

Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à formação dos motoristas de transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros»

(2001/C 260/16)

Em 21 de Fevereiro de 2001, o Conselho decidiu, nos termos do artigo 71.º do Tratado que instituiu a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

Incumbida dos trabalhos correspondentes, a Secção de Transportes, Energia, Infra-estruturas e Sociedade da Informação emitiu parecer em 6 de Junho de 2001, sendo relator D. Kielman.

Na 383.ª reunião plenária de 11 e 12 de Julho de 2001 (sessão de 11 de Julho de 2001), o Comité Económico e Social adoptou, por unanimidade, o presente parecer.

1. Introdução

1.1. O Regulamento (CEE) n.º 3820/85 de 20 de Dezembro de 1985, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, fixa condições para a formação profissional dos motoristas de veículos de transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros.

1.2. O conteúdo da formação que habilita ao certificado de aptidão profissional foi fixado pela Directiva 76/914/CEE. O anexo desta directiva estipula que «a formação que permite obter um certificado de aptidão profissional deve compreender, no mínimo, os elementos a seguir mencionados, desde que não estejam já incluídos na formação para obtenção da carta de condução».

1.3. Regulamento e directiva estão datados: o primeiro é de 1985, a segunda de 1976. Significa isto que o conteúdo da formação, em especial, se encontra desactualizado na parte não abrangida pela regulamentação relativa à carta de condução (Directiva 91/439/CEE).

1.4. Dado que, exceptuando na França e nos Países Baixos, não é legalmente obrigatório seguir uma formação profissional neste domínio, a maior parte dos motoristas profissionais exerce a sua profissão unicamente com base na carta de condução. A determinados tipos de transporte de mercadorias, como por exemplo o transporte de substâncias perigosas, aplica-se obviamente um regime mais rigoroso.

1.5. Com vista a reforçar a segurança da circulação rodoviária e a segurança durante a imobilização do veículo, melhorar o serviço, favorecer a inserção profissional e influenciar

positivamente a situação do emprego, considera a Comissão importante introduzir uma formação inicial e contínua nesta área.

1.6. O estabelecimento, de forma harmonizada, de uma obrigação de formação para todos será, ao mesmo tempo, um exemplo prático da conciliação que se pretende realizar na Europa entre, por um lado, a liberalização do mercado dos transportes e o aumento da concorrência e, por outro, a harmonização das condições sociais e de emprego.

1.7. A directiva proposta desenvolve um quadro comunitário que abrange as formações profissionais previstas pelo Regulamento (CEE) n.º 3820/85 e oferece uma solução para os problemas específicos que caracterizam o mercado de trabalho dos motoristas profissionais, tais como o recrutamento de novos motoristas e a garantia de qualificação profissional.

2. Observações na generalidade

2.1. O Comité partilha o ponto de vista da Comissão de que importa pôr termo a uma situação que permite aos motoristas dos veículos de transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros exercerem a sua profissão sem terem seguido qualquer formação profissional. Está, pois, de acordo com a proposta — pragmática — de tornar obrigatória uma formação inicial mínima, como já acontece nos Países Baixos e em França.

2.2. O Comité partilha também as reservas da Comissão quanto à imposição de uma formação inicial completa, com a duração total de 420 horas. A exigência de uma formação inicial completa geraria certamente problemas no mercado de trabalho. Com efeito, mesmo nas circunstâncias actuais já se verifica uma escassez de motoristas qualificados.

2.3. A formação inicial mínima tem a duração de 210 horas, repartidas por 6 semanas de 35 horas, ou seja metade da duração de uma formação completa. Tal formação inicial é obrigatória para todos os motoristas, independentemente da sua idade ou da categoria de veículos que conduzem. Na opinião do Comité, a introdução desta formação inicial mínima permitirá o acesso de motoristas mais jovens ao exercício da profissão. A duração da formação deve ter em conta formações já existentes e níveis exigidos para a carta de condução e a aptidão profissional nos Estados-Membros. Nesta perspectiva, importa avaliar se é possível a curto prazo aumentar o número de horas de formação.

2.4. A par da formação inicial mínima, a proposta da Comissão estabelece o princípio da formação contínua. Prevê a obrigatoriedade de seguir, de cinco em cinco anos, uma acção de formação contínua de cinco dias. Dada a formação mínima inicial, este princípio afigura-se acertado, tanto mais que a experiência francesa mostra os efeitos positivos da formação contínua.

2.5. O Comité concorda com a proposta da Comissão de isentar da formação inicial mínima os motoristas que já exerçam a função à data da entrada em vigor da directiva. Está igualmente de acordo com a proposta de que estes motoristas sigam obrigatoriamente uma formação contínua de cinco em cinco anos. Isto representa, na prática, um dia de formação por ano.

