



**COUNCIL OF
THE EUROPEAN UNION**

Brussels, 22 October 2012

Interinstitutional File:

2012/0184 (COD)

2012/0185 (COD)

2012/0186 (COD)

15239/12

TRANS 349

INST 610

PARLNAT 342

CODEC 2445

COVER NOTE

from: Portuguese Assembleia da República

date of receipt: 17 October 2012

to: General Secretariat of the Council of the European Union

Subject: Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on periodic roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers and repealing Directive 2009/40/EC

[doc. 12786/12 TRANS 249 CODEC 1954 - COM (2012) 380 final]

Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Council Directive 1999/37/EC on the registration documents for vehicles

[doc. 12803/12 TRANS 250 CODEC 1960 - COM (2012) 381 final]

Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the technical roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles circulating in the Union and repealing Directive 2000/30/EC

[doc. 12809/12 TRANS 251 CODEC 1961 - COM (2012) 382 final]

- Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality¹

Delegations will find annexed a copy of the above letter.

¹ Translation(s) of the opinion may be available at the Interparliamentary EU information exchange site IPEX at the following address: <http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/search.do>



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

Parecer

COM(2012)380

COM(2012)381

COM(2012)382

Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE e Anexo Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera a Diretiva 1999/37/CE do Conselho relativa aos documentos de matrícula dos veículos

Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na União e que revoga a Diretiva 2000/30/CE e Anexo

1



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

Nos termos do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterada pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, 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 as *Propostas de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE e Anexo [COM(2012)380], de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera a Diretiva 1999/37/CE do Conselho relativa aos documentos de matrícula dos veículos [COM(2012)381] e de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na União e que revoga a Diretiva 2000/30/CE e Anexo [COM(2012)382]*,

As supra identificadas iniciativas foram enviadas à Comissão de Economia e Obras Públicas, atento o seu objeto, a qual analisou a referida iniciativa e aprovou o Relatório que se subscreve na íntegra e que se anexa ao presente Parecer, dele fazendo parte integrante

PARTE II – CONSIDERANDOS

a) *Em Geral*

- **Objectivos da iniciativa**

As inspeções periódicas visam assegurar que os veículos em circulação são devidamente mantidos e inspecionados, e a procurar que o seu desempenho corresponda durante toda a vida útil ao modelo que foi homologado. A realização de verificações na estrada do estado dos veículos comerciais, na prática inspeções periódicas obrigatórias, já se encontra prevista no quadro actual.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

Um dos problemas principais do regime de inspeção periódica vigente na Europa assenta no facto de que há demasiados veículos com deficiências técnicas a circular na via pública sem serem detetados por impossibilidade de fiscalização dos mesmos.

Estudos internacionais indicam que 10% dos automóveis apresentam permanentemente uma deficiência que os faria reprovar na inspeção e, mesmo realizando-se segundo as normas vigentes, estas inspeções não abrangem muitos dos elementos cujas deficiências técnicas, a existirem, podem surtir consequências negativas para a segurança. Como as deficiências associadas à segurança eletrónica, e a exemplo disso temos o generalizado ABS.

Estima-se que as deficiências técnicas estejam na origem de 6% do número total de acidentes anualmente registados, das 2000 vítimas mortais resultantes, e que são também causa de um acréscimo de 1,2% e 5,7%, em média, das emissões poluentes.

As propostas constantes no pacote em apreciação pretendem melhorar a fiabilidade e segurança dos veículos rodoviários, contribuindo para a redução para metade, até 2010, do número de vítimas mortais em acidentes de viação, metas que estão preconizadas para a política de segurança rodoviária de 2011 e 2012, e a para a redução das emissões associadas à manutenção deficiente dos veículos rodoviários.

