



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 11.8.2003
COM(2003) 490 final

2001/0241 (COD)

Proposta alterada de

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 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários

(apresentada pela Comissão em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 250.º do Tratado CE)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

A. Princípios

1. Em 12 de Outubro de 2001 a Comissão apresentou ao Conselho uma proposta de regulamento relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (COM(2001) 573 final –2001/0241(COD))¹.
2. Em 29 de Maio de 2002, o Comité Económico e Social adoptou um parecer favorável.
3. Em 14 de Janeiro de 2003, o Parlamento Europeu emitiu o seu parecer em primeira leitura sobre a proposta da Comissão. O Parlamento aprovou 69 alterações, 22 das quais a Comissão concordou aceitar integralmente, 9 mediante reformulação, 8 em princípio e 8 parcialmente. Esta posição reflecte-se nas alterações introduzidas na proposta alterada.
4. Algumas das alterações (10, 11, 60, 63 e alínea a) - d) da 70) aceites em princípio pretendem reforçar a aplicação destas disposições legislativas. A Comissão tê-las-á em conta numa proposta separada de revisão da Directiva 88/599/CEE relativa a procedimentos normalizados de controlo². Outras alterações (62, alínea e) da 70 e parte da 9) referem-se às disposições do Regulamento (CEE) n.º 3821/85³, com a nova redacção que lhe foi dada, e serão nele inseridas através do presente regulamento.
5. A Comissão aproveita igualmente a oportunidade de alteração da sua proposta para introduzir algumas outras alterações, tendo em vista, em primeiro lugar, tornar a incorporação de determinadas alterações do Parlamento coerente com outras partes da proposta, nomeadamente no que se refere à reintegração do sistema da semana de calendário e, em segundo, esclarecer melhor determinados elementos da sua proposta original, designadamente à luz dos debates realizados até à data no Conselho.

B. Explicação das alterações

Das 69 alterações aprovadas pelo Parlamento Europeu, a Comissão aceitou 47, que foram introduzidas do seguinte modo:

I Alterações aceites

Considerandos

6. O considerando 3, que enumera os domínios do presente regulamento que suscitaram problemas, foi alargado de modo a incluir as dificuldades de controlo do regulamento (alteração 2).

¹ JO C 51 de 26.2.2002, p. 234.

² JO L 325 de 29.11.1988, p. 55.

³ JO L 370 de 31.12.1985, p. 8.

7. Os considerandos 9, 10 e 11 tratam do acordo AETR⁴. A Comissão aceitou a reformulação do texto do considerando 9 e a exigência contida no considerando 11 de que qualquer incoerência entre as disposições comunitárias e o AETR seja rapidamente tida em conta (alterações 3 e 4).
8. O considerando 13 inclui actualmente o objectivo explícito de as autoridades dos Estados-Membros responsáveis pela execução e reunidas em comité permanente obterem consenso quanto às modalidades de aplicação do regulamento (alteração 5).
9. O considerando 17 alarga a necessidade de realização de controlos de estrada, de modo a garantir o respeito das disposições por parte dos veículos provenientes do exterior do Estado-Membro (alteração 7).

Artigo 1.º

10. O artigo 1.º reflecte actualmente o facto de os objectivos do regulamento incluírem a promoção de práticas melhoradas de controlo e execução bem como de práticas laborais melhoradas no sector (alteração 12). Um exemplo das primeiras é a introdução da extraterritorialidade dos controlos de estrada e das segundas a introdução obrigatória de tacógrafos no sector do transporte regular de passageiros nacional.

Artigo 2.º

11. O n.º 1 do artigo 2.º alarga actualmente o âmbito de aplicação do regulamento de modo a incluir serviços internacionais de distribuição ponto a ponto, em que o peso máximo autorizado do veículo é superior a 2,8 toneladas (alteração 14). Os serviços locais ou regionais de correio rápido e de distribuição expresso foram considerados um domínio a regular preferencialmente a nível nacional, de acordo com o princípio da subsidiariedade. Porém, a Comissão poderia aceitar, relativamente a serviços internacionais de distribuição a longa distância, uma extensão modesta do âmbito de aplicação do regulamento por razões de segurança rodoviária. Por outro lado, é conveniente salientar que um Estado-Membro já aplica, de forma generalizada, este critério de peso inferior (Alemanha).
12. Nos termos do n.º 2 do artigo 2.º, as disposições do regulamento serão aplicáveis a veículos matriculados num país terceiro não-signatário do AETR. A necessidade de evitar distorções da concorrência na União é preeminente e deverá reflectir-se nas disposições do regulamento (alterações 15 e 16). As disposições do acordo AETR limitam-se actualmente a veículos matriculados nos países terceiros que são partes no acordo e que aderem à União.

Artigo 3.º

13. A derrogação aplicável a veículos utilizados pela protecção civil, pelas forças armadas e pelos bombeiros foi melhor esclarecida, limitando-a às actividades estritamente exercidas para os fins em causa e garantindo o controlo da sua utilização (alteração 18).

⁴ Acordo Europeu relativo ao Trabalho das Tripulações de Veículos que Efectuam Transportes Internacionais Rodoviários (AETR), de 1 de Julho de 1970.

14. O raio proposto para alicação da derrogação a veículos de pronto-socorro foi alargado de 50 km para 100 km (alteração 21). Parece tratar-se de um compromisso aceitável para o sector e que tem em conta a questão das operações de pronto-socorro a longa distância.
15. É inserida uma nova derrogação para veículos históricos utilizados para fins comerciais a fim de esclarecer a actual aplicação de derrogações neste domínio. Embora a derrogação geral anterior prevista no n.º 12 do artigo 4.º pudesse abranger os veículos de mercadorias, os Estados-Membros foram obrigados a solicitar uma derrogação nacional, nos termos do n.º 2 do artigo 13.º, para os veículos de passageiros de colecção. Esta anomalia é agora esclarecida (alteração 17).

Artigo 4.º

16. No n.º 1 do artigo 4.º, a Comissão aceitou a alteração 25, parcialmente, excluindo as deslocações efectuadas inteiramente em instalações privadas. No que respeita todavia às deslocações que começam ou acabam em instalações privadas mas utilizam estradas públicas, a Comissão considera que estes veículos deverão ser inseridos no âmbito do regulamento.
17. No n.º 2 do artigo 4.º, a Comissão aceita que não se justifica restringir a definição a veículos providos de um dispositivo mecânico de propulsão, pelo que suprimiu esta frase (alteração 26). Caso um Estado-Membro pretenda promover o recurso a veículos que utilizam energias alternativas, uma derrogação nacional relacionada com a distância e o peso é proposta na alínea e) do artigo 13.º.
18. No n.º 3 do artigo 4.º, a Comissão aceita que a definição de condutor deverá restringir-se a uma pessoa transportada no mesmo veículo (alteração 28). A questão dos condutores que mudam de veículo num comboio de veículos ou que saem num camião para assumirem o seu comando durante o percurso não seria resolvida ou facilmente controlada mantendo a definição proposta de transporte em qualquer veículo. A Comissão não considera todavia que a intenção de conduzir deva ser provada, pelo que manterá a redacção original.
19. A Comissão decidiu aceitar o argumento apresentado pelo Parlamento e por uma maioria de Estados-Membros nos debates do Conselho a favor da inclusão de uma definição de período de condução (alteração 29) num novo n.º 4 do artigo 4.º. A actividade de conduzir até um local para buscar um veículo não se encontra incluída, na medida em que o processo Skills⁵ a considerou «outro tipo de trabalhos».
20. A definição de «pausa» do n.º 5 do artigo 4.º foi alargada de modo a esclarecer a sua finalidade principal de recuperação (alteração 30).
21. A definição de período de repouso diário regular prevista no n.º 8 do artigo 4.º, após a sua nova numeração, foi revista de modo a introduzir novamente a possibilidade de um período de repouso diário descontínuo limitado (alterações 31 e 42). A reintrodução desta flexibilidade não deverá envolver dificuldades de aplicação.

⁵ Processo 297/99 Skills Motor Coaches Ltd. de 18.01.2001.

22. A definição de período de repouso semanal prevista no n.º 9 do artigo 4.º, após a sua nova numeração, é alterada de modo a corresponder à reintrodução de um sistema fixo de semana de calendário para os cálculos, no âmbito do qual um período de repouso semanal pode abranger duas semanas de calendário (alteração 32). Atendendo às diligências feitas pelo sector e a fim de evitar uma regressão das condições laborais dos condutores, a Comissão decidiu introduzir de novo a possibilidade de uma redução de 36 horas consecutivas no local de afectação ou no local de residência do condutor e de 24 horas fora do local de afectação com compensação (parte da alteração 78). Porém, a fim de facilitar a aplicação e de garantir uma tomada em consideração suficiente do cansaço acumulado, a compensação deve ser gozada em conjunto no final da semana seguinte àquela em que teve início o período de repouso semanal reduzido (ver o n.º 8 do artigo 8.º, após a sua nova numeração, e a alteração 45).
23. O sistema de cálculo dos períodos de condução e de repouso volta a basear-se numa semana de calendário para facilitar a coerência com a Directiva 2002/15/CE relativa à organização do tempo de trabalho⁶ (alterações 1 e 37). As referências à semana flexível foram por conseguinte suprimidas.
24. No que respeita à definição de tripulação múltipla do n.º 15 do artigo 4.º, após a sua nova numeração, a Comissão aceitou que, na prática, haja ocasiões em que o segundo condutor seja retirado pouco tempo após o início do percurso e esteja disposto a aceitar a flexibilidade inerente à alteração 34. Na medida em que este ponto se refere apenas a um breve período no início do percurso não deverá suscitar qualquer dificuldade de aplicação.

Artigo 8.º

25. As alterações 41 e 43 são aceites para esclarecer o texto do n.º 2, primeiro parágrafo e do n.º 4. A Comissão aceita igualmente as alterações 44 e 45 dos n.ºs 7 e 8, que reintroduzem uma disposição para ter em conta o sistema da semana de calendário e uma compensação pelo período de repouso semanal, respectivamente (ver o comentário nos anteriores pontos 17 e 18). O considerando 15 foi alterado em conformidade.
26. A alteração 107 exclui a possibilidade, prevista no n.º 6 do artigo 8.º, após a sua nova numeração, de gozar um período de repouso semanal num veículo que não se encontre em andamento. A Comissão aceitou esta alteração parcialmente, adoptando a solução de compromisso que consiste em propor que apenas o período de repouso semanal reduzido gozado fora do local de afectação possa ser passado no veículo. É essencialmente durante este período mais curto fora do local de afectação que os condutores poderão necessitar de recorrer a esta opção, tendo o *design* de veículos melhorado de forma considerável quanto a este aspecto nos últimos 17 anos.

