

**Comissão de Economia, Obras Públicas,  
Planeamento e Habitação**

Assembleia da República

27 de setembro de 2023, 11:00

*Intervenção inicial — 8 minutos*

João Jesus CAETANO

Presidente do IMT

Senhor Presidente,

Senhoras e Senhores Deputados,

Bom dia,

Estou perante esta Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação, enquanto Presidente do Conselho Diretivo do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, para prestar os esclarecimentos julgados necessários sobre a emissão de cartões tacográficos de condutor sem a marca de homologação prevista no Regulamento europeu número 165 do ano de 2014.

Faço-me acompanhar nesta audição pela Dr.<sup>a</sup> Sofia Henriques, Chefe do Gabinete Jurídico do IMT.

Sou Presidente do Conselho Diretivo do Instituto há um ano, desde 20 de setembro de 2022. Primeiro, em regime de substituição, e, de há três meses a esta parte, em regime de comissão de serviço após processo de avaliação pela CRESAP.

O IMT é um instituto público integrado na administração indireta do Estado, dotado de autonomia administrativa e financeira e com património próprio. Tem atribuições do Ministério das Infraestruturas, em coordenação com os Ministérios do Ambiente e da Ação Climática, da Administração Interna e da Economia e do Mar.

De entre essas muitas atribuições, inclui-se a de autoridade nacional responsável pelo Sistema Português do Tacógrafo Digital.

O tacógrafo digital é um sistema regulamentado por regras europeias que regista dados relativos à condução de veículos de transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros e, também, dados relativos aos tempos de trabalho e de repouso dos motoristas.

O sistema do tacógrafo digital tem duas componentes: um equipamento de registo, desenvolvido pela indústria, que está instalado em cada veículo, e um cartão pessoal e intransmissível na posse de cada motorista. Em Portugal, esse cartão é produzido pela Imprensa Nacional Casa da Moeda mediante pedido de emissão feito

pelo IMT, num procedimento semelhante à emissão das cartas de condução comuns.

\*\*\*

No passado dia 15 de fevereiro, três anos e meio após a entrada em produção da segunda geração de cartões tacográficos, o atual Conselho Diretivo do IMT foi alertado para a existência de cinco casos de motoristas multados, uns dias antes, na região italiana de Trento, pelo facto de os seus cartões tacográficos não terem aposta a marca de homologação prevista nos regulamentos europeus.

Imediatamente após esse alerta, o IMT entrou em contacto com as estruturas sindicais e com as associações empresariais do setor, e também com a Imprensa Nacional Casa da Moeda, para recolher mais informação, avaliar a escala do problema e procurar resolvê-lo.

Após troca de informação com a Imprensa Nacional, foi possível concluir que todos os cartões – sublinho, todos os cartões tacográficos

– de segunda geração produzidos desde o início, isto é, desde setembro de 2019, foram-no sem a necessária homologação.

Isto significa que em fevereiro deste ano, quando tivemos conhecimento das multas em Itália, estavam em circulação cerca de 100 mil cartões sem marca de homologação, um peso relativo de aproximadamente 80% de todos os cartões ativos.

Convém notar que o facto de os cartões tacográficos não terem aposta a marca de homologação, não significa que não cumprissem com as funcionalidades requeridas pelo regulamento europeu. Em três anos e meio de produção e com 100 mil cartões nas mãos dos motoristas, não havia indicação que assim não fosse.

Perante este cenário, a primeira ação foi a de garantir que os motoristas afetados teriam um canal de comunicação dedicado com o IMT para que, no caso em que os documentos tivessem sido apreendidos pelas autoridades italianas, os mesmos fossem re-emitidos pelo IMT de forma expedita e sem custos.

A segunda ação foi a de desenhar um plano de mitigação e de resolução do problema, apresentá-lo à Comissão Europeia e tentar garantir o seu apoio. No dia 23 de fevereiro, uma semana depois de alertados para o problema, eu próprio reuni com o Chefe da Unidade de Transporte Rodoviário da Comissão Europeia, o qual agradeceu a transparência e disse apoiar as linhas gerais do nosso plano.

Esse plano foi densificado e discutido, depois, numa reunião, a 10 de março, entre o Conselho Diretivo do IMT, o Conselho de Administração da Imprensa Nacional, quatro associações empresariais do setor – a ANTRAM<sup>1</sup>, a ANTROP<sup>2</sup>, a ARP<sup>3</sup> e a ANTP<sup>4</sup>, e também cinco estruturas sindicais – a FECTRANS<sup>5</sup>, o SIMM<sup>6</sup>, o SIMMPER<sup>7</sup>, o SNMOT<sup>8</sup> e o STRUN<sup>9</sup>.