- **Contexto**

Para poderem ser comercializados, os veículos têm de satisfazer os requisitos aplicáveis para homologação (do modelo ou individual), garante de um nível ótimo de segurança e de comportamento ambiental. Os Estados-Membros estão obrigados a matricular os veículos que obtiveram a homologação europeia com base no «certificado de conformidade» emitido pelo construtor. A matrícula constitui a autorização oficial para o veículo circular na via pública e a confirmação de que o veículo satisfaz os requisitos à data aplicáveis.

Uma vez autorizados a circular, os veículos têm de ser submetidos periodicamente a inspeção técnica. A finalidade destas inspeções é assegurar que os veículos estão



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

aptos a circular com segurança e não representam um perigo para os outros utentes da via pública e para o próprio condutor. Os veículos são, assim, inspecionados para se verificar se satisfazem determinados requisitos, nomeadamente os requisitos de segurança e de proteção do ambiente e os requisitos de equipamento. Atendendo à sua utilização intensa e regular e à sua vocação essencialmente comercial, os veículos utilizados para o transporte comercial de mercadorias, de massa em carga superior a 3,5 toneladas, e os veículos utilizados para o transporte comercial de passageiros, com lotação superior a oito passageiros, são ainda submetidos a inspeções técnicas pontuais na estrada, por meio das quais é possível verificar, em qualquer altura e em qualquer parte da União, se satisfazem os requisitos técnicos e ambientais.

Durante a sua vida útil, um veículo pode voltar a ser matriculado, por ter mudado de proprietário ou ter sido transferido, para utilização permanente, para outro Estado Membro. É necessário, portanto, introduzir um procedimento para a matrícula de veículos que assegure a irradiação da via pública dos que constituem um risco imediato para a segurança rodoviária.

A finalidade principal das inspeções técnicas periódicas é verificar o bom funcionamento dos componentes de segurança e o comportamento ambiental do veículo, bem como a conformidade deste com o modelo homologado.

Ao abordar a questão da qualidade da manutenção dos veículos comerciais em circulação na União, a proposta visa também promover condições de concorrência equitativas, dissuadindo os operadores irresponsáveis de procurarem ganhar vantagens concorrenciais utilizando veículos em mau estado.

O ato de matrícula visa como objectivo final admitir um veículo em circulação rodoviária, ou seja, autorizar a sua utilização na via pública. A autorização é evidenciada pela aposição da chapa de matrícula no veículo e pela emissão do certificado de matrícula.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

- **Disposições em vigor no domínio das propostas:**

No caso da Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE e da Proposta de Regulamento do Parlamento e do Conselho relativo à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na União Europeia e que revoga a Diretiva 2000/30/CE:

- O pacote «inspeção técnica automóvel» reforça as normas vigentes, estabelecidas no quadro legislativo do regime de inspeção automóvel, que abrange a inspeção técnica periódica, a inspeção técnica na estrada e os documentos de matrícula dos veículos.
- Em comparação com a legislação em vigor que regulamenta as inspeções técnicas periódicas, a presente proposta alarga o âmbito do regime existente a novas categorias de veículos, como os motociclos, e aplica aos veículos com quilometragem elevada a periodicidade de inspeção aplicável aos veículos mais antigos. A proposta estabelece também novos requisitos no que respeita às normas e à qualidade das inspeções, designadamente para o equipamento de inspeção, as competências e a formação dos inspetores e a supervisão do sistema de inspeção.

No caso da Proposta da Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 1999/37/CE do Conselho relativa aos documentos de matrículas dos veículos:

- A proposta altera os requisitos relativos aos documentos de matrícula dos veículos, estabelecidos no quadro legislativo vigente.

