) 2022/2555 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁹, os Estados-Membros devem assegurar que se informam mutuamente sobre os incidentes de cibersegurança relacionados com esses dados.

¹⁷ COM(2020) 262 final.

¹⁸ Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2018, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos e organismos da União e à livre circulação desses dados, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 45/2001 e a Decisão n.º 1247/2002/CE (JO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

¹⁹ Diretiva (UE) 2022/2555 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2022, relativa a medidas destinadas a garantir um elevado nível comum de cibersegurança na União que altera o Regulamento (UE) n.º 910/2014 e a Diretiva (UE) 2018/1972 e revoga a Diretiva (UE) 2016/1148 (Diretiva SRI 2) (JO L 333 de 27.12.2022).

- (31) Deve ser criado um portal em linha («Portal CBE») com vista a disponibilizar aos utilizadores rodoviários da União informações exaustivas sobre as regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária em vigor nos Estados-Membros e a permitir que comuniquem de uma forma eficaz e segura com as autoridades dos Estados-Membros. O portal deve também facilitar a comunicação entre as autoridades dos Estados-Membros, sobre várias questões relacionadas com a investigação transfronteiriça de infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária, como a verificação da autenticidade das cartas de notificação e dos documentos de seguimento para eliminar a possibilidade de fraude. Os dados pessoais trocados devem limitar-se às informações necessárias para garantir a investigação e a execução das sanções a nível transfronteiriço, em especial o pagamento das sanções pecuniárias. O Portal CBE deve poder conectar-se a outros portais, redes, sítios Web ou plataformas relevantes, de modo a facilitar o intercâmbio de informações sobre a execução das regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária. A Comissão deve ser a entidade responsável pelo Portal CBE, em conformidade com o Regulamento (CE) 2018/1725.
- (32) A Comissão deve conceder um apoio financeiro proporcionado a iniciativas que melhorem a cooperação transfronteiriça em matéria de aplicação das regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária na União.
- (33) A fim de ter em conta o progresso técnico ou alterações nos atos jurídicos pertinentes da União, devem ser delegados poderes na Comissão para adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, a fim de atualizar o anexo da presente diretiva mediante a sua alteração. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive junto dos peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor» de 13 de abril de 2016²⁰. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho devem receber todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os seus peritos devem ter sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão envolvidos na preparação dos atos delegados.
- (34) A fim de assegurar condições uniformes de execução da Diretiva (UE) 2015/413, devem ser atribuídos poderes de execução à Comissão para determinar os procedimentos e as especificações técnicas, incluindo as medidas de cibersegurança, aplicáveis às pesquisas automatizadas a efetuar no âmbito da investigação de infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária, bem como o conteúdo do formulário eletrónico normalizado e os meios de transmissão das informações relativas ao pedido de assistência mútua para identificar a pessoa responsável, o conteúdo do formulário eletrónico relativo ao pedido de assistência mútua para entregar a carta de notificação e os documentos de seguimento e respetivo certificado, e as especificações sobre a utilização e manutenção do Portal CBE. As soluções técnicas devem ser harmonizadas com o Quadro Europeu de Interoperabilidade e as soluções pertinentes da iniciativa «Europa Interoperável», referidas na proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece medidas para um elevado nível de interoperabilidade do setor público em toda a União (Regulamento «Europa Interoperável»)²¹. As competências de execução devem ser exercidas em

²⁰ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

²¹ COM(2022) 720 final.

conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho²².

- (35) Por conseguinte, a Diretiva (UE) 2015/413 deve ser alterada em conformidade.
- (36) Uma vez que os objetivos da presente diretiva, a saber, assegurar um elevado nível de proteção de todos os utilizadores da rede rodoviária da União e a igualdade de tratamento entre condutores, simplificando os procedimentos de assistência mútua entre os Estados-Membros na investigação transfronteiriça de infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária e reforçando a proteção dos direitos fundamentais dos condutores não residentes, quando as infrações sejam cometidas com um veículo matriculado num Estado-Membro que não aquele em que ocorre a infração, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem ser mais bem alcançados a nível da União atendendo à escala e aos efeitos da presente diretiva, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esses objetivos.
- (37) A Autoridade Europeia para a Proteção de Dados foi consultada nos termos do artigo 42.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho²³ e emitiu um parecer em [DD/MM/AAAA].
- (38) De acordo com a declaração política conjunta dos Estados-Membros e da Comissão de 28 de setembro de 2011 sobre os documentos explicativos²⁴, os Estados-Membros comprometeram-se, quando justificável, a fazer acompanhar a notificação das suas medidas de transposição de um ou mais documentos explicativos sobre a relação entre os elementos das diretivas e as partes correspondentes dos instrumentos nacionais de transposição. Em relação à presente diretiva, o legislador considera que a transmissão desses documentos se justifica,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

A Diretiva (UE) 2015/413 é alterada do seguinte modo:

- (1) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:
- (a) No primeiro parágrafo, são aditadas as seguintes alíneas:
- «i) não cumprimento de distância de segurança suficiente em relação ao veículo da frente;
 - j) ultrapassagem perigosa;
 - k) estacionamento perigoso;

²² Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

²³ Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2018, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos e organismos da União e à livre circulação desses dados, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 45/2001 e a Decisão n.º 1247/2002/CE (JO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

²⁴ JO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

- l) transposição de uma ou várias linhas contínuas de cor branca;
 - m) condução em contramão;
 - n) desrespeito das regras relativas à criação e à utilização de corredores de emergência;
 - o) utilização de veículo com excesso de carga.»;
- (b) É aditado o seguinte parágrafo:
- «A presente diretiva não afeta os direitos e obrigações decorrentes das seguintes disposições dos atos jurídicos da União:
- a) A Decisão-Quadro 2005/214/JAI do Conselho;
 - b) A Diretiva 2014/41/UE do Parlamento Europeu e do Conselho*;
 - c) Os procedimentos de notificação de documentos referidos no artigo 5.º da Convenção relativa ao Auxílio Judiciário Mútuo em Matéria Penal entre os Estados-Membros da União Europeia** estabelecida pelo Conselho em conformidade com o artigo 34.º do Tratado da União Europeia;
 - d) As disposições relativas aos direitos dos suspeitos e arguidos estabelecidas nas Diretivas 2010/64/UE***, 2012/13/UE****, 2013/48/UE*****, (UE) 2016/343*****, (UE) 2016/800***** e (UE) 2016/1919 do Parlamento Europeu e do Conselho*****.

* Diretiva 2014/41/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à decisão europeia de investigação em matéria penal (JO L 130 de 1.5.2014, p. 1).

** JO C 197 de 12.7.2000, p. 3.

*** Diretiva 2010/64/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativa ao direito à interpretação e tradução em processo penal (JO L 280 de 26.10.2010, p. 1).

**** Diretiva 2012/13/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de maio de 2012, relativa ao direito à informação em processo penal (JO L 142 de 1.6.2012, p. 1).

***** Diretiva 2013/48/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2013, relativa ao direito de acesso a um advogado em processo penal e nos processos de execução de mandados de detenção europeus, e ao direito de informar um terceiro aquando da privação de liberdade e de comunicar, numa situação de privação de liberdade, com terceiros e com as autoridades consulares (JO L 294 de 6.11.2013, p. 1).

***** Diretiva (UE) 2016/343 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de março de 2016, relativa ao reforço de certos aspetos da presunção de inocência e do direito de comparecer em julgamento em processo penal (JO L 65 de 11.3.2016, p. 1).

***** Diretiva (UE) 2016/800 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa a garantias processuais para os menores suspeitos ou arguidos em processo penal (JO L 132 de 21.5.2016, p. 1).

***** Diretiva (UE) 2016/1919 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de outubro de 2016, relativa ao apoio judiciário para suspeitos e arguidos em processo penal e para as pessoas procuradas em processos de execução de mandados de detenção europeus (JO L 297 de 4.11.2016, p. 1).»;

(2) O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:

(a) A alínea j) passa a ter a seguinte redação:

«j) “Circulação numa faixa proibida”: a circulação ilícita numa parte de um troço da estrada permanente ou temporário já existente, como uma faixa reservada aos transportes públicos ou uma faixa temporariamente encerrada por motivos de congestionamento ou de obras na estrada, conforme definido na legislação do Estado-Membro da infração;»;

(b) A alínea l) passa a ter a seguinte redação:

«l) “Ponto de contacto nacional”: uma autoridade competente designada para os efeitos da presente diretiva;»;

(c) São aditadas as seguintes alíneas o) a z):