---

<sup>1</sup> Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias

<sup>2</sup> Associação Nacional de Transportes de Passageiros

<sup>3</sup> Associação Rodoviária de Transportadores Pesados de Passageiros

<sup>4</sup> Associação Nacional das Transportadoras Portuguesas

<sup>5</sup> Federação dos Sindicatos dos Transportes e Comunicações

<sup>6</sup> Sindicato Independente de Motoristas de Mercadorias

<sup>7</sup> Sindicato Independente de Motoristas de Matérias Perigosas

<sup>8</sup> Sindicato Nacional dos Motoristas e Outros Trabalhadores

<sup>9</sup> Sindicato Transportes Rodoviários Urbanos Norte

A reunião decorreu em ambiente de cordialidade e com espírito de cooperação entre todos, tendo as estruturas sindicais e as associações empresariais tido oportunidade de comentar e sugerir melhorias ao plano, o qual assentava em medidas de mitigação, por um lado, e em medidas de resolução, por outro. Até esse dia, o IMT tinha confirmado a existência de mais 9 casos, 6 novamente em Itália e 3 em Espanha, para além dos 5 inicialmente reportados.

\*\*\*

Para que a Imprensa Nacional pudesse começar a produzir cartões homologados pelo IMT, era necessário realizar uma série de testes. Primeiro, num laboratório nos Países Baixos, e, depois, no laboratório do tacógrafo digital do *Joint Research Center*, da Comissão Europeia, em Itália. No melhor dos cenários, a Imprensa Nacional só conseguiria obter as certificações necessárias daí a dois meses e meio, pelo que era necessário desenhar medidas de mitigação.

A forma encontrada consistiu na emissão, em cinco línguas, de uma declaração personalizada de autenticidade do cartão tacográfico. Essa declaração seria disponibilizada em formato compatível com *smartphones* com o objetivo de chegar rapidamente ao maior número de motoristas, independentemente de onde estivessem.

Além de poder mitigar os riscos, esta declaração era entendida como essencial para restaurar a confiança no setor.

Cinco dias depois da reunião com as associações e com os sindicatos, a declaração ficou disponível para ser consultada e descarregada. Nesse dia, o IMT tinha já confirmados mais 3 casos, num total de 17, 12 deles em Itália e 5 em Espanha.

A declaração, além dos dados do motorista, tem um *QR-code* que pode ser ativado pelas autoridades de fiscalização, as quais são direcionadas para uma página onde consta uma nota explicativa do problema, assim como uma cópia digital para efeitos de controlo. É importante sublinhar que este documento não está – e continua a não estar –

previsto no regulamento europeu do tacógrafo digital e as autoridades de fiscalização dos Estados-Membros poderiam não aceitá-la.

Considerámos, por isso, importante reunir com o Comité de Transportes da Comissão Europeia, o que aconteceu no início de abril, para divulgar a existência da declaração junto das entidades congéneres do IMT na expectativa de que estas informassem e sensibilizassem as forças de fiscalização dos seus países.

Podemos hoje afirmar, com confiança, que este foi um passo decisivo na mitigação do problema, na medida em que desde há 5 meses que não é registado nenhum novo caso. O total mantém-se assim inalterado desde então: 25, sendo 13 deles em Espanha e 12 em Itália, nem todos com apreensão de documentos.

\*\*\*

Como já tive oportunidade de dizer, a Imprensa Nacional só estaria habilitada a produzir cartões homologados depois de o IMT emitir o

certificado de homologação. E o IMT só poderia emitir esse certificado depois da Imprensa Nacional realizar os testes nos laboratórios neerlandês e italiano, algo que veio a acontecer na terceira semana de junho.

Considerando que havia agora 110 mil cartões sem marca de homologação em circulação, que a Imprensa Nacional tem uma capacidade instalada limitada, e que a estimativa apontava para cerca de 35 mil motoristas a trabalhar rotas internacionais, as associações e os sindicatos sensibilizaram os trabalhadores para que permitissem a esses colegas submeter primeiro os pedidos de substituição.

Esses pedidos podiam – e podem – ser feitos na mesma página da internet da declaração de autenticidade, sem nenhum custo para o motorista, e com uma calendarização de substituição faseada em função da data de emissão do cartão sem homologação.

Até hoje, foram já emitidos 22 mil cartões homologados, metade deles no regime de substituição, o qual continuará disponível para os

motoristas que assim entenderem, sendo certo que a maioria não faz transporte internacional e que, portanto, é provável que não ativem a substituição. Nestes casos, os cartões com marca de homologação serão emitidos no ato da revalidação por caducidade dos não homologados.

\*\*\*

Senhor Presidente,

Senhoras e Senhores Deputados,

Permitam-me, ao terminar esta minha exposição inicial, de voltar a sublinhar o espírito de cooperação que se verificou entre o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, a Imprensa Nacional Casa da Moeda, as estruturas sindicais e as associações empresarias desde que, há sete meses, o problema foi identificado. Espírito de cooperação esse que estou convencido continuará a prevalecer.

Muito obrigado e estou agora disponível para responder às vossas perguntas.