Artigo 9.º

27. A Comissão está disposta a aceitar que, por razões práticas e apenas nas situações específicas enunciadas neste artigo, possam ser autorizadas, no máximo, duas interrupções no período de repouso diário regular (alteração 47).

⁶ JO L 80 de 23.3.2002, p. 35.

Artigo 10.º

28. A Comissão aceitou, no n.º 7 resultante da nova numeração, o princípio enunciado na alteração 48, mediante reformulação, de que aqueles que impõem calendários inaceitáveis aos condutores forçando-os a violar as disposições do presente regulamento, bem como aqueles que aceitam tais calendários, deverão assumir uma parte da responsabilidade por tal facto. A disposição reflecte igualmente o disposto no n.º 3 do artigo 14.º da Directiva 2002/15/CE e, nesse sentido, mantém a coerência da legislação social neste domínio.

Artigo 11.º

29. A Comissão aceita a alteração 51 parcialmente, suprimindo a frase que poderia ter provocado distorções da concorrência.

Artigo 12.º

30. A Comissão aceita que a alteração 52 introduz uma obrigação de completar o dispositivo especial, o que garantirá uma actualização oportuna do registo de períodos de condução, pausas e períodos de repouso e facilitará igualmente a aplicação.

Artigo 13.º

31. A alteração 53 do n.º 1, alínea b), do artigo 13.º é aceite, na medida em que esclarece o objectivo da derrogação e exclui a possibilidade de estes veículos serem utilizados para outras actividades de transporte rodoviário. A Comissão reconhece igualmente a necessidade de uma derrogação limitada tendo em vista a exclusão dos serviços postais locais, conforme previsto na alteração 54, no âmbito dos quais a condução não é a actividade principal do condutor. A fim de assegurar condições equitativas, é utilizado o termo aprovado prestador do serviço universal, conforme definido na Directiva 97/67/CE relativa aos serviços postais.

Artigo 19.º

32. A Comissão aceita que, nomeadamente com a introdução do princípio da extraterritorialidade das sanções às infracções detectadas, é necessário especificar que as sanções devem ser não-discriminatórias (parte da alteração 64). O considerando 24 é por conseguinte alterado igualmente para ter em conta este aspecto. Na versão inglesa, o termo «penalties» foi substituído por «sanctions», termo mais geral que encontrou maior aceitação nos debates do Conselho.

Artigo 20.º (novo)

33. A Comissão introduziu um artigo separado para ter em conta esta medida de aplicação específica. A Comissão pode aceitar o esclarecimento dos limites da sanção, mas preferiria fazer referência à descrição mais simples da sanção, nomeadamente imobilização (alteração 65).

Artigo 21.º (nova numeração)

34. A Comissão gostaria de ser incluída no intercâmbio de informações relacionadas com a interpretação e aplicação do regulamento. Por essa razão, um n.º 3 separado é utilizado para incorporar a substância da alteração 66.

II Alterações do Regulamento (CEE) n.º 3821/85

35. A alteração 62 apoia a introdução de uma exigência de manter ou armazenar durante um ano todos os dados e informações relativos aos períodos de condução e de repouso. Esta exigência já é aplicada aos registos de serviço (n.º 6 do artigo 14.º do Regulamento n.º 3820/85) e a folhas de registo de tacógrafos análogas (n.º 2 do artigo 14.º do Regulamento n.º 3821/85). No contexto das alterações adoptadas pelo Regulamento (CE) n.º 2135/98, que introduziu o tacógrafo digital, o Conselho considerou, nessa altura, que as disposições relativas ao descarregamento de dados deveriam continuar a ser da competência nacional, pelo que o n.º 7, ponto 5, alínea b), do artigo 1.º impõe simplesmente aos Estados-Membros que garantam que estes dados sejam disponibilizados durante pelo menos 365 dias após a data do respectivo registo. A alteração 62 procura tornar explicitamente obrigatória para as empresas a manutenção destes registos relativamente aos futuros dados do tacógrafo digital. Na medida em que o equipamento do tacógrafo digital permite igualmente transmitir electronicamente e armazenar numa base de dados central dados descarregados, o texto foi revisto para ter em conta esta possibilidade. Foi inserido um novo n.º 8 no artigo 10.º do regulamento proposto, e não no Regulamento n.º 3821/85, no contexto do capítulo relativo à responsabilidade da empresa. Foi aditada uma definição associada de descarregamento, a fim de garantir a coerência com a do anexo IB do Regulamento (CEE) n.º 3821/85. É acrescentado um novo considerando 28 para ter em conta a inserção deste elemento.
36. A Comissão reconhece igualmente a necessidade de garantir explicitamente a obrigação de a empresa descarregar dados do veículo e do cartão do condutor a fim de os tornar acessíveis para controlo. Os períodos mínimos obrigatórios para descarregamento de dados podem variar entre os Estados-Membros, mas o objectivo essencial deverá consistir em exigir um registo acessível e contínuo para os controlos periódicos. É no entanto concedida a possibilidade de os peritos dos Estados-Membros debaterem e acordarem em comité um período mínimo obrigatório adequado para o descarregamento de dados.

Artigo 25.º (nova numeração)

37. Embora o novo n.º 8 do artigo 10.º proposto pela Comissão trate do descarregamento e armazenagem de dados electrónicos (ver anterior ponto 36), é igualmente necessário abordar a questão da armazenagem das impressões do tacógrafo, que o condutor efectua quando não tiver podido utilizar o seu cartão de condutor. Trata-se de um novo aspecto da alteração 62, que considerou igualmente que todas as «informações» deverão ser mantidas durante um ano. Esta questão é melhor abordada no âmbito dos actuais requisitos em matéria de folhas de registo previstos no n.º 2 do artigo 14.º do Regulamento n.º 3821/85. Neste contexto, a disposição pertinente é alterada de modo a incluir uma armazenagem adequada e cronológica de todos os referidos registos. Este aditamento reflecte-se igualmente no novo considerando 28.

38. A alínea e) da alteração 70 apoia a inserção de um requisito explícito no sentido de o condutor, quando regressa a um veículo após uma ausência (normalmente um período de repouso diário ou semanal), declarar quaisquer outros trabalhos efectuados ou para os quais manifestou «disponibilidade» desde que abandonou o veículo, introduzindo-os manualmente no tacógrafo digital. Para esse efeito, o n.º 2 do artigo 15.º do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 é substituído, a fim de esclarecer que a introdução manual de tais actividades é obrigatória. Este requisito reflecte-se igualmente no considerando 28.
39. As alterações 9 e 70 (alínea a)) têm em vista alargar o número de dias anteriores em que os agentes responsáveis pela execução podem controlar os períodos de condução e de repouso para 28 e 27, respectivamente, a fim de tirar pleno partido dos dados disponíveis através do equipamento do tacógrafo digital. Actualmente, nos termos do n.º 7 do artigo 15.º do Regulamento n.º 3821/85, com a nova redacção que lhe foi dada, e do n.º 2, primeiro travessão, do artigo 3.º da Directiva 88/599/CEE⁷, caso existam indícios claros de irregularidade, os agentes responsáveis pela execução podem controlar os registos dos dias anteriores da mesma semana e do último dia em que o condutor conduziu na semana anterior. A Comissão aceitou o facto de deverem ser retiradas vantagens da introdução iminente do novo equipamento do tacógrafo, mas considera excessivo um período obrigatório de controlo na estrada de quatro semanas. Os agentes que efectuem controlos de estrada devem continuar a beneficiar de uma certa margem de apreciação. O número de dias objecto de controlo deverá todavia ser ajustado, de modo a garantir que o limite quinzenal do período de condução de 90 horas possa ser controlado na estrada. Esta disposição reconhece as potenciais melhorias de aplicação que o tacógrafo digital pode proporcionar, não impõe demasiados encargos adicionais para os agentes responsáveis pelo controlo e para o sector, mas permite controlar na estrada um limite fundamental do período de condução. O considerando 28 trata igualmente desta alteração.

III Alterações rejeitadas

40. A Comissão não aceitou as alterações 6, 8 e parte da 9, visto estas imporem um encargo administrativo pouco razoável para o sector e para os agentes responsáveis pela aplicação.
41. As alterações 13, 35, 49 e 89 parecem servir objectivos pouco úteis. A Directiva 2002/15/CE relativa à organização do tempo de trabalho no sector é auto-suficiente e reflecte as diversas formas como estas normas são aplicadas na União. A directiva já obriga os empregadores a terem conhecimento da totalidade do tempo de trabalho prestado pelos condutores. No que respeita às idades mínimas dos condutores, estas constam actualmente da proposta de formação dos condutores - o Parlamento não objectou, em primeira leitura, à sua presença lógica neste contexto. No que se refere à coerência desta proposta com o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários, a Comissão assegurará que esta seja mantida durante os debates sobre a proposta.

⁷

JO L 325 de 29.11.1988, p. 55.

