



Bruxelas, 18.11.2013
COM(2013) 816 final

2011/0196 (COD)

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU

**em conformidade com o artigo 294.º, n.º 6, do Tratado sobre o Funcionamento da
União Europeia**

relativa à

posição do Conselho em primeira leitura tendo em vista a adoção do Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários

(Texto relevante para efeitos do EEE)

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU

em conformidade com o artigo 294.º, n.º 6, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia

relativa à

posição do Conselho em primeira leitura tendo em vista a adoção do Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários

(Texto relevante para efeitos do EEE)

1. CONTEXTO

Data de transmissão da proposta ao Parlamento Europeu e ao Conselho (documento COM(2011) 451 final – 2011/0196(COD):	19/07/2011
Data do parecer do Comité das Regiões:	Não foi emitido parecer
Data do parecer do Comité Económico e Social Europeu:	07/12/2011
Data da posição do Parlamento Europeu em primeira leitura:	03/07/2012
Data de adoção do acordo político do Conselho tendo em vista uma posição do Conselho em primeira leitura:	29/10/2012
Data de adoção da posição do Conselho em primeira leitura:	15/11/2013 (?)

2. OBJETIVO DA PROPOSTA DA COMISSÃO

A Comissão apresentou a proposta supramencionada ao Conselho e ao Parlamento Europeu em 19 de julho de 2011. A proposta altera o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários, bem como o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários. A Comunicação da Comissão, «Tacógrafo digital: Roteiro das futuras atividades», que acompanha a proposta, foi transmitida em paralelo ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

A proposta introduz um conjunto de melhoramentos tecnológicos no tacógrafo digital, nomeadamente uma função de navegação por satélite (GNSS), uma função de comunicação à

distância para filtragem dos controlos e uma interface STI que visa permitir a utilização dos dados do tacógrafo digital nos computadores de bordo para outros fins, além do controlo dos tempos de condução. A nova geração de tacógrafos («tacógrafos inteligentes») deverá ser introduzida em 2018-2019.

A revisão melhora também outros aspetos, como o estabelecimento de novas regras para aumentar a fiabilidade das oficinas, trocar informações entre Estados-Membros sobre os cartões concedidos aos condutores (sistema TACHOnet) e personalizar os cartões, fundindo-os com as cartas de condução, assim como regras para a formação dos agentes de controlo e a harmonização das sanções. Por último, aplica o mesmo raio de 100 km para todas as isenções às regras relativas aos tempos de condução que os Estados-Membros podem introduzir com base na distância (previstas no artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006).

A Autoridade Europeia para a Proteção de Dados emitiu parecer sobre a proposta da Comissão em 5 de outubro de 2011. O Comité Económico e Social emitiu o seu parecer em 7 de dezembro de 2011 e o Comité das Regiões decidiu não apresentar qualquer parecer ou relatório.

A Comissão dos Transportes e do Turismo do Parlamento Europeu designou Silvia-Adriana Ticău (RO, S&D) como relatora. A votação em sessão plenária teve lugar em 3 de julho de 2012. Ver **SP(2012) 449/2**.

O Conselho chegou a um acordo político sobre este dossiê em 29 de outubro de 2012, no âmbito da Presidência cipriota.

3. OBSERVAÇÕES SOBRE A POSIÇÃO DO CONSELHO

3.1. Observações gerais

Em termos globais, a Comissão acolhe favoravelmente a posição do Conselho em primeira leitura, pois coincide com os principais objetivos fixados na proposta inicial da Comissão, nomeadamente reforçar a segurança do sistema tacográfico (diminuindo os casos de fraude e de manipulação do tacógrafo), reduzir os custos administrativos e aumentar a eficácia do controlo do sistema. As alterações do Conselho foram introduzidas na sequência de uma análise mais aprofundada do impacto esperado de algumas das medidas propostas pela Comissão e refletem a importância atribuída pelos Estados-Membros à aplicação das medidas com melhor relação custo-eficácia, à necessidade de reforçar a proteção dos dados pessoais no quadro do Regulamento e à clarificação das disposições relativas aos requisitos técnicos e funcionais do tacógrafo. As alterações do Conselho foram longamente discutidas e a Comissão aprovou-as.

Embora não se oponha à adoção do texto final resultante das negociações entre os legisladores, a Comissão apresentará, contudo, declarações sobre três pontos em relação aos quais foi recorrentemente manifestando o seu desacordo. Essas declarações constam do anexo.

3.2. Observações detalhadas da Comissão

3.2.1. Natureza do ato jurídico (atos delegados ou atos de execução)

Para adotar as especificações técnicas do futuro tacógrafo inteligente, a Comissão propôs que o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia fosse delegado na Comissão no que toca a adaptar os anexos I, IB e II ao progresso técnico e a completar o anexo IB com as especificações técnicas necessárias para o registo automático dos dados de localização, de modo a permitir a

comunicação à distância e garantir uma interface com os sistemas de transporte inteligentes (artigos 4.º, 5.º, 6.º e 38.º da proposta da Comissão).