«o) “Não cumprimento de distância suficiente em relação ao veículo da frente”: a não manutenção da distância necessária para evitar a colisão com o veículo que circula à frente do veículo conduzido pelo condutor, caso o veículo que o precede tenha de abrandar ou parar subitamente, tal como definido na legislação do Estado-Membro da infração;

p) “Ultrapassagem perigosa”: a ultrapassagem de outro veículo ou de outro utilizador da rede rodoviária infringindo as regras aplicáveis em matéria de ultrapassagem perigosa do Estado-Membro da infração;

q) “Estacionamento perigoso”: o estacionamento de um veículo infringindo as regras aplicáveis em matéria de estacionamento perigoso do Estado-Membro da infração. O não pagamento de taxas de estacionamento e outras infrações semelhantes não são considerados estacionamento perigoso;

r) “Transposição de uma ou várias linhas contínuas de cor branca”: o atravessamento da faixa de rodagem com o veículo, transpondo ilegalmente, pelo menos, uma linha contínua de cor branca, tal como definido na legislação do Estado-Membro da infração;

s) “Condução em contramão”: a condução de um veículo contra o sentido de trânsito designado, tal como definido na legislação do Estado-Membro da infração;

t) “Desrespeito das regras relativas à criação e à utilização de corredores de emergência”: o não cumprimento das regras de criação e utilização de um corredor ou via de trânsito reservado entre veículos para fins de emergência, que tem de ser formado pelos condutores para permitir que os veículos afetados a serviços de emergência, tais como veículos da polícia, veículos para prestação de socorro ou veículos de combate a incêndios, atravessem o trânsito e cheguem ao local de emergência, tal como definido na legislação do Estado-Membro da infração;

u) “Utilização de veículo com excesso de carga”: a utilização de um veículo que não cumpra os requisitos relativos aos pesos máximos autorizados, tal como estabelecidos nas disposições legislativas, regulamentares ou

administrativas nacionais de transposição da Diretiva 96/53/CE do Conselho*, ou na legislação do Estado-Membro da infração, no caso de veículos ou operações para os quais essa diretiva não preveja requisitos;

v) “Carta de notificação”: a primeira comunicação recebida pelas pessoas a que se refere o artigo 5.º, n.º 1, segundo parágrafo, seja uma decisão administrativa ou judicial seja qualquer outro documento enviado pelo Estado-Membro da infração ou por qualquer entidade habilitada a fazê-lo nos termos da respetiva legislação, emitida até à fase de recurso para um tribunal competente, e que contém, no mínimo, as informações referidas no artigo 5.º, n.º 2;

w) “Documentos de seguimento”: as decisões administrativas ou judiciais ou quaisquer outros documentos que o Estado-Membro da infração, ou qualquer entidade habilitada a fazê-lo nos termos da sua legislação, emita após o envio da carta de notificação, relacionados com essa notificação ou com a infração às regras de trânsito relacionada com a segurança rodoviária em causa, até à fase de recurso para um tribunal competente;

x) “Pessoa responsável”: a pessoa responsável por uma infração às regras de trânsito relacionada com a segurança rodoviária enumerada no artigo 2.º, n.º 1, como definido na legislação nacional do Estado-Membro da infração;

y) “Utilizador final”: qualquer pessoa singular que não seja o proprietário nem o detentor do veículo com o qual tenha sido cometida uma das infrações enumeradas no artigo 2.º, n.º 1, mas que estivesse legalmente a utilizar esse veículo, nomeadamente ao abrigo de um contrato de locação financeira ou de aluguer a longo prazo ou como parte de frota de veículos disponibilizados a empregados;

z) “Estado-Membro de residência”: qualquer Estado-Membro que possa ser considerado, com um grau razoável de certeza, o local de residência habitual das pessoas a que se refere o artigo 5.º, n.º 1, segundo parágrafo.

* Diretiva 96/53/CE do Conselho, de 25 de julho de 1996, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade (JO L 235 de 17.9.1996, p. 59).»;

(3) É inserido o seguinte artigo 3.º-A:

«Artigo 3.º-A

Pontos de contacto nacionais

1. Para efeitos do intercâmbio de informações ao abrigo da presente diretiva, cada Estado-Membro deve designar um ponto de contacto nacional. As competências dos pontos de contacto nacionais devem reger-se pela legislação aplicável do Estado-Membro em causa.

2. Os Estados-Membros devem assegurar que os respetivos pontos de contacto nacionais cooperam com as autoridades envolvidas na investigação das infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária enumeradas no artigo 2.º, n.º 1, velando em especial pela partilha atempada de todas as informações

necessárias e pelo cumprimento dos prazos estabelecidos no artigo 4.º-A, n.º 5, e no artigo 5.º-A, n.º 2.»;

- (4) O artigo 4.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 4.º

Procedimento de intercâmbio de informações entre os Estados-Membros

1. Para a investigação das infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária enumeradas no artigo 2.º, n.º 1, os Estados-Membros devem autorizar o acesso dos pontos de contacto nacionais dos outros Estados-Membros aos seguintes dados de registo dos veículos, com a possibilidade de efetuarem pesquisas automatizadas:

- a) Dados relativos aos veículos;
- b) Dados relativos aos proprietários, detentores ou utilizadores finais dos veículos, se disponíveis.

Os elementos de dados referidos no primeiro parágrafo, alíneas a) e b), que são considerados necessários para realizar uma pesquisa são os especificados no anexo.

Ao efetuar uma pesquisa enviando um pedido, o ponto de contacto nacional do Estado-Membro da infração deve referir o número de matrícula completo.

2. Os Estados-Membros devem garantir que os dados enumerados na secção 2, partes I, II e IV, do anexo estão disponíveis e atualizados nos seus registos nacionais de veículos.

3. Os Estados-Membros devem conservar os dados referidos na secção 2, parte IV e, quando disponíveis, na secção 2, parte V, do anexo, nos registos nacionais de veículos durante, pelo menos, seis meses após qualquer alteração da propriedade ou da utilização do veículo em questão.

4. Os Estados-Membros devem responder ao pedido com a mensagem «Informação não divulgada», em vez dos dados solicitados, nos seguintes casos:

- a) O veículo foi abatido;
- b) O número completo de matrícula do veículo não foi fornecido na pesquisa efetuada com pedido enviado nos termos do n.º 1;
- c) O número completo de matrícula do veículo fornecido na pesquisa efetuada com pedido enviado nos termos do n.º 1 está desatualizado ou incorreto.

Os Estados-Membros devem responder ao pedido com a mensagem «Veículo ou chapa de matrícula roubado», em vez dos dados solicitados, se o veículo ou a chapa de matrícula do veículo estiver registado como roubado no registo nacional de veículos.

5. Para a pesquisa automatizada dos dados de registo dos veículos, os Estados-Membros devem utilizar a aplicação informática específica do Sistema Europeu de Informação sobre Veículos e Cartas de Condução (Eucaris) e suas versões alteradas.

Os Estados-Membros devem assegurar que a pesquisa automatizada dos dados de registo dos veículos é segura, eficiente em termos de custos, rápida e fiável, e realizada por meios interoperáveis com base numa estrutura descentralizada.

A aplicação informática deve possibilitar tanto o modo de intercâmbio em linha em tempo real como o modo de intercâmbio por lotes, que permite o intercâmbio de múltiplos pedidos ou respostas numa única mensagem. As informações trocadas através do Eucaris devem ser transmitidas sob forma encriptada.

6. A Comissão adotará atos de execução para estabelecer os procedimentos e as especificações técnicas, incluindo as medidas de cibersegurança, para as pesquisas automatizadas realizadas ao abrigo do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 10.º-A, n.º 2.

7. Até à entrada em aplicação dos atos de execução mencionados no n.º 6 do presente artigo, as pesquisas referidas no n.º 1 deste artigo devem ser efetuadas em conformidade com os procedimentos descritos no capítulo 3, pontos 2 e 3, do anexo da Decisão 2008/616/JAI*, aplicados conjuntamente com o anexo da presente diretiva.

8. Cada Estado-Membro deve suportar os seus próprios custos de administração, utilização e manutenção da aplicação informática e suas versões alteradas, como referidas no n.º 5.

* Decisão 2008/616/JAI do Conselho, de 23 de junho de 2008, referente à execução da Decisão 2008/615/JAI, relativa ao aprofundamento da cooperação transfronteiras, em particular no domínio da luta contra o terrorismo e da criminalidade transfronteiras (JO L 210 de 6.8.2008, p. 12).»;

(5) São inseridos os seguintes artigos 4.º-A, 4.º-B e 4.º-C:

«Artigo 4.º-A

Assistência mútua na identificação da pessoa responsável

1. Os Estados-Membros devem prestar-se assistência mútua, sempre que, com base nos resultados da pesquisa automatizada efetuada nos termos do artigo 4.º, n.º 1, o Estado-Membro da infração não consiga identificar a pessoa responsável com o grau de certeza necessário exigido pela sua legislação nacional para iniciar ou conduzir os procedimentos de seguimento a que se refere o artigo 5.º, n.º 1.

2. Compete ao Estado-Membro da infração decidir se solicita assistência mútua para obter as informações adicionais referidas no n.º 3, segundo parágrafo. O pedido só pode ser emitido por uma autoridade administrativa ou judicial, ou pela autoridade policial competente no caso considerado, em conformidade com a legislação nacional desse Estado-Membro.

3. Se o Estado-Membro da infração decidir solicitar assistência mútua nos termos do n.º 1, o seu ponto de contacto nacional envia um pedido estruturado e assinado eletronicamente ao ponto de contacto nacional do Estado-Membro de registo ou do Estado-Membro de residência.

Pode ser enviado ao Estado-Membro de registo ou o Estado-Membro de residência um pedido:

a) Para confirmar, com base em informações já na sua posse, que se pode presumir, com um grau razoável de certeza, que a pessoa visualmente registada pelo equipamento de deteção do Estado-Membro da infração é o proprietário, o detentor ou o utilizador final do veículo, ou a pessoa presumivelmente

responsável por uma infração às regras de trânsito relacionada com a segurança rodoviária enumerada no artigo 2.º, n.º 1;

- b) Para pedir ao proprietário, detentor ou utilizador final do veículo, ou qualquer pessoa presumivelmente responsável por uma infração às regras de trânsito relacionada com a segurança rodoviária enumerada no artigo 2.º, n.º 1, que forneça informações sobre a identidade da pessoa responsável, em conformidade com a sua legislação nacional.

4. Sempre que o Estado-Membro de registo ou o Estado-Membro de residência receba um pedido nos termos do n.º 3, deve recolher as informações solicitadas, a menos que decida invocar um dos motivos de recusa enumerados no n.º 7 ou que não seja possível recolher as referidas informações. O Estado-Membro de registo ou o Estado-Membro de residência deve transmitir as informações solicitadas por via eletrónica, sem demora injustificada, através do seu ponto de contacto nacional, ao ponto de contacto nacional do Estado-Membro da infração.

