



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 14.12.2004
COM(2004) 817 final

2001/0241 (COD)

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO
AO PARLAMENTO EUROPEU**

nos termos do segundo parágrafo do n.º 2 do artigo 251.º do Tratado CE

relativa à

posição comum do Conselho sobre a aprovação de um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO
AO PARLAMENTO EUROPEU**

nos termos do segundo parágrafo do n.º 2 do artigo 251.º do Tratado CE

relativa à

posição comum do Conselho sobre a aprovação de um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários

1. ANTECEDENTES

Data de transmissão da proposta ao PE e ao Conselho
(documento COM(2001) 573 final – C5–0485/2001 -
2001/0241(COD):

12 de Outubro de 2001

Data do parecer do Comité Económico e Social Europeu:

29 de Maio de 2002

Data do parecer do Parlamento Europeu em primeira leitura:

14 de Janeiro de 2003

Data de transmissão da proposta alterada
(COM(2003)0490 – C5-0394/2003):

11 de Agosto de 2003

Data de aprovação da posição comum:

11 de Junho de 2004

2. OBJECTIVO DA PROPOSTA DA COMISSÃO

O Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985,¹ estabelece regras relativas aos períodos de condução, pausas e períodos de repouso para condutores de veículos abrangidos pelo âmbito do regulamento, com o objectivo de harmonizar as condições de concorrência nos transportes terrestres, bem como de reforçar a segurança rodoviária e melhorar as condições de trabalho dos condutores. Dada a complexidade das regras, as diferenças de interpretação e aplicação entre os Estados-Membros e as mudanças significativas no sector do transporte rodoviário ao longo dos 15 anos que se seguiram à entrada em vigor do referido regulamento, a Comissão adoptou uma proposta para um novo regulamento com o objectivo de simplificar, clarificar e actualizar essas regras. Em termos de simplificação, a proposta substitui o complexo sistema de compensação por períodos de repouso diários e semanais reduzidos e diminui o número de disposições especiais para sectores específicos. Os esforços de clarificação traduzem-se no aditamento de um número considerável de novas definições e na criação de um comité para analisar os aspectos

¹ JO L 370 de 31.12.1985, p.1

contenciosos, enquanto que as isenções e derrogações são actualizadas e o seu âmbito é circunscrito, por forma a reflectir o aumento da prestação de serviços públicos pelo sector privado e a limitar os abusos. A introdução do conceito de extraterritorialidade para as sanções e a presunção da responsabilidade e co-responsabilidade da entidade patronal em toda a cadeia de transporte contribuem para uma melhor aplicação do regulamento.

A Comissão propôs igualmente que as regras assentassem numa semana «flexível» e não na semana de calendário. Contudo, a posterior adopção da directiva relativa à organização do tempo de trabalho no sector do transporte rodoviário, a Directiva 2002/15/EC², com base na semana de calendário pôs em destaque a necessidade de uma abordagem coerente. A Comissão analisou cuidadosamente o parecer do Parlamento sobre a proposta, que advogava um regresso ao método de cálculo assente na semana de calendário e a uma grande parte da flexibilidade prevista no regulamento em vigor. A sua proposta alterada incorporou a maioria das alterações do Parlamento, reinstaurando um certo grau de flexibilidade, que se traduz, por exemplo, na reintrodução de disposições de compensação limitadas para o repouso semanal, e procurando, simultaneamente, manter o equilíbrio com a aplicabilidade das regras. Para facilitar o debate no Conselho, a proposta alterada teve igualmente em conta vários pontos construtivos em relação aos quais era aparente um consenso nas discussões do Conselho, por exemplo, a actualização das disposições relativas ao tacógrafo digital no Regulamento (CEE) n.º 3821/85³. Ao mesmo tempo, neste regulamento e em resposta ao Parlamento, a Comissão aumentou de 8 para 15 o número de dias precedentes que podem ser controlados pelos agentes responsáveis pela execução nos controlos de estrada, proporcionando, assim, uma maior margem de apreciação.

3. COMENTÁRIOS À POSIÇÃO COMUM

O Conselho introduziu algumas alterações gerais em relação à proposta da Comissão. Estas alterações são aceitáveis pois visam garantir o cumprimento dos objectivos da proposta.

A primeira alteração diz respeito à inserção de um artigo que adia para 5 de Agosto de 2005 a data de introdução do tacógrafo digital. O Conselho considerou que esta alteração constitui um factor de certeza jurídica dado que na data-limite em vigor, ou seja, 5 de Agosto de 2004, não estariam disponíveis veículos equipados com esses tacógrafos. A Comissão aceitou esta alteração, mas considera que para garantir a plena certeza jurídica o texto deve especificar que a data de 5 de Agosto de 2005 substitui a data de 5 de Agosto de 2004 a partir desta última.