42. A Comissão mantém o seu ponto de vista de que é necessária uma abordagem mais orientada para as isenções e derrogações. A ajuda humanitária (alteração 19) é um conceito demasiado vasto e pode ser subcontratada a empresas comerciais; os organismos públicos e serviços privatizados ou os serviços em que existe concorrência entre empresas privadas continuam a estar sujeitos a pressões da concorrência (alterações 20, 24, 55, 56, 58); a recolha de leite nas explorações agrícolas pode envolver transporte de longa distância (alteração 23). A alteração 59 relativa ao transporte de animais vivos já é tida em conta, de forma mais limitada, na derrogação revista constante do n.º 1, alínea b), do artigo 13.º, que inclui empresas «pecuárias». Parece não existir qualquer justificação para uma derrogação aplicável a veículos com equipamento especial utilizados como lojas, etc. (alteração 57). A alteração 22 destinada a excluir determinados veículos com menos de 3,5 toneladas afigura-se desnecessária, na medida em que tais veículos já se encontram fora do âmbito de aplicação do regulamento. Embora procure limitar as isenções e derrogações essencialmente às que se justificam devido ao peso pouco elevado dos veículos, à pequena distância percorrida ou por razões de interesse público, a Comissão reconhece que é necessária uma certa flexibilidade na aplicação prática destas isenções e derrogações.
43. A alteração 83 é rejeitada na medida em que reduz a actual pausa prevista no artigo 7.º de 45 minutos para 30 minutos após 4 horas e 30 minutos. A Comissão considera que os actuais 45 minutos constituem uma pausa mínima adequada e que qualquer eventual redução não favoreceria a segurança rodoviária.
44. A alteração 39 é rejeitada na medida em que limita aos autocarros urbanos a inclusão de outras actividades relacionadas com a condução realizadas em veículos excluídos no cálculo do período de condução diário. Embora as actividades de condução mistas possam ser mais frequentes neste sector, não existe qualquer razão lógica para individualizar exclusivamente este sector e para considerar aceitáveis as actividades de condução mistas com outros veículos excluídos.
45. Na alteração 61, o requisito imposto aos serviços nacionais de transporte regular por autocarro de equiparem os seus veículos de um tacógrafo digital, quando este se tornar obrigatório, embora louvável é impraticável. Em primeiro lugar, o Regulamento (CE) n.º 2135/98 exige que apenas os veículos novos sejam equipados de tacógrafos digitais, não existindo qualquer obrigação de equipar as frotas existentes. Por outro lado, atendendo à data de introdução do tacógrafo digital – 5 de Agosto de 2004 –, esta disposição deixaria pouca margem para um período de transição.
46. As alterações 67 e 69 apresentam propostas que entram em conflito com as regras da comitologia, pelo que devem ser rejeitadas, ao passo que as modalidades de fazer face à alteração 68 - interpretação e aplicação uniformes das disposições do regulamento - são previstas mediante recurso ao comité proposto nos artigos 23.º e 24.º.

IV Novas alterações da Comissão à proposta

Artigo 3.º

- 47. A frase introdutória foi clarificada através de «transporte rodoviário», de modo a corresponder à definição do n.º 1 do artigo 4.º.
- 48. N.º 9: a fim de garantir a coerência entre os termos utilizados, o limite de peso passa de quilogramas a toneladas - ver igualmente o ponto 63 da exposição dos motivos.

Artigo 4.º

- 49. N.º 4: a definição de «pausa» foi melhorada para esclarecer a natureza da pausa, excluindo explicitamente qualquer possibilidade de inclusão de qualquer actividade relacionada com a condução. Esta definição reflecte o consenso obtido até à data nos debates do Conselho.
- 50. N.º 6: a definição de «outro trabalho» foi associada à definição de trabalho da Directiva 2002/15/CE relativa à organização do tempo de trabalho no sector, o que proporciona coerência entre os dois instrumentos legislativos e uma explicação clara. Em contrapartida, a interpretação anterior não procurava definir a expressão, mas limitava-se a declarar aquilo que não incluía.
- 51. N.º 11: a definição de período de condução diário foi clarificada para se tornar mais rigorosa.
- 52. N.º 16: a definição de empresa transportadora foi clarificada para indicar que inclui empresas que efectuam transportes por conta de outrem e de empresas que efectuam operações por conta própria.

Artigo 6.º

- 53. O n.º 2 foi alargado para garantir que não existe qualquer equívoco na relação existente entre o regulamento e a Directiva 2002/15/CE no que respeita ao limite máximo do período de condução semanal de 56 horas e ao limite máximo do tempo de trabalho semanal de 60 horas e para promover a coerência entre ambos os instrumentos legislativos.
- 54. N.º 5 resultante da nova numeração: os debates do Conselho apontaram para um consenso relativamente a um texto mais claro e mais completo sobre as actividades relacionadas com a condução não abrangidas pelo âmbito de aplicação do regulamento que podem ser tidas em conta no período de condução. A Comissão pode concordar com esta abordagem por razões de segurança rodoviária, pelo que aceita este consenso na sua proposta alterada.

Artigo 7.º

- 55. A Comissão continua a considerar que 45 minutos constitui uma pausa razoável após 4,5 horas de condução. O objectivo da proposta original da Comissão no que respeita às pausas era evitar abusos da possibilidade actual de fraccionar a pausa de 45 minutos em períodos de 15 minutos. O objectivo da alteração 83 do Parlamento é garantir que a reintrodução da possibilidade de fraccionamento em períodos de 15 minutos apenas seja permitida se preceder um período de repouso de pelo menos

30 minutos. A Comissão reformulou o texto para reflectir este objectivo. O considerando 14 foi igualmente alterado de modo a reflectir esta mudança.

Artigo 8.º

56. O n.º 2 é alterado para esclarecer a obrigação de o condutor gozar um período de repouso diário.
57. O n.º 3 é alterado para ter em conta a anomalia inerente a um sistema que se baseia numa semana de calendário, segundo o qual conduzir nos últimos três dias de uma semana e nos três primeiros da semana seguinte pode permitir um recurso constante a um período de repouso reduzido durante este período de 6 dias, situação essa que seria contrária ao espírito do regulamento.
58. O novo n.º 5 reflecte a disposição do regulamento em vigor e introduz de novo uma flexibilidade considerável para o sector na atribuição dos períodos de repouso semanal. Isto significa, em primeiro lugar, que é reintroduzida a possibilidade de gozar períodos de repouso semanal reduzido consecutivos - as implicações em termos de segurança rodoviária são reconhecidas através do período mais curto exigido para o repouso compensatório no n.º 8, período esse que facilita igualmente os controlos da execução. Em segundo lugar, significa que com um período de repouso semanal no início da primeira semana e o segundo período de repouso semanal no final da semana seguinte, os condutores podem trabalhar durante períodos mais longos dentro de um limite global de 90 horas de tempo de condução. Este aspecto pode dar resposta, em certa medida, às preocupações do sector do transporte irregular de passageiros que, até à data, tem recorrido a uma disposição especial nos termos da qual o condutor pode conduzir durante 12 dias sem qualquer período de repouso semanal.
59. O anterior n.º 5 é suprimido na medida em que o restabelecimento de um regime de compensação pelo período de repouso semanal no novo n.º 8, com a exigência de que esta seja gozada no final da semana seguinte, possui o mesmo efeito. A compensação oferecida na semana seguinte por um período de repouso semanal reduzido de 24 horas corresponderá a um mínimo de 45 horas no total (se o período de repouso semanal seguinte for igualmente reduzido) ou a 66 horas (se for gozado um período de repouso semanal regular).

Artigo 10.º

60. O n.º 3 é reformulado para esclarecer que conduzir no território de um Estado-Membro que violou as disposições em vigor não gera uma nova infracção. Em contrapartida, é introduzido o conceito de extraterritorialidade dos controlos de estrada. Os debates realizados no Conselho até à data indicaram igualmente que os Estados-Membros poderão aceitar um período mais longo no âmbito do qual seja possível controlar as referidas infracções e adoptar medidas. Este aspecto reflecte-se no novo texto. O problema do risco de uma dupla sanção pela mesma infracção é igualmente abordado num novo número.

Artigo 11.º

61. A Comissão aditou uma frase suplementar baseada no regulamento em vigor que salienta a supremacia do regulamento nas operações internacionais de transporte rodoviário.

Artigo 12.º

62. A Comissão introduziu uma frase suplementar a fim de ter em conta a utilização futura do tacógrafo digital para registar tais eventos.

Artigo 13.º

63. As alíneas c) e e) do n.º 1 contêm uma alteração menor que muda o limite de peso de quilogramas para toneladas para garantir a coerência do regulamento. Na sequência de reflexão subsequente aos debates do Conselho, a Comissão aceitou a necessidade de duas derrogações: em primeiro lugar, manutenção de uma derrogação mais limitada para os mini-autocarros (n.º 1, alínea h)); em segundo lugar, em zonas em que a densidade de população é particularmente escassa, os outros utentes da estrada menos presentes e, conseqüentemente, o problema da segurança rodoviária se coloca com menor acuidade (novo n.º 3), a Comissão está disposta a reconhecer e autorizar uma derrogação especial em casos específicos devidamente justificados.

Artigo 16.º

64. O n.º 3 é ligeiramente alterado para esclarecer os requisitos respeitantes ao registo de serviço.

Artigo 23.º

65. A Comissão reconhece não haver necessidade de definir a composição deste comité, na medida em que este ficará subordinado às regras normais da comitologia.

Artigo 24.º

66. As competências do comité foram reforçadas e esclarecidas.

Artigo 25.º

67. A Comissão decidiu incluir no âmbito das alterações do Regulamento (CEE) n.º 3821/83 uma que surgiu por ocasião dos debates do Conselho sobre a proposta, nomeadamente um novo número a inserir no n.º 1 do artigo 15.º do regulamento. Actualmente, os condutores são obrigados a efectuar uma impressão das suas actividades de condução e outras no final do dia, após o que deverão assiná-la e completá-la com os seus dados de identificação. O novo número exige igualmente que o condutor que não possua um cartão de condutor efectue uma impressão antes de iniciar o seu percurso. Isto evitará que os dados impressos até ao final do dia sejam falseados por empresas com poucos escrúpulos antes de serem assinados, garantindo registos legais das actividades efectuadas durante o período de condução e associando um condutor a um veículo num determinado percurso. Por outro lado, é provável que os condutores efectuem esta impressão devido ao risco de controlo de estrada. As potenciais vantagens deste sistema em termos de execução são consideradas superiores aos encargos inerentes a um requisito suplementar e

incitarão os condutores a cuidarem dos seus cartões de condutores. A introdução desta nova exigência reflecte-se no novo considerando 28.

C Conclusão

Tendo em conta o n.º 2 do artigo 250.º do Tratado CE, a Comissão altera a sua proposta do seguinte modo.

