

**Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre «A política europeia de segurança rodoviária e os condutores profissionais — Locais de estacionamento seguros»**

(2007/C 175/21)

Em 16 de Fevereiro de 2007, o Comité Económico e Social Europeu decidiu, em conformidade com o n.º 2 do artigo 29.º do seu Regimento, elaborar um parecer sobre «A política europeia de segurança rodoviária e os condutores profissionais — Locais de estacionamento seguros.»

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção Especializada de Transportes, Energia, Infra-estruturas e Sociedade da Informação, que emitiu parecer em 7 de Maio de 2007, sendo relator T. ETTY e, em substituição, E. Chagas.

Na 436.ª reunião plenária de 30 e 31 de Maio de 2007 (sessão de 30 de Maio), o Comité Económico e Social Europeu adoptou, por 118 votos a favor, 4 votos contra e 2 abstenções, o seguinte parecer.

### 1. Conclusões e recomendações:

1.1 Por razões de segurança rodoviária, de criminalidade ligada ao transporte rodoviário de mercadorias, de saúde e segurança dos motoristas, é necessário criar em toda a União Europeia maior número de parques de estacionamento seguros para os condutores profissionais.

1.2 A União Internacional dos Transportes Rodoviários (IRU) e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) elaboraram critérios comuns, judiciosos e praticáveis, que convém ter em conta quando se construírem aquelas infra-estruturas de descanso.

1.3 O CESE saúda a iniciativa do Parlamento Europeu, e apoiada pela Comissão, de avançar com um projecto-piloto que preveja estudos de viabilidade e ajudas para a criação de parques seguros e vigiados para os condutores profissionais.

O Comité recomenda que:

1.4 a Comissão inclua a questão dos parques de estacionamento seguros e vigiados para os condutores profissionais na concepção e cofinanciamento das redes rodoviárias transeuropeias;

1.5 proceda do mesmo modo ao aprovar os projectos de infra-estruturas rodoviárias cofinanciadas pelo Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional. O Banco Europeu de Investimento deveria agir da mesma maneira na concessão de empréstimos para as infra-estruturas rodoviárias;

1.6 os Estados-Membros examinem a questão no quadro da execução do programa de acção sobre segurança rodoviária;

(Nota: relativamente a estas três propostas, haveria que dar especial atenção ao facto de que são necessárias mais instalações de repouso para os condutores profissionais, tendo especialmente em conta que o transporte entre os «antigos» e os «novos» Estados-Membros continua a aumentar);

1.7 a Comissão examine, até Abril de 2009, que papel poderia a UE desempenhar legislando sobre aspectos relevantes desta questão e desenvolvendo instrumentos jurídicos não vinculativos (*soft law*) em âmbitos que são fundamentalmente da

competência dos Estados-Membros. Desta forma, a Comissão e os Estados-Membros poderiam tomar medidas coordenadas e rápidas depois de concluído o projecto-piloto referido nos pontos infra 2.9, 2.10 e 2.11. A avaliação deveria ser feita em conformidade com o artigo 71.º do Tratado mas também ter em conta a relação entre as medidas relativas ao tempo de trabalho e as respeitantes à saúde e segurança dos trabalhadores. Poderiam incluir-se medidas referentes aos parques de estacionamento seguros e vigiados para os condutores profissionais;

1.8 a Comissão associe plenamente os parceiros sociais a esta acção;

1.9 A Comissão examina de que maneira os parceiros sociais podem contribuir não só para consolidar as iniciativas da sociedade civil organizada em matéria de áreas de estacionamento seguras e vigiadas, mas também para ajudar as organizações interessadas a utilizar da melhor maneira as infra-estruturas de repouso. Por exemplo, a Comissão poderia ajudá-las a completar e melhorar a informação sobre esta matéria e torná-la mais acessível aos seus membros igualmente na Internet. Poder-se-ia também prever um sistema de certificação dos parques de estacionamento seguros e vigiados (utilizando os critérios IRU/ETF) e um sistema de informação diária sobre lugares de estacionamento ainda disponíveis. Conjuntamente com os Estados-Membros e as organizações envolvidas, a Comissão poderia desenvolver métodos para informar os condutores atempadamente.

### 2. Observações na generalidade

2.1 A política europeia de segurança rodoviária, que compreende o «Programa de acção europeu para a segurança rodoviária — Balanço intercalar» (2006), tem como principais públicos-alvo os motociclistas, os peões e os jovens, mas sobretudo os condutores profissionais. A Comissão tem, no entanto, descurado várias facetas desta política, uma das quais é primordial para os parceiros sociais: a questão, no contexto da segurança das infra-estruturas rodoviárias, das áreas de repouso para os condutores profissionais, e em particular, áreas de repouso seguras e vigiadas.