No caso referido no n.º 3, segundo parágrafo, alínea b), o Estado-Membro de registo ou o Estado-Membro de residência deve pedir as informações em conformidade com os procedimentos nacionais aplicáveis como se a medida de investigação em causa fosse ordenada pelas suas próprias autoridades, a menos que decida invocar um dos motivos de recusa enumerados no n.º 7.

O Estado-Membro de registo e o Estado-Membro de residência devem cumprir as formalidades e os procedimentos expressamente requeridos pelo Estado-Membro da infração, ao recolherem as informações adicionais, na medida em que não sejam incompatíveis com a sua legislação nacional.

5. Os Estados-Membros devem assegurar a prestação das informações solicitadas sem demora injustificada, a partir da data de receção do pedido.

Se não for possível recolher as informações sem demora injustificada a partir da receção do pedido, o ponto de contacto nacional do Estado-Membro de registo ou do Estado-Membro de residência comunicará esse facto logo que possível ao Estado-Membro da infração, explicando adequadamente as razões do atraso.

Quando seja evidente que o Estado-Membro de registo ou o Estado-Membro de residência não poderá recolher a totalidade ou parte das informações solicitadas, deve ser imediatamente enviada ao Estado-Membro da infração uma explicação pormenorizada das razões dessa impossibilidade.

6. Os Estados-Membros requeridos podem exigir um procedimento prévio de validação administrativa ou judicial, a fim de garantir que as informações solicitadas são necessárias e proporcionadas para efeitos de identificação da pessoa responsável, em especial tendo em conta os direitos dos presumíveis responsáveis.

7. Os Estados-Membros podem recusar-se a fornecer as informações adicionais solicitadas nos termos do n.º 3. A recusa só pode ocorrer nos seguintes casos:

- a) Em caso de imunidade ou privilégio previsto na legislação do Estado-Membro de registo ou do Estado-Membro de residência, que impossibilite a prestação das informações;
- b) Se a prestação das informações solicitadas colidir com o princípio *ne bis in idem*;

- c) Se a prestação das informações solicitadas prejudicar interesses nacionais essenciais de segurança, puser em perigo a fonte da informação ou implicar a utilização de informação confidencial relativa a atividades específicas dos serviços de inteligência;
- d) Se existirem motivos sérios para crer que a prestação das informações solicitadas é incompatível com as obrigações do Estado-Membro de registo ou do Estado-Membro de residência nos termos do artigo 6.º do Tratado da União Europeia e da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia;
- e) Se a prestação das informações solicitadas revelar a identidade de uma pessoa protegida em conformidade com a legislação nacional do Estado-Membro de registo ou do Estado-Membro de residência;
- f) Caso o Estado-Membro de registo ou o Estado-Membro de residência exija um procedimento prévio de validação administrativa ou judicial, como referido no n.º 6, mas o pedido não seja validado pelo Estado-Membro da infração antes da sua transmissão, e, com base nas circunstâncias do caso concreto, as informações solicitadas não sejam consideradas necessárias e proporcionadas para efeitos de identificação da pessoa responsável.

Os Estados-Membros devem decidir logo que possível e, o mais tardar, no prazo de 15 dias a partir da data de receção do pedido, se invocam um motivo de recusa. Caso decidam invocar um motivo de recusa, devem comunicar a recusa ao Estado-Membro da infração através do seu ponto de contacto nacional, sem demora injustificada.

8. Os Estados-Membros devem garantir que são aplicáveis medidas compensatórias equivalentes às previstas em processos nacionais semelhantes, no caso referido no n.º 3, segundo parágrafo, alínea b).

9. Os pontos de contacto nacionais do Estado-Membro da infração, do Estado-Membro de registo e do Estado-Membro de residência podem consultar-se mutuamente, por qualquer meio adequado, com vista a facilitar uma aplicação eficiente do presente artigo.

10. O pedido referido no n.º 2 deve ser comunicado na língua ou numa das línguas do Estado-Membro de registo ou do Estado-Membro de residência notificada(s) à Comissão, nos termos do artigo 5.º-A, n.º 8.

As informações prestadas em resposta ao pedido devem ser comunicadas na(s) língua(s) do Estado-Membro da infração notificada(s) à Comissão nos termos do artigo 5.º-A, n.º 8.

11. A Comissão adotará atos de execução para especificar mais pormenorizadamente o conteúdo do formulário eletrónico normalizado a utilizar para o pedido, os meios de transmissão das informações a que se referem os n.ºs 3 e 4, e as funcionalidades e especificações técnicas da aplicação informática para o intercâmbio de dados, incluindo as medidas de cibersegurança. As especificações da aplicação informática devem prever tanto o modo de intercâmbio assíncrono em linha como o modo de intercâmbio assíncrono por lotes, bem como a encriptação dos dados transmitidos.

O formulário eletrónico normalizado a utilizar para o pedido deve incluir as seguintes informações:

- a) A decisão administrativa ou judicial relativa à validação das informações solicitadas, como referida no n.º 6, e os dados relativos à autoridade que tomou a decisão, se aplicável;
- b) Os dados relativos aos proprietários, detentores ou utilizadores finais dos veículos obtidos na sequência da pesquisa automatizada realizada nos termos do artigo 4.º, n.º 1;
- c) Se disponível, o registo visual da pessoa responsável captado pelo equipamento de deteção, em especial pelas câmaras de controlo da velocidade.

Os referidos atos de execução são adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 10.º-A, n.º 2.

Artigo 4.º-B

Medidas nacionais que facilitam a identificação da pessoa responsável

1. Os Estados-Membros podem tomar quaisquer medidas respeitantes às infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária enumeradas no artigo 2.º, n.º 1, ao abrigo da sua legislação nacional, com vista a identificar com êxito a pessoa responsável, tais como medidas relacionadas com a obrigação de cooperação na sua identificação, desde que sejam respeitados os direitos fundamentais e processuais consagrados no direito da União e no direito nacional.

2. Nos termos do n.º 1, os Estados-Membros podem, nomeadamente:

- a) Entregar documentos de notificação aos presumíveis responsáveis pela prática de infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária enumeradas no artigo 2.º, n.º 1, incluindo documentos em que se peça que confirmem a sua responsabilidade;
- b) Aplicar, tanto quanto possível, obrigações impostas aos presumíveis responsáveis que sejam relevantes para identificar a pessoa responsável.

Artigo 4.º-C

Utilização de outras bases de dados

Os Estados-Membros podem trocar ou aceder a dados utilizando outras bases de dados, tais como registos de cartas de condução ou registos da população, exclusivamente para efeitos de identificação de uma pessoa responsável. Só podem fazê-lo na medida em que esse intercâmbio ou acesso se baseie explicitamente na legislação da União.»;

(6) O artigo 5.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 5.º

Carta de notificação sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária

1. Compete ao Estado-Membro da infração decidir se inicia ou não os procedimentos de seguimento relativos a uma infração às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária referida no artigo 2.º, n.º 1.

Se o Estado-Membro da infração decidir iniciar tais procedimentos, deve informar prontamente o presumível responsável sobre a infração às regras de trânsito relacionada com a segurança rodoviária e a decisão de dar início aos procedimentos de seguimento através de uma carta de notificação.

A carta de notificação pode servir para outros fins que não os previstos no segundo parágrafo.

2. A carta de notificação deve incluir, no mínimo:

- a) A indicação de que a notificação é emitida para efeitos da presente diretiva;
- b) O nome, o endereço postal, o número de telefone e o endereço de correio eletrónico da autoridade competente;
- c) Todas as informações pertinentes relativas à infração às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária, em especial os dados sobre o veículo com o qual a infração foi cometida, incluindo o número de matrícula do veículo, bem como o local, a data e a hora da infração, a natureza da infração, uma referência pormenorizada das disposições legais infringidas e, se for caso disso, informação sobre o dispositivo utilizado para detetar a infração;
- d) Informações pormenorizadas sobre a qualificação jurídica da infração às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária, as sanções aplicáveis e outras consequências jurídicas da infração, incluindo informações relacionadas com a inibição de conduzir (incluindo a retirada de pontos ou outras restrições impostas ao direito de conduzir), em conformidade com a legislação nacional do Estado-Membro da infração;
- e) Informações pormenorizadas sobre onde e como exercer o direito de defesa ou o direito de impugnar a decisão que sanciona a infração às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária, incluindo os requisitos de admissibilidade dos recursos e os prazos para interpor recurso, bem como sobre a aplicabilidade de procedimentos *in absentia*, em conformidade com a legislação nacional do Estado-Membro da infração;
- f) Se for caso disso, informações sobre os procedimentos aplicáveis para que as pessoas referidas no n.º 1, segundo parágrafo, do presente artigo informem as autoridades do Estado-Membro da infração sobre a identidade da pessoa responsável nos termos do artigo 4.º-B;
- g) Se for caso disso, informações pormenorizadas sobre o nome, o endereço e o número internacional de conta bancária (IBAN) da autoridade junto da qual pode ser liquidada a sanção pecuniária, bem como o prazo de pagamento e as modalidades de pagamento alternativas, em especial as aplicações informáticas específicas, desde que tais modalidades estejam acessíveis tanto a residentes como a não residentes;
- h) Informações sobre as regras aplicáveis em matéria de proteção de dados, os direitos das pessoas a que se referem os dados e a disponibilidade de informações adicionais, ou a indicação do local onde essas informações podem ser facilmente obtidas, nos termos do artigo 13.º da Diretiva (UE) 2016/680 do Parlamento Europeu e do Conselho, incluindo informações sobre a fonte dos dados pessoais, ou dos artigos 13.º e 14.º do Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho;
- i) Se for caso disso, informações pormenorizadas sobre a possibilidade, e o procedimento, de atenuação de sanções aplicáveis às infrações enumeradas no artigo 2.º, n.º 1, incluindo através do pagamento antecipado das sanções pecuniárias;

j) Se for caso disso, uma indicação clara de que a entidade pública ou privada que envia a carta de notificação é um representante devidamente habilitado pelo Estado-Membro da infração, em conformidade com o artigo 5.º-B, e uma diferenciação clara dos montantes reclamados com base no seu fundamento jurídico.

