

**Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários»**

(COM(2001) 573 final — 2001/0241 (COD))

(2002/C 221/06)

Em 24 de Outubro de 2001, o Conselho decidiu, nos termos do artigo 71.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

A Secção de Transportes, Energia, Infra-estruturas e Sociedade da Informação, incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos, emitiu parecer em 30 de Abril de 2002, sendo relator G. García Alonso.

Na 391.<sup>a</sup> reunião plenária de 29 e 30 de Maio de 2002 (sessão de 29 de Maio de 2002), o Comité Económico e Social adoptou, por 94 votos a favor, 1 voto contra e 3 abstenções, o seguinte parecer.

## 1. Introdução

1.1. A modificação da Directiva 93/104/CE relativa a determinados aspectos da organização do tempo de trabalho pela Directiva 2000/34/CE, que estabelece os requisitos mínimos a respeito do tempo de trabalho dos trabalhadores móveis do sector dos transportes rodoviários, requer uma actualização do Regulamento (CEE) n.º 3820/85, nomeadamente porque a organização do tempo de trabalho contemplada na directiva e os tempos de condução referidos no regulamento estão intimamente ligados, sendo, por conseguinte, necessário complementarem-se as respectivas disposições em matérias que lhes sejam comuns.

1.2. É importante, por isso, salientar e, simultaneamente, agradecer o empenho da Comissão Europeia na adopção da proposta de modificação em apreço, com cujos objectivos principais — harmonização das condições de concorrência, melhoramento das condições de trabalho e aumento da segurança viária — o Comité está em total sintonia.

1.3. Não obstante, o texto da proposta que é objecto do presente parecer comporta, no entender do Comité, pontos cuja redacção poderá ser melhorada, a fim de clarificar conceitos, e outros, em menor número, que necessitariam de melhorias ao nível do conteúdo, com o objectivo de facilitar a sua aplicação e cumprimento num sector que, não esqueçamos, presta um serviço de interesse geral, o que condiciona, em muitos casos, as decisões dos empresários e, por conseguinte, os interesses dos trabalhadores, confrontados com a exigência de serviços de qualidade por parte do cliente.

1.4. A proposta do Comité Económico e Social Europeu pretende encontrar na versão final o ponto de equilíbrio aconselhado e recomendado para uma actividade cuja organização carece de certa flexibilidade, como é o transporte rodoviário, o que facilitará a aplicação eficaz e uniforme do regulamento também adequado à evolução constante que se faz sentir no sector, a fim de favorecer as boas práticas.

## 2. Observações prévias

2.1. O Comité acolhe favoravelmente a proposta de modificação do Regulamento (CEE) n.º 3820/85, que visa facilitar a harmonização de determinados aspectos da legislação social sobre tempos de condução, pausas e períodos de repouso em relação à introdução do tacógrafo digital. Chama, no entanto, a atenção para as dificuldades que a aprovação a nível comunitário do processo técnico do tacógrafo digital suscita e, consequentemente, para o desconhecimento actual dos requisitos técnicos do novo aparelho, que, em certa medida, condicionaram a modificação do actual Regulamento (CEE) n.º 3820/85.

2.2. Se é certo que o sector dos transportes rodoviários passou por muitas mudanças nos dezassete anos que decorreram desde a adopção do Regulamento (CEE) n.º 3820/85, convém não esquecer que muitas das transformações ocorridas no sector pressupõem um progresso e um desenvolvimento das condições de trabalho dos condutores, os quais têm, agora, à sua disposição, nomeadamente, veículos tecnicamente mais evoluídos e melhores infra-estruturas viárias, que lhes facilitam o exercício da actividade profissional. Existem, contudo, também dificuldades, em particular associadas à circulação, congestionamento, engarrafamento, concorrência desleal, que é necessário superar.

2.3. O CESE acolhe com satisfação as novas disposições do artigo 10.º sobre a responsabilidade da empresa em criar as condições para que o condutor possa cumprir as normas sobre o tempo de condução. Este artigo, na nova versão, regula mais claramente a partilha de responsabilidades entre o condutor e a empresa, o que constitui uma nítida melhoria em relação à anterior redacção.

2.4. O CESE considera também positiva a nova disposição sobre a responsabilidade pela condução global diária, mesmo que o percurso acesse vários Estados-Membros.

2.5. Apoia a criação de um comité consultivo especial sobre a aplicação e supervisão do novo regulamento modificado. A coordenação da actividade desse comité com as reuniões entre os interlocutores sociais do sector dos transportes rodoviários facilitará uma boa aplicação e interpretação do referido regulamento.

2.6. Alguns problemas de interpretação normativa têm a ver com o tempo de condução para os condutores não abrangidos pelo âmbito de aplicação da proposta de regulamento. Assim, devemos-nos interrogar sobre quais as medidas, para além do tacógrafo, a adoptar pelas instituições comunitárias para resolver o problema do controlo do tempo diário de condução total no caso de o condutor efectuar um serviço não abrangido pela regulamentação jurídica ora em apreço juntamente com outro incluído no âmbito de aplicação da proposta.

2.7. É possível reduzir ainda mais as derrogações previstas no regulamento. Por exemplo, não existe motivo para excluir o transporte de material de circo, tal como prevê o artigo 3.º, que, tal como está formulado, dá a impressão de que se está a legislar sobre o veículo e não sobre o tempo de condução do condutor.

### 3. Observações sobre o articulado da proposta

#### Capítulo I. Disposições introdutórias

3.1. O Comité verifica que a proposta de regulamento procura definir pormenorizadamente os vários conceitos que são objecto de regulamentação, pelo que se propõe, a este respeito, as seguintes melhorias: no artigo 1.º substituir «métodos de transporte» por «modos de transporte».