Comparada com o diploma em vigor, a proposta prevê definições mais precisas quanto ao local de matrícula dos veículos e à suspensão ou cancelamento de matrículas. Estabelece, também, novos requisitos, relativos aos registos eletrónicos das matrículas e ao seguimento a dar às notificações respeitantes aos resultados das inspeções técnicas periódicas, à emissão de nova matrícula e ao abate de veículos.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

- **Coerência com as outras políticas e com os objetivos da União**

As propostas vão ao encontro do objetivo da UE de tornar a via pública mais segura, lançado no Livro Branco dos Transportes, e dão execução à estratégia específica de segurança dos veículos no contexto das orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020.

b) Da Base Jurídica

A base jurídica das propostas é o artigo 91.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

c) Do Princípio da Subsidiariedade

A política de transportes da UE está consagrada ao nível do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, prevendo especificamente no seu artigo 91.º que os legisladores estabeleçam medidas que permitam aumentar a segurança dos transportes.

As iniciativas em causa respeitam o princípio da subsidiariedade, uma vez que os objectivos delineados pelo pacote de iniciativas em análise não se afiguram realizáveis a nível de cada Estado membro.

d) Do Princípio da Proporcionalidade

As propostas apresentadas, ao reforçarem o regime de inspeções periódicas e a sua qualidade e ainda ao criarem o enquadramento apropriado para um fluxo de informação contínuo, respeitam o princípio da proporcionalidade, pois não vai além do necessário para se alcançarem os objectivos de reforço da segurança rodoviária e da protecção do ambiente.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

e) Do conteúdo das iniciativas

Análise e pronúncia sobre questões de substância da iniciativa:

Face ao quadro actual, a estratégia apresentada passa pela combinação de um conjunto de normas jurídicas de normas jurídicas não vinculativas articuladas com algumas medidas de carácter legislativo:

As primeiras, normas jurídicas não vinculativas, deverão resultar da avaliação *inter pares* e do escrutínio pela Comissão, incluindo igualmente o estudo dos níveis ótimos de investimento nos regimes de inspeção técnica (periódica e na estrada), explorando com os Estados-Membros a possibilidade de regimes de inspeção em função do risco. Inclui igualmente mecanismos de responsabilização legal das pessoas que não submetam os seus veículos à inspeção técnica periódica obrigatória. As medidas de execução incluíram campanhas de sensibilização dirigidas aos proprietários de veículos, o reforço das inspeções na estrada e das inspeções periódicas e a fiscalização dos Estados-Membros. Abrangeria ainda recomendações para iniciativas voluntárias dos construtores automóveis.

As segundas, medidas legislativas, visariam o reforço das normas mínimas da EU aplicáveis às inspeções técnicas periódicas e na estrada e, em função do nível de exigência que se pretenda, são apresentadas de forma incremental permitindo uma adopção cumulativa:

- Alargamento do âmbito de inspeção na estrada, passando a incluir outros elementos da verificação das emissões e dos travões, e ainda requisitos detalhados para o equipamento a utilizar na inspeção periódica e a fiscalização regular da qualidade dos centros de inspeção pelas autoridades competentes, abrangendo os motociclos e reboques ligeiros nas categorias de veículos a submeter a inspeção periódica, e encurtando de quatro para três anos a data da primeira inspeção periódica obrigatória.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

- Em função do nível do aprofundamento que a venha a ser aprovado, poderia abranger ainda normas mais exigentes para o equipamento dos centros de inspeção, incluindo por exemplo a inspeção dos componentes de segurança eletrónicos, e inclusão de unidades de inspeção móvel para as inspeções na estrada, formação específica para os inspetores.
- A inclusão dos ciclomotores e furgonetas nas categorias de veículos a submeter a inspeção periódica e das furgonetas nas categorias de veículos a submeter a inspeção na estrada, a maior frequência da inspeção dos pequenos veículos mais antigos, a inspeção na estrada de, no mínimo, 10% dos veículos de utilização comercial e reforço da qualidade da supervisão dos centros de inspeção seria mais um fator positivo neste contexto.