3. Em derrogação do n.º 2, no caso de a pessoa responsável ser um condutor não residente que tenha sido controlado no local no âmbito de um controlo rodoviário, os Estados-Membros devem assegurar que a carta de notificação inclui, pelo menos, os dados enumerados no n.º 2, alíneas c), d), e) e g).

4. A pedido dos presumíveis responsáveis, o Estado-Membro da infração deve garantir o acesso a todas as informações substanciais na posse das autoridades competentes para investigar uma infração relacionada com a segurança rodoviária enumerada no artigo 2.º, n.º 1.

5. Os Estados-Membros devem assegurar que o início do prazo para os não residentes exercerem o seu direito de impugnação ou para atenuarem as sanções, em conformidade com o n.º 2, alíneas e) e i), corresponde à data de receção da carta de notificação.»;

(7) São aditados os artigos 5.º-A e 5.º-B seguintes:

«Artigo 5.º-A

Entrega da carta de notificação e dos documentos de seguimento

1. Os Estados-Membros devem enviar a carta de notificação e os documentos de seguimento às pessoas presumivelmente responsáveis por correio registado ou por meios eletrónicos de valor equivalente, em conformidade com o capítulo III, secção 7, do Regulamento (UE) n.º 910/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho*, ou, no caso referido no artigo 5.º, n.º 3, do presente regulamento, entregar a notificação diretamente ao presumível responsável.

2. Os Estados-Membros devem garantir o envio da carta de notificação, o mais tardar, um mês após o registo de uma infração às regras de trânsito relacionada com a segurança rodoviária enumerada no artigo 2.º, n.º 1, ou, caso seja necessário enviar mais notificações durante a investigação, 15 dias a partir da data de envio das cartas de notificação subsequentes necessárias.

Os Estados-Membros devem assegurar que quaisquer outros documentos de seguimento sejam enviados no prazo de 15 dias a partir da data da ocorrência que motivou o envio.

3. O Estado-Membro da infração pode enviar a carta de notificação ou os documentos de seguimento aos presumíveis responsáveis através das autoridades do Estado-Membro de registo ou do Estado-Membro de residência, nos seguintes casos:

- a) Se o endereço do destinatário do documento for desconhecido ou incerto, ou estiver incompleto;
- b) Se as regras processuais previstas na legislação nacional do Estado-Membro da infração exigirem uma prova de entrega do documento diferente da confirmação obtida por carta registada ou por meios eletrónicos equivalentes;
- c) Se não for possível entregar o documento por carta registada ou por meios eletrónicos equivalentes;

d) Se o Estado-Membro da infração tiver razões justificadas para considerar que a entrega do documento por carta registada ou por meios eletrónicos equivalentes no caso específico é ineficaz ou inadequada.

4. O pedido para iniciar o procedimento de assistência mútua referido no n.º 3 pode ser emitido por uma autoridade administrativa ou judicial, ou pela autoridade policial competente no caso considerado, em conformidade com a legislação nacional do Estado-Membro da infração.

O ponto de contacto nacional do Estado-Membro da infração deve transmitir a carta de notificação ou os documentos de seguimento a entregar ao ponto de contacto nacional do Estado-Membro de registo ou do Estado-Membro de residência, juntamente com um pedido estruturado eletronicamente.

5. Os Estados-Membros devem assegurar que a carta de notificação e os documentos de seguimento a entregar nos termos do n.º 3 são entregues em conformidade com a respetiva legislação nacional ou, quando devidamente justificado, na modalidade específica solicitada pelo Estado-Membro da infração, a menos que tal seja incompatível com a legislação nacional.

6. O Estado-Membro de registo ou o Estado-Membro de residência deve assegurar que o seu ponto de contacto nacional estabelece um certificado estruturado eletronicamente e que o envia ao ponto de contacto nacional do Estado-Membro da infração, nos seguintes casos:

- a) Após o cumprimento das formalidades relativas à entrega da carta de informação ou dos documentos de seguimento nos termos do n.º 3;
- b) Quando a entrega não for bem sucedida.

Quando solicitado pelo Estado-Membro da infração, o certificado deve ser acompanhado de uma cópia dos documentos entregues.

7. O pedido referido no n.º 4 deve ser comunicado na língua ou numa das línguas do Estado-Membro de registo ou do Estado-Membro de residência notificada(s) à Comissão, nos termos do n.º 8. O certificado referido no n.º 6 deve ser enviado na língua do Estado-Membro da infração notificada à Comissão nos termos do n.º 8.

8. Se o Estado-Membro da infração decidir iniciar procedimentos de seguimento relativamente às infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária enumeradas no artigo 2.º, n.º 1, deve enviar a carta de notificação e os documentos de seguimento na língua do certificado de matrícula do veículo.

Se a língua do certificado de matrícula do veículo não estiver disponível, ou se o envio da carta de notificação ou dos documentos de seguimento na língua do certificado de matrícula do veículo suscitar dúvidas razoáveis quanto à devida proteção dos direitos fundamentais da pessoa em causa, tais notificações devem ser enviadas na(s) língua(s) oficial(ais) do Estado-Membro de registo ou do Estado-Membro de residência da pessoa presumivelmente responsável.

Nos casos abrangidos pelo segundo parágrafo do presente número, em que existam várias línguas oficiais no Estado-Membro de registo ou no Estado-Membro de residência, as cartas de notificação e os documentos de seguimento devem ser enviados na(s) língua(s) oficial(ais) da região ou outra subdivisão geográfica em que se encontre o endereço dos presumíveis responsáveis, ou noutra língua que esse Estado-Membro tenha indicado aceitar.

Cada Estado-Membro comunicará à Comissão qualquer língua oficial da União, que possa ser utilizada para o envio da carta de notificação, diferenciada, se for caso disso, por regiões ou outras subdivisões geográficas. A Comissão disponibilizará a lista das línguas aceites no portal em linha referido no artigo 8.º.

9. Os Estados-Membros devem assegurar que os presumíveis responsáveis sejam autorizados a comunicar com as autoridades do Estado-Membro da infração, até à fase de recurso perante um tribunal competente, em qualquer das línguas comunicadas pelo Estado-Membro de registo ou de residência, ou pelo Estado-Membro da infração, à Comissão, nos termos do n.º 8, ou, se a pessoa em causa não tiver conhecimentos suficientes dessa(s) língua(s), numa língua da União que essa pessoa fale ou compreenda.

10. Os Estados-Membros devem garantir que a qualidade da tradução da carta de notificação e dos documentos de seguimento corresponde, pelo menos, ao nível referido no artigo 3.º, n.º 9, da Diretiva 2010/64/UE.

11. O Estado-Membro da infração deve assegurar que a carta de notificação e os documentos de seguimento entregues aos presumíveis responsáveis possam ser examinados de forma rápida e eficaz por um tribunal ou uma instituição semelhante com poderes para adotar decisões juridicamente vinculativas, a pedido de qualquer pessoa que tenha um interesse jurídico efetivo no resultado dos processos iniciados nos termos do artigo 5.º, com o fundamento de que esses documentos não cumprem o disposto no presente artigo.

12. A Comissão adotará atos de execução para especificar o conteúdo dos formulários eletrónicos a utilizar para o pedido a que se refere o n.º 4 e do certificado mencionado no n.º 6, e as funcionalidades e especificações técnicas da aplicação informática para o intercâmbio de dados, incluindo as medidas de cibersegurança. As especificações da aplicação informática devem prever tanto o modo de intercâmbio assíncrono em linha como o modo de intercâmbio assíncrono por lotes. Os dados serão transmitidos utilizando a tecnologia de encriptação mais avançada. Os referidos atos de execução são adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 10.º-A, n.º 2.

Artigo 5.º-B

Taxas cobradas pelas entidades jurídicas habilitadas pelos Estados-Membros

Sempre que habilitem uma entidade pública ou privada com personalidade jurídica distinta para administrar os procedimentos de seguimento, ou parte dos mesmos, iniciados nos termos do artigo 5.º, n.º 1, incluindo a execução de sanções pecuniárias, os Estados-Membros devem garantir que os presumíveis responsáveis não têm de pagar taxas ou outros encargos a essa entidade relacionados com despesas jurídicas e administrativas resultantes da administração desses procedimentos. Tal não prejudica o direito de as autoridades dos Estados-Membros cobrarem taxas administrativas proporcionadas.

* Regulamento (UE) n.º 910/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de julho de 2014, relativo à identificação eletrónica e aos serviços de confiança para as transações eletrónicas no mercado interno e que revoga a Diretiva 1999/93/CE (JO L 257 de 28.8.2014, p. 73).»;

(8) Os artigos 6.º, 7.º e 8.º passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 6.º

Relatórios e monitorização

1. O mais tardar, nas seguintes datas: 6 de maio de 2024, 6 de maio de 2026 (...), cada Estado-Membro deve enviar à Comissão um relatório completo em conformidade com o segundo e o terceiro parágrafos do presente número.

O relatório completo deve indicar o número de pesquisas automatizadas efetuadas pelo Estado-Membro da infração, enviadas ao ponto de contacto nacional do Estado-Membro de registo, na sequência de infrações cometidas no seu território, juntamente com o tipo de infrações que foram objeto de pedido e o número de pedidos sem êxito.

O relatório completo deve também descrever a situação a nível nacional em termos de seguimento dado às infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária, com base na percentagem de infrações que deram lugar a cartas de notificação.

