



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 14.12.2004
COM(2004)815 final

2003/0255(COD)

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU

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

sobre a

posição comum do Conselho tendo em vista a adopção da Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece as condições mínimas para a aplicação da Directiva 2002/15/CE e dos Regulamentos (CEE) n.ºs 3820/85 e 3821/85 do Conselho no que diz respeito às disposições sociais no domínio das actividades de transporte rodoviário

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU

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

sobre a

posição comum do Conselho tendo em vista a adopção da Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece as condições mínimas para a aplicação da Directiva 2002/15/CE e dos Regulamentos (CEE) n.ºs 3820/85 e 3821/85 do Conselho no que diz respeito às disposições sociais no domínio das actividades de transporte rodoviário

(Texto relevante para efeitos do EEE)

1- ANTECEDENTES

Data de envio da proposta ao PE e ao Conselho (documento COM(2003) 628 final - 2003/0255(COD)):	2 de Dezembro de 2003
Data do parecer do Comité Económico e Social Europeu:	3 de Junho de 2003
Data do parecer do Parlamento Europeu em primeira leitura:	20 de Abril de 2004
Data de adopção da posição comum:	9 de Dezembro de 2004

2- OBJECTIVO DA PROPOSTA DA COMISSÃO

A Directiva 88/599/CEE do Conselho, de 23 de Novembro de 1988, estabeleceu níveis mínimos comuns de aplicação ao sector dos transportes rodoviários das disposições relativas aos períodos de condução e aos períodos de repouso previstas no Regulamento (CEE) n.º 3820/85, sendo essencialmente 1% dos dias de trabalho dos condutores de veículos abrangidos pelo âmbito de aplicação do regulamento, e um mínimo de 2 controlos concertados por ano efectuados por duas ou mais autoridades responsáveis pelo controlo da sua aplicação nos Estados-Membros. A liberalização do sector dos transportes rodoviários, a criação do mercado único, o aumento subsequente do transporte rodoviário como modo de transporte terrestre dominante e a concorrência feroz que existe actualmente no sector exigem uma melhor aplicação das disposições sociais comunitárias.

Com base no que precede, a Comissão apresentou uma proposta no sentido de reforçar o número de controlos, melhorar a qualidade destes e abordar a questão da abordagem harmonizada das infracções e sanções.

No que respeita ao reforço do número de controlos, a Comissão propôs aumentar imediatamente a percentagem mínima para 3%, sendo uma percentagem mais elevada desses controlos efectuada nas próprias instalações (pelo menos 50%, por oposição aos 25% actuais)

e uma percentagem mínima mais significativa na estrada (pelo menos 30%, por oposição aos 15% actuais). No que se refere aos controlos concertados, a Comissão propôs um aumento do valor mínimo de dois para seis por ano, de molde a promover um reforço da cooperação e o intercâmbio das melhores práticas disponíveis no local entre as autoridades responsáveis pelo controlo da sua aplicação.

A fim de reforçar a qualidade das actividades de controlo da aplicação, a Comissão propôs formação e equipamento mínimos para o pessoal competente, o desenvolvimento e implementação de uma estratégia nacional de controlo da aplicação pelos Estados-Membros e a designação de um organismo de coordenação para garantir a vigilância desta estratégia e estabelecer a ligação com as autoridades de outros Estados-Membros responsáveis pelo controlo da aplicação. Em termos de infra-estrutura rodoviária, previa-se a criação de áreas de estacionamento suficientes para permitir aos condutores descansar e facilitar os controlos na estrada. Em termos de cooperação entre as autoridades responsáveis pelo controlo da aplicação, previa-se a instituição de um comité para facilitar o intercâmbio das melhores práticas disponíveis, preparar regras comuns sobre a avaliação de riscos das empresas tendo em vista focar as operações de controlo da aplicação e para aprovar uma documentação uniforme em matéria de prova de baixa por doença ou férias anuais e os critérios relativos ao intercâmbio electrónico comum de informações. A proposta previa igualmente sessões de formação conjuntas.

No que respeita à abordagem comum das infracções e sanções, a Comissão propôs que os Estados-Membros concedessem às respectivas autoridades responsáveis pelo controlo da aplicação a possibilidade de imobilização temporária dos veículos bem como outras sanções especificadas. Foram propostas sanções financeiras proporcionadas aplicáveis a todos elementos da cadeia de transporte que o incumprimento destas regras tenha beneficiado. Foi elaborada uma lista comum de infracções graves relativamente às quais os Estados-Membros deveriam notificar as sanções respectivas. A Comissão redigiria então um relatório analisando as sanções previstas para infracções graves e retirando conclusões sobre até que ponto as referidas sanções deveriam ser harmonizadas.

