



Bruxelas, 12 de maio de 2023
(OR. en)

8929/23

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

**TRANS 171
JAI 535
DAPIX 4
ENFOPOL 211
CODEC 765**

NOTA

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Comité de Representantes Permanentes/Conselho
n.º doc. ant.:	7444/1/23 REV 1
n.º doc. Com.:	6792/23
Assunto:	Preparação da reunião do Conselho (<u>Transportes</u> , Telecomunicações e Energia) de 1 de junho de 2023 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 – Relatório intercalar

I. INTRODUÇÃO

A Comissão apresentou a proposta em epígrafe ao Parlamento Europeu e ao Conselho, em 1 de março de 2023, como parte do pacote sobre a segurança rodoviária.

A Comissão apresentou a sua proposta com vista a a) aumentar o cumprimento das regras de trânsito adicionais relacionadas com a segurança rodoviária por parte dos condutores não residentes; b) racionalizar os procedimentos de assistência mútua entre Estados-Membros na investigação transfronteiriça de infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária; e c) reforçar a proteção dos direitos fundamentais dos infratores não residentes. A proposta altera a Diretiva que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária (Diretiva (UE) 2015/413 – "Diretiva (UE) CBE").

II. TRABALHOS NAS OUTRAS INSTITUIÇÕES

O Parlamento Europeu designou a Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN) como a comissão competente para esta proposta e Kosma ZLOTOWSKI (ECR, PL) como relator.

O Comité Económico e Social Europeu adotou o seu parecer sobre a proposta na 529.^a sessão plenária, em 27 de abril de 2023.

III. TRABALHOS NO CONSELHO E NAS SUAS INSTÂNCIAS PREPARATÓRIAS

O Grupo dos Transportes Terrestres iniciou os seus trabalhos em 2 de março de 2023, com uma apresentação geral da proposta. Em 8 de março de 2023, foi analisada a avaliação de impacto. Em 15 de março, 5 de abril, 19 de abril e 3 de maio de 2023, o Grupo prosseguiu a análise pormenorizada da proposta.

IV. TRABALHOS COM VISTA A UM COMPROMISSO

Em 5 de abril de 2023, a Presidência apresentou um primeiro documento oficioso (WK 4408/23) com vista a orientar o debate sobre a proposta no âmbito do Grupo. Em 14 de abril, a Presidência elaborou uma primeira proposta de compromisso (ST 7444/23), tendo-a analisado na reunião do Grupo de 19 de abril. Com base nas observações sobre o primeiro compromisso, a Presidência elaborou um segundo texto de compromisso (ST 7444/1/23 REV 1), que foi debatido em 3 de maio.

V. CONCLUSÕES

Com base nos trabalhos realizados até à data, a Presidência retira as seguintes conclusões:

1. A maioria dos Estados-Membros considera que o âmbito de aplicação da diretiva poderia ser alargado de modo a abranger outras infrações às regras de trânsito. No entanto, serão necessários mais esforços para delimitar o alargamento do âmbito de aplicação, nomeadamente de modo a incluir as zonas de acesso regulamentado dos veículos. Será igualmente importante garantir o acesso das autoridades competentes aos dados de registo dos veículos, a fim de assegurar a proteção dos dados e, em especial, proporcionar garantias adicionais nos casos em que possam estar envolvidas empresas privadas na utilização e no tratamento dos dados pessoais obtidos pelas autoridades competentes. A maioria dos Estados-Membros mostra-se relutante em incluir outras infrações às regras de trânsito que não estejam relacionadas com a segurança rodoviária ou com as zonas de acesso regulamentado dos veículos.

2. Merecem especial atenção os seguintes temas:

- No que diz respeito ao procedimento de assistência mútua para a identificação dos responsáveis, importa salientar que este aspeto se reveste de particular importância para os Estados-Membros com um sistema de responsabilidade objetiva, que implica que só podem responsabilizar o condutor por uma infração rodoviária cometida com um veículo matriculado na União. É necessário investigar mais aprofundadamente a forma de conter o volume de trabalho administrativo, uma vez que alguns Estados-Membros manifestaram reservas quanto à potencial carga de trabalho relacionada com a assistência prestada a outros Estados-Membros na identificação do condutor.
- No que diz respeito às informações que é necessário facultar ao condutor que foi controlado no local no âmbito de um controlo rodoviário, será importante fazer uma distinção entre o conteúdo das informações a fornecer e a forma como as informações são transmitidas em função da situação concreta. As informações teriam de ser diferenciadas em função do sistema de responsabilidade, do facto de a infração ser ou não detetada automaticamente e da possibilidade de o pagamento poder ou não ser efetuado no local.
- Uma vez transmitidas as informações sobre a infração ao presumível responsável, essa pessoa poderá necessitar de contactar a autoridade competente, o que poderá implicar o intercâmbio de documentos de seguimento. Segundo a proposta da Comissão, este contacto deverá ser feito na língua do documento de matrícula do presumível responsável, ou em qualquer outra língua oficial da União escolhida pelo presumível responsável. Embora os Estados-Membros reconheçam que poderá ser útil comunicar na língua escolhida pelo presumível responsável, de modo a garantir um elevado nível de proteção dos direitos fundamentais, continuam a questionar a dimensão do trabalho administrativo e dos custos que esta opção poderá acarretar.

3. Serão necessários trabalhos técnicos e conceptuais suplementares sobre o compromisso da Presidência por forma a chegar a uma posição que possa ser apoiada pelos Estados-Membros.

À luz do que precede, convida-se o Comité de Representantes Permanentes e o Conselho a tomarem nota do presente relatório intercalar sobre os trabalhos relativos à proposta de revisão da Diretiva CBE.