

# PARLAMENTO EUROPEU

2004



2009

*Documento de sessão*

FINAL  
**A6-0052/2004**

29.11.2004

\*

## **RELATÓRIO**

sobre a iniciativa do Reino dos Países Baixos tendo em vista a adopção de uma decisão do Conselho relativa à criminalidade automóvel com repercussões transfronteiras

(5450/2004, 5216/2004 – C5-0056/2004 – 2004/0803(CNS))

Comissão das Liberdades Cívicas, da Justiça e dos Assuntos Internos

Relator: Carlos Coelho

### ***Legenda dos símbolos utilizados***

- \* Processo de consulta  
*Maioria dos votos expressos*
- \*\*I Processo de cooperação (primeira leitura)  
*Maioria dos votos expressos*
- \*\*II Processo de cooperação (segunda leitura)  
*Maioria dos votos expressos para aprovar a posição comum*  
*Maioria dos membros que compõem o Parlamento para rejeitar ou alterar a posição comum*
- \*\*\* Parecer favorável  
*Maioria dos membros que compõem o Parlamento, excepto nos casos visados nos artigos 105º, 107º, 161º e 300º do Tratado CE e no artigo 7º do Tratado UE*
- \*\*\*I Processo de co-decisão (primeira leitura)  
*Maioria dos votos expressos*
- \*\*\*II Processo de co-decisão (segunda leitura)  
*Maioria dos votos expressos para aprovar a posição comum*  
*Maioria dos membros que compõem o Parlamento para rejeitar ou alterar a posição comum*
- \*\*\*III Processo de co-decisão (terceira leitura)  
*Maioria dos votos expressos para aprovar o projecto comum*

(O processo indicado tem por fundamento a base jurídica proposta pela Comissão)

### ***Alterações a textos legais***

Nas alterações do Parlamento, as diferenças são assinaladas simultaneamente a negrito e em itálico. A utilização de itálico sem negrito constitui uma indicação destinada aos serviços técnicos e tem por objectivo assinalar elementos do texto legal que se propõe sejam corrigidos, tendo em vista a elaboração do texto final (por exemplo, elementos manifestamente errados ou lacunas numa dada versão linguística). Estas sugestões de correcção ficam subordinadas ao aval dos serviços técnicos visados.

## ÍNDICE

	<b>Página</b>
PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU .....	5
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS .....	14
PARECER DA COMISSÃO DOS TRANSPORTES E DO TURISMO .....	17
PROCESSO .....	25



## PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU

sobre a iniciativa do Reino dos Países Baixos tendo em vista a adopção de uma decisão do Conselho relativa à criminalidade automóvel com repercussões transfronteiras (5450/2004 – C6-0056/2004 – 2004/0803(CNS))

### (Processo de consulta)

*O Parlamento Europeu,*

- Tendo em conta a iniciativa do Reino dos Países Baixos (5450/2004, 5216/2004)<sup>1</sup>,
  - Tendo em conta o nº 2 do artigo 34º do Tratado UE,
  - Tendo em conta o nº 1 do artigo 39º do Tratado UE, nos termos do qual foi consultado pelo Conselho (C6-0056/2004),
  - Tendo em conta o Protocolo que integra o acervo de Schengen no âmbito da União Europeia, nos termos do qual foi consultado pelo Conselho,
  - Tendo em conta os artigos 93º e 51º do seu Regimento,
  - Tendo em conta o relatório da Comissão das Liberdades Cívicas, da Justiça e dos Assuntos Internos e o parecer da Comissão dos Transportes e do Turismo (A6-0052/2004),
1. Aprova a iniciativa do Reino dos Países Baixos com as alterações nela introduzidas;
  2. Convida o Conselho a alterar o texto no mesmo sentido;
  3. Solicita ao Conselho que o informe, se entender afastar-se do texto aprovado pelo Parlamento;
  4. Solicita nova consulta, caso o Conselho tencione alterar substancialmente a iniciativa do Reino dos Países Baixos;
  5. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho e à Comissão, bem como ao Governo do Reino dos Países Baixos.

Texto do Reino dos Países Baixos

Alterações do Parlamento

Alteração 1  
Citação 4

*Tendo em conta a Resolução do*

*Suprimida*

<sup>1</sup> JO C 34 de 7.2.2004, p. 18.

**Conselho, de 27 de Maio de 1999, relativa  
ao combate à criminalidade internacional  
com cobertura alargada dos itinerários  
utilizados,**

*Justificação*

*A finalidade das citações no início do preâmbulo é estabelecer a base jurídica e as principais fases do processo, não sendo o local adequado para citar outras resoluções.*

Alteração 2  
Considerando 1

**(1) O furto de automóveis ascende  
anualmente, nos Estados-Membros da  
União Europeia, a cerca de 1,2 milhões de  
veículos.**

**Suprimido**

*Justificação*

*Na opinião do relator, os considerandos devem ter uma formulação mais geral. No entanto, há indicação de dados concretos na exposição de motivos.*

Alteração 3  
Considerando 2

**(2) Estes furtos implicam anualmente  
prejuízos consideráveis que se elevam, no  
mínimo, a 15 biliões de euros.**

**(2) A criminalidade automóvel é um  
fenómeno transfronteiriço que atinge  
proporções alarmantes e implica prejuízos  
económicos consideráveis.**

*Justificação*

*Ver justificação relativa à alteração ao considerando 1.*

Alteração 4  
Considerando 3

**(3) Calcula-se que 30 a 40 por cento  
desses veículos sejam furtados por  
organizações criminosas que os  
transformam e exportam para outros países  
dentro e fora da União Europeia.**

**(3) Uma parte substancial dos veículos  
furtados nos Estados-Membros da União  
Europeia é furtada por organizações  
criminosas que os transformam e exportam  
para outros países dentro e fora da União**

Europeia.

