

APLICAÇÃO TRANSFRONTEIRAS DAS REGRAS DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA – PROPOSTA DE DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

A União Europeia (UE), em matéria de segurança rodoviária, definiu em 2001 como objectivo a redução para metade, até 2010, do número de mortos resultantes de acidentes rodoviários. Se em 2001 morreram nas estradas dos Estados-Membros cerca de 54 000 pessoas, esse número baixou para 43 000 em 2007 o que, pese embora signifique uma redução de 20%, fica ainda aquém das metas traçadas.

Dos trabalhos tendentes à procura de soluções para reduzir o número de vítimas mortais, constatou-se que um dos meios mais eficazes para alcançar aquele desiderato seria o do controlo do cumprimento das regras rodoviárias. Com a abertura do espaço comunitário à livre circulação de pessoas, verifica-se um fenómeno transversal a todos os Estados-Membros, traduzido num aumento de condutores estrangeiros.

Neste contexto, verifica-se também um aumento do número de infracções praticadas nos Estados-Membros por condutores residentes num outro Estado, significando isto que os infractores que não são interceptados no momento da prática da infracção acabam por não sofrer qualquer tipo de sanções, já que a sua notificação, as mais das vezes, acaba por não se conseguir efectuar, situação esta que cria uma sensação de impunidade, bem como de discriminação para os infractores residentes no Estado onde foi cometida a infracção. No caso de Portugal, constata-se que entre 2001 e 2007, foram praticadas por condutores não residentes cerca de 76 537 infracções rodoviárias.

A existência de vários acordos bilaterais entre Estados-Membros tem-se revelado insuficiente para a resolução deste problema, razão pela qual a Comissão adoptou uma proposta de directiva comunitária do Parlamento Europeu e o Conselho, a qual se encontra em fase de discussão entre os Estados-Membros e que visa adoptar um quadro jurídico/administrativo comum no sentido de possibilitar a execução das

sanções pecuniárias contra condutores que cometam uma infracção num Estado-Membro que não o da matrícula do veículo. Tal proposta concretizar-se-á mediante a criação de uma rede electrónica de intercâmbio de dados entre os Estados-Membros, que irá permitir identificar o titular do veículo, possibilitando assim que as autoridades do Estado-Membro onde foi cometida a infracção o possam notificar.

O âmbito da proposta referida abrange quatro infracções: condução sobre o efeito do álcool, excesso de velocidade, desrespeito da obrigação de parar imposta pelo sinal vermelho e não utilização do cinto de segurança. A delimitação a estas infracções tem subjacente o facto de, por si só, serem responsáveis por 75% de mortes na estrada no espaço da UE. Em Portugal estas quatro infracções representaram, entre 2001 e 2006, cerca de 30% do total de infracções registadas, conforme resulta do gráfico I, ainda que a tendência observada no mesmo período seja para uma diminuição das mesmas, conforme resulta do gráfico II:

Gráfico I – Peso relativo das infracções em Portugal

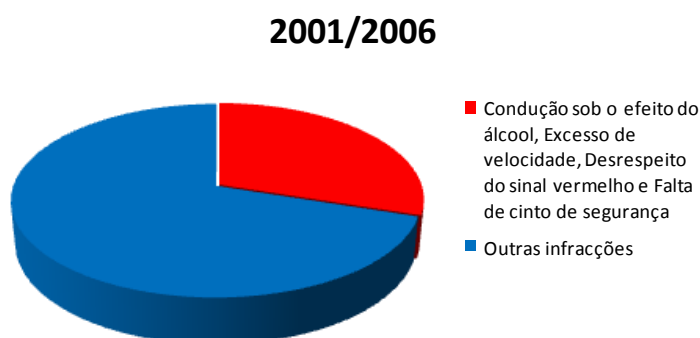
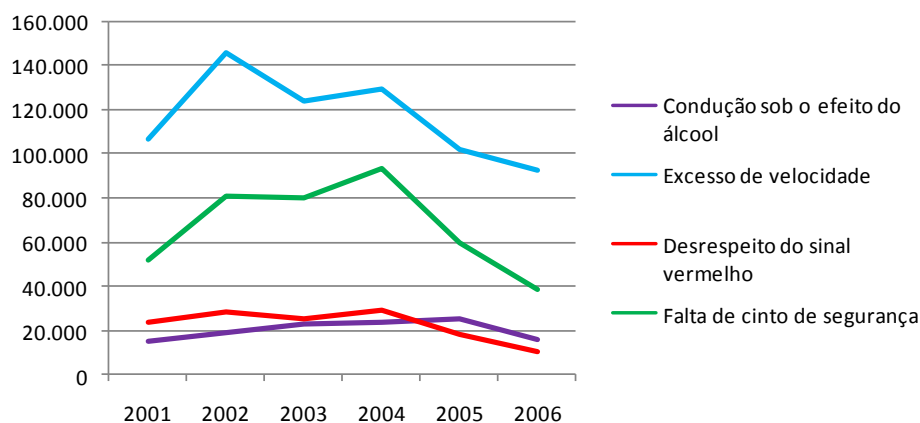


Gráfico II – Evolução das infracções em Portugal



Apesar da extrema importância da directiva, vários obstáculos têm surgido na sua formação, nomeadamente no que tange à base legal de suporte da mesma. O ponto de partida tem como sustentação legal o artigo 71º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, mas surgiram dúvidas quanto à viabilidade da mesma. Por um lado a matéria dos transportes tem cabimento no 1º Pilar da União Europeia, mas por outro lado, segundo o entendimento dos Serviços Jurídicos do Conselho e de vários Estados-Membros, a proposta de directiva, ao conter normas punitivas, entra no campo das matérias reguladas no âmbito do 3º Pilar da União Europeia. Entrou-se assim num impasse técnico/jurídico, sendo que actualmente estão “em cima da mesa” três propostas alternativas, as quais estão a ser objecto de análise em sede de COREPER. A primeira vai no sentido de procurar uma solução no âmbito de 3º Pilar, uma segunda vai no sentido de manter a discussão no âmbito do 1º Pilar mas reduzindo o conteúdo da proposta, convertendo-a numa rede electrónica para troca de dados. A terceira alternativa aponta no sentido de alterar o âmbito da directiva, dela devendo constar referências à segurança rodoviária bem como o reconhecimento claro da soberania dos Estados-Membros na tipificação das infracções.

Do atrás exposto, resulta inevitavelmente um atraso na aprovação da proposta de directiva. Os trabalhos tiveram o seu início sob a presidência Eslovena, tendo sido assumidos pela actual presidência Francesa, que considera esta matéria uma das prioridades do seu mandato, que termina em Dezembro p.f., sendo pois de prever que as rondas negociais serão intensificadas tendo em vista a adopção de um texto final, o qual deve propor um prazo de dois anos para a sua transposição, prazo esse julgado necessário para os Estados-Membros adaptarem as suas estruturas orgânico/administrativas à nova realidade que decorre da directiva.

Pedro Miguel Silva