



**COUNCIL OF
THE EUROPEAN UNION**

Brussels, 25 October 2011

15857/11

**Interinstitutional File:
2011/0196 (COD)**

**TRANS 284
INST 503
PARLNAT 243
CODEC 1762**

COVER NOTE

from:	National Parliament of the Portuguese Republic
date of receipt:	20 October 2011
to:	General Secretariat of the Council of the European Union
Subject:	Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Council Regulation (EEC) No 3821/85 on recording equipment in road transport and amending Regulation (EC) No 561/2006 of the European Parliament and the Council - Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality ¹ doc. 13195/11 TRANS 222 CODEC 1274 - COM (2011) 451 final

Delegations will find annexed a copy of the above letters.

¹ This opinion will be available in English on the Interparliamentary EU information exchange Internet site (IPEX) at the following address: <http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/search.do>



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

Parecer

COM (2011) 451

Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

ÍNDICE

PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

PARTE II – CONSIDERANDOS

PARTE III – PARECER

PARTE IV – ANEXO



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

Nos termos dos artigos 6.º e 7.º da Lei nº 43/2006, de 25 de Agosto, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, bem como da metodologia de escrutínio das iniciativas europeias aprovada em 20 de Janeiro de 2010, a Comissão de Assuntos Europeus recebeu a Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho [COM(2011)451].

Atento o seu objecto, a supra identificada iniciativa foi remetida à Comissão de Economia e Obras Públicas, a qual analisou a referida iniciativa e aprovou o Relatório que se anexa ao presente Parecer, dele fazendo parte integrante.

PARTE II – CONSIDERANDOS

Considera a Comissão Europeia que os tacógrafos são um instrumento importante de apoio à actividade de transporte, desempenhando um papel essencial na averiguação do cumprimento das regras relativas ao tempo de condução e aos períodos de repouso por parte dos condutores profissionais. Deste modo, contribuem, para melhorar a segurança rodoviária, as condições de trabalho dos condutores e a concorrência justa entre as empresas de transportes rodoviários.

Em 1970, a União Europeia adoptou a primeira legislação sobre a instalação e a utilização de tacógrafos. Actualmente a legislação em vigor para os tacógrafos consiste no Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de Dezembro, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários. Este regulamento estabelece normas técnicas e regras sobre a utilização, homologação, instalação e inspecção de tacógrafos. Criando, assim, um conjunto de obrigações legais para fabricantes, autoridades, empresas de transporte e condutores.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

Presentemente, 6 milhões de camiões e autocarros europeus estão equipados com tacógrafo. Coexistem dois tipos de tacógrafos: o digital que se tornou obrigatório nos veículos novos matriculados após 1 de Maio de 2006; e o analógico, introduzido em 1985, ainda utilizado em veículos mais antigos.

Porém, com base nas consultas realizadas e nos relatórios dos peritos, a Comissão Europeia identificou dois problemas considerados graves no sistema tacográfico: um relacionado com o incumprimento das regras sociais¹, manipulação e fraude nos tacógrafos; e um outro relativo às insuficiências no modo de funcionamento dos tacógrafos.

Considera a Comissão que a existência destes problemas deve-se fundamentalmente à vulnerabilidade geral do sistema, à fraude, à reduzida eficácia dos controlos, ao efeito dissuasivo insuficiente das sanções e, por último, ao facto de a utilização deste sistema não estar suficientemente optimizada.

Por conseguinte, a Comissão propõe a revisão da legislação sobre tacógrafos que visa actualizar o quadro jurídico, que data de 1985, com o objectivo de reduzir a fraude e os encargos administrativos², reforçar a segurança rodoviária, assegurar uma concorrência mais leal e melhorar a eficiência do sistema de transportes na UE.

a) Da Base Jurídica

A base jurídica da presente proposta é o artigo 91.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

a) Do Princípio da Subsidiariedade

À proposta em causa é aplicável o princípio da subsidiariedade, dado tratar-se de competência partilhada entre a União e os Estados-membros.

Tendo o sector do transporte rodoviário de mercadorias na UE uma natureza cada vez mais transnacional, as disposições em matéria social estão já harmonizadas a nível da UE e a fiscalização do cumprimento destas disposições exige que os aparelhos de

¹ As disposições em matéria social no domínio dos transportes são respeitantes às regras sobre os tempos de condução e períodos de repouso.