Proposta alterada de

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 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o artigo 71.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão⁸,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu⁹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões¹⁰,

Deliberando de acordo com o procedimento estabelecido no artigo 251.º do Tratado¹¹,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários¹², procurou harmonizar as condições de concorrência entre métodos de transporte terrestre, principalmente no que se refere ao sector rodoviário e ao melhoramento das condições de trabalho e da segurança rodoviária. Os progressos alcançados nestes domínios devem ser salvaguardados e amplificados.
- (2) O n.º 2 do artigo 17.º-A da Directiva 93/104/CE do Conselho, relativa a determinados aspectos da organização do tempo de trabalho¹³, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 2000/34/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁴, exige que os Estados-Membros tomem as medidas necessárias para garantir que os trabalhadores móveis tenham direito a um «descanso suficiente».

⁸ JO C ... de ..., p. ...

⁹ JO C ... de ..., p. ...

¹⁰ JO C ... de ..., p. ...

¹¹ JO C ... de ..., p. ...

¹² JO L 370 de 31.12.1985 (Edição Especial Portuguesa: cap. 07, fasc. 04, p. 21).

¹³ JO L 307 de 13.12.1993, p. 18.

¹⁴ JO L 195 de 1.8.2000, p. 41.

- (3) Dada a sua redacção genérica, algumas disposições do Regulamento (CEE) n.º 3820/85¹⁵ têm acusado dificuldades de interpretação, aplicação, e execução e **controlo** uniformes na totalidade dos Estados-Membros, no que respeita aos períodos de condução, pausa e repouso dos condutores de transportes rodoviários nacionais e internacionais na Comunidade.
- (4) Para alcançar os objectivos que estas disposições visam e evitar o descrédito da regulamentação, é desejável uma execução eficaz e uniforme. Impõe-se, pois, um conjunto regulamentar mais claro e simples e de mais fáceis compreensão, interpretação e aplicação pelas empresas de transportes rodoviários e pelos organismos competentes.
- (5) As medidas previstas no presente regulamento em matéria de condições de trabalho não podem prejudicar o direito de os parceiros sociais estabelecerem, por negociação colectiva ou qualquer outro meio, disposições mais favoráveis aos trabalhadores.
- (6) É desejável definir com clareza o âmbito exacto do presente regulamento, especificando as principais categorias de veículos abrangidas.
- (7) São necessárias definições cabais de todos os termos básicos, a fim de tornar mais fácil a interpretação do dispositivo do regulamento e assegurar a sua aplicação uniforme.
- (8) As disposições do Acordo Europeu relativo ao Trabalho das Tripulações de Veículos que Efectuam Transportes Internacionais Rodoviários (AETR), de 1 de Julho de 1970, com as mais recentes alterações, devem continuar a aplicar-se ao transporte rodoviário de mercadorias e passageiros por veículos matriculados num Estado-Membro ou num país signatário do AETR, sobre a totalidade do percurso, caso este se efectue entre a Comunidade e um país signatário ou através do território de um país signatário.
- (9) No caso de **transportes que utilizem** veículos matriculados em países **terceiros** não-signatários do AETR, ~~aquelas disposições~~ **do presente regulamento deverão** aplicar-se ~~ao somente~~ à parte do trajecto efectuada no interior da Comunidade.
- (10) Dado que os assuntos do AETR pertencem ao âmbito de aplicação do presente regulamento, a competência de negociar e de concluir o Acordo pertence à Comunidade.
- (11) Se, no domínio em causa, uma alteração ao regime interno da Comunidade exigir uma correspondente alteração do AETR, os Estados-Membros agirão em conjunto no sentido de se efectuar essa alteração ao Acordo **no mais breve prazo**, segundo o procedimento nele previsto.
- (12) A lista de isenções deve ser actualizada em conformidade com a evolução registada no sector dos transportes rodoviários ao longo dos últimos quinze anos.

¹⁵

JO L 370 de 31.12.1985 (Edição Especial Portuguesa: cap. 07, fasc. 04, p. 21).

- (13) As normas de base em matéria de períodos de condução devem ser clarificadas e simplificadas, no interesse de uma execução eficaz e uniforme por meio do tacógrafo digital, tal como estipula o Regulamento (CEE) n.º 3821/85, relativo ao aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários¹⁶, com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2135/98¹⁷. **Por outro lado, as autoridades dos Estados-Membros responsáveis pela execução envidarão esforços, através do comité permanente, no sentido de obter um consenso sobre a aplicação do presente regulamento.**
- (14) Com a regulamentação existente, comprovou-se ser possível distribuir os períodos diários de condução e de pausa de tal modo que o condutor acabe por efectuar períodos excessivos sem repouso integral, com prejuízo para a segurança rodoviária e deterioração das condições de trabalho. **É por conseguinte conveniente garantir que as pausas descontínuas sejam organizadas de modo a evitar abusos.** ~~Devem, pois, ser introduzidas pausas mínimas mais longas e frequentes.~~
- (15) Os actuais períodos de compensação por períodos de repouso reduzido, diário ou semanal, são tão flexíveis e variados que se tornaram praticamente inaplicáveis. Para simplificar o sistema, deve procurar-se um novo equilíbrio, que mantenha a flexibilidade, mas proporcione melhores condições ao condutor e seja quantificável. Devem ser aumentados os períodos normais de repouso diário e ~~proibidos os períodos de repouso descontínuo. Os períodos de repouso~~ **diário** reduzido devem deixar de ser compensados. **Deverá ser concedida uma compensação pelos,** ~~e os períodos de repouso semanal reduzido~~ **no final da semana seguinte** ~~devem ser permitidos uma só vez entre dois períodos de repouso semanal integral.~~
- (16) Muitas operações de transporte rodoviário no interior da Comunidade envolvem transporte por barco de passagem (*ferry-boat*) ou por comboio durante parte do trajecto. Para tais operações, devem, pois, ser estabelecidas disposições claras e adequadas no que respeita aos períodos diários de repouso e de pausa.
- (17) Perante o crescimento do transporte transfronteiras de mercadorias e passageiros, é desejável, em nome da segurança rodoviária e de uma melhor efectivação dos controlos de estrada, contemplar os tempos de condução e os períodos de repouso que ocorram no território de outros Estados-Membros ou de países terceiros **e determinar se estes foram inteiramente e devidamente observados.**
- (18) A responsabilização das empresas transportadoras deve aplicar-se pelo menos àquelas que constituam pessoas singulares ou colectivas e não deve excluir a autuação de pessoas singulares que sejam autoras, instigadoras ou cúmplices de infracções ao presente regulamento.
- (19) Os condutores que trabalhem para mais de uma empresa de transporte têm de fornecer a cada uma delas os elementos informativos que lhe permitam cumprir as suas responsabilidades no âmbito do presente regulamento.
- (20) Com vista à promoção do progresso social e à melhoria da segurança rodoviária, cada Estado-Membro deve guardar o direito de adoptar determinadas medidas que se imponham.

¹⁶ JO L 370 de 31.12.1985 (Edição Especial Portuguesa: cap. 07, fasc. 04, p. 28).

¹⁷ JO L 274 de 9.10.1998, p. 1.

- (21) As derrogações nacionais devem reflectir a evolução registada no sector dos transportes rodoviários e ser restritas aos elementos actualmente não sujeitos a pressões concorrenciais.
- (22) Os Estados-Membros devem estabelecer regras aplicáveis aos veículos utilizados em serviços regulares de transporte de passageiros cujo trajecto não ultrapassa 50 km. Estas regras devem prever a protecção adequada em termos de tempo de condução autorizado e de pausas e períodos de repouso impostos.
- (23) Em nome de uma execução eficaz, é desejável que todos os serviços regulares, nacionais ou internacionais, de transporte de passageiros sejam controlados por meio do aparelho de registo.
- (24) Os Estados-Membros devem determinar o regime das sanções aplicáveis às violações do disposto no presente regulamento e assegurar a sua aplicação. As referidas sanções devem ser eficazes, proporcionadas, e dissuasivas **e não-discriminatórias**. A possibilidade de **imobilização** ~~confisco~~ do veículo em caso de infracção grave deve ser incluída no âmbito comum das sanções facultadas aos Estados-Membros.
- (25) Em nome de uma execução clara e eficaz, é desejável assegurar disposições uniformes sobre a responsabilização das transportadoras e dos condutores na eventualidade de serem violadas as medidas previstas no presente regulamento. Essa responsabilização poderá resultar em sanções de carácter penal, civil ou administrativo, consoante o regime aplicável em cada Estado-Membro.
- (26) Em conformidade com os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade, expressos no artigo 5.º do Tratado, o objectivo de estabelecimento de normas comuns claras em matéria de períodos de condução e de repouso para os condutores dos transportes rodoviários não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros. Consequentemente, dada a necessidade de uma acção transnacional coordenada, pode ser mais bem conseguido pela Comunidade. O presente regulamento limita-se estritamente ao mínimo necessário para realizar esses objectivos, não indo além do necessário para o efeito.
- (27) De acordo com o artigo 2.º da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão¹⁸, as medidas de aplicação do presente regulamento devem ser adoptadas mediante o procedimento consultivo previsto no artigo 3.º daquela.
- (28) O Regulamento (CEE) n.º 3821/85 deverá ser alterado a fim de esclarecer as obrigações específicas das empresas de transporte e dos condutores e de promover a segurança jurídica, bem como de facilitar a aplicação dos limites dos períodos de condução e de repouso nos controlos de estrada.**
- ~~(28)~~ (29) Por razões de clareza e racionalização, o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 deve ser revogado e substituído pelo presente regulamento,

¹⁸ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

Disposições introdutórias

Artigo 1.º

O presente regulamento estabelece regras em matéria de tempos de condução, pausas e períodos de repouso para os condutores envolvidos no transporte de mercadorias e passageiros por estrada, visando harmonizar as condições de concorrência entre métodos de transporte terrestre, especialmente no sector rodoviário, e beneficiar as condições de trabalho e a segurança rodoviária.

As disposições do regulamento pretendem igualmente promover uma melhoria das práticas de controlo e execução dos Estados-Membros e das práticas laborais no âmbito do sector do transporte rodoviário.

Artigo 2.º

1. O presente regulamento aplica-se ao transporte rodoviário:

- a) de mercadorias, em que o peso máximo autorizado dos veículos, incluindo reboques ou semi-reboques, é superior a 3,5 toneladas **e, no caso de serviços internacionais de distribuição ponto a ponto, em que o peso máximo autorizado do veículo é superior a 2,8 toneladas**, ou
- b) de passageiros, em veículos construídos ou permanentemente adaptados a transportar mais de nove pessoas, incluindo o condutor, e destinados a essa finalidade.