3- OBSERVAÇÕES SOBRE A POSIÇÃO COMUM

O Conselho introduziu na proposta da Comissão determinadas alterações substanciais que podem ser aceites, na sua maioria, na medida em que garantem, em última instância, a consecução dos seus objectivos.

A primeira alteração diz respeito às disposições em matéria de sanções e infracções graves. O Conselho inseriu na proposta conexas de regulamento relativo aos períodos de condução e aos períodos de repouso, que substituirá o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 em vigor, as disposições relativas à imobilização dos veículos, ao conjunto de sanções ao dispor das autoridades competentes, à co-responsabilidade e às sanções financeiras adequadas aplicáveis por infracções na cadeia de transporte. Atendendo a que estas questões dizem mais respeito a infracções às disposições do regulamento e se inserem melhor nesta proposta, a Comissão regozija-se com a sua introdução. Por outro lado, na medida em que as disposições do regulamento são directamente aplicáveis, a sua aplicação será mais uniforme. A Comissão lamenta todavia que o Conselho não tenha considerado conveniente a inclusão de uma definição comum de infracções graves das disposições sociais, o que torna mais vago o artigo seguinte, que impõe à Comissão a notificação de sanções aplicáveis aos Estados-Membros por infracções graves.

A segunda alteração consiste na ligação estabelecida entre um aumento da percentagem mínima global de controlos, bem como da percentagem mínima de controlos a efectuar nas instalações ou na estrada, e a introdução do tacógrafo digital. Por esta razão, o Conselho propôs um aumento gradual, em primeiro lugar da percentagem de controlos mínimos a efectuar na estrada e nas instalações a partir de 1.1.2008 e, em segundo, dos níveis de controlo mínimos a partir de 1.1.2009. A passagem para um mínimo de 3% já não é imediata, conforme proposto pela Comissão, mas apenas terá lugar a partir de 2011, com uma fase intermédia de 2% somente a partir de 1.1.2009. O facto de diversos Estados-Membros já efectuarem actualmente mais de 2% dos controlos sem beneficiarem do tacógrafo digital revela uma falta de ambição da sua parte. A Comissão está todavia disposta a aceitar este atraso significativo sabendo que, graças a este longo período de introdução, todos os Estados-Membros deverão poder organizar-se no sentido de satisfazer facilmente o aumento dos requisitos mínimos. O Conselho limitou igualmente a 4% os eventuais aumentos subsequentes da percentagem mínima de controlos através da comitologia, na condição de ocorrerem apenas a partir de 2013 e de mais de 90% dos veículos controlados estarem equipados com um tacógrafo digital. Contrariamente à proposta da Comissão, esta alteração estabelece um limite a ulteriores aumentos através da comitologia. Porém, ao indicar a vontade do Conselho de ter em conta níveis de controlo da aplicação mais elevados, esta posição deve ser acolhida como um sinal positivo, embora tardio, do compromisso assumido a favor do controlo da aplicação. É provável que até 2013 tenha sido preenchida a condição relativa aos tacógrafos digitais. É por essa razão que os Estados-Membros introduziram um aditamento no artigo 3.º segundo o qual os dados estatísticos sobre o tipo de tacógrafo utilizado devem ser recolhidos durante os controlos e estes não devem estabelecer discriminações com base no tipo de tacógrafo utilizado.

A última alteração significativa é a exclusão do âmbito da proposta de directiva da aplicação das disposições sectoriais relativas ao tempo de trabalho previstas na Directiva 2002/15/CE. Embora não consiga compreender a lógica de uma directiva destinada a melhorar a aplicação de disposições sociais comunitárias que exclui, no entanto, determinados elementos sociais fundamentais, a Comissão aprovou a exclusão destas disposições da proposta, face à oposição da maioria dos Estados-Membros e a fim de facilitar um acordo sobre a matéria no âmbito do Conselho.

Por outro lado, o Conselho estabeleceu uma distinção entre, por um lado, a designação de um órgão de coordenação para as relações internacionais responsável pela recolha junto das autoridades competentes pertinentes de dados estatísticos relativos ao controlo da aplicação e pela ligação aos seus homólogos de outros Estados-Membros e, por outro, de um órgão de coordenação facultativo responsável pela elaboração e supervisão da implementação de uma estratégia nacional de controlo da aplicação. Segundo alguns Estados-Membros, estas duas funções podem ser desempenhadas por dois organismos distintos. A Comissão regozija-se com o compromisso assumido a favor de uma estratégia nacional de controlo da aplicação e de uma certa coordenação entre as autoridades competentes, pelo menos no que diz respeito às relações com outros Estados-Membros e com a Comissão.