Caso se pretenda, estas medidas podem ainda ser reforçadas com algumas as outras acções: verificação, no âmbito da inspeção na estrada, das emissões dos veículos de todas as categorias por meio de tecnologias de teledeteção, sendo a meta pra esta verificação de 15% dos veículos inspecionados, inspeção na estrada de todas as categorias de veículos, a frequência da inspeção passar a anual, começando o tempo a contar na data de matrícula, para algumas categorias de veículos ligeiros, e a semestral para os pesados nas restantes categorias.

Está ainda previsto o intercâmbio dos dados necessários às inspeções periódicas e dos dados destas, que deverão assentar em repositórios de dados definidos centralmente mas administrados ao nível regional, exclusivamente com dados locais.

PARTE III – CONCLUSÕES

O presente parecer foi elaborado nos termos e em conformidade com o disposto na Lei nº 43/2006, de 25 de Agosto, que determina os poderes da Assembleia da República no *acompanhamento, apreciação e pronúncia no âmbito do processo de construção da União Europeia*.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

A matéria em causa não cabe no âmbito de competência legislativa reservada da Assembleia da República, não se aplicando, como tal, o artigo 2.º da Lei 43/2006, de 25 de Agosto;

De acordo com a análise elaborada pela Comissão de Economia e Obras Públicas, com a qual se concorda, e do disposto no artigo 5.º do Tratado da União Europeia (TUE), a presente iniciativa respeita o princípio da subsidiariedade, e igualmente o da proporcionalidade, tendo em consideração o teor *sub judice*.

PARTE IV – PARECER

Em face dos considerandos expostos e atento o Relatório da comissão competente, a Comissão de Assuntos Europeus é de parecer que:

1. A presente iniciativa não viola o princípio da subsidiariedade, na medida em que o objetivo a alcançar será mais eficazmente atingido através de uma ação da União.
2. No que concerne as questões suscitadas nos considerandos, a Comissão de Assuntos Europeus prosseguirá o acompanhamento do processo legislativo referente à presente iniciativa, nomeadamente através de troca de informação com o Governo.

Palácio de S. Bento, 16 de outubro de 2012

O Deputado Autor do Parecer

PI O Presidente da Comissão


(João Serpa Oliva)


(Paulo Mota Pinto)



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

PARTE V – ANEXO

Relatório da Comissão de Economia e Obras Públicas.



Comissão de Economia e Obras Públicas

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

COM (2011) 380

COM (2011) 381

COM (2011) 382

Relator (a): Deputado(a)

Carina João Oliveira



Comissão de Economia e Obras Públicas

ÍNDICE

PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

PARTE II – CONSIDERANDOS

PARTE III - CONCLUSÕES



Comissão de Economia e Obras Públicas

PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

Nos termos dos n.ºs 1, 2 e 3 do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterada pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, as iniciativas relativas à **Inspeção Técnica Automóvel – COM(2012)380, COM(2012)381 e COM(2012)382** – foram enviadas à Comissão de Economia e Obras Públicas, atento o seu objeto, para efeitos de análise e elaboração do presente parecer.

PARTE II – CONSIDERANDOS

1. Em geral

- Objetivo da iniciativa

A presente proposta é constituída por um pacote de iniciativas:

COM(2012)380 – proposta de Regulamento relativo à «Inspeção Técnica Periódica dos veículos a motor e seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE»;

COM(2012)381 – proposta de Directiva que «Altera a Diretiva 1999/37/CE do Conselho relativa aos documentos de matrícula dos veículos»;

COM(2012)382 – proposta de Regulamento relativa «à inspeção técnica na estradas dos veículos comerciais que circulam na União e que revoga a Diretiva 2000/30/CE».

• Principais aspetos

As inspeções técnicas periódicas destinam-se a assegurar que os veículos em circulação são devidamente mantidos e inspecionados, e a procurar que o seu desempenho corresponda durante toda a vida útil ao do modelo que foi homologado. A realização de verificações na estrada do estado dos veículos comerciais, na prática inspeções a realizar na estrada intercaladas entre as inspeções periódicas obrigatórias, já se encontra prevista no quadro actual.