O presente regulamento aplica-se aos veículos matriculados na Comunidade e em que o transporte rodoviário é efectuado:

- a) totalmente no interior da Comunidade, ou
- b) entre a Comunidade e um país terceiro não-signatário do Acordo Europeu relativo ao Trabalho das Tripulações de Veículos que Efectuam Transportes Internacionais Rodoviários (AETR) ou através de um desses países terceiros.

2. **O presente regulamento será aplicável ao transporte rodoviário efectuado por veículos matriculados num país terceiro não-signatário do AETR, sendo o percurso totalmente realizado no interior da Comunidade.**

~~2.~~ **3.** O AETR aplica-se se o transporte rodoviário for efectuado **por**: a) ~~na~~ **totalidade do percurso**, por veículos matriculados num Estado-Membro ou num país signatário do AETR, sendo o percurso entre a Comunidade e um país signatário ou através de um país signatário, ~~ou~~

~~b) na totalidade do percurso, por veículos matriculados num país terceiro não signatário do AETR, sendo o percurso totalmente no interior da Comunidade.~~

Artigo 3.º

Sem prejuízo do disposto no n.º 6 do artigo 6.º, o presente regulamento não se aplica aos transportes **rodoviários** efectuados por meio de:

1. veículos afectos ao serviço regular de passageiros, cujo percurso de linha não ultrapasse 50 quilómetros;
2. veículos cuja velocidade máxima autorizada não ultrapasse 30 km/hora;
3. veículos que sejam propriedade das forças armadas, da protecção civil, dos bombeiros ou das forças policiais ou alugados sem condutor por estes serviços, **quando o transporte for efectuado em resultado das tarefas atribuídas a estes serviços e estiver sob o controlo destes;**
4. veículos utilizados em situações de emergência ou operações de salvamento;
5. veículos especializados que sejam propriedade do Estado ou por ele alugados sem condutor, e que sejam afectos a serviços médicos;
6. veículos especializados que transportem material de circo ou de feira;
7. veículos especializados de pronto-socorro circulando num raio de ~~50~~**100** km a partir do local de afectação;
8. veículos submetidos a testes rodoviários, para fins de aperfeiçoamento técnico, reparação ou manutenção, e veículos novos ou transformados que ainda não tenham sido postos em circulação;
9. veículos com peso máximo autorizado não superior a ~~7,5~~**500 kg** **toneladas**, utilizados em transportes não-comerciais de bens;
- 10. veículos comerciais históricos utilizados para o transporte não-comercial de mercadorias ou passageiros.**

Artigo 4.º

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1. «Transporte rodoviário»: deslocação **total ou parcial** por estrada **pública**, em vazio ou em carga, de um veículo afecto ao transporte de passageiros ou de mercadorias.
2. «Veículos»: automóveis, tractores, reboques e semi-reboques, conforme as seguintes definições:
 - «automóvel»: veículo provido de um dispositivo ~~mecânico~~ de propulsão, que circule na estrada pelos seus próprios meios, mas que não se desloque permanentemente sobre carris, e que sirva normalmente para o transporte de passageiros ou de mercadorias;

- «tractor»: veículo provido de um dispositivo ~~mecânico~~ de propulsão, que circule na estrada pelos seus próprios meios, mas que não se desloque permanentemente sobre carris, e especialmente concebido para puxar, empurrar ou accionar reboques, semi-reboques, utensílios ou máquinas;
 - «reboque»: veículo de transporte destinado a ser atrelado a um automóvel ou a um tractor;
 - «semi-reboque»: reboque sem eixo dianteiro, acoplado de tal modo que uma parte considerável do seu peso e da sua carga seja suportada pelo tractor ou pelo automóvel.
3. «Condutor»: pessoa que conduza o veículo, mesmo durante um curto período, ou que esteja a bordo do **mesmo** veículo para poder eventualmente conduzi-lo.
- 4. «Período de condução»: a duração da actividade pela qual o condutor controla o veículo e é um utilizador activo da estrada. Inclui interrupções do movimento do veículo durante as quais o condutor continua ao volante.**
- 54. «Pausa»: período durante o qual o condutor não pode efectuar nenhum ~~outro~~ trabalho de condução ou outro e que é exclusivamente utilizado para recuperação.**
- 65. «Outro trabalho»: qualquer actividade distinta de ~~a~~ repouso, pausa ou condução, definida na alínea a) do artigo 3.º da Directiva 2002/15/CE do Conselho como «tempo de trabalho» Também não deve ser considerado ‘outro trabalho’ o tempo de espera nem o tempo passado num veículo em movimento, num barco de passagem (ferry boat) ou num comboio, mas não dedicado à conduções.**
- 76. «Repouso»: período ininterrupto durante o qual o condutor pode dispor livremente do seu tempo.**
- 87. «Período de repouso diário»: período diário durante o qual o condutor pode dispor livremente do seu tempo e que compreende um «período de repouso diário regular» ou um «período de repouso diário reduzido»:**
- «período de repouso diário regular»: período ininterrupto de pelo menos 12 horas de repouso. **Este período de repouso diário regular pode ser gozado em dois períodos, o primeiro dos quais deve ser um período ininterrupto de pelo menos 3 horas e o segundo um período ininterrupto de pelo menos 9 horas;**
- «período de repouso diário reduzido»: período ininterrupto de pelo menos 9 horas mas menos de 12 horas de repouso.
- 98. «Período de repouso semanal»: período ~~semanal~~ durante o qual o condutor pode dispor livremente do seu tempo e que compreende um «período de repouso semanal regular» ou um «período de repouso semanal reduzido»:**
- «período de repouso semanal regular»: período ininterrupto de pelo menos 45 horas de repouso;

- «período de repouso semanal reduzido»: período ininterrupto de **menos de 45 horas, que pode ser abreviado para um mínimo de 36 horas consecutivas** ~~se pelo menos 24 horas mas menos de 45 horas de repouso, gozado fora de~~ **no local de afectação normal do veículo ou no local de residência do condutor, ou para um mínimo de 24 horas consecutivas se gozado fora desses locais.**
- 109.** «Semana flexível»: período entre **as 00h00 de segunda-feira e as 24h00 de domingo** ~~o final de um período de repouso semanal e o início do seguinte período de repouso semanal.~~
- 1140.** «Período de condução diária»: total acumulado dos períodos de condução entre **o final de um período de repouso diário e o início do período de repouso diário seguinte** ~~dois períodos consecutivos de repouso diário ou entre um período de repouso diário e um período de repouso semanal.~~
- 1241.** «Período de condução semanal»: total acumulado dos períodos de condução durante uma semana flexível.
- 1342.** «Peso máximo autorizado»: peso máximo admissível do veículo em carga em ordem de marcha.
- 1443.** «Serviços regulares de passageiros»: os transportes nacionais e internacionais, conforme a definição constante do artigo 2.º do Regulamento (CEE) n.º 684/92 do Conselho¹⁹.
- 1544.** «Tripulação múltipla»: situação que se verifica quando, durante ~~a totalidade dos~~ períodos de condução efectuados entre dois períodos consecutivos de repouso diário ou entre um período de repouso diário e um período de repouso semanal, há pelo menos um segundo condutor no veículo **para conduzir. A presença de outro ou outros condutores é facultativa durante a primeira hora de tripulação múltipla mas obrigatória no resto do período.**
- 1645.** «Empresa transportadora» ou «empresa de transporte»: entidade que se dedica ao transporte rodoviário e que pode ser uma pessoa singular ou colectiva, uma associação ou um grupo de pessoas sem personalidade jurídica, com ou sem fins lucrativos, ou um organismo oficial, com personalidade jurídica própria ou dependente de uma autoridade com personalidade jurídica, **que age por conta de outrem ou por conta própria.**

¹⁹ JO L 74 de 20.3.1992, p. 1 – regulamento alterado pelo Regulamento (CE) n.º 11/98 do Conselho (JO L 4 de 8.1.1998, p. 1).

CAPÍTULO II

Tripulações, tempos de condução, pausas e períodos de repouso

Artigo 5.º

1. A idade mínima dos cobradores é de 18 anos completos.
2. A idade mínima dos ajudantes de condutor é de 18 anos completos. No entanto, cada Estado-Membro pode reduzir esta idade mínima para 16 anos, desde que:
 - a) o transporte rodoviário seja efectuado dentro de um Estado-Membro, num raio de 50 quilómetros em redor do local de exploração do veículo, incluindo as áreas administrativas locais cujo centro esteja situado nesse raio,
 - b) a redução seja para efeitos de formação profissional,
 - c) sejam respeitados os limites impostos pelas disposições nacionais em matéria de emprego.

Artigo 6.º

1. A duração da condução diária não deve exceder 9 horas.

Não mais de duas vezes por semana flexível, a duração da condução diária pode ser alargada até um máximo de 10 horas.
- ~~2. A semana flexível terá a duração máxima de 144 horas.~~
23. A duração da condução semanal não pode exceder 56 horas **e não implicará que o tempo de trabalho semanal máximo previsto na alínea a) do artigo 4.º da Directiva 2002/15/CE seja excedido.**
34. A duração total acumulada de condução não deve exceder 90 horas por cada período de duas semanas ~~flexíveis~~ consecutivas.
45. Os tempos de condução diária e semanal devem incluir a totalidade dos tempos de condução no território da Comunidade ou de países terceiros.
56. ~~O condutor de um veículo abrangido pelo âmbito do presente regulamento e que, entre dois períodos de repouso diário ou entre um período de repouso diário e um período de repouso semanal, conduza também um veículo contemplado pelas isenções constantes do artigo 3.º ou pelas derrogações constantes dos artigos 13.º e 14.º deve registar a totalidade do tempo de condução diária.~~

Quando, entre dois períodos de repouso diário consecutivos ou entre um período de repouso diário e um período de repouso semanal, o condutor de um veículo a que é aplicável o presente regulamento também:

a) conduzir um veículo que beneficia de uma isenção nos termos do artigo 3.º ou de uma derrogação nos termos dos artigos 13.º e 14.º e/ou;

b) conduzir um veículo utilizado para o transporte de mercadorias, caso o peso máximo autorizado do veículo não exceda 3,5 toneladas,

o período de condução total contará para os limites do período de condução diário e semanal do condutor para efeitos do disposto no artigo 4.º e dos números anteriores do presente artigo e será registado manualmente numa folha de registo ou impresso.

