



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 25.07.2001
COM(2001) 415 final

1998/0319 (COD)

PARECER DA COMISSÃO

**nos termos do n° 2 alinea c) do artigo 251° do Tratado CE,
sobre as alterações do Parlamento Europeu
à posição comum do Conselho respeitante à
proposta de**

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem a título
profissional actividades móveis de transporte rodoviário**

**QUE ALTERA A PROPOSTA DA COMISSÃO
nos termos do n° 2 do artigo 250° do Tratado CE**

PARECER DA COMISSÃO

**nos termos do n.º 2 alínea c) do artigo 251.º do Tratado CE,
sobre as alterações do Parlamento Europeu
à posição comum do Conselho respeitante à
proposta de**

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem a título
profissional actividades móveis de transporte rodoviário**

1. HISTORIAL

- (1) Em 25 de Novembro de 1998, a Comissão apresentou ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões uma comunicação relativa à organização do tempo de trabalho nos sectores e actividades excluídos da Directiva 93/104/CE, de 23 de Novembro de 1993¹ (COM(1998) 662 final – 1998/0319 (COD))². A comunicação estava acompanhada de várias propostas conexas, entre as quais uma proposta de directiva específica para o sector dos transportes rodoviários.
- (2) Em 14 de Abril de 1999, o Parlamento emitiu um parecer em primeira leitura³ sobre a proposta da Comissão, parecer que confirmou na sua resolução de 6 de Maio de 1999 em virtude de uma alteração do processo⁴.
- (3) Em 21 de Junho de 2000, a Comissão apresentou uma comunicação ao Parlamento Europeu e ao Conselho intitulada "*Para um transporte rodoviário de qualidade, mais seguro e mais concorrencial na Comunidade*" (COM(2000) 364 final). Nessa comunicação, a Comissão descrevia o estado de evolução dos debates no Conselho sobre o tempo de trabalho, assinalando a existência de um bloqueio resultante da forte divisão verificada entre os Estados-Membros relativamente à inclusão ou não dos motoristas independentes no âmbito de aplicação da directiva. A Comissão informava que, para fazer avançar os debates, poderia aceitar a exclusão, a título provisório, dos motoristas independentes do âmbito de aplicação da directiva proposta.
- (4) Em 27 de Novembro de 2000, a Comissão apresentou uma proposta alterada⁵ de directiva, que exclui temporariamente os motoristas independentes.

¹ Directiva 93/104/CE do Conselho, de 23 de Novembro de 1993, relativa a determinados aspectos da organização do tempo de trabalho (JO L 307 de 13.12.1993, p. 18), com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2000/34/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Junho de 2000, que altera a Directiva 93/104/CE a fim de abranger sectores e actividades excluídos dessa directiva (JO L 195 de 1.8.2000, p. 41).

² JO C 43 de 17.2.1999, p. 4.

³ JO C 219 de 30.7.1999, p. 235.

⁴ Doc. 7927/99 ADD 1 PE-RE-38.

- (5) Em 21 de Dezembro de 2000, o Conselho manifestou o seu acordo de princípio, por maioria qualificada, a um projecto de posição comum, nos termos do artigo 251º do Tratado.
- (6) Em 14 de Junho de 2001, o Parlamento Europeu adoptou em segunda leitura vinte alterações à posição comum do Conselho.
- (7) No presente parecer, a Comissão pronuncia-se sobre as alterações aprovadas pelo Parlamento Europeu nos termos no nº 2, alínea c) do artigo 251º do Tratado CE.

2. OBJECTO DA PROPOSTA DA COMISSÃO

A proposta da Comissão tem por objectivo a melhoria da segurança rodoviária e o estabelecimento de regras comuns no domínio do tempo de trabalho relativo às actividades móveis de transporte rodoviário.

Além disso, a proposta deverá igualmente permitir evitar distorções de concorrência e garantir a saúde e a segurança dos trabalhadores móveis e dos motoristas independentes através do estabelecimento de períodos mínimos de descanso diário e semanal, bem como de pausas adequadas.

3. PARECER DA COMISSÃO SOBRE AS ALTERAÇÕES DO PARLAMENTO EUROPEU

Das 20 alterações aprovadas pelo Parlamento Europeu em segunda leitura⁶, a Comissão pode apoiar às alterações 9, 16, 18 e 21, bem como manifestar o seu acordo de princípio às alterações 10, 20 e 22.