2. Até [*quatro anos após a data de entrada em vigor da presente diretiva*] e, posteriormente, de quatro em quatro anos, cada Estado-Membro deve enviar um relatório à Comissão sobre a aplicação da presente diretiva.

3. O relatório deve indicar o número de pesquisas automatizadas efetuadas pelo Estado-Membro da infração em conformidade com o artigo 4.º, n.º 1, e enviadas ao ponto de contacto nacional do Estado-Membro de registo, na sequência de infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária enumeradas no artigo 2.º, n.º 1, cometidas no seu território, juntamente com o tipo de infrações que foram objeto de pedido e o número de pedidos sem êxito discriminado por tipo de insucesso. Estas informações podem basear-se nos dados fornecidos através do Eucaris.

O relatório deve também descrever a situação a nível nacional em termos de seguimento dado às infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária. A descrição deve especificar, pelo menos:

- a) O número total de infrações registadas às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária enumeradas no artigo 2.º, n.º 1, que foram detetadas automaticamente ou sem a identificação da pessoa responsável no local;
- b) O número de infrações registadas às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária enumeradas no artigo 2.º, n.º 1, que foram cometidas com veículos matriculados num Estado-Membro diferente daquele em que ocorreu a infração e detetadas automaticamente ou sem a identificação da pessoa responsável no local;
- c) O número de equipamentos de deteção automática fixos ou amovíveis, incluindo as câmaras de controlo da velocidade;
- d) O número de sanções pecuniárias pagas voluntariamente por não residentes;
- e) O número de pedidos de assistência mútua transmitidos por via eletrónica nos termos do artigo 4.º-A, n.º 3, e o número de pedidos em que as informações não foram prestadas;
- f) O número de pedidos de assistência mútua transmitidos por via eletrónica nos termos do artigo 5.º-A, n.º 4, e o número de pedidos relativamente aos quais não foi possível entregar os documentos de notificação.

4. A Comissão avaliará os relatórios enviados pelos Estados-Membros e informará o comité referido no artigo 10.º-A sobre o seu conteúdo, o mais tardar, seis meses após receber os relatórios de todos os Estados-Membros.

Artigo 7.º

Obrigações adicionais

Sem prejuízo das obrigações decorrentes do Regulamento (UE) 2016/679, da Diretiva (UE) 2016/680 e da Diretiva (UE) 2022/2555 do Parlamento Europeu e do Conselho*, os Estados-Membros devem informar-se mutuamente sobre os incidentes de cibersegurança, notificados nos termos do artigo 10.º da Diretiva (UE) 2022/2555, sempre que os incidentes digam respeito a dados armazenados em nuvens virtuais ou físicas ou em serviços de alojamento em nuvem.

Artigo 8.º

Portal de intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária («Portal CBE»)

1. A Comissão deve criar e manter em linha um Portal CBE, disponível em todas as línguas oficiais da União, dedicado à execução das seguintes tarefas:

- a) A partilha de informações com os utilizadores rodoviários sobre as regras em vigor nos Estados-Membros no domínio abrangido pela presente diretiva, em especial as regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária, as vias de recurso, as sanções aplicáveis e os regimes e meios disponíveis para o pagamento de sanções pecuniárias;
- b) O intercâmbio de informações e outras formas de interação entre os pontos de contacto nacionais e outras autoridades relevantes dos Estados-Membros, entre si e com outros utilizadores rodoviários, nomeadamente facultando o acesso a aplicações específicas dos Estados-Membros que facilitem a execução das sanções, incluindo o pagamento das sanções pecuniárias, se for caso disso. Tal pode incluir a troca de dados de registo dos veículos e dados sobre os responsáveis presumíveis ou efetivos pelas infrações relacionadas com a segurança rodoviária enumeradas no artigo 2.º, n.º 1.

2. Deve ser permitido o acesso ao Portal CBE pelos pontos de contacto nacionais e outras autoridades relevantes que sejam competentes para a identificação das pessoas responsáveis e para a execução transfronteiriça das regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária nos Estados-Membros.

3. Os Estados-Membros devem ajudar os utilizadores rodoviários a verificar a autenticidade das cartas de notificação e dos documentos de seguimento. Para o efeito, os Estados-Membros devem partilhar entre si e com a Comissão, através do Portal CBE, os modelos dos referidos documentos e carta emitidos pelas autoridades nacionais, que sejam utilizados nos casos transfronteiriços. Além disso, os Estados-Membros devem informar-se mutuamente sobre as autoridades e as entidades jurídicas habilitadas a emitir a carta de notificação e os documentos de seguimento. A Comissão é a entidade responsável pelo Portal CBE, em conformidade com o Regulamento (CE) 2018/1725**.

4. O Portal CBE deve ser compatível com a interface estabelecida ao abrigo do Regulamento (UE) 2018/1724 do Parlamento Europeu e do Conselho*** e com

outros portais ou plataformas com um objetivo semelhante, como o Portal Europeu da Justiça.

5. Os Estados-Membros devem trocar informações atualizadas entre si e com a Comissão, para efeitos do presente artigo, e interagir regularmente com os utilizadores rodoviários através do Portal CBE.

6. A Comissão adotará atos de execução a fim de estabelecer as especificações técnicas, incluindo as medidas de cibersegurança, necessárias para a utilização e manutenção do Portal CBE. Os referidos atos de execução são adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 10.º-A, n.º 2.

* Diretiva (UE) 2022/2555 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2022, relativa a medidas destinadas a garantir um elevado nível comum de cibersegurança na União que altera o Regulamento (UE) n.º 910/2014 e a Diretiva (UE) 2018/1972 e revoga a Diretiva (UE) 2016/1148 (Diretiva SRI 2) (JO L 333 de 27.12.2022, p. 80).

** Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2018, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos e organismos da União e à livre circulação desses dados, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 45/2001 e a Decisão n.º 1247/2002/CE (JO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

*** Regulamento (UE) 2018/1724 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 2 de outubro de 2018, relativo à criação de uma plataforma digital única para a prestação de acesso a informações, a procedimentos e a serviços de assistência e de resolução de problemas, e que altera o Regulamento (UE) n.º 1024/2012 (JO L 295 de 21.11.2018, p. 1).»;

(9) É inserido o seguinte artigo 8.º-A:

«Artigo 8.º-A

Apoio financeiro à cooperação transfronteiriça em matéria de execução

A Comissão prestará apoio financeiro a iniciativas que contribuam para a cooperação transfronteiriça relativa à execução das regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária na União, em especial o intercâmbio de boas práticas, a aplicação de metodologias e técnicas inteligentes de execução nos Estados-Membros, o reforço das capacidades das autoridades de execução e as campanhas de sensibilização relativas a medidas de execução transfronteiriça.»;

(10) O artigo 9.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 9.º

Atos delegados

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 10.º, a fim de alterar e atualizar o anexo à luz do progresso técnico ou sempre que tal seja exigido por atos jurídicos da União que afetem diretamente a sua atualização.»;

(11) É inserido o seguinte artigo 10.º-A:

«Artigo 10.º-A

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida por um comité. Esse comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho*.

2. Sempre que se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011. Caso o parecer do comité deva ser obtido por procedimento escrito, esse procedimento é encerrado sem resultados se, dentro do prazo fixado para formular o parecer, tal seja decidido pelo presidente do comité ou requerido por maioria simples dos seus membros.

Na falta de parecer do comité, a Comissão não adotará o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

* Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).»;

(12) O artigo 11.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 11.º

Relatório da Comissão

A Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação da presente diretiva pelos Estados-Membros, o mais tardar, 18 meses após a receção dos relatórios referidos no artigo 6.º, n.º 2, de todos os Estados-Membros.»;

(13) O anexo I é substituído pelo texto do anexo da presente diretiva;

(14) É suprimido o anexo II.

Artigo 2.º

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva, o mais tardar, [dois anos após a sua entrada em vigor]. Os Estados-Membros comunicarão imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

Ao adotarem as disposições, os Estados-Membros devem assegurar que é feita referência à presente diretiva ou que as disposições são acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades de referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva.

Artigo 3.º

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

Artigo 4.º

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu
A Presidente*

*Pelo Conselho
O Presidente*

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA

1.1. Título da proposta/iniciativa

Proposta de Diretiva 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

1.2. Domínios de intervenção abrangidos

Transportes, segurança rodoviária

1.3. A proposta/iniciativa refere-se:

a uma nova ação

a uma nova ação na sequência de um projeto-piloto/ação preparatória⁷³

prorrogação de uma ação existente

à fusão ou reorientação de uma ou mais ações para outra/nova ação

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. *Objetivo geral*

O objetivo geral desta iniciativa é melhorar a segurança rodoviária através de uma execução transfronteiriça mais eficaz das regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária na UE.

1.4.2. *Objetivos específicos*

Os objetivos específicos da iniciativa são:

- Aumentar o cumprimento por parte dos condutores não residentes, através da aplicação de regras de trânsito adicionais relacionadas com a segurança rodoviária;
- Racionalizar os procedimentos de assistência mútua entre Estados-Membros na investigação transfronteiriça de infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária;
- Reforçar a proteção dos direitos fundamentais dos infratores não residentes, incluindo a conformidade com as novas regras da UE em matéria de proteção de dados pessoais.

1.4.3. *Resultados e impacto esperados*

Especificar os efeitos que a proposta/iniciativa poderá ter nos beneficiários/na população visada.

A iniciativa contribuirá para o objetivo geral de aumentar a segurança rodoviária na UE através de uma melhor aplicação das regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária no caso de infratores não residentes, que frequentemente escapam às sanções. Terá um elevado impacto positivo, estimado em termos de vidas salvas e de ferimentos evitados (384 vidas salvas e 21 405 ferimentos evitados).