Artigo 7.º

1. Após um máximo de ~~3~~ **quatro** horas **e meia** de condução, o condutor deve fazer uma pausa de pelo menos ~~30~~**45** minutos, a menos que dê início a um período de repouso.
2. **Esta pausa pode ser substituída por uma pausa de pelo menos 15 minutos seguida de uma pausa de pelo menos 30 minutos, repartidos pelo período em causa de modo a dar cumprimento ao disposto no n.º 1**~~Todavia, se se prolongar até pelo menos 45 minutos, esta pausa pode ser concretizada após um máximo de 4½ horas de condução, a menos que o condutor dê início a um período de repouso.~~

Artigo 8.º

1. O condutor deve gozar períodos diários e semanais de repouso.
2. O condutor deve ~~ter gozado~~ **completar** um novo período de repouso diário **dentro de cada período de** ~~até 24 horas após o final do precedente período de repouso diário ou semanal.~~

Se a parte do período de repouso diário contida nas 24 horas exigíveis tiver pelo menos 9 horas mas menos de 12 horas, o período de repouso diário em questão será considerado como um período de repouso diário reduzido.
3. **Entre dois períodos de repouso semanal**~~Ao longo de uma semana flexível, o condutor pode gozar, no máximo, três períodos de repouso diário reduzido.~~
4. Não obstante o disposto no n.º 2, o condutor de um veículo com tripulação múltipla deve ~~ter gozado~~ **completar** um novo período de repouso diário o mais tardar 30 horas após terminar um período de repouso diário **ou semanal**.
5. **No decurso de cada semana, um dos períodos de repouso diário será alargado para se transformar em período de repouso semanal.**
5. ~~O condutor deve começar um novo período de repouso semanal regular o mais tardar 13 períodos consecutivos de 24 horas após terminar o seu período precedente de repouso semanal regular.~~
6. Os períodos de repouso diário e **os períodos de repouso** ~~semanal~~ **reduzido fora do local de afectação** podem ser gozados no veículo, desde que este esteja equipado com instalações adequadas de dormida para cada condutor e não se encontre em andamento.

7. Um período de repouso semanal que abranja duas semanas pode ser contabilizado em qualquer uma delas, mas não em ambas.

8. Um condutor que goze um período de repouso semanal reduzido gozará um período de repouso adicional correspondente à diferença entre 45 horas e o tempo do período de repouso semanal reduzido que gozou. Este período de repouso adicional:

- será gozado em conjunto;

- será gozado no final da semana seguinte àquela em que teve início o período de repouso semanal reduzido;

- será associado a um período de repouso semanal ou a um período de repouso diário.

Artigo 9.º

1. Não obstante o disposto no artigo 8.º, no caso de o condutor acompanhar um veículo transportado em barco de passagem (*ferry-boat*) ou em comboio e gozar um período de repouso diário regular, este período pode ser interrompido, não mais de ~~duas~~ **uma** ~~vezes~~, por outras actividades que, no total, não ultrapassem 1 hora.
2. Durante o período de repouso diário regular mencionado no n.º 1, o condutor deve poder dispor de uma cama ou beliche.

CAPÍTULO III

Responsabilidade da empresa

Artigo 10.º

1. É proibido remunerar os condutores assalariados, mesmo por concessão de prémios ou de aumentos de salário, em função das distâncias percorridas e/ou do volume das mercadorias transportadas, se as remunerações forem de natureza tal que comprometam a segurança rodoviária.
2. A empresa de transporte deve organizar o trabalho dos condutores, referido no n.º 1, de modo a que estes possam cumprir o disposto no capítulo II do presente regulamento e no Regulamento (CEE) n.º 3821/85. A empresa transportadora deve instruir de modo adequado o condutor e, concomitantemente, efectuar controlos regulares, para assegurar o cumprimento do disposto quer no capítulo II do presente regulamento quer no Regulamento (CEE) n.º 3821/85.
3. **Um Estado-Membro aplicará sanções à empresa e/ou ao condutor por infracções ao presente regulamento detectadas no seu território ou que ainda não foram objecto de sanções, ainda que tais infracções tenham sido cometidas no território de outro Estado-Membro ou de um país terceiro.**

O Estado-Membro tomará na devida consideração quaisquer provas facultadas pela empresa e/ou pelo condutor de que a infracção já foi objecto de sanção ou já é objecto de processo judicial.

~~Será considerado em infracção o condutor que desrespeite, total ou parcialmente no território de um Estado-Membro, as disposições do capítulo II do presente regulamento. Será considerado em infracção se conduzir no território de um Estado-Membro depois de ter infringido essas disposições em qualquer momento a seguir ao seu mais recente período de repouso semanal, ainda que não estivesse presente nesse Estado-Membro no momento da infracção.~~

4. A empresa transportadora estabelecida em determinado Estado-Membro é responsável por uma infracção do tipo a que se refere o n.º 3 e que o condutor cometa em benefício dela, ainda que, no momento da infracção, o condutor não esteja presente no território do Estado-Membro de estabelecimento da transportadora.
5. A empresa transportadora não será responsável nos termos do n.º 4 se provar:
 - a) que a infracção foi devida ao incumprimento, por parte do condutor, das instruções recebidas da própria transportadora, ou
 - b) que desconhecia, nem podia razoavelmente ter conhecimento, do facto de o condutor efectuar trabalho de condução ou de outro tipo para mais de uma entidade empregadora e, desse modo, estar sujeito a vários conjuntos de instruções susceptíveis de o levar a infringir o disposto no capítulo II do presente regulamento.
6. Se efectuar trabalho de condução ou de outro tipo para mais de uma empresa de transporte, o condutor deve fornecer-lhes elementos informativos suficientes para que cada uma delas possa cumprir o disposto no capítulo II.
- 7. Os expedidores, transitários, contratantes principais, subcontratantes e agências de emprego de condutores garantirão que os calendários aprovados contratualmente em matéria de tempo de transporte dêem cumprimento ao disposto no presente regulamento.**
- 8. a) Uma empresa de transporte que utilize veículos dotados de equipamento de registo nos termos do anexo IB do Regulamento (CEE) n.º 3821/85, com a última redacção que lhe foi dada, e que seja abrangida pelo âmbito do disposto no presente regulamento:**
 - i. garantirá que todos os dados pertinentes sejam descarregados do veículo e do cartão de condutor com a regularidade prevista pelo Estado-Membro de estabelecimento da empresa de transporte ou com a regularidade necessária para permitir que todas as actividades realizadas por ou para essa empresa sejam descarregadas;**
 - ii. garantirá que todos os dados descarregados do veículo e do cartão de condutor sejam mantidos durante pelo menos doze meses após o seu registo e, caso um agente responsável pelo controlo o exija, sejam acessíveis, directamente ou à distância, nas suas instalações.**

- b) Na acepção do presente número, entende-se por «descarregamento» a definição constante da alínea s) do capítulo I (Definições) do Regulamento (CE) n.º 1360/2002 da Comissão, de 13 de Junho de 2002²⁰.
- c) O período mínimo durante o qual os dados pertinentes devem ser descarregados nos termos da alínea a), parágrafo (i) anterior pode ser decidido pela Comissão de acordo com o procedimento consultivo previsto no n.º 2 do artigo 23.º.

CAPÍTULO IV

Derrogações

Artigo 11.º

Cada Estado-Membro pode aplicar, às pausas e aos períodos de repouso, mínimos mais elevados ou máximos menos elevados do que os estabelecidos nos artigos 6.º a 9.º, inclusive, no caso de transportes rodoviários efectuados inteiramente no seu território ~~e por veículos nele matriculados~~. As disposições do presente regulamento permanecerão todavia aplicáveis aos condutores que efectuam operações de transporte internacional.

Artigo 12.º

Desde que tal não comprometa a segurança rodoviária e com o objectivo de lhe permitir atingir um ponto de paragem adequado, o condutor pode derrogar o disposto nos artigos 6.º a 9.º, na medida do necessário para garantir a segurança das pessoas, do veículo ou da sua carga. O condutor deve mencionar o tipo e o motivo de tal derrogação na folha de registo do aparelho de controlo, numa impressão dos dados do aparelho de controlo ou no seu registo de serviço o mais tardar à chegada ao ponto de paragem adequado.

Artigo 13.º

1. Sob condição de não prejudicar os objectivos estabelecidos no artigo 1.º, cada Estado-Membro pode derrogar, no seu território ou, com o acordo do Estado interessado, no território de um outro Estado-Membro, ao disposto nos artigos 5.º a 9.º, no caso de transportes efectuados por:
 - a) veículos propriedade de entidades públicas ou por elas alugados sem condutor, para serviços de transporte rodoviário que não concorram com as transportadoras privadas;
 - b) veículos utilizados pelas empresas agrícolas, hortícolas, florestais, pecuárias ou de pesca, para o transporte de mercadorias, como parte da sua própria actividade empresarial, num raio de 50 quilómetros em redor do seu local de afectação;

²⁰ JO L 207 de 5.8.2002, p. 1.