² Prevê-se uma poupança anual para as empresas de 515 milhões de euros



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

controlo sejam interoperáveis entre os Estados-membros. Pelo que não seria conveniente voltar a regulamentar os aparelhos de controlo ao nível nacional, até porque esta matéria tem sido regulada ao nível da UE nos últimos 25 anos.

Do exposto, conclui-se que os objectivos da presente proposta não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-membros sendo, por isso, melhor alcançados ao nível da União Europeia. Verificando-se, deste modo, o cumprimento do princípio da subsidiariedade.

c) Do conteúdo da iniciativa

A proposta em apreço enquadra-se na política anunciada pela Comissão Europeia, em Março de 2011, no Livro Branco "Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos"³. É explicitamente referido no anexo I na medida relativa ao transporte rodoviário de mercadorias, *"Rever as regras relativas ao tacógrafo, para tornar a sua utilização menos onerosa e mais eficaz, facultar às autoridades que efectuem controlos na estrada o acesso ao registo UE das empresas de transporte rodoviário, harmonizar as sanções aplicáveis por violação das normas da UE relativas aos transportes profissionais e harmonizar a formação dos agentes da autoridade"*. E contribui ainda para a implementação do Plano de Acção para a implantação de sistemas de transportes inteligentes (STI).

Assim, a presente proposta de regulamento vem alterar o Regulamento (CEE) n.º 3821/85, e o Regulamento (CE) n.º 561/2006, propondo, deste modo, a revisão da legislação sobre tacógrafos a fim de actualizar o quadro jurídico, que data de 1985. Como objectivos específicos visa: em primeiro lugar, melhorar a fiabilidade do aparelho de controlo; em segundo, reforçar a eficiência da fiscalização do cumprimento das disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários; e, em terceiro, reduzir os custos da utilização do aparelho de controlo, em parte reduzindo os encargos administrativos que essa utilização implica.

³ COM (2011) 144.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

Em síntese, a proposta inclui inovações, nomeadamente:

- o registo da localização pelo sistema de localização por satélite - permite substituir os registos manuais por registos automáticos, com benefícios económicos substanciais para as empresas de transporte rodoviário. Permite ainda, uma melhor monitorização e fornece informações importantes para a organização da cadeia logística;
- a comunicação à distância - aumenta a eficiência dos controlos na estrada;
- uma interface específica - permite a integração em sistemas de transporte inteligentes, respeitando a legislação aplicável em matéria de protecção de dados;
- a adopção de normas mais exigentes - destinadas às oficinas encarregadas de instalar e calibrar o tacógrafo, reduzindo deste modo os casos de fraude e manipulação.
- A integração do cartão de condutor, a utilizar com o tacógrafo digital, na carta de condução - reduzirá os encargos administrativos anuais dos condutores⁴. Reduzirá igualmente a utilização fraudulenta dos cartões de condutor, que actualmente são passados muito facilmente a outros condutores.
- A actualização contínua das especificações do tacógrafo assegura a manutenção de um elevado nível de segurança e a redução das possibilidades de fraude e manipulação.

A proposta permite ainda que os Estados-Membros isentem determinados utilizadores⁵.

⁴ Prevê-se que os encargos sejam reduzidos em 100 milhões de euros.

⁵ Por exemplo esta medida vem isentar os trabalhadores independentes - da obrigação de utilizarem o tacógrafo numa zona de raio uniforme, sendo prevista uma redução de 52,8 milhões de euros nos encargos administrativos anuais.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

PARTE III – PARECER

Em face dos considerandos expostos, a Comissão de Assuntos Europeus é de parecer que:

1. A presente iniciativa respeita o princípio da subsidiariedade, na medida em que o objectivo a alcançar será mais eficazmente atingido através de uma acção comunitária;
2. Em relação à iniciativa em análise, o processo de escrutínio está concluído.