2.2 Porquê é esta questão crucial? Por três boas razões, pelo menos.

2.3 A primeira diz respeito à segurança rodoviária. O novo Regulamento 561/2006 sobre os tempos de condução e de repouso entrou há pouco em vigor. O seu artigo 12.º<sup>(1)</sup> reconhece implicitamente a importância de um número suficiente de instalações de repouso seguras e protegidas para os condutores profissionais nas redes de auto-estradas da UE. A isso acresce o facto de, em certos Estados, as legislações nacionais proibirem a circulação de veículos pesados durante o fim-de-semana. Isto significa que os Estados-Membros devem melhorar a qualidade da informação e coordenar melhor a sua acção.

2.4 Em segundo lugar, a extensão da criminalidade ligada ao transporte rodoviário de mercadorias. Ainda que os dados estatísticos dos Estados-Membros sejam em vários aspectos insuficientes e difíceis de comparar, parece que os roubos (de camiões e carga) e os assaltos aos condutores estão a aumentar. Várias fontes indicam que aproximadamente 40 % das agressões no transporte rodoviário internacional ocorrem nas áreas de estacionamento junto das auto-estradas. A Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes e a União Internacional dos Transportes Rodoviários estão a realizar um estudo conjunto que facultará dados sobre os ataques e violências de que são alvo os condutores profissionais nesses locais.

2.4.1 Recentemente (Maio de 2007), o Parlamento Europeu publicou um estudo sobre «Furto organizado de veículos comerciais e suas cargas na UE»<sup>(2)</sup>, no qual se estima que as perdas de valor causadas por furtos ultrapassem os 8 200 milhões de euros, ou 6,72 euros por carga transportada. Segundo este estudo, todos os anos cerca de 9 000 condutores profissionais são vítimas deste tipo de criminalidade nas auto-estradas da UE.

2.5 E, em terceiro lugar, deveria ter-se em conta a saúde e a segurança dos condutores de veículos pesados. Um condutor cansado é um problema para a segurança nas estradas. Contudo, a limitação do tempo de condução é importante na política de transportes, essencialmente em termos de concorrência. Ora, este aspecto ocupa um lugar muito insignificante na legislação actual.

2.6 Mas há mais aspectos a tratar. Por exemplo, os condutores profissionais de veículos de menos de 3,5 toneladas não estão abrangidos pela legislação europeia sobre tempos de condução e repouso e sobre dispositivos de limitação da velocidade, isto quando o transporte, incluindo o de mercadorias de grande valor, e o número de acidentes com este tipo de veículos continuam a aumentar.

2.7 Finalmente, será preciso examinar toda a questão da simplificação das disposições sociais da legislação relativa aos

condutores de veículos pesados, que até agora não foi objecto da devida atenção.

2.8 Construir áreas de estacionamento seguras e vigiadas nas principais auto-estradas europeias e localizadas a distâncias adequadas poderia ser benéfico para o ambiente e contribuir para aumentar a fluidez do tráfego.

2.9 A importância de criar áreas de repouso seguras e vigiadas para os condutores profissionais está a ser objecto de debate, sendo um dos elementos mais relevantes o pedido feito recentemente (2006) pelos empregadores e os sindicatos do sector, a IRU e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) à UE e às autoridades nacionais, regionais e locais dos Estados-Membros para que seja criado um número suficiente de infra-estruturas deste tipo que respondam a critérios estabelecidos em conjunto.

2.10 No Parlamento Europeu, as deliberações respeitantes ao Regulamento 561/2006 versaram igualmente sobre as áreas de repouso seguras e vigiadas. A criminalidade ligada ao transporte rodoviário de mercadorias era um ponto especialmente preocupante. Por iniciativa do Parlamento Europeu apoiado pela Comissão, foi atribuída uma dotação de 5,5 milhões de euros para um projecto-piloto que já está em marcha, e prevê estudos de viabilidade e ajudas para criar este tipo de áreas de repouso.

2.11 A Comissão Europeia encomendou um estudo sobre a viabilidade de áreas de repouso vigiadas para operadores de transporte rodoviário na rede de estradas transeuropeia, que ficou concluído no início de 2007<sup>(3)</sup>.

2.12 Foram concedidas ajudas para o arranque de cinco projectos modelo. Os principais objectivos são a definição de requisitos comuns para as áreas de estacionamento e a construção de parques seguros pelo menos em dois Estados-Membros. Das questões essenciais que serão examinadas fazem parte os modelos de parceria entre os sectores público e privado.

2.13 A Comissão Europeia avaliará os projectos-piloto imediatamente após a sua conclusão em Abril de 2009. Associará a esta avaliação as partes directamente envolvidas tanto na avaliação propriamente dita como durante a execução do projecto. Em 2009 é possível que a Comissão faça propostas políticas (legislação, instrumentos jurídicos vinculativos, coordenação, troca de boas práticas, etc.) baseadas nessa avaliação.

