

2.10 • A dimensão externa da segurança interna

## COOPERAÇÃO BILATERAL COM PAÍSES EUROPEUS

Pedro Miguel da Silva Pereira

O FENÓMENO DA SINISTRALIDADE rodoviária é assumido como uma preocupação a nível mundial, sendo, inclusive, reconhecido pela Organização Mundial de Saúde (OMS) como uma das principais causas de morte do ser humano. Considerando que mais de 90% dos acidentes de viação têm como causa principal o erro humano, sendo os restantes 10% da responsabilidade do veículo ou da via, o cumprimento das regras rodoviárias torna-se fundamental para reduzir o número de vidas humanas que se perdem nas estradas da União Europeia (UE).

No entanto, e porque o ser humano, seja inadvertidamente ou intencionalmente, comete infrações rodoviárias, das quais resultam comportamentos de uma condução insegura, a fiscalização por parte das autoridades policiais constitui uma forma importante de melhorar a segurança rodoviária. Contudo, para que a fiscalização rodoviária seja eficaz e eficiente é fundamental que o condutor que infringe uma norma de trânsito suporte as consequências previstas na legislação de acordo com a infração por si cometida.

O cumprimento das regras de trânsito é fundamental para diminuir consideravelmente o número de mortos e feridos derivados dos acidentes de viação, independentemente do país onde é cometida.

### Diretiva Intercâmbio Transfronteiriço: o sistema EUCARIS

Com o objetivo de facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária na UE, foi elaborada a Diretiva 2015/413/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2015. Todos os Estados-membros tiveram de transpor a diretiva para o seu ordenamento jurídico garantindo dessa forma o seu cumprimento<sup>1</sup>.

Contudo, o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre as infrações rodoviárias somente é possível perante o desrespeito das regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária, a saber:

- i. excesso de velocidade;
- ii. não utilização do cinto de segurança;
- iii. desrespeito da obrigação de parar imposta pela luz vermelha de regulação do trânsito;
- iv. condução sob a influência de álcool;
- v. condução sob a influência de substâncias psicotrópicas;
- vi. não utilização do capacete de segurança;
- vii. circulação numa faixa proibida;
- viii. utilização ilícita de um telemóvel ou de outro dispositivo de comunicações durante a condução.

Para que a partilha de informação seja exequível, cada Estado-Membro designa um ponto de contacto nacional<sup>2</sup>. Esse ponto é responsável por permitir que os pontos de contacto designados pelos outros Estados-membros pesquem no sistema de informação utilizando para o efeito o número de matrícula do veículo infrator. Essa aplicação informática permite o acesso ao Sistema Europeu de Informação sobre Veículos e Cartas de Condução (EUCARIS) que constitui a base para a troca de dados prevista na Diretiva 2015/413/UE, garantindo um intercâmbio rápido, seguro e confidencial dos dados relacionados com o registo de veículos entre os Estados-membros. A partir desse momento, é possível ao Estado-Membro onde foi cometida a infração rodoviária contactar com o proprietário, o detentor do veículo ou a pessoa de outro modo identificada que se suspeite ter cometido a infração às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária.

“ (...) é importante otimizar todo o potencial da diretiva Intercâmbio Transfronteiriço. ”

O contacto é efetuado através de uma carta informativa na qual consta, conforme aplicável nos termos da legislação nacional, as consequências jurídicas da infração rodoviária praticada no território do Estado-Membro da infração. Nesse sentido a carta informativa deve mencionar todas as informações pertinentes, nomeadamente a natureza da infração às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária, o local, a data e a hora da infração, o

título dos atos do direito nacional infringidos e a sanção. Deverá ainda mencionar, se for caso disso, os dados relativos ao dispositivo utilizado para detetar a infração rodoviária. Dessa forma, o envio da carta informativa permite que a pessoa que a recebe tenha conhecimento dos procedimentos aplicáveis face à infração praticada e das consequências jurídicas previstas no Estado-Membro onde a infração foi cometida.

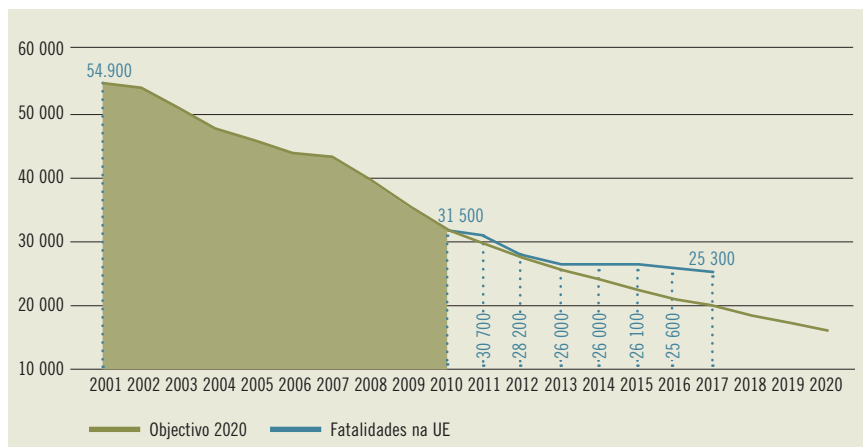
### Direitos que regem o intercâmbio transfronteiriço