Palácio de S. Bento, 18 de Outubro de 2011

O Deputado Autor do Parecer

(Vitalino Canas)

O Presidente da Comissão

(Paulo Mota Pinto)



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

PARTE IV – ANEXO

Relatório da Comissão de Economia e Obras Públicas



Comissão de Economia e Obras Públicas

**Parecer da Comissão de Economia e Obras
Públicas**

**Introdução de um aparelho de controlo no domínio dos
transportes rodoviários**

COM (2011) 451

Autor: Deputada

Carina João Oliveira
(PSD)



Comissão de Economia e Obras Públicas

ÍNDICE

PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

PARTE II – CONSIDERANDOS

PARTE III – CONCLUSÕES

PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

Nos termos do artigo 7.º da Lei nº 43/2006, de 25 de Agosto, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, no que concerne à Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, *«relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários»*, que foi enviado à Comissão de Economia e Obras Públicas, atendendo ao seu objecto, para efeitos de análise e elaboração do presente parecer.

PARTE II – CONSIDERANDOS

1. Geral:

Desempenham os tacógrafos um papel crucial na verificação do cumprimento das regras relativas a tempo de condução e períodos de repouso por parte dos condutores profissionais, contribuindo para melhorar a segurança rodoviária, as condições de trabalho dos condutores e a concorrência leal entre as empresas de transportes rodoviários.

A Comissão pretende tornar a utilização dos tacógrafos menos onerosa e reforçar a segurança, eficiência e competitividade dos transportes rodoviários, tal como descrito no Livro Branco sobre os transportes.

São utilizados actualmente dois tipos de tacógrafos por cerca de 900 000 empresas de transportes e 6 milhões de condutores, sendo o tacógrafo digital introduzido nos veículos matriculados após 1 de Maio de 2006, e o tacógrafo analógico, introduzido em 1985, nos veículos mais antigos.

2. Aspectos Relevantes e exposição de motivos:

Nos controlos por parte dos agentes policiais nacionais ou de outros agentes da autoridade, parte significativa dos veículos não cumpre as regras sociais. Cerca de um quarto destes veículos não cumpre as regras sobre tacógrafos e existem, a cada instante, vários milhares de veículos pesados a circular na rede transeuropeia de transportes com um tacógrafo que foi manipulado ou com um cartão inválido. O incumprimento das obrigações relativas aos períodos de repouso mínimos resulta em fadiga dos condutores, o que está na origem de um aumento estimado do custo social dos acidentes de 2,8 mil milhões de euros por ano.

Distorce também o correcto funcionamento do mercado interno introduzindo problemas de concorrência.

A Comissão realizou uma consulta pública das partes interessadas, incluindo organizações de inspecção e policiais, bem como fabricantes, que queriam que o tacógrafo digital fosse melhorado, mas não substituído por um tipo diferente de aparelho de controlo.

Quase todas as partes interessadas referiram ainda que o nível de segurança deveria ser mantido ou até mesmo reforçado. Foram apresentadas várias ideias (posteriormente examinadas na avaliação de impacto) para reduzir o custo do aparelho de controlo e/ou aproveitá-lo melhor - por exemplo, juntado o cartão de condutor e a carta de condução.

As consultas às partes interessadas e os relatórios dos peritos sobre o tema permitiram à Comissão identificar um vasto conjunto de medidas susceptíveis de resolver os problemas detectados., que podem ser resumidos da forma seguinte:

O Pacote de Políticas 1 (PP1) é um pacote técnico que visa simplesmente melhorar o actual tacógrafo e inclui as seguintes medidas:

- Selos de melhor qualidade
- Melhor interface com os utilizadores
- Tecnologia criptográfica mais segura.

O Pacote de Políticas 2 (PP2) também é um pacote de medidas técnicas, mas iria alargar substancialmente as funcionalidades do tacógrafo digital, dando origem a um novo tipo de tacógrafo digital.

- Melhoria das funções do tacógrafo (registo automático e manual)
- Comunicação sem fios para os controlos de estrada
- Interface harmonizada com outras aplicações STI.

O Pacote de Políticas 3 (PP3) contempla apenas medidas não técnicas.

- Oficinas/centros de ensaio mais fiáveis
- Dificultar as fraudes com os cartões de condutor
- Melhor formação dos agentes de controlo
- Grau mínimo de harmonização das sanções
- Modernização das regras sobre a utilização.

O Pacote de Políticas 4 (PP4) é uma combinação de medidas técnicas e medidas de melhoria do sistema (PP2+PP3), e que do ponto de vista de eficácia é o mais atractivo por oferecer maiores probabilidades de concretização dos dois objectivos específicos.