Em resultado das negociações com o Parlamento, os legisladores decidiram incluir os principais requisitos técnicos constantes dos anexos supra no texto do Regulamento, com base no que a Comissão estabelecerá, numa fase posterior, por via de atos de execução, as disposições pormenorizadas aplicáveis, de modo a garantir uma aplicação uniforme em todos os Estados-Membros da UE. Foram, por conseguinte, aditadas ao texto do Regulamento definições e novas disposições relativas a requisitos técnicos e dados a registar, às funções do tacógrafo digital e à visualização e aos sinais de aviso, com as quais a Comissão concorda. Ao longo das negociações, a Comissão manteve a sua posição de que era necessário recorrer a atos delegados.

A Comissão não se oporá à adoção do texto acordado pelos legisladores. No entanto, recordará, numa declaração (anexo), que a questão da delimitação entre os artigos 290.º e 291.º do TFUE está atualmente a ser examinada pelo Tribunal de Justiça no «Processo dos biocidas».

3.2.2. Alterações técnicas

A Comissão aceita as alterações acordadas entre o Conselho e o Parlamento sobre as seguintes questões técnicas:

(a) Registo de dados relativos à localização (artigo 8.º)

A Comissão concorda com o registo da posição do veículo nos pontos de localização, de três em três horas de tempo de condução acumulado, de modo a aumentar o nível de cumprimento da legislação em vigor pelos condutores profissionais de veículos de transporte rodoviário.

(b) Equipamento dos agentes de controlo com tecnologia de deteção rápida à distância (artigo 9.º)

Volvidos 15 anos sobre a introdução do tacógrafo inteligente, os Estados-Membros deverão dotar as autoridades de controlo, numa medida adequada, com equipamentos de comunicação à distância, tendo igualmente em conta as estratégias de fiscalização aplicadas pelos Estados-Membros no plano interno. Até essa data, será opcional equipar as autoridades de controlo com tecnologia de acesso remoto.

(c) Interface com sistemas de transporte inteligentes (artigo 10.º)

O Conselho considerou crucial manter flexibilidade suficiente para as empresas de transporte poderem continuar a escolher se pretendem ou não ligar o tacógrafo a dispositivos externos. Por conseguinte, o Conselho estabeleceu que os tacógrafos podem ser equipados com interfaces normalizadas, de modo a que um dispositivo externo possa utilizar, sob determinadas condições, os dados registados ou produzidos pelo tacógrafo. Além disso, o texto do Conselho clarifica que o acesso aos dados pessoais por um dispositivo externo ligado à interface só pode ser concedido com o consentimento expresso do condutor a que esses dados dizem respeito.

A Comissão aceitou as alterações atrás referidas como um passo na direção certa, mas advertiu os legisladores para o facto de o carácter opcional da interface STI limitar significativamente o objetivo da proposta inicial.

(d) Inclusão de sensores de peso nos tacógrafos inteligentes (considerando 6)

A Comissão, a exemplo do Conselho, não partilha a avaliação do Parlamento de que existe uma relação direta entre a inclusão de sensores de peso nos tacógrafos inteligentes e um melhor controlo dos tempos de condução e dos períodos de repouso. Por conseguinte, a Comissão considera positiva a inclusão unicamente de um considerando, que remete em termos gerais para uma futura avaliação, a realizar pela Comissão, sobre o potencial contributo dos sensores de peso para um maior grau de conformidade com a legislação aplicável ao transporte rodoviário.

(e) Cartões tacográficos para condutores não residentes (artigo 26.º, n.º 4)

A Comissão concorda com a nova disposição que autoriza os Estados-Membros a emitirem, sob condições restritivas, cartões de condutor provisórios e não renováveis, com um prazo de validade máximo de 185 dias. Esta nova disposição oferece uma solução prática para um problema operacional, pois abrange a situação dos condutores de países terceiros e de países que não são partes no AETR (Acordo Europeu relativo ao Trabalho das Tripulações de Veículos que efetuam Transportes Internacionais Rodoviários) que realizam operações de transporte ocasional na UE ou dos condutores com cidadania da UE mas que perderam o seu estatuto de residentes na UE e, por conseguinte, enfrentam dificuldades na obtenção de um cartão de condutor normal.

(f) Retroapetrechamento dos veículos com tacógrafos digitais (artigo 3.º, n.º 4)

Na sua proposta original, a Comissão não incluiu qualquer disposição sobre o retroapetrechamento dos veículos com tacógrafos inteligentes, mas pode aceitar esse princípio, tal como acordado na presente posição, uma vez que é possível gerir as implicações práticas.

3.2.3. *Alterações não técnicas relacionadas com o funcionamento do sistema tacográfico*

(a) Eliminação da obrigação de os condutores apresentarem formulários a atestar as suas atividades caso tenham estado afastados do veículo (artigo 34.º n.º 3, *in fine*).

A Comissão concorda com esta disposição, uma vez que reduz ainda mais os encargos administrativos.