*Justificação*

*Ver justificação relativa à alteração ao considerando 1.*

Alteração 5  
Considerando 6

(6) Além disso, a criminalidade automóvel pode estar relacionada, a nível internacional, com outras formas de criminalidade, como os tráficos de estupefacientes, de armas e de seres humanos.

(6) Além disso, a criminalidade automóvel pode estar relacionada, a nível internacional, com outras formas de criminalidade, como os tráficos de estupefacientes, de armas e de seres humanos, ***o roubo e o furto das cargas de veículos.***

*Justificação*

*O roubo e o furto das cargas de veículos também devem ser explicitamente mencionados.*

Alteração 6  
Considerando 9

(9) A cooperação entre ***os serviços policiais, os serviços aduaneiros e as autoridades responsáveis pelo registo automóvel,*** bem como a informação das partes envolvidas, assumem especial importância.

(9) A cooperação entre as autoridades ***nacionais competentes,*** bem como a informação das partes envolvidas, assumem especial importância.

*Justificação*

*O Parlamento considera que o registo automóvel é abrangido pelo primeiro pilar e, por isso, não pode constar de uma iniciativa relativa ao terceiro pilar<sup>1</sup>.*

---

<sup>1</sup> Ver, por exemplo, a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Convenção de Aplicação do Acordo de Schengen, de 14 de Junho de 1985, relativo à supressão gradual dos controlos nas fronteiras comuns no que respeita ao acesso ao Sistema de Informação Schengen dos serviços dos Estados-Membros competentes para a emissão dos certificados de matrícula dos veículos (COM(2003)0510).

Alteração 7  
Considerando 9 bis (novo)

***(9 bis) Deve ser promovida de forma activa a cooperação estreita entre as autoridades competentes a nível nacional e as organizações dos sectores público e privado que já desenvolveram processos eficazes de combate à criminalidade automóvel.***

*Justificação*

*Muitos organismos pan-europeus, bem como algumas entidades privadas, já procederam à criação de sistemas de registo. Os interessados beneficiam das normas coerentes que já se encontram em vigor, pelo que o estreitamento das formas de cooperação deverá fazer parte da plataforma de acção.*

Alteração 8  
Considerando 13 bis (novo)

***(13 bis) A Comissão deve conceber um plano de acção global para impedir e combater a criminalidade automóvel internacional envolvendo os veículos e as suas cargas. Este plano deve conter um esboço dos vários actos legislativos necessários para abordar o problema.***

Alteração 9  
Artigo 2, n.º 2

2. Deve-se prestar especial atenção à relação entre o furto e o tráfico de automóveis e outras formas de criminalidade, como os tráficos de estupefacientes, de armas e de seres humanos.

2. Deve-se prestar especial atenção à relação entre o furto e o tráfico de **veículos** automóveis e outras formas de criminalidade, como os tráficos de estupefacientes, de armas e de seres humanos, **o roubo e o furto das cargas de veículos**

*Justificação*

*Trata-se de uma alteração coerente com a terminologia utilizada ao longo do texto. O roubo e o furto das cargas de veículos também devem ser explicitamente mencionados.*



Alteração 10  
Artigo 3, parágrafo 1

Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para reforçar a cooperação mútua entre as autoridades nacionais competentes (*polícia, alfândegas e registo automóvel*) a fim de lutar contra a criminalidade automóvel transfronteiras, nomeadamente através de acordos de cooperação.

Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para reforçar a cooperação mútua entre as autoridades nacionais competentes, a fim de lutar contra a criminalidade automóvel transfronteiras, nomeadamente através de acordos de cooperação.

*Justificação*

*Ver justificação relativa à alteração ao considerando 9.*

Alteração 11  
Artigo 4, nº 1

1. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para organizar consultas periódicas entre os serviços de aplicação da lei e os serviços de registo automóvel e o sector privado (titulares de registos privados de automóveis desaparecidos, companhias de seguros e representantes do sector *automóvel*) a fim de coordenar as informações e alinhar as respectivas práticas neste domínio, de preferência através de uma plataforma de consulta permanente.

1. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para organizar consultas periódicas entre os serviços de aplicação da lei e os serviços de registo automóvel e o sector privado (titulares de registos privados de automóveis desaparecidos, companhias de seguros e representantes do sector *dos veículos automóveis*) a fim de coordenar as informações e alinhar as respectivas práticas neste domínio, de preferência através de uma plataforma de consulta permanente.

*Justificação*

*Trata-se de uma alteração coerente com a terminologia utilizada ao longo do texto.*

Alteração 12  
Artigo 5, nº 2

2. Os Estados-Membros devem autorizar os pontos de contacto a trocarem experiências, conhecimentos específicos e informações técnicas e de carácter geral,

2. Os Estados-Membros devem autorizar os pontos de contacto a trocarem experiências, conhecimentos específicos e informações técnicas e de carácter geral,

com base na legislação em vigor.

com base na legislação em vigor.

