

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho

[COM(2011) 451 final — 2011/0196 (COD)]

(2012/C 43/18)

Relator: **Jan SIMONS**

Em 1 de Setembro e 29 de Setembro de 2011 o Conselho da União Europeia e o Parlamento Europeu, respectivamente, decidiram, nos termos dos artigos 91.º e 304.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), consultar o Comité Económico e Social Europeu sobre a

Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho

COM(2011) 451 final — 2011/0196 (COD).

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção Especializada de Transportes, Energia, Infra-estruturas, Sociedade da Informação, que emitiu parecer em 23 de Novembro de 2011.

Na 476.ª reunião plenária de 7 e 8 de Dezembro de 2011 (sessão de 7 de Dezembro), o Comité Económico e Social Europeu adoptou, por 136 votos a favor, 1 voto contra e 4 abstenções, o seguinte parecer:

1. Conclusões e recomendações

1.1 No geral, o CESE acolhe favoravelmente a proposta de regulamento que altera o Regulamento n.º 3821/85 relativo à introdução de um aparelho de controlo nos transportes rodoviários e o Regulamento n.º 561/2006 sobre tempos de condução e períodos de repouso dos condutores, principalmente porque promove a segurança rodoviária, melhora as condições de trabalho dos condutores e assegura uma concorrência leal entre as empresas de transportes rodoviários.

1.2 O CESE é favorável à intenção da Comissão de incorporar as funcionalidades do cartão de condutor na carta de condução, o que aumentaria a segurança e diminuiria os encargos administrativos, caso tal seja exequível na prática. O mesmo se aplica à possibilidade prevista no artigo 6.º de integrar o tacógrafo digital nos sistemas de transporte inteligentes (STI), permitindo que outras aplicações STI tenham um acesso mais fácil aos dados registados e produzidos por esse tipo de tacógrafo.

1.3 O CESE aprova também a possibilidade de comunicação à distância a partir do tacógrafo para efeitos de controlo, criada pela proposta de regulamento, evitando para os condutores cumpridores controlos de estrada selectivos.

1.4 O CESE congratula-se com os artigos 7.º a 16.º sobre a homologação, considerando-os um exemplo excelente de uma descrição clara e completa sobre a forma como os Estados-Membros devem realizar as tarefas previstas pela legislação europeia.

1.5 No caso das oficinas que trabalhem com tacógrafos digitais e pertençam a empresas de transporte, a Comissão propõe

no artigo 19.º, n.º 4, limitar em toda Europa o acesso ao mercado apenas a veículos que não sejam propriedade dessas empresas, de modo a evitar conflitos de interesses, de cuja existência não dá, no entanto, provas. Tendo em conta, sobretudo, o aumento dos custos daí resultante, deverá caber eventualmente aos Estados-Membros decidir sobre esta limitação, como previsto na primeira frase do n.º 4 deste artigo, através de uma garantia de conformidade para estas reparações e calibragem, emitida por um organismo acreditado independente.

1.6 No atinente à responsabilidade por infracções ao regulamento, a Comissão propõe que esta recaia sobre as empresas de transporte, salvaguardando a possibilidade de estas comprovarem que não podem razoavelmente ser responsabilizadas pelas infracções cometidas. No entender do CESE, trata-se de uma disposição justa.

1.7 O CESE tem para si que, nas futuras adaptações do regulamento e respectivos anexos, haverá que envolver o Comité mencionado no artigo 40.º da proposta de regulamento e os parceiros sociais.

1.8 Para o CESE, a futura comunicação através do satélite europeu poderá dar lugar ao surgimento de outros mecanismos de controlo que, a longo prazo, se revelarão mais baratos e fiáveis, além de ocuparem menos espaço de cabina e facilitarem o controlo. O Comité insta a Comissão a investigar se, por exemplo, através de um *software* específico instalado no computador de bordo, hoje disponível em muitos camiões, não será possível alcançar um nível de qualidade equiparável, ou até maior, na concretização dos objectivos visados com o tacógrafo digital.