3.2. No n.º 1, alínea a), do artigo 2.º substituir 3,5 por 2 toneladas, já que as estatísticas apresentam elevado número de acidentes no seguimento de veículos de transporte de mercadorias ente 2 e 3,5 toneladas.

3.3. No n.º 4 do artigo 4.º, em relação às pausas, deveria introduzir-se o seguinte conceito: Pausa: período de tempo durante o qual o condutor não efectue nenhum outro trabalho.

3.4. Também em relação ao período de repouso diário (n.º 7 do artigo 4.º) sugere-se a seguinte modificação: «Período de repouso diário»: período de tempo de que o condutor pode dispor livremente e que compreende um «período de repouso diário regular» ou um «período de repouso diário reduzido».

3.5. Propõe-se, ainda, para o período de repouso semanal (n.º 8 do artigo 4.º) a introdução das seguintes nuances: «Período de repouso semanal»: período de tempo de que o condutor pode dispor livremente e que compreende um «período de repouso semanal regular» ou um «período de repouso semanal reduzido».

3.6. Seria aconselhável incluir no conceito de «serviços regulares» os «serviços regulares especializados», como, por exemplo, o transporte de trabalhadores ou de estudantes, caracterizados também por uma regularidade de horário, calendário, itinerário, etc., tal como previsto nas alíneas a), b) e c) do ponto 1.2 do artigo 2.º do Regulamento (CEE) n.º 684/92 do Conselho, de 16 de Março de 1992.

3.7. Propõe-se também que se adite no final do n.º 14 do artigo 4.º o seguinte: «apto a conduzi-lo». Conviria também concretizar a redacção do n.º 15 do artigo 4.º, sobretudo do ponto de vista profissional.

3.8. Quanto ao âmbito de aplicação, sugere-se a seguinte redacção: veículos afectos ao serviço regular de passageiros, cujo raio não ultrapasse 50 quilómetros.

3.9. Sugere-se a supressão no n.º 5 do artigo 3.º dos termos «que sejam propriedade do Estado ou por ele alugados sem condutor», pois a propriedade do veículo ou a responsabilidade pelo seu aluguer são irrelevantes para efeitos da disposição em causa; o texto teria a seguinte redacção: veículos especializados que sejam afectos a serviços médicos.

3.10. No respeitante ao artigo 7.º, propõe-se que a frase «circulando num raio de 50 km a partir do local de afectação» seja substituída pela seguinte: «cujo raio de acção não seja superior a 50 km».

#### Capítulo II. Tripulações, tempos de condução, pausas e períodos de repouso

3.11. Não havendo no artigo 5.º qualquer referência à idade mínima dos condutores, poder-se-á concluir que, à luz do debate actualmente em curso nas instituições comunitárias sobre a directiva relativa à formação profissional dos motoristas, é possível também reduzir para 18 anos a idade dos condutores. Esta medida poderia ter reflexos positivos no sector e em geral para a criação de emprego devido à actual carência de condutores.

3.12. Propõe-se, por conseguinte, a supressão dos n.ºs 1 e 2 do artigo 5.º da proposta, que se referem aos «cobradores» e aos «ajudantes», pois, suprimindo-se a idade mínima para a categoria mais geral, a dos condutores, afigura-se lógico que essa mesma supressão abranja as categorias de menor incidência nos transportes, tais como as dos cobradores e dos ajudantes, aos quais se aplicariam as disposições nacionais gerais em matéria de emprego.

3.13. No que respeita ao artigo 7.º, não há objecções à nova redacção dos n.ºs 1 e 2; é, no entanto, imprescindível recuperar a possibilidade de fraccionar as pausas, que, aliás, promovem a melhoria do serviço (sobretudo no transporte de passageiros) e contribuem para aumentar o nível de segurança rodoviária. Por isso, propõe-se a inclusão neste artigo 7.º de um n.º 3 com o seguinte texto:

«Nos serviços regulares de passageiros, as pausas referidas nos números anteriores poderão ser fraccionadas em períodos de, pelo menos, 15 minutos cada um, intercalados no tempo de condução».

3.14. Seria mais apropriado que, no final do n.º 6 do artigo 8.º, em vez de «não se encontre em andamento», se optasse por «esteja parado no caso do repouso diário ou estacionado para repouso semanal». É desejável que o repouso semanal se faça fora do veículo.

### Capítulo III. *Responsabilidade da empresa*

3.15. O n.º 4 do artigo 10.º responsabiliza a empresa transportadora pela infracção cometida pelo condutor em benefício da empresa, ainda que fora do território do seu Estado-Membro. Será necessário analisar a possibilidade de limitar a aplicação desta disposição, contemplando casos mais específicos, tais como quando se trate de serviços subcontratados.

3.16. Propõem-se, por uma questão de clarificação, as seguintes modificações: no artigo 11.º, a inclusão da referência ao regulamento, passando a ler-se «do que os estabelecidos nos artigos 6.º a 9.º do presente regulamento, (...)».

### Capítulo V. *Controlo e sanções*

3.17. Quanto ao artigo 19.º, propõe-se a substituição do texto do segundo parágrafo pelo seguinte: «As sanções aplicáveis incluirão a possibilidade de imobilização e confiscação do veículo por infracção grave». O CESE apoia a harmonização das infracções e das sanções mediante uma nova directiva sobre circulação e tráfego.

3.18. O CESE recomenda à Comissão que pondere a hipótese de implicar os padrões sociais na aplicação do regulamento e, em particular, no âmbito dos artigos 22.º e 23.º

3.19. Finalmente, no n.º 1 do artigo 23.º, convirá substituir «podem submeter à apreciação da Comissão» por «podem dirigir à Comissão».

Bruxelas, 29 de Maio de 2002.

O Presidente  
do Comité Económico e Social  
Göke FRERICHS