***O intercâmbio de informações será extensivo aos métodos e melhores práticas relativas à prevenção da criminalidade automóvel, mas não deverá incluir o intercâmbio de dados pessoais.***

*Justificação*

*O texto deste aditamento figura no doc. 7839/4/04, sendo igualmente aqui retomado a fim de sublinhar a importância atribuída pelo Parlamento à protecção de dados,*

Alteração 13  
Artigo 5, nº 3

3. As informações relativas aos pontos de contacto nacionais designados, incluindo posteriores alterações, devem ser comunicadas ao ***Secretariado-Geral do Conselho*** para publicação no Jornal Oficial da União Europeia.

3. As informações relativas aos pontos de contacto nacionais designados, incluindo posteriores alterações, devem ser comunicadas ao Conselho para publicação no Jornal Oficial da União Europeia.

*Justificação*

*Num texto legislativo, deve ser feita sempre referência à Instituição enquanto tal e não ao seu secretariado.*

Alteração 14  
Artigo 6, nº 1

***1. Depois de participado o furto do veículo, os serviços de aplicação da lei dos Estados-Membros devem indicar imediatamente o veículo furtado no Sistema de Informação Schengen (SIS) e, se possível, no Sistema de Busca Automática de Veículos Motorizados Furtados da Interpol.***

***Suprimido***

*Justificação*

*A Convenção de Aplicação do Acordo de Schengen já prevê a inclusão do furto de veículos no SIS (nº 3 do artigo 100º). No entanto, o nº 1 do artigo 94º deixa à discricção dos Estados-Membros decidir, num determinado caso, se consideram, ou não, que a inclusão se justifica ou não, segundo a importância da questão. A Convenção de Aplicação de Schengen*

*não deve ser alterada por este texto.*

Alteração 15  
Artigo 6, nº 2

**2. O Estado-Membro autor da indicação deve suprimi-la imediatamente do ficheiro, quando deixar de haver motivo para que dele conste ou quando o proprietário do veículo tiver retirado a queixa.** **Suprimido**

*Justificação*

*Nos termos do artigo 105º da Convenção de Aplicação do Acordo de Schengen, os Estados-Membros têm a obrigação de manter os dados actualizados.*

Alteração 16  
Artigo 6, nº 3

**3. Depois de participado o furto de certidões de registo automóvel em branco, os serviços de aplicação da lei dos Estados-Membros devem indicá-lo imediatamente no Sistema de Informação Schengen.** **Suprimido**

*Justificação*

*Os documentos oficiais em branco também foram incluídos no SIS, aplicando-se a mesma forma de poder discricionário mencionada na justificação relativa ao nº 1 do mesmo artigo.*

Alteração 17  
Artigo 7

**Artigo 7º**

**Suprimido**

**Registo**

**1. Os serviços de aplicação da lei e serviços de registo automóvel devem tomar as medidas necessárias para impedir o uso indevido e o furto dos documentos de registo de veículos.**

**2. No acto de registo (ou de novo registo)**

*de um veículo, os serviços nacionais de registo automóvel, em cooperação com os serviços de aplicação da lei, devem consultar o registo de veículos do país da primeira matrícula, bem como os registos internacionais de busca de veículos furtados, nos termos do artigo 6.º.*

*3. A fim de impedir o registo (ou o novo registo) de veículos furtados, dever-se-ão celebrar acordos nacionais em matéria de consulta ou interligação dos sistemas de registo a que se refere o n.º 1 do artigo 6.º, bem como de controlo da identidade de veículos.*

#### *Justificação*

*Ver justificação relativa à alteração ao considerando 9.*

#### *Alteração 18 Artigo 8, n.º 1*

1. Para impedir a utilização indevida de certidões de registo automóvel, ***os serviços de aplicação da lei devem, se possível, reclamar a certidão de registo ao proprietário ou possuidor do veículo, se esse tiver sofrido graves danos na sequência de uma colisão (perda total).***

1. Para impedir a utilização indevida de certidões de registo automóvel, ***cada Estado-Membro deve assegurar que as suas autoridades competentes nacionais tomem as medidas necessárias, em conformidade com a legislação nacional, para reclamar a certidão de registo ao proprietário ou possuidor do veículo, se esse tiver sofrido graves danos na sequência de uma colisão (perda total).***

#### *Alteração 19 Artigo 9*

##### *Artigo 9º Europol*

***No âmbito do mandato e das funções da Europol, os serviços de aplicação da lei devem manter este Serviço informado sobre os autores (grupos) de crimes no***

##### *Suprimido*

*sector automóvel.*

*Justificação*

*Esta obrigação também já existe.*

Alteração 20

Artigo 12

**Artigo 12º**

**Suprimido**

***Acordos com países terceiros***

***1. A celebração de acordos de parceria ou de cooperação entre a União Europeia e países terceiros deve, tanto quanto possível, incluir disposições em matéria de criminalidade automóvel, sobretudo no que se refere ao controlo de veículos no acto de registo em países terceiros, sempre que esses veículos sejam originários de um dos Estados-Membros.***

***2. Na sequência de um pedido de controlo de veículos introduzido por um país terceiro, o Estado-Membro deve consultar o Sistema Nacional de Informação Schengen e a respectiva autoridade responsável pelo registo automóvel.***

*Justificação*

*Tais declarações de intenções não devem constar num texto de lei. Trata-se de uma questão que deve ser abordada no âmbito da negociação efectiva de acordos pela UE.*