- c) veículos com peso máximo autorizado não superior a 7,5 ~~toneladas~~^{00 kg}, utilizados por prestadores de serviços universais na acepção do n.º 13 do artigo 2.º da Directiva 97/67/CE para distribuir bens como parte do serviço universal ou que transportem material ou equipamento a utilizar no exercício da profissão do seu condutor; Estes veículos apenas deverão ser usados num raio de 50 quilómetros em redor da base da empresa; e na condição de a condução do veículo não representar a actividade principal do condutor;
 - d) veículos que circulem exclusivamente em ilhas cuja superfície não ultrapasse 2300 quilómetros quadrados e que não comuniquem com o restante território nacional por ponte, vau ou túnel abertos à circulação automóvel;
 - e) veículos afectos aos transportes de mercadorias, por propulsão a gás natural ou liquefeito ou por electricidade, na condição de o peso máximo autorizado, incluindo reboques ou semi-reboques, não exceder 7,5 ~~toneladas~~^{00 kg} e de os veículos serem utilizados num raio de 50 km em redor da base da empresa;
 - f) veículos afectos ao ensino da condução automóvel tendo em vista a obtenção de carta de condução, na condição de não serem utilizados para transporte comercial de mercadorias ou passageiros;
 - g) veículos afectos aos serviços de esgotos, de protecção contra inundações, de água, de manutenção e controlo da rede viária e de recolha e tratamento de lixo;
 - h) veículos que possuem entre 10 e 17 lugares utilizados exclusivamente para o transporte de passageiros, desde que sejam usados por entidades não-comerciais para fins sociais.
2. Os Estados-Membros informarão a Comissão das derrogações que acordarem nos termos do n.º 1. A Comissão notificará desse facto os outros Estados-Membros.
3. Contanto que os objectivos mencionados no n.º 1 não sejam comprometidos e que se encontre prevista uma protecção adequada dos condutores, um Estado-Membro pode, mediante aprovação da Comissão, conceder no seu próprio território isenções menores às previstas no presente regulamento para veículos utilizados em zonas pré-definidas, com uma densidade de população inferior a 5 pessoas por quilómetro quadrado, nos seguintes casos:
- para serviços nacionais regulares de transporte de passageiros, se o seu horário for confirmado pelas autoridades, devendo as isenções referir-se às pausas e
 - para as operações de transporte rodoviário nacional que não possuem qualquer impacto no mercado interno e são necessárias para manter determinados segmentos do sector no território e relativamente às quais as disposições derogatórias do presente regulamento impõem um raio-limite até 100 km.

O transporte rodoviário nos termos desta derrogação pode incluir uma viagem para uma zona menos habitada apenas para concluir ou dar início ao percurso. Estas medidas deverão ser proporcionadas quanto ao seu carácter e âmbito de aplicação.

Artigo 14.º

Sob condição de não prejudicarem os objectivos estabelecidos no artigo 1.º os Estados-Membros podem, mediante autorização da Comissão, derrogar à aplicação do disposto nos artigos 6.º a 9.º do presente regulamento, no caso de transportes efectuados em circunstâncias excepcionais.

Em caso de urgência, os Estados-Membros podem conceder uma derrogação temporária que não ultrapasse 30 dias e que imediatamente notificarão à Comissão.

A Comissão informará os outros Estados-Membros sobre quaisquer derrogações acordadas nos termos do presente número.

Artigo 15.º

Os Estados-Membros garantem que os condutores dos veículos referidos no n.º 1 do artigo 3.º são abrangidos por regras nacionais que estabelecem uma protecção adequada em matéria de tempo de condução autorizado e de pausas e períodos de repouso impostos.

CAPÍTULO V

Controlo e sanções

Artigo 16.º

1. No caso de o veículo não estar equipado com um aparelho de controlo em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 3821/85, as disposições constantes dos n.ºs 2 e 3 do presente artigo aplicam-se, até 31 de Dezembro de 2006, aos seguintes serviços:
 - a) transporte regular de passageiros e
 - b) transporte internacional regular de passageiros cujos terminais se situem numa distância não superior a 50 quilómetros em linha recta a partir da fronteira entre dois Estados-Membros e cuja extensão total não exceda 100 quilómetros.
2. A empresa deve estabelecer um horário e um registo de serviço, indicando, para cada condutor, o nome, o local em que presta serviço e o horário previamente fixado para os diferentes períodos de condução, de outro tipo de trabalho, de pausa e de disponibilidade.

Cada condutor afecto a um serviço referido no n.º 1 deve ser portador de um extracto do registo de serviço e de uma cópia do horário de serviço.

3. O registo deve:

- a) incluir todos os dados referidos no n.º 2 relativamente a um período mínimo que abranja pelo menos os 28 dias precedentes,
- b) ser assinado pelo chefe de empresa ou pelo seu delegado,
- c) ser conservado pela transportadora durante um ano após o termo do período abrangido. A empresa fornecerá um extracto do registo aos condutores interessados que o solicitarem;
- d) As folhas devem** ser apresentadas ou remetidas a pedido dos agentes encarregados do controlo.

Artigo 17.º

Por meio do modelo de resumo-tipo estabelecido na Decisão da Comissão 93/173/CEE²¹, os Estados-Membros dirigem à Comissão as informações necessárias com vista à elaboração, de dois em dois anos, de um relatório sobre a aplicação do presente regulamento e do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 e à evolução registada nos domínios em questão.

Estas informações devem ser transmitidas à Comissão o mais tardar em 30 de Setembro seguinte à data em que termina o período de dois anos abrangido pelo relatório.

A Comissão transmite o relatório ao Conselho e ao Parlamento Europeu num prazo de treze meses a contar da data em que termina o período de dois anos abrangido pelo relatório.

Artigo 18.º

Os Estados-Membros adoptam as disposições necessárias à execução do presente regulamento.

Artigo 19.º

Os Estados-Membros devem determinar o regime das sanções aplicáveis às violações do disposto no presente regulamento e assegurar a sua aplicação. As sanções devem ser eficazes, proporcionadas, e dissuasivas **e não-discriminatórias** podendo ter carácter civil, administrativo ou penal.

~~As sanções aplicáveis incluirão a possibilidade de confiscação do veículo por infracção grave~~

Artigo 20.º

Caso os Estados-Membros considerem que houve infracção do presente regulamento passível de pôr em perigo a segurança rodoviária, terão poderes para proceder à imobilização do veículo em questão até a causa da infracção ser corrigida.

²¹ JO L 72 de 25.3.1993, p. 33.

Artigo 210.º

1. Os Estados-Membros prestar-se-ão assistência mútua, tendo em vista a aplicação do presente regulamento e/ou o seu controlo.

Os Estados-Membros informarão o Estado-Membro de estabelecimento de uma empresa transportadora em causa, acerca de eventuais violações ao disposto no capítulo II, cometidas dentro ou fora do seu território, incluindo as violações ocorridas antes do mais recente período de repouso semanal.

Esta informação deve ser prestada dentro de um prazo razoável e incluir elementos sobre sanções eventualmente aplicadas.

2. As autoridades competentes dos Estados-Membros comunicarão regularmente entre si todas as informações disponíveis relacionadas com:
 - a) as infracções ao presente regulamento cometidas pelos não-residentes e qualquer sanção aplicada por tais infracções,
 - b) as sanções aplicadas por um Estado-Membro aos seus residentes, por tais infracções cometidas noutros Estados-Membros.

3. **As autoridades competentes dos Estados-Membros enviar-se-ão periodicamente e enviarão à Comissão todas as informações pertinentes relativas à interpretação e aplicação nacionais das disposições do presente regulamento**

Artigo 221.º

A Comunidade encetará com os países terceiros as negociações que se afigurem necessárias à aplicação do presente regulamento.

Artigo 232.º

Comitologia

1. A Comissão será assistida pelo comité referido no n.º 1 do artigo 18.º do Regulamento (CEE) n.º 3821/85, ~~composto por representantes dos Estados-Membros e presidido por um representante da Comissão.~~
2. Sempre que seja feita referência ao presente número, aplicar-se-á o procedimento consultivo previsto no artigo 3.º da Decisão 1999/468/CE, em conformidade com o disposto nos seus artigos 7.º e 8.º.

Artigo 243.º

Medidas de aplicação

- ~~1. Os Estados-Membros podem submeter à apreciação da Comissão qualquer questão relacionada com a aplicação do presente regulamento. As decisões pertinentes serão adoptadas mediante o procedimento consultivo referido no n.º 2 do artigo 22.º.~~

- 21.** A pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, a Comissão:
- a) procederá à análise dos casos em que ocorram diferenças na aplicação de quaisquer disposições do regulamento, **nomeadamente relacionadas com períodos de condução, pausas e períodos de repouso;**
 - b) clarificará as disposições do regulamento e assegurará uma abordagem comum;
 - e) ~~em nestes casos específicos relacionados com períodos de condução, de pausa e de repouso, a Comissão~~ decidirá, mediante o procedimento consultivo referido no n.º 2 do artigo ~~232~~³². A Comissão comunicará a sua decisão ao Parlamento Europeu, ao Conselho e aos Estados-Membros.
- 3.2.** Sem prejuízo do artigo 226.º do Tratado, qualquer Estado-Membro pode, dentro do prazo de um mês, submeter a decisão da Comissão à apreciação do Conselho. Em circunstâncias excepcionais, o Conselho, deliberando por maioria qualificada, pode, no prazo de dois meses, tomar uma decisão diferente.

CAPÍTULO VI

Disposições finais

Artigo 25.º

O Regulamento (CEE) n.º 3821/85, com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) n.º 2135/98, é alterado do seguinte modo:

(i) O n.º 2 do artigo 14.º passa a ter a seguinte redacção:

«A empresa deve conservar as folhas de registo e as impressões por ordem cronológica e de forma legível durante um período de, pelo menos, um ano a partir da sua utilização e remeter uma cópia aos condutores interessados, caso estes o exijam. As folhas e as impressões devem ser apresentadas ou remetidas a pedido dos agentes encarregados do controlo».

(ii) No n.º 1 do artigo 15.º, adite-se o quinto parágrafo seguinte:

«Quando um cartão de condutor estiver danificado, funcionar mal ou não estiver na posse do condutor, este deverá:

- i. imprimir, no início do seu percurso, os dados relativos ao veículo que conduz e indicar nessa impressão:**
 - a) os dados que lhe permitem identificar-se (nome, cartão de condutor ou número da carta de condução), incluindo a sua assinatura;**
 - b) os períodos mencionados no n.º 3, alíneas b), c) e d) do segundo travessão;**

ii. imprimir, no final do seu percurso, as informações relativas aos períodos de tempo registados pelo aparelho de controlo, registar quaisquer períodos de actividade não relacionada com a condução realizada desde a impressão identificada (nome, cartão de condutor ou número da carta de condução do condutor), incluindo a sua assinatura».

iii. O n.º 2, segundo parágrafo, do artigo 15.º passa a ter a seguinte redacção:

«Quando, em virtude do seu afastamento do veículo, os condutores não possam utilizar os elementos do aparelho instalado no veículo, os períodos de tempo indicados nas alíneas b), c) e d) do segundo travessão do n.º 3 devem:

i. figurar na folha de registo por inscrição manual, registo automático ou qualquer outro processo, de forma legível e sem sujar as folhas, se o veículo estiver equipado de um aparelho de controlo em conformidade com o anexo I; ou

ii. figurar no cartão de condutor, utilizando a possibilidade de inserção manual oferecida pelo aparelho de controlo, se o veículo estiver equipado de um aparelho de controlo em conformidade com o anexo IB».

iv. O n.º 7, primeiro travessão, do artigo 15.º passa a ter a seguinte redacção:

«- as folhas de registo do dia em curso e as utilizadas por si nos quinze dias anteriores consecutivos».