Um dos problemas principais do regime de inspeção periódica vigente na Europa assenta no facto de que há demasiados veículos com deficiências técnicas a circular na via pública sem serem detetados por impossibilidade de fiscalização dos mesmos.

Efetivamente, estudos internacionais indicam que 10% dos automóveis apresentam permanentemente uma deficiência que os faria reprovados na inspeção e, mesmo realizando-se segundo as normas vigentes, estas inspeções não abrangem muitos dos elementos cujas deficiências técnicas, se existirem, podem ter graves consequências para a segurança, como as deficiências associadas à segurança eletrónica, e a exemplo disso temos o generalizado ABS.

Estima-se que as deficiências técnicas estejam na origem de 6% do número total de acidentes anualmente registados, das 2000 vítimas mortais resultantes, e que são também causa de um acréscimo de 1,2% e 5,7%, em média, das emissões poluentes.

Como principais causas do problema são apontados quer o facto de o âmbito da legislação europeia ser demasiado restrito e o nível de exigência demasiado baixo, o que é evidente quando se realiza a análise comparativa dos regimes nacionais de inspeção técnica periódica, inviabilizando a redução a níveis sustentáveis da ocorrência de deficiências, quer o facto de as partes interessadas não trocarem as informações e dados vitais para garantir a eficácia das inspeções e o seguimento dos resultados das inspeções.



Comissão de Economia e Obras Públicas

É importante ter em conta que as projeções feitas apontam para o crescimento do parque automóvel na Europa e que o número de automóveis particulares se aproximará de 307,1 milhões de unidades em 2050, contra 220,2 milhões em 2005, o que em teoria implica um risco maior de acidentes.

As propostas constantes no pacote em apreciação pretendem melhorar a fiabilidade e segurança dos veículos rodoviários, contribuindo para a redução para metade, até 2010, do número de vítimas mortais em acidentes de viação, metas que estão preconizadas para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2012, e para a redução das emissões associadas à manutenção deficiente dos veículos rodoviários.

2. Aspetos relevantes

- Análise e pronúncia sobre questões de substância da iniciativa:

Face ao quadro actual, a estratégia apresentada passa pela combinação de um conjunto de normas jurídicas não vinculativas articuladas com algumas medidas de carácter legislativo:

As primeiras, normas jurídicas não vinculativas, deverão resultar da avaliação *inter pares* e do escrutínio pela Comissão, incluindo igualmente o estudo dos níveis ótimos de investimento nos regimes de inspeção técnica (periódica e na estrada), explorando com os Estados-Membros a possibilidade de regimes de inspeção em função do risco. Inclui igualmente mecanismos de responsabilização legal das pessoas que não submetam os seus veículos à inspeção técnica periódica obrigatória. As medidas de execução incluiriam campanhas de sensibilização dirigidas aos proprietários de veículos, o reforço das inspeções na estrada e das inspeções periódicas e a fiscalização pelos Estados-Membros. Abrangeria ainda recomendações para iniciativas voluntárias dos construtores automóveis.

As segundas, medidas legislativas, visariam o reforço das normas mínimas da UE aplicáveis às inspeções técnicas periódicas e na estrada, e, em função do nível de



Comissão de Economia e Obras Públicas

exigência que se pretenda, são apresentadas de forma incremental permitindo uma adopção cumulativa:

– Alargamento do âmbito da inspeção na estrada, passando a incluir outros elementos além da verificação das emissões e dos travões, e ainda requisitos detalhados para o equipamento a utilizar na inspeção periódica e a fiscalização regular da qualidade dos centros de inspeção pelas autoridades competentes, abrangendo os motociclos e reboques ligeiros nas categorias de veículos a submeter a inspeção periódica, e encurtando de quatro para três anos a data da primeira inspeção periódica obrigatória.