2. Introdução

2.1 Em 19 de Julho de 2011, a Comissão publicou a sua «Proposta de regulamento que altera o Regulamento n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e o Regulamento n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, que diz respeito aos tempos de condução e períodos de repouso dos condutores» (COM(2011) 451 final). O Parlamento Europeu e o Conselho, nos termos do artigo 304.º do TFUE, solicitaram ao Comité Económico e Social Europeu que elaborasse um parecer sobre este tema.

2.2 O CESE cedeu com agrado a este pedido, porque, tal como a Comissão, considera que a melhoria do sistema tacógrafico e dos seus controlos é importante, nomeadamente pelas seguintes razões:

2.3 A proposta promove a segurança rodoviária, na medida em que permite ter uma melhor percepção do tempo de condução e dos períodos de repouso dos condutores no transporte rodoviário.

2.4 Contribui também para melhorar as condições de trabalho dos condutores.

2.5 Contribui para o estabelecimento de uma concorrência leal entre as empresas de transportes rodoviários.

2.6 Tornar a utilização dos tacógrafos menos onerosa insere-se na estratégia da Comissão para integrar mais profundamente o mercado do transporte na Europa e, como descrito no Livro Branco sobre os transportes, de 28 de Março de 2011, reforçar a segurança, eficiência e competitividade dos transportes rodoviários.

2.7 Na prática, são utilizados ainda dois tipos de tacógrafos por cerca de seis milhões de condutores: os veículos que entraram no mercado antes de 1 de Maio de 2006 estão equipados com o tacógrafo analógico, em uso desde 1985, ao passo que os veículos introduzidos no mercado após essa data utilizam o tacógrafo digital.

3. Observações na generalidade

3.1 No geral, o Comité acolhe favoravelmente a proposta de regulamento que altera o Regulamento n.º 3821/85 relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e o Regulamento n.º 561/2006 sobre tempos de condução e períodos de repouso dos condutores. O Comité está particularmente satisfeito com os objectivos desta proposta, principalmente porque esta alteração dos regulamentos promove a segurança rodoviária, melhora as condições de trabalho dos condutores e assegura uma concorrência leal entre empresas de transportes rodoviários.

3.2 No artigo 27.º da proposta de alteração ao regulamento, a Comissão propõe integrar as funcionalidades dos cartões de condutor e as das cartas de condução, o que aumentaria a segurança do sistema e diminuiria significativamente os encargos administrativos. Isso faria com que os condutores passassem a estar menos inclinados a utilizar a sua carta de condução em práticas fraudulentas. Neste contexto, haveria que proceder a uma pequena adaptação da Directiva 2006/126/CE relativa à carta de condução paralelamente à presente proposta de regulamento. O Comité concorda com esta proposta, caso uma tal possibilidade seja exequível na prática.

3.3 O Comité congratula-se com os artigos 7.º a 16.º sobre a homologação, considerando-os um exemplo excelente de uma descrição clara e completa sobre a forma como os Estados-Membros devem realizar as tarefas previstas pela legislação europeia.

4. Observações na especialidade

4.1 No que diz respeito ao âmbito de aplicação (artigo 3.º), não só é referido o âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º 561/2006 e respectivas disposições em matéria social, como também se prevê a possibilidade, no n.º 4, de os Estados-Membros exigirem a instalação de um aparelho de controlo em todos os veículos, incluindo os que têm tonelagem inferior a 3,5 toneladas. O Comité subscreve esta disposição.

4.2 A proposta de regulamento permitirá a comunicação à distância a partir do tacógrafo para efeitos de controlo, fornecendo às autoridades de controlo indicações sobre o cumprimento das normas antes de pararem o veículo para um controlo de estrada. Esta possibilidade evitará aos condutores cumpridores controlos de estrada selectivos. O Comité concorda com a abordagem do artigo 5.º.

4.2.1 O CESE chama a atenção para a questão fundamental da protecção dos dados ventilada pela Autoridade Europeia para a Protecção de Dados (EDPS/11/9) em 6 de Outubro de 2011, nomeadamente a fim de evitar que, na ausência de disposições claras que regulem a utilização e o armazenamento de dados dos condutores enquanto continuar pendente a actualização das especificações técnicas, a indústria adopte medidas que não respeitem a privacidade.