Em seguida, a posição comum estabelece um texto de compromisso sobre um conjunto de medidas relativas ao repouso diário e semanal. Comparado com o regulamento em vigor, este texto equilibra uma disposição mais restritiva em termos de fragmentação do repouso diário em 3 horas mais 9 horas com a supressão de disposições de compensação por uma redução do repouso diário de 11 horas para 9 horas por três vezes entre quaisquer dois períodos de repouso semanais. Para o repouso semanal, as actuais disposições relativas à compensação no final de um período de três semanas mantêm-se, mas com a possibilidade de um alongamento do período para o controlo na estrada (até 15 dias precedentes até 1 de Janeiro de 2008 e até 28 dias a partir desta data). Além disso, após cada período de duas semanas consecutivas, o

² JO L 80 de 23.3.2002, p.35

³ JO L 370 de 31.12.1985, p.8

condutor deve usufruir de um semana de repouso normal de, pelo menos, 45 horas. A posição comum também estabelece um quadro mais pormenorizado para as pausas.

A Comissão congratula-se com a simplicidade da nova fragmentação do repouso diário, mas considera que a disposição que visa reduzir o repouso diário constitui um retrocesso em termos de segurança rodoviária e condições de trabalho. Embora aceite a continuação do longo período de compensação para o repouso semanal, considera que a nova disposição que obriga a um repouso regular semanal mínimo num período de duas semanas constitui um avanço e que a opção de controlo até 28 dias precedentes nos controlos de estrada representa uma vantagem para os agentes responsáveis pela execução.

Em terceiro lugar, a posição comum incorpora a maior parte do artigo 9.º relativo a infracções e sanções da proposta relativa à aplicação de legislação no sector do transporte rodoviário, a qual também foi objecto de acordo político em 11 de Junho de 2004 no Conselho, mas a Comissão está desapontada com a omissão da lista de infracções graves comuns. Estas disposições, irão por conseguinte, ter um efeito directo.

Por último, embora a lista de derrogações nacionais tenha sido ligeiramente aumentada, de forma geral, a maioria das isenções gerais e das derrogações nacionais previstas na posição comum continua a ser mais restritiva no que no Regulamento (CEE) n.º 3820/85.

A Comissão aceitou no todo ou em parte quarenta e sete das sessenta e nove alterações propostas pelo Parlamento Europeu em primeira leitura. Destas, o Conselho incluiu trinta e quatro, na íntegra ou em princípio, na sua posição comum.

4. OBSERVAÇÕES PORMENORIZADAS DA COMISSÃO

4.1 Alterações aceites pela Comissão e incorporadas no todo ou em parte na posição comum

As referências a seguir remetem para considerados e artigos da posição comum.

Alterações 1, 33, 37 e 44: A posição comum regressa ao sistema de cálculo assente na semana de calendário.

Alterações 2-5, 7, 12 (parte), 18 (parte), 25-27, 30, 41, 43, 51 (parte), 52, 53, 62, 64 (parte), 65 e 66: Todas estas alterações introduzem clarificações úteis no texto e são tidas em conta na posição comum.

Alterações 17 e 54: A introdução de uma isenção geral para veículos históricos usados para fins não comerciais parece lógica e é retomada na posição comum. Da mesma forma os serviços de correio locais continuam a ser excluídos, com base no princípio de que a condução não é a sua principal actividade.

Alterações 21, 34, 47 e 107 (parte): Estas alterações introduzem um maior grau de flexibilidade para as empresas.

Alterações 31, 32 e 45: Estas alterações fazem parte do conjunto de medidas de compromisso sobre repouso diário e semanal.

Alteração 48: Esta alteração introduz a co-responsabilidade na totalidade da cadeia de transporte. O n.º 4 do artigo 10.º da posição comum alarga a lista dos potenciais responsáveis e concentra-se em calendários aprovados contratualmente.

4.2 Alterações aceites pela Comissão e não incorporadas na posição comum

Alterações 14 -16: Estas alterações visam alargar o âmbito do regulamento a serviços de correio rápido e de distribuição expresso, bem como a veículos matriculados num país terceiro durante todo o seu percurso no território da Comunidade. A Comissão considera que haveria vantagens nos dois casos, mas o Conselho manifestou um apoio reduzido em relação ao alargamento aos serviços de distribuição e a questão do âmbito do regulamento e do AETR é tratada de forma diferente na posição comum.

Alterações 28 e 29: Estas alterações clarificam a definição de «condutor» e acrescentam a definição de «período de condução». O Conselho preferiu a definição de «condutor» inicial mais alargada da Comissão e considerou que a definição de «período de condução» era contenciosa e desnecessária. A posição comum regressa à proposta inicial da Comissão.

Alteração 78 (parte): A alteração reintroduz os dois tipos de repouso semanal reduzido (36 horas no local de afectação; 24 horas fora do local de afectação) com compensação para os condutores de longa distância num prazo de três semanas. A Comissão aceitou a reintrodução dos dois tipos de repouso semanal reduzido em conjunto com uma compensação rápida por esse repouso. Enquanto parte do compromisso sobre o repouso semanal, a posição comum retoma o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 em termos de disposições de compensação, mas afasta os dois tipos de repouso semanal reduzido.

Alteração 42 (parte): A alteração reintroduz o conceito do fraccionamento do período de repouso diário, que a Comissão aceitou para aumentar a flexibilidade para as empresas. A posição comum também prevê esta possibilidade, mas num contexto diferente do desta alteração.