Dos pacotes alternativos elencados, o PP4 parece ser pelas vantagens comparativas e redução de custos proporcionados, a solução a adoptar.

3. Síntese da Proposta

Em síntese, as principais alterações contempladas na proposta de regulamento são as seguintes:

- Comunicação à distância a partir do tacógrafo para efeitos de controlo dando às autoridades de controlo algumas indicações básicas sobre o cumprimento antes de pararem o veículo para um controlo de estrada.
- Fusão das funcionalidades dos cartões de condutor e das cartas de condução que ao integrar o cartão de condutor na carta de condução, reforçará a segurança do sistema, reduzirá também significativamente os encargos administrativos
- Registo automático da localização exacta através do GNSS sendo que esta disposição dará às autoridades de controlo mais informações para verificarem o cumprimento das disposições em matéria social, ajudando também a reduzir os encargos administrativos.
- Assegurar a integração do tacógrafo digital nos sistemas de transporte inteligentes (STI) já que, estando prevista uma interface harmonizada e normalizada para o tacógrafo, outras aplicações STI terão um acesso mais fácil aos dados registados e apresentados pelo tacógrafo digital.
- Reforçar a fiabilidade das oficinas, por exemplo com um sistema de auditorias periódicas e sem aviso prévio e de prevenção de conflitos de interesse, que aumentará a fiabilidade das oficinas e reduzirá o risco de fraude e manipulação.
- Grau mínimo de harmonização das sanções assegurando que às infracções das regras sobre tacógrafos classificadas pela legislação da UE como «infracções muito graves» será aplicada a categoria mais elevada de sanções prevista na legislação nacional.
- Formação de agentes de controlo, encarregados da verificação dos aparelhos de controlo.

Princípio da Subsidiariedade

O princípio de subsidiariedade definido no artigo 5º. do Tratado que institui a Comunidade Europeia, pretende assegurar uma tomada de decisões tão próxima quanto possível do cidadão, mediante a verificação constante de que a acção a empreender a nível comunitário se justifica relativamente às possibilidades oferecidas pelo nível nacional, regional ou local. Trata-se assim de um princípio segundo o qual a União só deve actuar quando a sua acção seja mais eficaz do que uma acção desenvolvida a nível nacional, regional ou local - excepto quando se trate de domínios da sua competência exclusiva. Os objectivos da proposta não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros pelos motivos a seguir indicados. O transporte rodoviário tem uma natureza cada vez mais transnacional. O transporte rodoviário internacional de mercadorias representava cerca de um terço (ou 612 mil milhões de toneladas-quilómetros) do transporte rodoviário total de mercadorias na UE em 2006.

Neste sentido, considera-se que a proposta respeita o princípio da subsidiariedade. Este princípio está intimamente relacionado com os princípios da proporcionalidade e da necessidade, que supõem que a acção da União não deve exceder aquilo que seja necessário para alcançar os objectivos do Tratado, o que se afigura igualmente cumprido.

PARTE III - CONCLUSÕES

Em face do exposto, a Comissão de Economia e Obras Públicas conclui o seguinte:

1. A presente iniciativa não viola o princípio da subsidiariedade, na medida em que o objectivo a alcançar será mais eficazmente atingido através de uma acção da União.

Comissão de Economia e Obras Públicas

2. A análise da presente iniciativa não suscita quaisquer questões que impliquem posterior acompanhamento.

3. A Comissão de Economia e Obras Públicas dá por concluído o escrutínio da presente iniciativa, devendo o presente parecer, nos termos da Lei n.º 43/2006, de 25 de Agosto de 2006, ser remetido à Comissão de Assuntos Europeus para os devidos efeitos.

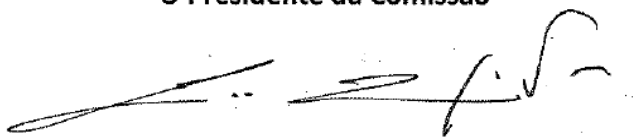
Palácio de S. Bento, 27 de Setembro de 2011

A Deputada Autora do Parecer



Carina João Oliveira

O Presidente da Comissão



Luís Campos Ferreira