Em contrapartida, atendendo a que sobrescreveu a posição comum do Conselho, a Comissão não pode, por uma questão de coerência, aceitar as alterações que afectam a posição comum de forma significativa, ou seja, as alterações 1, 2, 4 e 13, na medida em que propõem uma inclusão automática dos trabalhadores independentes no âmbito de aplicação da directiva, contrariando a posição comum, e as alterações 6, 11, 12 e 14 relativas aos conceitos de tempo de trabalho e de trabalho nocturno, alterações essas incompatíveis com a posição comum do Conselho.

Tendo tido a oportunidade de constatar que a possibilidade de celebração de acordos colectivos não se coloca em todos os Estados-Membros, o que impede a aplicação da medida, a Comissão não pode apoiar a alteração 15.

Na medida em que contraria o disposto na Directiva 88/559/CEE e que preconiza que os Estados-Membros realizem controlos dos períodos de trabalho e de condução equivalentes a, pelo menos, 2% do total do tempo de trabalho nesse sector, a alteração 17 não pode obter o apoio da Comissão.

A Comissão apenas aceita, por conseguinte, as alterações 9, 16, 18, 21, bem como o princípio subjacente às alterações 10, 20 e 22.

⁵ Proposta alterada de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à organização do tempo de trabalho dos trabalhadores móveis que exercem actividades de transporte rodoviário e dos motoristas independentes, COM(2000) 754 final.

⁶ Alterações 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21 e 22.

3.1 Alteração 9

Não obstante a sua utilidade, a Comissão não considera a alteração 9 uma clarificação indispensável. Esta alteração modifica a definição de posto de trabalho (alínea c) do artigo 3º) para tomar em consideração não apenas a sede da empresa, mas também as sucursais, agências ou dependências de uma mesma empresa situadas noutras localidades.

3.2 Alteração 10

A alteração 10 esclarece melhor a definição do conceito de motorista independente e, para evitar o aparecimento de uma categoria de «pseudo-independentes», acrescenta-lhe a necessidade de manter relações comerciais com diversos clientes. A Comissão considera favorável qualquer esclarecimento da definição de motorista independente concordando, por conseguinte, com o objectivo da alteração; não obstante, julga que os esclarecimentos propostos deveriam ser objecto de determinadas alterações de redacção na medida em que, na sua forma actual, poderão levantar problemas de aplicação. Uma possível formulação seria a seguinte: *"Motorista independente", é a pessoa cuja actividade profissional principal consiste na realização de transportes rodoviários de passageiros ou de mercadorias, que é titular de uma licença comunitária e, entre outras, goza da liberdade de escolha dos seus fretes, bem como negocia e fixa livremente com os seus clientes os preços e as condições dos serviços que presta.*

O segundo parágrafo da alteração mantém-se sem modificações.

3.3 Alteração 16

Esta alteração tem por objectivo alargar o período de conservação dos dados relativos ao tempo de trabalho a dois anos após o termo do período a que se referem. A Comissão, que já havia proposto este prazo aquando da proposta alterada, considera que o seu alargamento deveria facilitar os controlos e, conseqüentemente, a correcta aplicação das medidas previstas na directiva.

3.4 Alterações 18 e 21

Na opinião da Comissão, as alterações 18 e 21 permitem uma maior protecção social dos trabalhadores móveis, a primeira introduzindo uma cláusula de não regressão e a segunda procedendo à eliminação do texto, pouco claro, da posição comum, susceptível de ser mal interpretado.

3.5 Alteração 20

A alteração 20 propõe um prazo de transposição da directiva de dois anos. A Comissão toma em consideração o facto de a alteração retomar o prazo apresentado na proposta alterada de directiva e de esse prazo mais curto não constituir um elemento susceptível de afectar a posição comum de forma substancial.

3.6 Alteração 22

A alteração 22 tem por objectivo o estabelecimento de todos os mecanismos e instrumentos possíveis ao nível das relações contratuais que regulam a cadeia dos transportes com vista a garantir uma aplicação adequada da directiva. A Comissão julga poder conceder o seu acordo de princípio a esta alteração, mas considera necessário alterar a sua redacção. A nova redacção poderia ser a seguinte: "*Os Estados-Membros tomarão todas as medidas necessárias para garantir que as disposições da presente directiva serão obrigatoriamente aplicáveis às partes no contrato que regula as relações entre os agentes de expedição, os agentes transitários, os adjudicatários e os subcontratantes*".

4. CONCLUSÃO

Nos termos do disposto no nº 2 do artigo 250º do Tratado CE, a Comissão altera, por conseguinte, a sua proposta em conformidade.