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### I. Contexto

A criminalidade automóvel é um problema grave, para o qual há que encontrar uma solução. De acordo com estatísticas da Europol, em 2002 registaram-se 1 149 114 furtos de veículos, dos quais foi possível recuperar apenas 388 779. Embora seja sempre necessário um certo cuidado na apreciação de tais estatísticas e apesar de não existirem sinais de um aumento, trata-se inegavelmente de uma questão importante que exige a adopção de medidas. O que preocupa, no entanto, não é apenas a dimensão do problema, mas igualmente a natureza da criminalidade em causa. Sendo os furtos de veículos muito lucrativos e normalmente não muito arriscados, trata-se muitas vezes de uma actividade organizada e ligada a outras formas de criminalidade. Nos últimos anos, devido ao aperfeiçoamento das medidas técnicas antifurto, este tipo de crime tem-se tornado cada vez mais violento ("*carjacking*", "*home-jacking*" e "*showroom-jacking*").

Segundo a Europol, o aumento do número de furtos de veículos até 1993 pode ser atribuído largamente à abolição dos controlos nas fronteiras internas. Trata-se, portanto, de um problema que também deve ser abordado ao nível europeu. Havendo um número considerável de cidadãos que são vítimas de furto de veículo, a busca de soluções adequadas representa um desafio importante e urgente para a UE.

Nos últimos anos, foi realizado um abundante trabalho analítico e legislativo. O trabalho analítico, em especial, foi realizado no âmbito do Grupo de Trabalho "Cooperação Policial" no seio do Conselho, no qual os Países Baixos foram particularmente activos. Consta da sua nota sobre a criminalidade automóvel de Julho de 2001 (doc. 11222/01) uma lista bastante extensa de propostas tendo em vista a eliminação da criminalidade automóvel. Esta lista demonstra claramente que esse tipo de criminalidade deve ser abordado por vários lados. As referidas propostas incluem nomeadamente o reforço da cooperação entre as principais partes interessadas, com o incremento da colheita e transmissão de informações, bem como de medidas técnicas preventivas e da cooperação com os países terceiros. No âmbito do respectivo seguimento, foram desenvolvidas recomendações pormenorizadas, tendo sido a mais recente actualização das mesmas publicadas em Novembro de 2003 (doc. 14319/03). Num documento de trabalho circunstanciado, de Outubro de 2002, preparado pelos serviços da Comissão (doc. 126269/02), figura também uma lista de medidas que seria necessário adoptar. No domínio legislativo, a Directiva 95/56 relativa aos dispositivos de protecção contra a utilização não autorizada dos veículos a motor e a proposta da Comissão relativa à supressão gradual dos controlos nas fronteiras comuns no que respeita ao acesso ao Sistema de Informação Schengen (SIS) dos serviços dos Estados-Membros competentes para a emissão dos certificados de matrícula dos veículos constituem importantes progressos.

Na sua primeira leitura relativa à proposta em questão (P5\_TA(2004)0266 de 1 de Abril de 2004), o Parlamento adoptou uma posição segundo a qual deveria ser conferido, a título excepcional, às autoridades de registo automóvel, enquanto autoridades administrativas, o acesso directo ao SIS, apesar de o disposto no nº 4 do artigo 102º da Convenção de Aplicação

do Acordo de Schengen estipular que “os dados não podem ser utilizados para fins administrativos”. Os dois principais argumentos aduzidos para justificar a concessão do acesso directo foram a eficácia e a transparência. Por outro lado, o Parlamento salientou que, no seu modo de ver, não deveria ser facultado o acesso directo ao SIS a organismos privados, mesmo no caso de executarem tarefas semelhantes às das autoridades públicas, como no caso do registo automóvel

## **II. A presente iniciativa**

A presente "Iniciativa do Reino dos Países Baixos tendo em vista a adopção de uma decisão do Conselho relativa à criminalidade automóvel com repercussões transfronteiras" dá continuidade ao trabalho analítico realizado e tem por objectivo conferir um carácter obrigatório a algumas das recomendações formuladas. Engloba propostas específicas no que respeita à cooperação entre as autoridades nacionais competentes e também com o sector privado, bem como à criação de pontos de contacto para a criminalidade automóvel e a realização de reuniões regulares dos mesmos, à participação de furtos de veículos e de certidões de registo automóvel em branco, ao registo e à prevenção do uso indevido de certidões de registo, à Europol, à formação e a promoção de conhecimentos especializados e à celebração de acordos com países terceiros.

A iniciativa (doc. 5450/04), que inclui um documento com observações explicativas (doc. 5216/04), foi transmitida ao Parlamento em Fevereiro de 2004, deixando pouco tempo ao Parlamento para a sua apreciação antes das eleições. Desde então o texto original, tal como foi apresentado ao Parlamento, sofreu um número considerável de alterações introduzidas pelo Grupo de Trabalho "Cooperação Policial" no seio do Conselho. O relator está ao corrente dessas alterações, pois as mesmas figuram no documento 7839/4/04 de 22 de Julho de 2004. Não tendo sido transmitida ao Parlamento nenhuma outra versão actualizada, o texto original continua a ser o texto de referência oficial.

## **III. Posição do relator**

O relator partilha da preocupação a respeito da criminalidade automóvel e da prossecução do objectivo de a combater. Existe efectivamente, por parte dos cidadãos, uma expectativa quanto à actuação da UE relativamente a questões que os preocupam particularmente. De qualquer modo, há que acolher favoravelmente a iniciativa dos Países Baixos tendo em vista a realização de progressos a esse respeito, ainda que seja um pequeno passo.