⁷³ Tal como referido no artigo 58.º, n.º 2, alínea a) ou b), do Regulamento Financeiro.

O âmbito de aplicação da proposta será alargado a outras infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária, tais como o não cumprimento de distância suficiente em relação ao veículo da frente, a ultrapassagem perigosa, o estacionamento perigoso, a transposição de uma ou várias linhas contínuas de cor branca, a condução em contramão ou num corredor de emergência e a condução de um veículo com excesso de carga. Ao alargar o âmbito de aplicação a estas infrações, prevê-se que o número de infrações detetadas aumente 2 % em 2025, em comparação com o cenário de base, e, conseqüentemente, durante todo o período de avaliação.

Atualmente, cerca de 20 % de todas as investigações relativas a infrações cometidas com veículos matriculados no estrangeiro falham devido a dificuldades técnicas, como a disponibilidade de informações exatas nos registos nacionais de veículos e a identificação da pessoa responsável. Espera-se que a proposta resulte num aumento do número de investigações realizadas com êxito. Introduz medidas destinadas a melhorar o conteúdo dos registos de veículos e o intercâmbio atual de informações entre as autoridades de execução. Além destas medidas, inclui procedimentos de seguimento da investigação ajustados, baseados no intercâmbio eletrónico de informações específicas, como os registos fotográficos, para facilitar a identificação da pessoa responsável. Estabelece igualmente o dever por parte do proprietário/detentor do veículo de cooperar com as autoridades de execução na identificação do condutor/infrator efetivo, em conformidade com a legislação nacional dos Estados-Membros.

A proposta contribui para melhorar a execução transfronteiriça das sanções, uma vez que as medidas destinadas a melhorar a investigação e a identificação da pessoa responsável terão também um impacto positivo no número de infrações investigadas com êxito e, por conseguinte, através de uma maior igualdade de tratamento entre condutores, no aumento das taxas de execução.

A proposta introduz medidas para melhorar a proteção dos direitos fundamentais dos condutores não residentes, a fim de assegurar que a carta de notificação ou os documentos de seguimento emitidos pelas autoridades de execução relativos à infração contenham todas as informações necessárias sobre os processos administrativos ou penais, numa língua que os condutores compreendam, e que a autenticidade desses documentos possa ser verificada.

Por último, a proposta visa melhorar a execução transfronteiriça das regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária com base na intervenção existente. Tal significa que o cenário de base já prevê algumas medidas para resolver os problemas identificados. As medidas incluídas na proposta são essencialmente técnicas e complementam as regras existentes, embora aceitem que a harmonização dos sistemas jurídicos nacionais, incluindo os procedimentos subjacentes à investigação transfronteiriça de infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária e a execução transfronteiriça das sanções aplicáveis a essas infrações, que poderia aumentar consideravelmente a percentagem de investigações bem-sucedidas, não é uma opção viável.

Graças ao alargamento previsto do âmbito de aplicação da proposta e à simplificação da investigação transfronteiriça das infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária, que é ajustada à deteção em massa de infrações frequentemente consideradas administrativas e digitalizada através da criação de plataformas informáticas e de um portal específicos, será possível investigar com êxito mais infrações, reduzindo assim a impunidade dos infratores não residentes.

Consequentemente, os condutores não residentes adaptarão o seu comportamento nas estradas. Espera-se que tal resulte num menor número de infrações cometidas com veículos matriculados no estrangeiro em comparação com o cenário de base.

1.4.4. *Indicadores de desempenho*

Especificar os indicadores que permitem acompanhar os progressos e os resultados.

A Comissão monitorizará os seguintes indicadores de desempenho relativos à implementação e eficácia da aplicação da iniciativa/intervenção (artigo 6.º da proposta):

- O número total de infrações registadas às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária que foram detetadas automaticamente ou sem a identificação da pessoa responsável no local;
- O número de infrações registadas às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária que foram cometidas com um veículo matriculado num Estado-Membro diferente daquele em que ocorreu a infração e detetadas automaticamente ou sem a identificação da pessoa responsável no local;
- O número de equipamentos de deteção automática fixos ou amovíveis, incluindo as câmaras de controlo da velocidade;
- O número de sanções pecuniárias pagas voluntariamente por não residentes;
- O número de pedidos de assistência mútua transmitidos por via eletrónica (investigação de seguimento) e o número destes pedidos em que as informações não foram prestadas;
- O número de pedidos de assistência mútua transmitidos por via eletrónica relativos à entrega de documentos e o número destes pedidos em que não foi possível entregar os documentos.

1.5. **Justificação da proposta/iniciativa**

1.5.1. *Requisitos a satisfazer a curto ou longo prazo, incluindo um calendário pormenorizado para a implementação da iniciativa*

A proposta não estabelece requisitos específicos a cumprir a curto ou a longo prazo. No entanto, a curto prazo, espera-se que a iniciativa reduza significativamente a impunidade dos infratores não residentes, dando também seguimento à atual diretiva que contribuiu consideravelmente para eliminar o anonimato destes infratores. A longo prazo, espera-se uma redução mais visível dos acidentes com vítimas mortais e feridos graves nos acidentes de viação que envolvem condutores não residentes.

1.5.2. *Valor acrescentado da intervenção da União (que pode resultar de diferentes fatores, por exemplo, ganhos de coordenação, segurança jurídica, maior eficácia ou complementaridades). Para efeitos do presente ponto, entende-se por «valor acrescentado da intervenção da União» o valor resultante da intervenção da União que se acrescenta ao valor que teria sido criado pelos Estados-Membros de forma isolada.*

O valor acrescentado da iniciativa é semelhante ao valor acrescentado da UE da atual diretiva. Os acordos bilaterais e multilaterais existentes (como o Acordo CBE do Fórum de Salzburgo) não poderiam atingir o mesmo nível de eficácia que a diretiva, tanto para pôr termo à impunidade dos infratores não residentes como para garantir a igualdade de tratamento entre todos os utilizadores da rede rodoviária. A avaliação

da diretiva mostrou que, se os Estados-Membros pretendessem alcançar os mesmos resultados através de acordos bilaterais, teriam de ser assinados centenas desses acordos, o que resultaria numa enorme complexidade, incoerências e, em última análise, geraria custos significativos para as administrações nacionais. Por conseguinte, o valor acrescentado da intervenção da UE também pode considerado do ponto de vista da eficiência, tendo em conta que um quadro único proporciona uma maior eficiência.

As lacunas da atual diretiva — em especial, a sua falta de eficácia — só podem ser colmatadas através de uma ação a nível da UE. Só um instrumento da UE pode assegurar uma execução transfronteiriça coerente e eficiente, a nível da UE, das regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária.

1.5.3. *Ensinamentos retirados de experiências semelhantes*

A avaliação da atual diretiva concluiu que teve um impacto positivo na eliminação do anonimato dos infratores que cometem infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária no estrangeiro, uma vez que tem sido investigado um número cada vez maior deste tipo de infrações. No entanto, as medidas da diretiva vigente não foram adequadas para pôr termo à impunidade destes infratores. Em 2015, cerca de 50 % das infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária detetadas, cometidas por não residentes, não foram investigadas e cerca de 50 % das sanções pecuniárias aplicadas às infrações investigadas não foram executadas com êxito. Quase todas as infrações objeto de sanções pecuniárias cujo pagamento foi recusado pelos infratores não foram executadas — as sanções executadas com êxito deveram-se essencialmente a pagamentos voluntários.

As dificuldades de cooperação entre os Estados-Membros na investigação de infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária e na execução das sanções após o intercâmbio dos dados de registo dos veículos, especialmente quando são aplicáveis diferentes regimes de responsabilidade jurídica, são a principal explicação deste facto. No entanto, essa cooperação revelou-se bem-sucedida entre os Estados-Membros que celebraram acordos bilaterais ou multilaterais que complementam o direito da UE.

1.5.4. *Compatibilidade com o Quadro Financeiro Plurianual e eventuais sinergias com outros instrumentos relevantes*

A proposta de revisão da Diretiva CBE é coerente com outra legislação da UE em matéria de segurança rodoviária. Remete para a Diretiva 1999/37/CE do Conselho relativa aos documentos de matrícula dos veículos, no que diz respeito à classificação dos dados de registo dos veículos; alarga o âmbito de aplicação da Diretiva CBE à infração de utilização de veículos com excesso de carga, estando portanto estreitamente relacionada com a aplicação da Diretiva 96/53/CE do Conselho relativa aos pesos e dimensões máximos autorizados para certos veículos; complementa a Diretiva «Carta de Condução» permitindo a utilização de dados pessoais dos registos de cartas de condução para a investigação transfronteiriça de infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária, para informar os infratores sobre as sanções aplicáveis que afetam o seu direito de conduzir e identificar as pessoas responsáveis por essas infrações. A proposta é também coerente com um conjunto mais amplo de instrumentos jurídicos e de iniciativas em curso a nível da União, especialmente no domínio da cooperação policial e judiciária, que estão relacionados com a presente iniciativa e que foram tidos em conta, como os procedimentos de

investigação transfronteiriça adotados ao abrigo da Convenção relativa ao Auxílio Judiciário Mútuo em Matéria Penal entre os Estados-Membros da União Europeia, a Decisão Europeia de Investigação e as Decisões Prüm atualmente objeto de revisão.

A fim de assegurar uma abordagem coerente na execução transfronteiriça das regras de trânsito rodoviário, é estabelecido um pacote de negociações, que consiste em três iniciativas: além da presente proposta de diretiva que altera a Diretiva CBE, é também proposta uma nova Diretiva «Carta de Condução» (que substitui a Diretiva 2006/126/CE relativa à carta de condução) e uma nova diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho sobre o efeito à escala da União de certas inibições de conduzir.