2.14 O Parlamento previu mais 2 milhões de euros no orçamento de 2007 para o desenvolvimento do sistema de certificação para parques de estacionamento seguros e vigiados.

(1) Artigo 12.º: Desde que tal não comprometa a segurança rodoviária e com o objectivo de atingir um ponto de paragem adequado, o condutor pode não observar o disposto nos artigos 6.º a 9.º, na medida do necessário para garantir a segurança das pessoas, do veículo ou da carga. O condutor deve mencionar manualmente 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, o motivo de tal inobservância.

(2) Versão provisória (3.5.2007), IP/B/TRAN/IC/2006-194. O estudo foi efectuado pela NEA Transport Research and Training a pedido da Comissão dos Transportes e do Turismo do Parlamento Europeu.

(3) NEA Transport Research Training, Rijswijk, Países Baixos, Janeiro de 2007.

2.15 Recentemente o CESE abordou de forma sucinta a questão dos parques de estacionamento vigiados para os condutores profissionais no seu parecer TEN/217 <sup>(4)</sup> e TEN/270 <sup>(5)</sup>.

2.16 A questão da disponibilidade de áreas de estacionamento é também focada no relatório do Parlamento Gestão da segurança da infra-estrutura rodoviária (2006/0182/COD, versão provisória) de 20 de Março de 2007.

### 3. Observações na especialidade

3.1 O Comité considera que a Comissão, ao estabelecer regras para os tempos de condução e de repouso, assumiu também a responsabilidade de fazer com que os condutores as cumpram. Significa isto que é preciso prever áreas de estacionamento nas principais auto-estradas europeias a uma distância umas das outras que permita aos condutores respeitar os períodos de repouso obrigatórios.

3.2 Os critérios relativos às áreas de repouso, estabelecidos pela União Internacional dos Transportes Rodoviários e pela Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes são adequados e praticáveis. Reflectem algumas das recomendações políticas do estudo de viabilidade no ponto 2.10 supra. Os critérios cobrem dois tipos de infra-estruturas de repouso, um que responde às disposições mais essenciais e outro que exige mais instalações obrigatórias nos pontos centrais estratégicos. A IRU e a ETF propuseram outras instalações ou serviços altamente recomendáveis ou facultativos para os operadores das áreas de repouso em função da procura. O Comité entende que os critérios garantem um bom equilíbrio entre as considerações de segurança rodoviária, de segurança das mercadorias, de segurança do emprego e de segurança e saúde dos condutores.

3.3 Actualmente, o número de áreas de estacionamento que obedecem aos critérios IRU/ETF é insuficiente, tanto nos antigos como nos novos Estados-Membros. Na Europa Central e Oriental, estas áreas deveriam ser previstas nas fases de planificação e de construção de novas auto-estradas. Haveria que dar especial atenção à passagem das fronteiras externas da UE, pois é aí que os condutores se vêem obrigados muitas vezes a longos tempos de espera.

3.4 A Comissão Europeia e os Estados-Membros deveriam examinar este problema urgentemente à luz das suas competências respectivas. O Comité observa com interesse as iniciativas do Parlamento Europeu e da Comissão e espera que elas levem esta e os Estados-Membros a prepararem políticas que serão postas em prática depois de concluídos os projectos-piloto a que o ponto 2.11 supra alude.

3.5 O Comité vê com satisfação que a sociedade civil organizada, e em especial os parceiros sociais do sector dos transportes rodoviários, abordaram o assunto das áreas de estacionamento seguras e vigiadas de modo construtivo e concreto. Encoraja a Comissão a examinar de que maneira eles podem contribuir não só para consolidar esta iniciativa e contribuir para a concretizar, mas também para ajudar as organizações interessadas a utilizar da melhor maneira as infra-estruturas de repouso. Por exemplo, a Comissão poderia completar e melhorar a informação sobre esta matéria e torná-la mais acessível aos seus membros igualmente na Internet. Poder-se-ia também prever um sistema de informação diária sobre lugares de estacionamento ainda disponíveis. Conjuntamente com os Estados-Membros e as organizações envolvidas, a Comissão poderia desenvolver métodos para informar os condutores atempadamente.

Bruxelas, 30 de Maio de 2007

O Presidente  
do Comité Económico e Social Europeu  
Dimitris DIMITRIADIS

<sup>(4)</sup> Parecer sobre segurança dos modos de transporte, CESE 1488/2005 de 14.12.2005, ponto 3.10. JO C 65, 17.3.2006.

<sup>(5)</sup> Parecer sobre gestão da segurança da infra-estrutura rodoviária, CESE 613/2007 de 26.4.2007, ponto 4.8.