Na realidade, a iniciativa não encerra muitos elementos novos. O único progresso concreto é a criação de pontos de contacto nacionais para a perseguição da criminalidade automóvel com repercussões transfronteiras em todos os Estados-Membros, aos quais será permitido "o intercâmbio de experiência, conhecimentos específicos e informações técnicas e de carácter geral relativas à criminalidade automóvel". Serão igualmente objecto de intercâmbio "os métodos e boas práticas em matéria de prevenção da criminalidade automóvel" (artigo 5º). Por outro lado, esses pontos de contacto devem-se reunir pelo menos uma vez por ano (artigo 11º). O relator também acolhe favoravelmente a formação e a promoção de conhecimentos especializados em matéria de prevenção e detecção no que respeita ao furto de veículos (artigo 10º). Há outros aspectos que não são novos e já figuram noutros diplomas. Isto diz particularmente respeito às disposições relativas à introdução da participação de furtos no SIS

ou à transmissão de informações à Europol. Os problemas existentes nesses domínios são problemas de aplicação, que devem ser solucionados através de meios adequados. A solução não reside na utilização, mais uma vez, de um instrumento legislativo. O exame da última versão do texto (doc. 7839/4/04) põe em evidência o facto de os termos “em conformidade com a legislação nacional” terem sido aditados um grande número de vezes. Deste modo, não será possível a conclusão de muitos acordos vinculativos. Além disso, as propostas apresentadas no referido texto, apesar de incluírem sobretudo disposições já existentes, introduzem também alterações às mesmas. No que diz respeito à inclusão de veículos furtados no SIS, por exemplo, os requisitos jurídicos actualmente existentes deixam à discrição dos Estados-Membros decidir sobre a introdução de uma participação, ou não, além de não especificarem um prazo para o fazer. De acordo com a presente proposta, todavia, tal inclusão passaria a constituir uma obrigação que deveria ser cumprida "imediatamente". Na opinião do relator, caso sejam introduzidas alterações à Convenção de Aplicação de Schengen, isto deve ser expresso de forma muito clara. Não sendo assim, haverá um grande risco de falta de transparência jurídica (pelo facto de passarem a existir, além do texto da Convenção enquanto tal, textos ulteriores que a modificam e textos suplementares que introduzem alterações à mesma, embora não o declarem de forma explícita).

O relator opõe-se francamente à inclusão do registo automóvel na presente iniciativa do terceiro pilar. No seu modo de ver, tudo o que está relacionado com o registo automóvel e com as autoridades responsáveis pelo registo automóvel está abrangido pelo primeiro pilar, como no caso da proposta da Comissão tendente a facultar o acesso ao SIS aos serviços dos Estados-Membros competentes para a emissão dos certificados de matrícula dos veículos. Expressa igualmente a sua preocupação quanto ao facto de a versão mais recente que teve ocasião de examinar (doc. 7839/4/04) continuar a incluir referências ao registo automóvel. No que respeita às discussões em curso no Conselho sobre a proposta da Comissão de facultar o acesso ao SIS às autoridades responsáveis pelo registo de veículos, insta o Conselho a adoptar a sua posição comum o mais brevemente possível.

Um outro grupo de alterações tem simplesmente por objectivo melhorar a qualidade do texto legislativo, em particular no que respeita aos pontos em que isto não foi feito em relação ao doc. 7839/4/04.

A fim de tornar conhecida a posição do Parlamento, algumas alterações contêm modificações semelhantes às propostas durante as discussões que tiveram lugar no seio do Conselho.

Por último, o relator recomenda à Comissão que intensifique os seus esforços no que respeita à criminalidade automóvel. Poderia encarar-se, por exemplo, a possibilidade de prosseguir o trabalho analítico desenvolvido até aqui num Livro Branco, no qual a Comissão pode esboçar todos os diversos actos legislativos necessários para enfrentar o problema da criminalidade automóvel. Evidentemente, um objectivo como o da luta contra a criminalidade automóvel apenas pode ser alcançado mediante a utilização de vários diplomas legislativos, com diversas bases jurídicas.



25.11.2004

## **PARECER da Comissão dos Transportes e do Turismo**

destinado à Comissão das Liberdades Cívicas, da Justiça e dos Assuntos Internos

sobre a iniciativa do Reino dos Países Baixos tendo em vista a adopção de uma decisão do Conselho relativa à criminalidade automóvel com repercussões transfronteiras (5450/2004, 5216/2004 - C5-0056/2004 - 2004/0803 (CNS))

Relator de parecer: Emanuel Vasconcelos Jardim Fernandes

### **BREVE JUSTIFICAÇÃO**

#### **INTRODUÇÃO**

A criminalidade transnacional não é um tema novo. Efectivamente, este foi já abordado num quadro mais vasto do que a UE, nomeadamente numa reunião da Conferência Europeia de Ministros dos Transportes (CEMT) que se realizou em Berlim, em 21 e 22 de Abril de 1997, em que foi adoptada a sua resolução nº 97/2 sobre a criminalidade nos transportes internacionais.