(b) Equipamento e formação adequada dos agentes de controlo (artigos 38.º e 39.º)

A Comissão aceita o resultado das negociações entre os legisladores sobre este ponto.

A Comissão concordou com esta posição e, após a adoção do Regulamento, tomará medidas para especificar os conteúdos da formação inicial e contínua dos agentes de controlo. Esses conteúdos deverão ser incluídos na formação ministrada aos agentes de controlo nos Estados-Membros.

(c) Reforçar a fiabilidade das oficinas (artigo 24.º)

A Comissão concorda com a redução da frequência, de um para dois anos, das auditorias regulares aos procedimentos aplicados pelas oficinas quando do manuseamento dos tacógrafos, atendendo a que se manteve a proposta inicial da Comissão de fixar em 10 % a percentagem de auditorias técnicas sem aviso prévio às oficinas e de fixar em um ano o prazo de validade do cartão de oficina.

3.2.4. *Alterações não técnicas relacionadas com disposições em matéria de proteção de dados, infrações e data de entrada em vigor*

(a) Reforço da proteção dos dados (artigo 7.º)

A Comissão concorda com as novas disposições em matéria de proteção de dados pessoais.

(b) Harmonização das infrações e sanções (artigo 41.º)

A Comissão aceita o resultado das negociações entre os legisladores sobre este ponto.

(c) Responsabilidade das empresas de transporte (artigo 33.º)

A Comissão aceita o resultado das negociações entre os legisladores sobre este ponto.

(d) Entrada em vigor (artigo 48.º)

A Comissão aceita o resultado das negociações entre os legisladores sobre este ponto. O tacógrafo inteligente seria obrigatório – no caso dos veículos matriculados pela primeira vez – 40 meses após a entrada em vigor das especificações técnicas nesta matéria. A Comissão tenciona estabelecer essas especificações o mais tardar dois anos após a publicação do novo regulamento.

3.2.5. Alteração do Regulamento (CE) n.º 561/2006 relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários

A Comissão congratula-se com o facto de terem sido mantidas as alterações propostas ao artigo 13.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 561/2006, que autoriza os Estados-Membros a concederem isenções às disposições do Regulamento num raio de 100 km a partir da base da empresa, sob certas condições, e concorda com a introdução da denominada «isenção para artesãos» no artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006, que define o âmbito de aplicação desse regulamento.

4. CONCLUSÃO DA COMISSÃO

Esta proposta é particularmente importante para alcançar os objetivos estabelecidos na Comunicação «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos», adotada em 28 de março de 2011.

Apesar de reduzir o impacto de várias disposições, a Comissão considera que a posição do Conselho continua a refletir os principais objetivos da sua proposta e, por conseguinte, acredita que o processo legislativo deve ser concluído com a votação pelo Parlamento Europeu da sua posição em segunda leitura rápida, a qual, à luz dos resultados da reunião informal tripartida de 14 de maio de 2013, deverá coincidir com a posição do Conselho.

DECLARAÇÕES DA COMISSÃO

1) Declaração da Comissão sobre o Regulamento (CE) n.º 561/2006

Para garantir uma aplicação efetiva e uniforme da legislação relativa aos tempos de condução e aos períodos do repouso, a Comissão continuará a monitorizar de perto a aplicação dessa legislação e, se necessário, tomará as iniciativas apropriadas.

2) Declaração da Comissão sobre os atos de execução

A Comissão considera que os futuros atos, para cuja adoção lhe foram atribuídos, através de um ato legislativo, poderes para estabelecer as disposições pormenorizadas e as especificações para o tacógrafo, os cartões tacográficos e as folhas de registo, bem como os requisitos de homologação de tipo, visam complementar as especificações técnicas fixadas no ato de base e devem, por conseguinte, ser atos delegados a adotar com base no artigo 290.º do TFUE. A Comissão não se oporá à adoção do texto acordado pelos legisladores. No entanto, recorda que a questão da delimitação entre os artigos 290.º e 291.º do TFUE está atualmente a ser examinada pelo Tribunal de Justiça no «Processo dos biocidas».

3) Declaração da Comissão sobre a aplicação do artigo 5.º, n.º 4, segundo parágrafo, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 182/2011

A Comissão sublinha que é contrário ao espírito e à letra do Regulamento (UE) n.º 182/2011 (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13) invocar de forma sistemática o artigo 5.º, n.º 4, segundo parágrafo, alínea b). O recurso a esta disposição deve responder a uma necessidade específica de afastamento da regra de princípio segundo a qual a Comissão pode adotar um projeto de ato de execução quando não é emitido parecer. Constituinto uma exceção à regra geral estabelecida pelo artigo 5.º, n.º 4, o recurso ao segundo parágrafo, alínea b), não pode ser considerado simplesmente o exercício de um «poder discricionário» do legislador, tem de ser interpretado de forma restritiva e, portanto, fundamentado.

Embora tome nota do acordo alcançado entre o Parlamento Europeu e o Conselho quanto ao recurso a esta disposição, a Comissão lamenta que tal justificação não esteja refletida num considerando.