1.5.5. Avaliação das diferentes opções de financiamento disponíveis, incluindo possibilidades de reafetação

Os custos pontuais em 2025 e os custos de ajustamento recorrentes da Comissão até 2050 decorrem principalmente da criação do sistema informático necessário para a interação entre autoridades/organizações governamentais, pessoas singulares e pessoas coletivas nos processos administrativos e penais transfronteiriços. A funcionalidade informativa do portal informático dedicado basear-se-á no portal já existente gerido pela Comissão («Conduzir no Estrangeiro»), sendo que a modernização deste sistema representaria a melhor utilização possível da organização atual e dos recursos investidos até à data. A criação do sistema informático não exige um aumento de recursos humanos.

1.6. Duração e impacto financeiro da proposta/iniciativa

Duração limitada

- Em vigor entre [DD/MM]AAAA e [DD/MM]AAAA.
- Impacto financeiro entre AAAA e AAAA para as dotações de autorização e AAAA e AAAA para as dotações de pagamento.

duração ilimitada

- Aplicação com um período de arranque progressivo entre 2025 e 2027,
- continuando em seguida a ritmo de cruzeiro.

1.7. Método(s) de execução orçamental previsto(s)⁷⁴

Gestão direta pela Comissão

- pelos seus serviços, incluindo o pessoal nas delegações da União;

Gestão partilhada com os Estados-Membros

Gestão indireta por delegação de tarefas de execução orçamental:

- em países terceiros ou nos organismos por estes designados;
- em organizações internacionais e respetivas agências (a especificar);
- no BEI e no Fundo Europeu de Investimento;
- nos organismos referidos nos artigos 70.º e 71.º do Regulamento Financeiro;
- em organismos de direito público;
- em organismos regidos pelo direito privado com uma missão de serviço público desde que prestem garantias financeiras adequadas;
- em organismos regidos pelo direito privado de um Estado-Membro encarregados da execução de uma parceria público-privada e que prestem garantias financeiras adequadas;
- em pessoas ou organismos encarregados da execução de ações específicas no quadro da PESC por força do título V do Tratado da União Europeia, identificados no ato de base pertinente.
- *Se assinalar mais de uma modalidade de gestão, explicitar na secção «Observações».*

Observações

A aplicação da proposta exige a criação e a manutenção de um novo sistema informático. Este sistema deverá conectar as redes existentes dos sistemas informáticos nacionais e dos pontos de acesso interoperáveis, que operam sob a responsabilidade individual e gestão de cada Estado-Membro, a fim de garantir um intercâmbio transfronteiriço seguro e fiável de informações sobre as infrações às regras de trânsito relacionadas a segurança rodoviária. A Comissão, por meio de atos de execução, definirá soluções informáticas adequadas, incluindo a conceção/arquitetura e as especificações técnicas do novo portal digital e dos sistemas eletrónicos dedicados (plataforma(s) de interface) necessários para

⁷⁴ Para mais explicações sobre os métodos de execução orçamental e as referências ao Regulamento Financeiro, consultar o sítio BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

interconectar os sistemas nacionais e realizar o intercâmbio de informações, que os Estados-Membros poderão optar por utilizar. Espera-se que os custos de ajustamento a suportar pela Comissão consistam em três elementos principais (calculados em valores atuais líquidos), a saber:

- custos de ajustamento não recorrentes (pontuais) em 2025, resultantes do intercâmbio de informações entre os Estados-Membros para a verificação da carta de notificação e dos documentos de seguimento através do portal informático dedicado, estimados em 405 000 EUR;
- custos previstos de ajustamento não recorrentes (pontuais) de 70 000 EUR em 2025, decorrentes da criação do portal informático dedicado;
- custos recorrentes de ajustamento (desenvolvimento, manutenção e apoio do portal informático dedicado) estimados em cerca de 50 000 EUR por ano, para assegurar um intercâmbio mais interativo de informações entre as autoridades de execução dos Estados-Membros e os cidadãos/utilizadores rodoviários, não só sobre as regras de trânsito aplicáveis relacionadas com a segurança rodoviária em vigor (já no existente sítio Web «Conduzir no Estrangeiro» da Comissão), mas também sobre as sanções e as vias de recurso aplicáveis.

2. MEDIDAS DE GESTÃO

2.1. Disposições em matéria de monitorização e relatórios

Especificar a periodicidade e as condições.

As tarefas executadas diretamente pela DG MOVE seguirão o ciclo anual de planeamento e monitorização, adotado pela Comissão e pelas agências de execução, incluindo a comunicação dos resultados no relatório anual de atividades da DG MOVE.

A Comissão monitorizará a implementação e a eficácia da aplicação da iniciativa/intervenção através da comunicação de indicadores específicos (artigo 6.º da proposta), incluindo o número de pedidos automatizados enviados/recebidos pelo Estado-Membro da infração (e dirigidos ao Estado-Membro de matrícula do veículo), o número de infrações registadas às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária que foram detetadas automaticamente ou sem a identificação da pessoa responsável no local e cometidas com veículos matriculados no estrangeiro, ou o número de equipamentos de controlo automático (por exemplo, câmaras de controlo de velocidade), ou ainda, as sanções pecuniárias pagas voluntariamente por não residentes.

O novo período para apresentação dos relatórios pelos Estados-Membros é alargado de dois anos para quatro anos, alinhando-o com o calendário de avaliação da Comissão e reduzindo os encargos administrativos para as autoridades nacionais. A(s) plataforma(s) informática(s) destina(m)-se a facilitar a compilação automática de dados, por elementos específicos a notificar.

2.2. Sistemas de gestão e de controlo

2.2.1. *Justificação do(s) modo(s) de gestão, dos mecanismos de execução financeira, das modalidades de pagamento e da estratégia de controlo propostos*

A unidade da DG MOVE responsável pelo domínio de intervenção em causa será encarregada de gerir a implementação da diretiva, em cooperação com as outras unidades e DG pertinentes.

As despesas serão executadas em regime de gestão direta, em plena conformidade com as disposições do Regulamento Financeiro. A estratégia de controlo dos contratos públicos e subvenções pela DG MOVE inclui controlos *ex ante* específicos, nos planos jurídico, operacional e financeiro, dos procedimentos (incluindo, no caso dos contratos públicos, uma análise pela Comissão Consultiva de Compras e Contratos) e da assinatura de contratos e acordos. Além disso, as despesas efetuadas com a aquisição de bens e serviços estão sujeitas a controlos *ex ante* e, se necessário, a controlos *ex post*, assim como a controlos financeiros.

2.2.2. *Informações sobre os riscos identificados e o(s) sistema(s) de controlo interno criado(s) para os minimizar*

Riscos muito baixos. O portal informático dedicado basear-se-á no atual sítio Web «Conduzir no Estrangeiro» (https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_en.htm) e será atualizado para se tornar mais interativo e proporcionar funcionalidades adicionais. Os riscos identificados resultam do recurso a contratação pública: atrasos, disponibilidade dos dados, informação atempada do mercado, etc. Estes riscos são

cobertos pelo Regulamento Financeiro e mitigados pelo conjunto de controlos internos realizados pela DG MOVE para contratos deste montante.

2.2.3. *Estimativa e justificação da relação custo-eficácia dos controlos (rácio «custos de controlo ÷ valor dos fundos geridos») e avaliação dos níveis previstos de risco de erro (no pagamento e no encerramento)*

O aumento orçamental requerido aplica-se à criação e manutenção de um novo sistema informático. No que diz respeito às atividades de controlo relacionadas com os sistemas informáticos desenvolvidos ou geridos pela direção responsável pela proposta, o Comité Diretor TI monitoriza regularmente as bases de dados da direção e os progressos realizados, tendo em conta a simplificação e a relação custo-eficácia dos recursos informáticos da Comissão.

A DG MOVE comunica anualmente, no seu relatório anual de atividades, o custo do controlo das suas atividades. O perfil de risco e o custo do controlo das atividades de contratação estão em conformidade com os requisitos.

2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

Especificar as medidas de prevenção e de proteção existentes ou previstas, por exemplo, estabelecidas na Estratégia Antifraude.

Aplicam-se as medidas regulares de prevenção e proteção da Comissão, especificamente:

- o pagamento de qualquer serviço é controlado pelo pessoal da Comissão antes de ser efetuado, tendo em conta todas as obrigações contratuais, os princípios económicos e as boas práticas financeiras ou de gestão. Serão incluídas disposições antifraude (supervisão, requisitos de informação, etc.) em todos os acordos e contratos celebrados entre a Comissão e os destinatários de qualquer pagamento;
- na luta contra a fraude, corrupção e outras atividades ilícitas, aplicam-se, sem quaisquer restrições, as disposições do Regulamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de maio de 1999, relativo aos inquéritos efetuados pelo Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF).

Em 2020, a DG MOVE adotou uma estratégia antifraude revista. A estratégia revista da DG MOVE baseia-se na estratégia antifraude da Comissão e numa avaliação dos riscos específica, realizada internamente, com vista a identificar as áreas mais vulneráveis à fraude, os controlos já em vigor e as ações necessárias para melhorar a capacidade da DG MOVE de prevenção, deteção e correção de fraudes.

As disposições contratuais aplicáveis à contratação pública garantem a realização de auditorias e verificações no local pelos serviços da Comissão, incluindo o OLAF, utilizando as disposições-tipo recomendadas pelo OLAF.