– Em função do nível de aprofundamento que venha a ser aprovado, poderia abranger ainda normas mais exigentes para o equipamento dos centros de inspeção, incluindo por exemplo a inspeção dos componentes de segurança eletrónicos, e inclusão de unidades de inspeção móvel para as inspeções na estrada, formação específica para os inspetores.

– A inclusão dos ciclomotores e furgonetas nas categorias de veículos a submeter a inspeção periódica e das furgonetas nas categorias de veículos a submeter a inspeção na estrada, a maior frequência da inspeção dos pequenos veículos mais antigos, a inspeção na estrada de, no mínimo, 10% dos veículos de utilização comercial e reforço da qualidade da supervisão dos centros de inspeção seria mais um fator positivo neste contexto.

Caso se pretenda, estas medidas podem ainda ser reforçadas com algumas outras acções: verificação, no âmbito da inspeção na estrada, das emissões dos veículos de todas as categorias por meio de tecnologias de teledeteção, sendo a meta para esta verificação de 15% dos veículos inspecionados, inspeção na estrada de todas as categorias de veículos, a frequência da inspeção passar a anual, começando o tempo a contar na data de matrícula, para algumas categorias de veículos ligeiros, e a semestral para os pesados nas restantes categorias.

Está ainda previsto o intercâmbio dos dados necessários às inspeções periódicas e dos dados destas, que deverão assentar em repositórios de dados definidos



Comissão de Economia e Obras Públicas

centralmente mas administrados ao nível regional, exclusivamente com dados locais.

3. Princípio da Subsidiariedade

A política de transportes da UE está consagrada ao nível no Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, prevendo especificamente o seu artigo 91.º que os legisladores estabeleçam medidas que permitam aumentar a segurança dos transportes.

Acresce o facto de o transporte rodoviário nas suas vertentes, particular, de passageiros e, sobretudo, comercial, ter uma forte componente transnacional.

A matéria em apreço é por conseguinte de competência partilhada, reconhecendo mesmo a Comissão que alguns aspetos da revisão do regime de inspeção automóvel deverão ser deixados ao critério dos Estados membros, os quais podem realizar mais eficazmente os objetivos traçados, em particular no que respeita à organização das inspeções técnicas na estrada, à formação dos inspetores e à execução das atividades de supervisão.

O princípio da subsidiariedade é respeitado na medida em que os objetivos traçados pelo pacote de iniciativas em análise não se afiguram plenamente realizáveis ao nível de cada Estado membro.

4. Princípio da Proporcionalidade

A proposta apresentada, ao reforçar o regime de inspeções periódicas e a sua qualidade e ainda ao criar o enquadramento apropriado para um fluxo de informação contínuo, respeita o princípio da proporcionalidade, pois não vai além do necessário para se alcançarem os objetivos de reforço da segurança rodoviária e da proteção do ambiente.



Comissão de Economia e Obras Públicas

PARTE IV - CONCLUSÕES

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

1. A presente iniciativa não viola o princípio da subsidiariedade, na medida em que o objetivo a alcançar será mais eficazmente atingido através de uma ação da União Europeia;
2. A matéria objeto da presente iniciativa não cabe no âmbito de competência legislativa reservada da Assembleia da Republica, não se aplicando, como tal, o artigo 2.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterado pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio;
3. A análise da presente iniciativa não suscita quaisquer questões que impliquem posterior acompanhamento da iniciativa em si, mas sim o acompanhamento da temática em termos da política nacional de segurança rodoviária e das matérias conexas que a este tema implicam;
4. A Comissão de Economia e Obras Públicas dá por concluído o escrutínio da presente iniciativa, devendo o presente relatório, nos termos da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterado pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, ser remetido à Comissão de Assuntos Europeus para os devidos efeitos.

Palácio de S. Bento, 24 de setembro de 2012

A Deputada Relatora

(Carina João Oliveira)

O Presidente da Comissão

(Luís Campos Ferreira)