A necessidade de uma estreita cooperação entre as autoridades responsáveis pela aplicação da lei de cada Estado-Membro deverá ter em consideração os direitos e princípios fundamentais reconhecidos pela Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia e contemplados na Diretiva 2015/413/UE.

**Direito à Confidencialidade** – Os Estados-membros devem garantir que a única pessoa a ser informada da infração rodoviária é o proprietário do veículo, promovendo procedimentos que garantam a confidencialidade dos dados e que se encontrem vedados a terceiros. Deverá também ser garantido que os dados obtidos através da aplicação informática não serão usados para fins distintos dos previstos na Diretiva 2015/413/UE.

**Direito à Proteção da Vida Privada** – Cada Estado-Membro tem a obrigação de assegurar a retificação dos dados caso não estejam corretos, bloqueando-os ou apagando-os se deixarem de ser necessários. Essas garantias devem ser realizadas num prazo adequado e nos termos dos artigos 6.º e 12.º da Diretiva 95/46/CE.

**Direito à Proteção dos Dados Pessoais** – Devem ainda os Estados-membros assegurar que os dados pessoais obtidos no âmbito da Diretiva 2015/413/UE são unicamente utilizados para o



Mortes nas estradas na UE desde 2001

Fonte: Comissão Europeia, disponível em [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/statistics\\_en](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics_en)

## EUROPA SEM FRONTEIRAS

Numa Europa sem fronteiras não seria compreensível que a inexistência de um intercâmbio de informação entre países da União Europeia (UE) contribuisse para que as sanções de natureza pecuniária, derivadas de infrações rodoviárias, não fossem concretizadas quando essas mesmas infrações fossem praticadas por uma viatura matriculada por um país europeu distinto daquele onde a infração foi praticada. A sua falta de punição, para além de criar um sentimento de injustiça nos cidadãos oriundos do país onde a infração foi praticada, cria um sentimento de impunidade no condutor infrator originário de um outro país da UE, contribuindo dessa forma para um comportamento de risco e, conseqüentemente, para a insegurança rodoviária.

A Diretiva 2015/413/UE, além de visar uma melhoria da proteção para todos os utilizadores da rede rodoviária na UE, procura também garantir a igualdade de tratamento dos condutores infratores, independentemente de serem residentes ou não residentes no Estado-Membro de registo do veículo. Nesse sentido os Estados-membros utilizam uma plataforma informática que permite o acesso ao Sistema Europeu de Informação sobre Veículos e Cartas de Condução (EUCARIS), garantindo-se a troca de dados. Dessa forma o Estado-Membro onde a infração foi cometida acede à informação relacionada com o registo de veículos do Estado-Membro de registo da viatura. Essa melhoria de intercâmbio de informações permite melhorar os procedimentos vigentes relacionados com a infração rodoviária praticada.

cumprimento do intercâmbio transfronteiriço de informações sobre as infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária.

**Direito à Informação** – A fim de garantir que os cidadãos dos Estados-membros têm acesso à informação, são vários os deveres que devem ser garantidos, nomeadamente:

- Os Estados-membros devem garantir que as pessoas têm os mesmos direitos de informação, de acesso, de retificação, de apagamento e de bloqueio dos dados, de reparação e de recurso judicial que os consagrados no direito nacional que transpõe as disposições aplicáveis da Diretiva 95/46/CE. A partir do momento em que o proprietário do veículo infrator é notificado pela autoridade do Estado-Membro onde a infração foi praticada, deverá ser devidamente informado da possibilidade de aceder aos seus dados pessoais, de os retificar, de os apagar e do prazo legal máximo da conservação dos mesmos.
- A carta informativa enviada ao proprietário, ao detentor do veículo ou à pessoa de outro modo identificada que se suspeite ter cometido a infração às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária deverá ser na língua utilizada no documento de registo do veículo, se disponível, ou numa das línguas oficiais do Estado-Membro de registo.
- Sempre que um Estado-Membro solicita os dados pessoais de determinada pessoa a outro Estado-Membro, a pessoa interessada tem o direito de ser informada dos seus dados pessoais registados no Estado-Membro de registo e transmitidos ao Estado-Membro da infração. Nessa informação deve ser incluída a data do pedido e a autoridade competente do Estado-Membro da infração.