Esta reunião realizou-se imediatamente a seguir à Comissão Temporária de Inquérito sobre o Regime de Trânsito Comunitário ter terminado os seus trabalhos e apresentado as suas conclusões ao plenário, em Abril de 1997 (relator: Sr. Kellet-Bowman - <http://www.europarl.eu.int/auditions>). Estas conclusões referem-se essencialmente às cargas dos veículos pesados, mas certos pontos fracos do sistema (ver observação nº 3) e dos procedimentos são também válidos para os automóveis ligeiros e, mais particularmente, para os veículos pesados abrangidos pelo âmbito de competência da Comissão dos Transportes e Turismo.

Mais recentemente, os governos tomaram várias iniciativas destinadas a reforçar a cooperação entre os departamentos e os serviços competentes dos países membros com o fim de impedir a criminalidade automóvel.

Constatamos também que o procedimento de introdução de um regulamento relativo ao acesso directo ao sistema de informação Schengen dos serviços dos Estados-Membros competentes para a emissão dos certificados de matrícula dos veículos (COM(2003)0510 - C5-0412/2003) está bem encaminhado. Uma vez instaurado, este acesso será a peça-chave e um instrumento crucial em muitas acções da justiça e da polícia à escala da UE.

#### **OBSERVAÇÕES DO RELATOR**

1. As repercussões transfronteiras do tipo de criminalidade com que se ocupa a proposta de decisão do Conselho deveriam referir-se aos movimentos de veículos quer na UE

quer entre a UE e terceiros países.

2. A solução do problema não reside apenas na cooperação entre os ministros da Justiça ou dos Assuntos Internos da UE, mas também na implicação dos seus homólogos dos Transportes, bem como dos ministros da CEMT, que já fizeram um inventário dos problemas na sua resolução nº 97/2.
3. É desejável uma melhor cooperação ao nível da justiça e da polícia, mas, à partida, a "estagnidade" dos sistemas de matrícula é o factor determinante. Estes sistemas, na sua maioria, foram fixados e são geridos por organismos pan-europeus, como a ECE-UN e a OCDE em colaboração com, por exemplo, a IRU. Um dos pontos fracos destes sistemas é o "suporte em papel" que é facilmente falsificável. Efectivamente, o suporte informático, cada vez mais utilizado, é muito mais seguro tanto para o veículo como para a sua carga, mas o acesso a este suporte informático é um ponto muito delicado.
4. O suporte informático torna-se ainda muito mais eficiente quando os diferentes sistemas nacionais são ligados em rede ou partilhados, como irá suceder com o "Sistema de Informação Schengen" (SIS), ao qual, segundo a proposta da Comissão Europeia (COM(2003)0510), as autoridades nacionais competentes para a emissão dos certificados de matrícula devem ter acesso. O relator faz suas, aliás, as reservas expressas no relatório (relator: Sr. Coelho) aprovado em primeira leitura pelo Parlamento Europeu (A5-205/2004), que recomenda às autoridades que limitem o acesso ao SIS exclusivamente aos serviços de polícia e aos serviços de registo automóvel.
5. A qualidade dos sistemas é primordial para o relator e permite evitar mais a fraude do que os controlos policiais e outros que, com o suporte informático, podem ser reduzidos a um mínimo no sector dos transportes.
6. Evitar o furto do veículo e da sua carga é naturalmente uma regra de base. As autoridades poderiam contribuir para resolver este aspecto do problema oferecendo parques de estacionamento protegidos e vigiados e dando a máxima atenção à vertente "prevenção dos furtos e da criminalidade" na formação dos motoristas de pesados.
7. Na nossa opinião, a concretização das medidas que são muito vagamente mencionadas no documento do Conselho implica medidas que são do âmbito não só do terceiro pilar mas também do primeiro (Comissão Europeia) e do segundo (PESC). Referimo-nos, por exemplo, ao dossier da formação de motoristas de pesados (por exemplo, com uma vertente de prevenção da criminalidade, ponto 3.2 do Anexo I da Directiva 5003/59/CE que altera o Regulamento 3820/85/CEE - COD/2001/0033) ou ao dossier, cuja primeira leitura está em curso, relativo à carta de condução (COM(2003)0621), à sua emissão, validade e renovação (que revoga a Directiva 91/439/CEE).

No que se refere à cooperação com terceiros países e as organizações internacionais é também claro que certos procedimentos do segundo pilar deveriam ser aplicáveis. Perguntamo-nos, pois, se a base jurídica proposta é suficiente e completa.

## ALTERAÇÕES

A Comissão dos Transportes e do Turismo insta a Comissão das Liberdades Cívicas, da Justiça e dos Assuntos Internos, competente quanto à matéria de fundo, a incorporar as seguintes alterações no seu relatório:

Texto proposto pelo Conselho	Alterações do Parlamento
	Alteração 1 Considerando 1
(1) O furto de automóveis ascende anualmente, nos Estados-Membros da União Europeia, a cerca de 1,2 milhões de veículos.	(1) O furto de automóveis ascende anualmente, nos Estados-Membros da União Europeia, a cerca de 1,2 milhões de veículos <b><i>de passageiros, e muitos veículos pesados são também furtados.</i></b>
	Alteração 2 Considerando 5 bis (novo)
	<b><i>(5 bis) Impedem também a realização da política de transportes preconizada no Título I (Livre circulação de mercadorias) e V (Transportes) do Tratado.</i></b>
	Alteração 3 Considerando 6
(6) Além disso, a criminalidade automóvel pode estar relacionada, a nível internacional, com outras formas de criminalidade, como os tráficos de estupefacientes, de armas e de seres humanos.	(6) Além disso, a criminalidade automóvel pode estar relacionada, a nível internacional, com outras formas de criminalidade, como os tráficos de estupefacientes, de armas e de seres humanos, <b><i>o roubo e o furto das cargas de veículos.</i></b>