A Comissão aceitou total ou parcialmente vinte e uma das trinta e oito alterações propostas pelo Parlamento Europeu em primeira leitura. O Conselho inseriu na íntegra, em princípio ou em parte oito dessas alterações na sua posição comum. Embora não tenha formulado uma proposta alterada na sequência da primeira leitura do Parlamento, a Comissão explicou claramente ao Conselho, no decurso dos debates com essa instituição, as alterações do Parlamento que aceita e as que rejeita, bem como as razões da sua posição.

4- OBSERVAÇÕES PORMENORIZADAS DA COMISSÃO

4.1 Alterações aceites pela Comissão e inseridas total ou parcialmente na posição comum

As referências abaixo indicadas dizem respeito a considerandos e artigos da posição comum.

Alteração 3. A redacção desta alteração reflecte o objectivo dos principais instrumentos sociais relativamente aos quais a presente directiva prevê medidas de aplicação. O Conselho inseriu-a no considerando 1, com uma redacção ligeiramente diferente.

Alteração 12 (parte). A alteração garante que o título e o objectivo da proposta de directiva sejam coerentes. Este aspecto é inserido na posição comum.

Alteração 21. Os dados estatísticos recolhidos sobre os controlos incluirão também, doravante, o tipo de tacógrafo utilizado para evitar discriminações e contribuirão para determinar se foi preenchida a condição prevista no n.º 2, segundo parágrafo do artigo 2.º de continuar a aumentar a percentagem de controlos. A Comissão poderia aceitar igualmente a inclusão do país de matrícula, mas este elemento não foi inserido na posição comum.

Alteração 42. No anexo I, parte A, a Comissão aceita que os controlos na estrada possam igualmente abranger os períodos de condução semanais e quinzenais e os períodos de descanso semanais. Porém, embora o Conselho «Transportes» tenha alcançado em 11 de Junho de 2004 um acordo político sobre a proposta alterada de Comissão relativa aos períodos de condução e aos períodos de descanso, que estabelece um tempo-limite de condução semanal, a posição comum sobre a aplicação destas disposições não prevê um controlo na estrada deste novo limite, mas apenas a inclusão de controlos na estrada dos períodos de descanso semanais. Para a Comissão, trata-se de uma importante oportunidade perdida em termos de controlos do período de condução.

4.2 Alterações aceites pela Comissão e não inseridas na posição comum

Alteração 5. A alteração estabelece como objectivo a interoperabilidade dos sistemas de controlo nacionais. A Comissão aceitou esta alteração, em princípio, sujeita a coordenação a nível da UE. Embora omita qualquer referência à interoperabilidade, a posição comum do Conselho mantém em aberto a possibilidade de aquela fazer parte das competências do novo comité a instituir nos termos do artigo 13.º.

Alterações 6, 7, 20, 63 e 29 (parte). Estas alterações pretendem reforçar o objectivo da proposta mediante recurso a uma linguagem mais rigorosa. A posição comum mantém todavia o texto original da proposta.

Alteração 19 (parte). A alteração exige que as autoridades dos Estados-Membros responsáveis pelo controlo da aplicação garantam uma abordagem equilibrada dos controlos nas instalações das empresas, determinando que pelo menos 50% dos controlos recaiam em PME. A posição comum não impõe esta obrigação.

Alteração 24 (parte). A alteração propõe diversos exemplos de locais em que devem ser previstos pontos de controlo. A Comissão manifestou o seu apoio a toda a frase relativa a outros «locais seguros». A posição comum prefere não entrar em pormenores relativamente à previsão de pontos de controlo.

Alteração 26. A alteração destina-se a garantir que os condutores que dormem não sejam desnecessariamente incomodados com controlos. Embora partilhe da intenção subjacente a esta alteração, o Conselho considerou-a todavia demasiado difícil de pôr em prática.

Alteração 28. A alteração salienta que, no âmbito da assistência mútua entre os Estados-Membros, as potenciais infracções serão averiguadas pelo Estado-Membro de registo mediante um controlo das instalações da empresa em causa. A posição comum mantém a redacção original, na medida em que o Conselho considera que o n.º 4 do artigo 6.º contempla esta questão.

Alteração 31. A alteração impõe aos Estados-Membros a obrigação de publicarem as informações recolhidas. O Conselho considerou que o relatório bienal da Comissão, que inclui informações específicas dos Estados-Membros, era suficiente.