Alterações 9-11, 60, 63 e 70: Estas alterações visam introduzir medidas de execução das disposições do regulamento. A Comissão teve-as em conta ao formular a sua proposta relativa ao controlo do cumprimento das regras de segurança rodoviária⁴ e também (no que se refere às alterações 9 e 70a)) na sua alteração ao Regulamento (CEE) n.º 3821/85 para permitir que os controlos na estrada possam incluir os 15 dias precedentes. A posição comum reflecte de modo mais exacto a intenção destas duas últimas alterações ao permitir que, a partir de 1 de Janeiro de 2008, os controlos na estrada incluam até 28 dias precedentes.

4.3 Alterações rejeitadas pela Comissão mas incorporadas na posição comum

Alteração 20: Esta alteração retoma a isenção geral mais alargada para veículos especializados afectos a serviços médicos e é incluída na posição comum.

Alterações 23, 24 e 58: As primeiras duas alterações reintroduzem isenções gerais para veículos utilizados para a recolha e entrega de leite das explorações agrícolas, bem como a longa lista de veículos de serviços públicos do regulamento em vigor. A alteração 58 reintroduz os veículos utilizados para o transporte de carcaças ou resíduos de animais não destinados ao consumo humano, agora sob a forma de derrogações nacionais. A posição

⁴ JO L 111 de 17.4.2004, p. 75

comum confirma todos estes elementos sob a forma de derrogações nacionais facultativas (n.º 1, alíneas l), h) e n), do artigo 13.º), mas mantém a lista reduzida de veículos de serviços públicos da Comissão.

Alteração 49: Esta alteração substitui a possibilidade de a empresa de transportes se exonerar da responsabilidade por infracções ao disposto no regulamento por dois novos requisitos, um relativo à manutenção dos registos e outro à obrigação de verificar o tempo de trabalho total do condutor. A posição comum incorporou estes dois elementos em substância no artigo 19(bis).

4.4 Alterações rejeitadas pela Comissão e não incorporadas na posição comum

Alteração 6: Esta alteração obriga a que os controlos na estrada cubram o dia em curso e os 27 dias precedentes. A posição comum continua a facultar uma certa margem de apreciação aos agentes responsáveis pela execução, mas, a partir de 1 de Janeiro de 2008, permite-lhes optar por controlar os 28 dias precedentes.

Alteração 8: Esta alteração visa introduzir uma data-limite para equipar todos os veículos em circulação com um tacógrafo digital. Contudo, nem todos estes veículos são construídos de forma a poderem ser equipados com um tacógrafo digital.

Alteração 13: Esta alteração visa incluir os limites máximos de tempo de trabalho semanal previstos na directiva relativa à organização do tempo de trabalho no sector do transporte rodoviário, a Directiva 2002/15/CE, no texto do regulamento. A posição comum não inclui esta alteração nesta forma, mas, no n.º 2 do seu artigo 6.º, consagra a sua substância, especificando que o limite máximo do tempo de trabalho não pode ser excedido.

Alteração 19: Esta alteração introduz uma isenção geral para os veículos usados no transporte de ajuda humanitária.

Alteração 22: Esta alteração visa isentar os veículos que não excedem 3,5 toneladas utilizados para fins não comerciais. Ora, o âmbito da proposta já exclui todos os veículos que não excedem as 3,5 toneladas.

Alteração 35: Esta alteração reinsere todo o artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 3820/85 relativo às idades mínimas dos condutores de grandes veículos de mercadorias ou passageiros. Todavia, estas disposições já foram retomadas no artigo 5.º da Directiva 2003/59/CE⁵.

Alteração 39: Esta alteração limita a obrigação do condutor de registar a totalidade do tempo de condução de veículos não abrangidos pelo âmbito do regulamento aos veículos de transporte urbano de passageiros. A posição comum abrange a condução de todos os veículos comerciais não abrangidos pelo âmbito do regulamento, mas estipula que esta condução deve ser registada como «outro trabalho».

Alteração 83: É proposta uma pausa de 30 minutos por cada quatro horas e meia, que pode ser dividida em dois períodos de 15 minutos. A posição comum mantém a pausa de 45 minutos, mas autoriza a sua divisão em períodos de pelo menos 15 minutos.

⁵ JO L 226 de 10.9.2003, p.4

Alterações 55-57 e 59: Estas alterações visam reinserir no âmbito do regulamento, sob a forma de derrogações nacionais, determinados grupos de veículos suprimidos pela proposta da Comissão e que não são incluídos na posição comum.

Alterações 67 e 69: Estas alterações introduzem disposições jurídicas incompatíveis com as regras da comitologia.

Alteração 68: Esta alteração instiga a Comissão a apresentar uma proposta com vista à interpretação uniforme destas regras. É através do novo comité que será garantida uma abordagem comum destas disposições.

5. CONCLUSÃO

A Comissão considera que a posição comum adoptada por unanimidade em 9.12.2004 não altera os objectivos e a abordagem da sua proposta, pelo que a apoia.