### *Justificação*

*O roubo e o furto das cargas de veículos também devem ser explicitamente mencionados como um objectivo.*

Alteração 4  
Considerando 9 bis (novo)

*(9 bis) No que se refere à criminalidade transfronteiras ligada aos veículos comerciais, é necessária uma colaboração estreita entre a IRU (União Internacional dos Transportes Rodoviários), a ECE-UN (Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas) e a CEMT (Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes), e também o sector marítimo.*

Alteração 5  
Considerando 13 bis (novo)

*(13 bis) A Comissão deve conceber um plano de acção global para impedir e combater a criminalidade automóvel internacional envolvendo os veículos e as suas cargas. Este plano deve conter um esboço dos vários actos legislativos necessários para abordar o problema da criminalidade automóvel. Deve também incluir medidas preventivas tais como a formação em prevenção da criminalidade, a promoção do acompanhamento e da localização electrónicos e a provisão de parques de estacionamento protegidos e seguros em número suficiente.*

Alteração 6  
Artigo 1

Para efeitos da presente decisão, *entende-se por "veículo", e qualquer veículo a motor com uma cilindrada superior a 50cc, bem como reboques e caravanas com um peso em vazio superior a 750 kg.*

Para efeitos da presente decisão, *são aplicáveis as seguintes definições:*

*Entende-se por "veículo", qualquer veículo*

*a motor, reboque ou caravana conforme estes são definidos nas disposições relativas ao Sistema de Informação Schengen (SIS);*

*Entende-se por "autoridades competentes nacionais" quaisquer autoridades nacionais designadas pelos Estados-Membros para efeitos da presente decisão e que podem compreender, consoante o caso, as autoridades policiais e aduaneiras, a polícia de fronteiras e as autoridades judiciárias.*

Alteração 7  
Artigo 2, nº 2

2. Deve-se prestar especial atenção à relação entre o furto e o tráfico de automóveis e outras formas de criminalidade, como os tráficos de estupefacientes, de armas e de seres humanos.

2. Deve-se prestar especial atenção à relação entre o furto e o tráfico de automóveis e outras formas de criminalidade, como os tráficos de estupefacientes, de armas e de seres humanos, ***o roubo e o furto das cargas de veículos.***

*Justificação*

*O roubo e o furto das cargas de veículos também devem ser explicitamente mencionados como um objectivo.*

Alteração 8  
Artigo 4, nº 2 bis (novo)

***2 bis. Para os veículos pesados, os Estados-Membros devem promover a provisão de parques de estacionamento protegidos e vigiados, a fim de impedir o furto destes veículos e das suas cargas.***

Alteração 9  
Artigo 4, nº 2 ter (novo)

***2 ter. Os Estados-Membros devem também implicar os portos e todos os demais actores susceptíveis de serem utilizados na criminalidade automóvel transfronteiras.***

Alteração 10  
Artigo 4 bis (novo)

***Artigo 4º bis***

***Cooperação entre as autoridades competentes e outras organizações internacionais***

***Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para reforçar a sua cooperação com as organizações que cobrem zonas geográficas mais vastas que a UE.***

Alteração 11  
Artigo 6, nº 1

1. Depois de participado o furto do veículo, ***os serviços de aplicação da lei dos Estados-Membros*** devem indicar imediatamente o veículo furtado no Sistema de Informação Schengen (SIS) e, se possível, ***no Sistema de Busca Automática*** de Veículos Motorizados Furtados da Interpol.

1. Depois de participado o furto do veículo, ***as autoridades competentes nacionais*** devem indicar imediatamente o veículo furtado no Sistema de Informação Schengen (SIS), ***em conformidade com as disposições relativas ao SIS***, e, se possível, ***na base de dados*** de Veículos Motorizados Furtados da Interpol.

Alteração 12  
Artigo 7, nº 1

1. ***Os serviços de aplicação da lei e serviços de registo automóvel*** devem tomar as medidas necessárias para impedir o uso indevido e o furto dos documentos de registo

1. ***Cada Estado-Membro*** deve assegurar que as suas autoridades competentes ***nacionais tomem*** as medidas necessárias para impedir o uso indevido e o furto dos

de veículos.

documentos de registo de veículos.

Alteração 13  
Artigo 7, n.º 2

***2. No acto de registo (ou de novo registo) de um veículo, os serviços nacionais de registo automóvel, em cooperação com os serviços de aplicação da lei, devem consultar o registo de veículos do país da primeira matrícula, bem como os registos internacionais de busca de veículos furtados, nos termos do artigo 6.º.***

***2. Até ser dado acesso aos serviços de registo às bases de dados a que se refere o n.º 1 do artigo 6º, os serviços de aplicação da lei, a pedido dos serviços nacionais de registo automóvel, devem comunicar a estes últimos, em conformidade com a legislação nacional, se um dado veículo que está em curso de registo é ou não mencionado nas bases de dados a que se refere o n.º 1 do artigo 6º.***

Alteração 14  
Artigo 7, n.º 3

***3. A fim de impedir o registo (ou o novo registo) de veículos furtados, dever-se-ão celebrar acordos nacionais em matéria de consulta ou interligação dos sistemas de registo a que se refere o n.º 1 do artigo 6.º, bem como de controlo da identidade de veículos.***

***Suprimido***

Alteração 15  
Artigo 7, n.º 3 bis (novo)

***3 bis. Serão tomadas iniciativas para introduzir penas que punam a supressão ou a falsificação dos números de identificação de veículos.***

Alteração 16  
Artigo 8, nº 1

1. Para impedir a utilização indevida de certidões de registo automóvel, ***os serviços de aplicação da lei devem, se possível,*** reclamar a certidão de registo ao proprietário ou possuidor do veículo, se esse tiver sofrido graves danos na sequência de uma colisão (perda total).