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA

3.1. Rubricas do quadro financeiro plurianual e rubricas orçamentais de despesas envolvidas

- Atuais rubricas orçamentais

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das rubricas orçamentais correspondentes.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Natureza das despesas	Contribuição			
	Número	DD/DN D ⁷⁵	de países da EFTA ⁷⁶	de países candidatos e países candidatos potenciais ⁷⁷	de outros países terceiros	outras receitas afetadas
01	02 20 04 01	DD	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO

- Novas rubricas orçamentais cuja criação é solicitada

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das rubricas orçamentais correspondentes.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Natureza das despesas	Participação			
	Número	DD/DND	de países da EFTA	de países candidatos e países candidatos potenciais	de outros países terceiros	outras receitas afetadas
	[XX.YY.YY.YY]		SIM/NÃO O	SIM/NÃO	SIM/NÃO O	SIM/NÃO

⁷⁵ DD = dotações diferenciadas/DND = dotações não diferenciadas.

⁷⁶ EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.

⁷⁷ Países candidatos e, se aplicável, países candidatos potenciais dos Balcãs Ocidentais.

3.2. Impacto financeiro estimado da proposta nas dotações

3.2.1. Síntese do impacto estimado nas dotações operacionais

- A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações operacionais.
- A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações operacionais, tal como explicitado seguidamente: Não será necessária qualquer dotação suplementar. Os montantes necessários para financiar o projeto serão reafetados a partir das dotações já programadas na programação financeira oficial ao abrigo das rubricas orçamentais específicas.

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual	01	Mercado Único, Inovação e Digital
--	----	-----------------------------------

DG: MOVE			Ano 2025 ⁷⁸	Ano 2026	Ano 2027	Ano 2028	Ano 2029+	TOTAL (2025 – 2050)
• Dotações operacionais								
Rubrica orçamental ⁷⁹ 02 20 04 01	Autorizações	(1a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Pagamentos	(2a)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
Rubrica orçamental	Autorizações	(1b)						
	Pagamentos	(2b)						
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos ⁸⁰								
Rubrica orçamental		(3)						

⁷⁸ O ano 2025 é o ano do início da execução da proposta/iniciativa.

⁷⁹ De acordo com a nomenclatura orçamental oficial.

⁸⁰ Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou ações da UE (antigas rubricas «BA»), investigação direta, investigação indireta.

TOTAL das dotações para a DG MOVE	Autorizações	=1a+1b +3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Pagamentos	=2a+2b +3	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

• TOTAL das dotações operacionais	Autorizações	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Pagamentos	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
• TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos		(6)						0,051
TOTAL das dotações da RUBRICA 1 do quadro financeiro plurianual	Autorizações	=4+ 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Pagamentos	=5+ 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

Se a proposta/iniciativa tiver impacto em mais de uma rubrica operacional, repetir a secção acima:

TOTAL das dotações operacionais (todas as rubricas operacionais)	Autorizações	(4)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Pagamentos	(5)	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos (todas as rubricas operacionais)		(6)						
TOTAL das dotações das RUBRICAS 1 a 6 do quadro financeiro plurianual (quantia de referência)	Autorizações	=4+ 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Pagamentos	=5+ 6	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

Rubrica do quadro financeiro plurianual	7	«Despesas administrativas»
--	----------	----------------------------

Esta secção deve ser preenchida com os «dados orçamentais de natureza administrativa» inseridos no [Anexo da ficha financeira legislativa](#) (anexo V da Decisão da Comissão relativa às regras internas sobre a execução da secção «Comissão» do orçamento geral da União Europeia), que é carregado no DECIDE para efeitos das consultas interserviços.

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	Ano 2028	Ano 2029+	TOTAL 2025 – 2050
DG: <.....>							
• Recursos humanos							
• Outras despesas de natureza administrativa							
TOTAL da DG <....>	Dotações						

TOTAL das dotações da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual	(Total das autorizações = total dos pagamentos)								
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	Ano 2028	Ano 2029+	TOTAL 2025 – 2050
TOTAL das dotações das RUBRICAS 1 a 7 do quadro financeiro plurianual	Autorizações	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531
	Pagamentos	0,525	0,050	0,051	0,051	0,051	1,531

3.2.2. Estimativa das realizações financiadas com dotações operacionais

Dotações de autorização em milhões de EUR (três casas decimais)

Indicar os objetivos e as realizações ↓			Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)										TOTAL		
	REALIZAÇÕES																		
	Tipo ⁸¹	Custo médio	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 ⁸² ...																			
- Realização																			
- Realização																			
- Realização																			
Subtotal do objetivo específico n.º 1																			
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2 ...																			
- Realização																			
Subtotal do objetivo específico n.º 2																			
TOTAIS																			

⁸¹ As realizações são os produtos e serviços a fornecer/prestar (por exemplo: número de intercâmbios de estudantes financiados, número de km de estradas construídas, etc.).

⁸² Tal como descrito no ponto 1.4.2. «Objetivos específicos...».

3.2.3. Síntese do impacto estimado nas dotações administrativas

- A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa.
- A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa, tal como explicitado seguidamente:

Em milhões de EUR (três casas decimais)

	Ano N ⁸³	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)	TOTAL
--	------------------------	------------	------------	------------	--	-------

RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual							
Recursos humanos							
Outras despesas de natureza administrativa							
Subtotal RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual							

Com exclusão da RUBRICA 7⁸⁴ do quadro financeiro plurianual							
Recursos humanos							
Outras despesas de natureza administrativa							
Subtotal com exclusão da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual							

TOTAL							
--------------	--	--	--	--	--	--	--

As dotações relativas aos recursos humanos e outras despesas administrativas necessárias serão cobertas pelas dotações da DG já afetadas à gestão da ação e/ou reafetadas internamente na DG e, se necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no âmbito do processo de afetação anual e atendendo às disponibilidades orçamentais.

⁸³ O ano N é o ano do início da execução da proposta/iniciativa. Substituir «N» pelo primeiro ano de execução previsto (por exemplo: 2021). Proceder do mesmo modo relativamente aos anos seguintes.

⁸⁴ Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou ações da UE (antigas rubricas «BA»), investigação direta, investigação indireta.

3.2.3.1. Necessidades estimadas de recursos humanos

- A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de recursos humanos.
- A proposta/iniciativa acarreta a utilização de recursos humanos, tal como explicitado seguidamente:

As estimativas devem ser expressas em termos de unidade de equivalente a tempo completo.

	Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)		
• Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)							
20 01 02 01 (Sede e Gabinetes de representação)							
20 01 02 03 (Delegações da União)							
01 01 01 01 (Investigação indireta)							
01 01 01 11 (Investigação direta)							
Outras rubricas orçamentais (especificar)							
• Pessoal externo (em unidades de equivalente a tempo completo ETI)⁸⁵							
20 02 01 (AC, PND e TT da dotação global)							
20 02 03 (AC, AL, PND, TT e JPD nas delegações)							
XX 01 xx yy zz ⁸⁶	- na sede						
	- nas delegações						
01 01 01 02 (AC, PND e TT – Investigação indireta)							
01 01 01 12 (AC, PND e TT – Investigação direta)							
Outras rubricas orçamentais (especificar)							
TOTAL							

XX constitui o domínio de intervenção ou título em causa.

As necessidades de recursos humanos serão cobertas pelos efetivos da DG já afetados à gestão da ação e/ou reafetados internamente a nível da DG, completados, caso necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no âmbito do processo de afetação anual e atendendo às disponibilidades orçamentais.

Descrição das tarefas a executar:

Funcionários e agentes temporários	
Pessoal externo	

⁸⁵ AC = agente contratual; AL = agente local; PND = perito nacional destacado; TT = trabalhador temporário; JPD = jovem perito nas delegações.

⁸⁶ Sublimite para o pessoal externo coberto pelas dotações operacionais (antigas rubricas «BA»).

3.2.4. *Compatibilidade com o quadro financeiro plurianual em vigor*

A proposta/iniciativa:

- pode ser integralmente financiada por meio da reafetação de fundos no quadro da rubrica pertinente do quadro financeiro plurianual (QFP).

Os montantes necessários para financiar o projeto serão reafetados a partir da rubrica orçamental 02.200401.

- requer o recurso à margem não afetada na rubrica em causa do QFP e/ou o recurso a instrumentos especiais tais como definidos no Regulamento QFP.

Explicitar as necessidades, especificando as rubricas orçamentais em causa, as quantias correspondentes, assim como os instrumentos cuja utilização é proposta.

- requer uma revisão do QFP.

Explicitar as necessidades, especificando as rubricas orçamentais em causa e as quantias correspondentes.

3.2.5. *Participação de terceiros no financiamento*

A proposta/iniciativa:

- não prevê o cofinanciamento por terceiros.
- prevê o seguinte cofinanciamento por terceiros:

Dotações em milhões de EUR (três casas decimais)

	Ano N ⁸⁷	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			Total
Especificar o organismo de cofinanciamento								
TOTAL das dotações cofinanciadas								

⁸⁷

O ano N é o ano do início da execução da proposta/iniciativa. Substituir «N» pelo primeiro ano de execução previsto (por exemplo: 2021). Proceder do mesmo modo relativamente aos anos seguintes.

3.3. Impacto estimado nas receitas

- A proposta/iniciativa não tem impacto financeiro nas receitas.
- A proposta/iniciativa tem o seguinte impacto financeiro:
 - nos recursos próprios
 - noutras receitas
 - indicar se as receitas são afetadas a rubricas de despesas

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica orçamental das receitas	Dotações disponíveis para o exercício em curso	Impacto da proposta/iniciativa ⁸⁸						
		Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)		
Artigo								

Relativamente às receitas que serão «afetadas», especificar as rubricas orçamentais de despesas envolvidas.

Outras observações (por exemplo, método/fórmula utilizado para o cálculo do impacto nas receitas ou quaisquer outras informações).

⁸⁸ No que diz respeito aos recursos próprios tradicionais (direitos aduaneiros e quotizações sobre o açúcar), as quantias indicadas devem ser apresentadas em termos líquidos, isto é, quantias brutas após dedução de 20 % a título de despesas de cobrança.