Alteração 32. A alteração pretende garantir que qualquer sanção, incluindo a imobilização temporária de um veículo, será aplicada de forma não discriminatória. O Conselho transferiu o artigo relativo a sanções e à imobilização para a proposta conexa relativa aos períodos de condução e aos períodos de repouso e o n.º 1 do artigo 19.º da posição comum sobre essa proposta cita a não discriminação entre as características das sanções a aplicar.

Alterações 35 - 37. A primeira alteração pretende ser mais abrangente relativamente à definição de infracção grave à disposição relativa ao tempo de trabalho máximo prevista na Directiva 2002/15/CE. O Conselho decidiu eliminar esta directiva do âmbito de aplicação da proposta e omitir qualquer lista comum de infracções graves. Consequentemente, a referência às pessoas a que a lista se aplica também desaparece, do mesmo modo que a data de notificação de sanções específicas. Porém, a posição comum sobre a proposta conexa relativa aos períodos de condução e aos períodos de repouso prevê no n.º 1 do artigo 19.º e no artigo 27.º que os Estados-Membros informem a Comissão sobre as suas disposições relativas a sanções no prazo de um ano.

Alteração 39. A alteração especifica a natureza do relatório sobre sanções da Comissão. A posição comum mantém simplesmente a exigência de um relatório sobre sanções graves, eliminando simultaneamente a lista comum de sanções graves.

Alteração 40. A alteração concede à Comissão a possibilidade de publicar directrizes sobre a prática de controlo da aplicação num documento separado do seu relatório bienal actual. A posição comum mantém a redacção original.

4.3 Alterações rejeitadas pela Comissão mas inseridas na posição comum

Alteração 19 (parte). A alteração constitui um regresso à situação actual, em que 15% dos controlos da percentagem mínima actual de dias de trabalho deveriam efectuar-se na estrada. A posição comum reflecte este aspecto, temporariamente, passando para 30%, no mínimo, após 1.1.2008.

Alteração 23 (parte). A posição comum inclui a exigência de os Estados-Membros manterem um registo das informações recolhidas no ano anterior.

Alteração 27. A posição comum proíbe a discriminação a nível dos controlos nas estradas com base no facto de os veículos estarem equipados com um tacógrafo analógico ou digital.

4.4 Alterações rejeitadas pela Comissão e não inseridas na posição comum

Alterações 1, 15, 34 e 66. Estas alterações prevêem que os controlos incluam uma inspecção dos certificados de motorista dos países terceiros. Porém, o regulamento pertinente já preconiza requisitos de controlo mais amplos para os Estados-Membros.

Alteração 11. A alteração prevê uma referência ao novo regulamento proposto em substituição do Regulamento (CEE) n.º 3820/85 em vigor, o que se revela desnecessário na medida em que, aquando da adopção, a referência a este último regulamento será considerada uma referência ao novo regulamento.

Alterações 13, 14 e 16. Estas alterações incluem a definição de condutor e a relação entre as disposições do Acordo AETR e da Comunidade relativas a períodos de condução e períodos de descanso. A posição comum sobre a proposta conexa relativa a períodos de condução e períodos de repouso prevê uma definição e uma relação distintas, que serão válidas para a proposta de controlo da aplicação.

Alterações 18, 30, 41. Estas alterações são incorrectas do ponto de vista processual ou institucional. O aumento da percentagem de dias de trabalho a controlar não pode ser autorizado exclusivamente pela Comissão e pelo Parlamento; só a Comunidade, e não os Estados-Membros individualmente, pode interpretar de forma uniforme e inequívoca as disposições; as disposições legislativas em matéria de comitologia não prevêem um requisito legal de representação dos parceiros sociais.

Alterações 22, 25. A exigência de manutenção deste nível de pormenor nos registos dos controlos afigura-se desproporcionada. Do mesmo modo, a exigência de equilíbrio da intensidade dos controlos nos diferentes locais revela-se demasiado normativa.

Alteração 33. A assistência mútua entre Estados-Membros no que respeita à imposição de sanções por infracções detectadas foi substituída pela introdução do carácter extraterritorial das sanções na proposta conexa relativa a períodos de condução e períodos de repouso.

Alteração 38. A Comissão não deverá ser obrigada a apresentar uma proposta de harmonização das sanções antes de ter conhecimento das conclusões do seu relatório sobre sanções.

5- CONCLUSÃO

Embora tivesse preferido incluir no texto o controlo da aplicação das disposições relativas ao tempo de trabalho, uma lista comum de infracções graves e um aumento antecipado dos níveis de controlo mínimos, a Comissão considera que a posição comum adoptada em 9.12.2004 por maioria qualificada satisfaz, em larga medida, os objectivos e a abordagem da sua proposta, pelo que lhe pode conceder o seu apoio.