1. Para impedir a utilização indevida de certidões de registo automóvel, ***cada Estado-Membro deve assegurar que as suas autoridades competentes nacionais tomem as medidas necessárias, em conformidade com a legislação nacional, para*** reclamar a certidão de registo ao proprietário ou possuidor do veículo, se esse tiver sofrido graves danos na sequência de uma colisão (perda total).



## PROCESSO

<b>Título</b>	Iniciativa do Reino dos Países Baixos tendo em vista a adopção de uma decisão do Conselho relativa à criminalidade automóvel com repercussões transfronteiras
<b>Referências</b>	5450/2004, 5216/2004 - C5-0056/2004 - 2004/0803 (CNS)
<b>Comissão competente quanto ao fundo</b>	LIBE
<b>Cooperação reforçada</b>	Não
<b>Relator de parecer</b> Data de designação	Emanuel Jardim Fernandes 1.9.2004
<b>Exame em comissão</b>	6.10.2004      22.11.2004
<b>Data de aprovação das alterações</b>	23.11.2004
<b>Resultado da votação final</b>	A favor:                    47 Contra:                     2 Abstenções:              0
<b>Deputados presentes no momento da votação final</b>	Robert Atkins, Margrete Auken, Etelka Barsi Pataky, Philip Bradbourn, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Armando Dionisi, Saïd El Khadraoui, Emanuel Jardim Fernandes, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Evelin Lichtenberger, Erik Meijer, Michael Henry Natrass, Robert Navarro, Seán Ó Neachtain, Janusz Onyszkiewicz, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zīle
<b>Suplentes presentes no momento da votação final</b>	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Luigi Cocilovo, Sepp Kusstatscher, Antonio López-Istúriz White, Helmuth Markov, Rosa Miguélez Ramos, Zita Pleštinská
<b>Suplentes (nº 2 do art. 178º) presentes no momento da votação final</b>	

## PROCESSO

<b>Título</b>	Iniciativa do Reino dos Países Baixos tendo em vista a adopção de uma decisão do Conselho relativa à criminalidade automóvel com repercussões transfronteiras		
<b>Referências</b>	5450/2004, 5216/20044 – C5-0056/2004 – 2004/0803(CNS)		
<b>Base jurídica</b>	Nº 2 do art. 34º UE		
<b>Base regimental</b>	Arts. 93º e 51º		
<b>Data de consulta do PE</b>	3.2.2004		
<b>Comissão competente quanto ao fundo</b> Data de comunicação em sessão	LIBE 16.9.2004		
<b>Comissões encarregadas de emitir parecer</b> Data de comunicação em sessão	TRAN 16.9.2004		
<b>Comissões que não emitiram parecer</b> Data da decisão			
<b>Cooperação reforçada</b> Data de comunicação em sessão			
<b>Relator(es)</b> Data de designação	Carlos Coelho 13.9.2004		
<b>Relator(es) substituído(s)</b>			
<b>Processo simplificado</b> Data da decisão			
<b>Contestação da base jurídica</b> Data do parecer JURI			
<b>Modificação da dotação financeira</b> Data do parecer BUDG			
<b>Consulta do Comité Económico e Social Europeu</b> Data da decisão em sessão			
<b>Consulta do Comité das Regiões</b> Data da decisão em sessão			
<b>Exame em comissão</b>	22.9.2004	12.10.2004	25.11.2004
<b>Data de aprovação</b>	25.11.2004		
<b>Resultado da votação final</b>	A favor: 33 Contra: 3 Abstenções: 0		
<b>Deputados presentes no momento da votação final</b>	Alfredo Antoniozzi, Edit Bauer, Johannes Blokland, Mihael Brejc, Kathalijne Maria Buitenweg, Giusto Catania, Charlotte Cederschiöld, Carlos Coelho, António Costa, Agustín Díaz de Mera García Consuegra, Rosa Díez González, Kinga Gál, Patrick Gaubert, Livia Járóka, Timothy Kirkhope, Ewa Klant, Magda Kósáné Kovács, Ole Krarup, Wolfgang Kreissl-Dörfler, Sarah Ludford, Jaime Mayor Oreja, Claude Moraes, Athanasios Pafilis, Martine Roure, Luciana Sbarbati, Inger Segelström, Manfred Weber, Stefano Zappalà		
<b>Suplentes presentes no momento da votação final</b>	Gérard Deprez, Camiel Eurlings, Ignasi Guardans Cambó, Jeanine Hennis-Plasschaert, Sophia in 't Veld, Jean Lambert, Jan Zahradil		
<b>Suplentes (nº 2 do art. 178º) presentes no momento da votação final</b>	Filip Adwent		
<b>Data de entrega – A6</b>	29.11.2004	A6-052/2004	
<b>Observações</b>			