### **Eficácia da diretiva Intercâmbio Transfronteiriço e a sua margem de evolução**

Antes da criação do sistema EUCARIS, a investigação das infrações às regras de trânsito rodoviário praticadas por não residentes tinha por base acordos mútuos entre Estados-membros que permitiam o intercâmbio de dados que, por regra, eram processados em papel.

Atualmente, o intercâmbio existente através do sistema EUCARIS permite que a troca de dados se realize de forma célere e automática, criando um impacto positivo na aplicação transfronteiriça das sanções. De acordo com o Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho relativo à aplicação da Diretiva (UE) 2015/413, estima-se que antes de 2013, 600 mil infrações às regras de trânsito na União Europeia foram investigadas com base nos acordos mútuos entre Estados. Já no ano de 2014, estima-se que foram cometidos 10 milhões de infrações rodoviárias detetadas por não residentes ou veículos estrangeiros na União Europeia e abrangidas pela Diretiva 2015/413/UE.

Contudo, e ainda de acordo com o Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho relativo à aplicação da Diretiva (UE) 2015/413, no ano 2015, cerca de 50% das infrações rodoviárias cometidas por não residentes não foram investigadas. Todavia, e tendo por base os Estados-membros que utilizaram a aplicação informática EUCARIS, no mesmo ano foram realizadas 2 milhões de pesquisas, sendo que metade do número total de infrações praticadas por não residentes foram investigadas através da pesquisa no sistema. Em 2016, cinco Estados-membros ainda não se encontravam ligados ao sistema e, no caso de Portugal, a Diretiva só foi transposta para a ordem jurídica portuguesa em 2017.

Através do Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho relativo à aplicação da Diretiva (UE) 2015/413, apurou-se que metade das investigações derivadas das infrações às regras de trânsito rodoviário cometidas por não residentes não são bem sucedidas. Esse insucesso deve-se, essencialmente, aos seguintes motivos:

- Falta de assistência mútua e cooperação entre os Estados-membros na investigação das infrações, após o intercâmbio de dados referentes ao registo do veículo.
- As decisões emanadas pelos Estados-membros, em caso de não pagamento de uma sanção pecuniária derivada de uma infração rodoviária, não são abrangidas pela Decisão-Quadro 2005/214/JAI do Conselho relativa à aplicação do princípio do reconhecimento mútuo às sanções pecuniárias.

Considerando que o objetivo da diretiva é permitir que a investigação realize automaticamente todas as infrações detetadas e tendo em consideração o número de infrações rodoviárias registadas, verifica-se um número reduzido de investigações.

Dessa forma, e com vista à melhoria da segurança rodoviária nas vias terrestres da União Europeia, é importante otimizar todo o potencial da diretiva Intercâmbio Transfronteiriço. Nesse sentido, é necessário que os Estados-membros desenvolvam esforços para melhorar a assistência mútua e a cooperação na investigação das infrações às regras de trânsito, bem como a aplicação do princípio do reconhecimento mútuo das sanções pecuniárias. ■

#### **Notas**

<sup>1</sup> No caso de Portugal a Diretiva 2015/413/UE é transposta para a legislação portuguesa pela Lei n.º 49/2017, de 10 de julho.

<sup>2</sup> No caso de Portugal foi designado como ponto de contacto o Instituto dos Registos e do Notariado, I. P.

#### **Referências**

Diretiva 2015/413/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março 2015, que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária, disponível em <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32015L0413>.

Diretiva 95/46/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de outubro de 1995, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados, disponível em <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/pt/TXT/?uri=CELEX:31995L0046>.

Lei n.º 49/2017, de 10 de julho (Estabelece os princípios e as regras do intercâmbio transfronteiriço de informações relacionadas com a prática de infrações rodoviárias num Estado-Membro da União Europeia, transpõe a Diretiva 2015/413/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2015, e revoga a Lei n.º 4/2014, de 7 de fevereiro), disponível em <https://dre.pt/home/-/dre/107648933/details/maximized>.

Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho relativo à aplicação da Diretiva (UE) 2015/413, que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária, disponível em <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/DOC/?uri=CELEX:52016DC0744&from=PT>.

Decisão-Quadro 2005/214/JAI do Conselho relativa à aplicação do princípio do reconhecimento mútuo às sanções pecuniárias, disponível em <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32005F0214>.

Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia (2000/C 364/01), disponível em [http://www.europarl.europa.eu/charter/pdf/text\\_pt.pdf](http://www.europarl.europa.eu/charter/pdf/text_pt.pdf).