Artigo 264.º

O Regulamento (CEE) n.º 3820/85 é revogado.

Artigo 275.º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias* da União Europeia.

O presente regulamento é aplicável a partir de Janeiro de 2004.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

Domínio(s) político(s): Política de transportes terrestres, aéreos e marítimos

Actividade(s):

DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO: REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO RELATIVO À HARMONIZAÇÃO DE DETERMINADAS DISPOSIÇÕES EM MATÉRIA SOCIAL NO DOMÍNIO DOS TRANSPORTES RODOVIÁRIOS

1. RUBRICA(S) ORÇAMENTAL(IS) E DESIGNAÇÃO(ÕES)

06 01 04 03

2. DADOS QUANTIFICADOS GLOBAIS

2.1 Dotação total da acção (parte B): € 40 000

2.2 Período de aplicação: indefinido – despesa anual

2.3 Estimativa das despesas globais plurianuais:

a) Calendário das dotações de autorização/dotações de pagamento (intervenção financeira) (*cf. ponto 6.1.1*)

	Ano n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e exer. seg.	Total
Dotações de autorização							
Dotações de pagamento							

b) Assistência técnica e administrativa (ATA) e despesas de apoio (DDA) (*cf. ponto 6.1.2*)

DA	40000						
DP	40000						

Subtotal a+b							
DA	40000						
DP	40000						

- c) Incidência financeira global dos recursos humanos e outras despesas de funcionamento
(cf. pontos 7.2 e 7.3)

DA/DP	43200						
TOTAL a+b+c							
DA	83200						
DP	83200						

2.4 Compatibilidade com a programação financeira e as perspectivas financeiras

- ☒ Proposta compatível com a programação financeira existente
- ☐ Esta proposta implica uma reprogramação da rubrica pertinente das perspectivas financeiras,
- ☐ incluindo, se for caso disso, um recurso às disposições do acordo interinstitucional.

2.5 Incidência financeira nas receitas²²

- ☒ Nenhuma implicação financeira (refere-se a aspectos técnicos relativos à execução de uma medida)

OU

- ☐ Incidência financeira - A repercussão nas receitas é a seguinte:

- Nota: todas as especificações e observações relativas ao método de cálculo da incidência nas receitas devem ser incluídas numa folha distinta anexa à presente ficha financeira...

		Antes da acção (ano n-1)	Situação após a acção					
Rubrica orçamental	Receitas		Ano n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5
	a) <u>Receitas em termos absolutos</u>							
	b) <u>Modificação das receitas</u>	Δ						

(Indicar cada rubrica orçamental afectada, acrescentando o número adequado de linhas ao quadro se o efeito se repercutir em várias rubricas orçamentais)

²²

Para mais informações, ver documento de orientação apresentado separadamente.

3. CARACTERÍSTICAS ORÇAMENTAIS

Natureza da despesa		Nova	Participação EFTA	Participação dos países candidatos	Rubrica das PF
DNO	DD	NÃO	NÃO	NÃO	3

4. BASE JURÍDICA

Artigo 71.º do Tratado

5. DESCRIÇÃO E JUSTIFICAÇÃO

5.1 Necessidade de intervenção comunitária²³

5.1.1 Objectivos visados

Objectivo do comité consultivo:

- assegurar uma aplicação e uma execução comuns do regulamento por parte das autoridades competentes dos Estados-Membros;
- promover um intercâmbio de pontos de vista sobre a evolução no sector dos transportes rodoviários;
- suscitar questões relativas ao regulamento que possam ser abordadas mais exaustiva e decisivamente no âmbito do comité.

O objectivo pretendido é uma aplicação mais eficaz e uniforme das normas em toda a União e uma gestão dinâmica da evolução no sector.

5.1.2 Disposições adoptadas decorrentes da avaliação ex ante

Apreciação interna de questões pertinentes que o grupo deverá abordar.

5.1.3 Disposições adoptadas na sequência da avaliação ex post

Avaliação interna dos contributos do grupo acerca do impacto de pontos acordados.

5.2 Acções previstas e modalidades de intervenção orçamental

- *população(ões) visada(s) (especificar os beneficiários, se possível em termos quantitativos);*

indústria de transportes rodoviários da União Europeia em geral e condutores de transportes rodoviários de mercadorias e passageiros em particular

- *objectivos específicos fixados para o período de programação (em termos quantificáveis);*

²³ Para mais informações, ver documento de orientação apresentado separadamente.

O comité consultivo prestará assistência nas seguintes matérias:

- elaboração dos relatórios bienais que a Comissão deve apresentar, em conformidade com o artigo 16.º, n.º 2, do regulamento – até ao presente, o contributo dos Estados-Membros para esses relatórios tem sido descoordenado e tardio, reduzindo-lhes o impacto e o valor;
- clarificar uma perspectiva comum sobre a aplicação e a execução das normas nos Estados-Membros;
- prestar consultoria acerca de aperfeiçoamentos da legislação comunitária à luz das operações em curso;
- realçar evoluções no sector com interesse para a aplicação do regulamento e de legislação correlata.

O apoio a este comité, em termos de secretariado e organização de reuniões, é tratado nos pontos 6 e 7. Os custos serão suportados pelas rubricas orçamentais em vigor.

5.3 Regras de execução

Comité consultivo, na acepção da Decisão 1999/468/CE do Conselho.

6. INCIDÊNCIA FINANCEIRA

6.1 Incidência financeira total na parte B (relativamente à totalidade do período de programação)

(O método de cálculo dos montantes totais indicados no quadro a seguir apresentado deve ser especificado mediante a discriminação apresentada no quadro 6.2.)

6.1.1 Intervenção financeira

Discriminação	Ano n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e exer. Seguintes	Total
Acção 1							
Acção 2							
Etc.							
TOTAL							

6.1.2 Assistência técnica e administrativa (ATA), despesas de apoio (DDA) e despesas TI (dotações de autorização)

	Ano n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e exer. Seguintes	Total
1) Assistência técnica e administrativa (ATA):							
a) Gabinetes de assistência técnica (GAT)							
b) Outras formas de assistência técnica e administrativa: - intramuros: - extramuros: <i>das quais para a criação e manutenção de sistemas de gestão informatizados:</i>							
Subtotal 1							
2) Despesas de apoio (DDA):							
a) Estudos							
b) Reuniões de peritos	40000						
c) Informação e publicações							
Subtotal 2	40000						
TOTAL	40000						

6.2. Cálculo dos custos por medida prevista na parte B (relativamente à totalidade do período de programação)²⁴

(Caso estejam previstas várias acções, devem ser fornecidas, relativamente às medidas concretas a adoptar para cada uma delas, as especificações necessárias para uma estimativa do volume e do custo das realizações)

DA em euros

Discriminação	Tipo de realizações /resultados (projectos, processos ...)	Número de realizações/ resultados (total para os anos 1...n)	Custo unitário médio	Custo total (total para os anos 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
<u>Acção 1</u>				
<i>Grupo consultivo</i>	<i>Consultoria/ decisão</i>	<i>4 reuniões por ano</i>	<i>10000</i>	<i>40000</i>
CUSTO TOTAL				40000

Se necessário, explicar o método de cálculo

7. INCIDÊNCIA NOS EFECTIVOS E DESPESAS ADMINISTRATIVAS

7.1. Incidência nos recursos humanos

Tipos de postos de trabalho		Efectivos a afectar à gestão da acção mediante a utilização dos recursos existentes e/ou suplementares		Total	Descrição das tarefas decorrentes da acção
		Número de postos permanentes	Número de postos temporários		
Funcionários ou agentes temporários	A B C	0,4		0,4	<i>Assistência ao comité</i>
Outros recursos humanos					
Total		0,4		0,4	

²⁴

Para mais informações, ver documento de orientação apresentado separadamente.

7.2 Incidência financeira global dos recursos humanos

Tipo de recursos humanos	Montantes €	Método de cálculo *
Funcionários Agentes temporários	43200	0,4 x 108.000 (custo unitário), títulos A1, A2, A4, A5 e A7
Outros recursos humanos (indicar a rubrica orçamental)		
Total	43200	

Os montantes correspondem às despesas totais para 12 meses, porquanto a operação é de duração indeterminada.

7.3 Outras despesas de funcionamento decorrentes da acção

Rubrica orçamental (nº e designação)	Montantes €	Método de cálculo
Dotação global (Título A7) A0701 – Deslocações em serviço A07030 – Reuniões A07031 – Comitês obrigatórios ⁽¹⁾ A07032 – Comitês não-obrigatórios ⁽¹⁾ A07040 – Conferências A0705 – Estudos e consultas Outras despesas (especificar)		
Sistemas de informação (A-5001/A-4300)		
Outras despesas – parte A (especificar)		
Total	NULO	

Os montantes correspondem às despesas totais da acção para 12 meses.

⁽¹⁾ Especificar o tipo de comité, bem como o grupo a que pertence.

I.	Total anual (7.2 + 7.3)	€ 43200
II.	Duração da acção	Indefinida
III.	Custo total da acção (I x II)	€ 43200

As estimativas acima indicadas foram incluídas no Anteprojecto de Orçamento para 2004.

8. ACOMPANHAMENTO E AVALIAÇÃO

8.1 Sistema de acompanhamento

Permanente.

8.2 Modalidades e periodicidade da avaliação prevista

Reuniões trimestrais.

9. MEDIDAS ANTIFRAUDE

Verificação da conformidade dos mapas de encargos apresentados pelos peritos, segundo as modalidades em vigor na Comissão.