2.6. A Comissão propõe o estabelecimento de critérios de reconhecimento dos organismos de formação. Na opinião do Comité, mais importante do que a fixação de critérios para os organismos de formação é a fixação de critérios objectivos para as instâncias de avaliação, a definir de preferência pelas autoridades competentes de cada Estado-Membro.

3. Observações na especialidade

3.1. Não parece inteiramente clara ao Comité a definição do grupo profissional visado pela directiva. O artigo 2.º define «motorista» como o que efectua o transporte de mercadorias ou de passageiros «em contrapartida de uma remuneração». Esta definição inclui ou não motoristas que conduzem veículos de transporte próprios? O Comité recebeu da Comissão uma explicação, segundo a qual a definição se aplica a todos os motoristas de veículos de transporte de mercadorias com uma capacidade de carga superior a 3,5 toneladas ou de transporte de passageiros com capacidade para mais de 9 pessoas, incluindo o motorista, desde que não abrangidos pelas isenções enunciadas no artigo 3.º da directiva proposta.

3.2. Não é claro para o Comité o que pretende a Comissão dizer quando, na «exposição de motivos», afirma que a formação contribuirá para reforçar a segurança «estando o veículo imobilizado». O Comité solicita à Comissão que esclareça o sentido desta passagem.

3.3. Da exposição de motivos e do anexo sobre «exigências mínimas para a formação profissional» não resulta claro se a formação inicial completa tem a duração de 420 ou de 630 horas. A Comissão esclareceu que esta diferença se deve a incorrecta execução/tradução do texto. E deixou claro que a duração total da formação completa é de 420 horas.

3.4. O artigo 9.º estabelece que os motoristas devem seguir as formações inicial e contínua no Estado-Membro onde têm a sua residência habitual, a fim de impedir o chamado «turismo de carta de condução». Uma vez que o mesmo artigo prevê um reconhecimento mútuo de diplomas, certificados e atestados, parece ao Comité indiferente o local onde o motorista segue a formação inicial ou contínua. O Comité considera que a limitação ao Estado-Membro de residência habitual não se coaduna com a proposta de reconhecimento mútuo.

3.5. É parecer do Comité que, na sua proposta, a Comissão não insiste suficientemente no aspecto qualitativo, ou seja, as normas a observar pelos Estados-Membros na realização dos exames. O Comité pensa que só a qualidade dos exames permitirá comprovar que os interessados adquiriram efectivamente a formação prescrita. Ela é, pois, mais importante do que a duração da formação em si.

3.6. A Comissão propõe que os formadores tenham um mínimo de cinco anos de experiência de motorista e hajam seguido uma formação inicial completa e uma formação contínua. O Comité vê estas condições como demasiado restritivas. Duvida de que, com tais condições, se venha a dispor do número suficiente de instrutores. Em qualquer caso, a Comissão deverá prever na sua proposta um período de transição de vários anos, de modo a que possam ser cumpridas as exigências em matéria de qualificação dos formadores.

3.7. O Comité salienta a necessidade de a directiva se aplicar também aos países candidatos a partir da respectiva data de adesão, de forma a garantir a segurança dos transportes numa UE alargada e evitar distorções de concorrência.

4. Síntese e conclusões

4.1. O Comité concorda na generalidade com a proposta da Comissão que visa estabelecer uma formação inicial mínima obrigatória para motoristas profissionais em combinação com uma avaliação periódica das qualificações exigidas, seguida eventualmente por uma formação específica contínua de cinco em cinco anos. A proposta visa reforçar a segurança da circulação, melhorar o serviço e influenciar positivamente o emprego.

4.2. O Comité entende que a Comissão deve tornar mais clara a definição do grupo profissional a que se aplica a proposta e, nomeadamente, clarificar o sentido da expressão «em contrapartida de uma remuneração»? Deve também esclarecer o sentido da afirmação de que a formação inicial e contínua contribui para reforçar a segurança «estando o veículo imobilizado».

4.3. Na opinião do Comité, a Comissão centra-se no aspecto quantitativo, isto é, no número mínimo de horas de

formação, e dá atenção insuficiente às normas que devem ser estabelecidas para os exames.

4.4. Propõe a Comissão que a formação inicial e contínua seja seguida no Estado-Membro em que o motorista tem a sua residência habitual. Esta condição coincide com o disposto na directiva sobre a carta de condução relativamente à obtenção deste documento. O Comité interroga-se, contudo, sobre se esta condição não é, no caso da formação inicial e contínua, demasiado restritiva, tanto mais que a Comissão propõe em simultâneo o reconhecimento mútuo de diplomas, certificados e atestados.

4.5. O Comité entende, finalmente, que, ao requerer que os formadores tenham um mínimo de cinco anos de experiência como motoristas profissionais e hajam seguido uma formação inicial completa e uma formação contínua, a Comissão dificultará o seu recrutamento em número suficiente. Recomenda à Comissão que reveja a proposta neste particular.

Bruxelas, 11 de Julho de 2001.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Göke FRERICHS