4.3 A localização exacta dos veículos será registada automaticamente através de um sistema global de navegação por satélite (GNSS) 48 meses após a entrada em vigor do presente regulamento. Segundo a Comissão, esta disposição dará às autoridades de controlo mais informações para verificarem o cumprimento das disposições em matéria social. O artigo 4.º estipula esta possibilidade. O CESE parte do princípio de que o Comité mencionado no artigo 40.º («comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011»), em colaboração com a Comissão, tem um papel a desempenhar neste contexto.

4.4 O CESE congratula-se com a possibilidade prevista no artigo 6.º de integrar o tacógrafo digital nos sistemas de transporte inteligentes (STI), permitindo que outras aplicações STI tenham um acesso mais fácil aos dados registados e produzidos por esse tipo de tacógrafo.

4.5 No artigo 19.º, n.º 4, a Comissão exprime o desejo de aumentar a fiabilidade das oficinas através do reforço do quadro legal relativo à sua aprovação. Uma das propostas impede que as empresas de transportes de maiores dimensões, que tenham as suas próprias oficinas para reparar ou calibrar tacógrafos, desempenhem estas tarefas nos seus próprios veículos. O objectivo seria o de evitar eventuais conflitos de interesses. Tendo em conta, sobretudo, o aumento dos custos daí resultante, deverá caber eventualmente aos Estados-Membros decidir sobre esta limitação, como previsto na primeira frase do n.º 4 deste artigo, através de uma garantia de conformidade para estas reparações e calibragem, emitida por um organismo acreditado independente.

4.6 O artigo 29.º atribui às empresas de transportes a responsabilidade pelas infracções ao regulamento cometidas pelos seus condutores, prevenindo a possibilidade de comprovar que a empresa em questão não pode razoavelmente ser responsabilizada pela infracção cometida. O Comité aprova este regime de responsabilidade.

4.7 O CESE concorda com a formulação proposta pela Comissão para os artigos 30.º a 36.º, em que são definidas as regras relativas à utilização dos cartões de condutor e das folhas de registo, bem como dos restantes documentos de que o condutor deve ser portador e à formação dos agentes de controlo. Este último aspecto, em particular, recebe o aval do CESE. Com efeito, a formação dos agentes de controlo permitirá uma aplicação mais harmonizada e eficaz da legislação da UE.

4.8 No artigo 37.º, a Comissão propõe um texto respeitante a sanções. No n.º 3 deste artigo, a Comissão define que, para as infracções muito graves, tal como definidas na Directiva 2009/5/CE, os Estados-Membros estabelecem as sanções da categoria mais elevada aplicável, nos seus territórios, a infracções à legislação do transporte rodoviário. O CESE subscreve a posição da Comissão.

4.9 Nos artigos 38.º a 40.º, a Comissão considera-se habilitada a adaptar os anexos I, I (B) e II ao progresso técnico. O CESE defende que o Comité mencionado no artigo 40.º apresente propostas de adaptações e que os parceiros sociais sejam convidados para as reuniões desse comité.

4.10 O CESE considera positiva a proposta da Comissão de criar um Fórum do Tacógrafo em que estejam representados peritos dos Estados-Membros e de países signatários do AETR (Acordo Europeu relativo ao Trabalho das Tripulações de Veículos que efectuam Transportes Internacionais Rodoviários), conforme disposto no artigo 41.º. O objectivo seria o de harmonizar a regulamentação e a aplicação técnica nos Estados-Membros e nos países signatários do AETR.

4.11 Com a presente proposta, a Comissão tenciona continuar a introduzir melhorias técnicas no tacógrafo digital. O CESE pergunta-se se a futura comunicação através do satélite europeu não possibilitará o surgimento de outros mecanismos de controlo que, a longo prazo, se revelarão mais baratos e fiáveis, além de ocuparem menos espaço de cabina e facilitarem o controlo. O CESE propõe que a Comissão investigue se, por exemplo, através de um *software* específico instalado no

computador de bordo, hoje disponível em muitos camiões, não será possível alcançar um nível de qualidade equiparável, ou até maior, na concretização dos objectivos visados com o tacógrafo digital. Trata-se aqui de realizar as diferentes tarefas decorrentes da legislação ou da organização das empresas através de um aparelho único instalado na cabina dos camiões.

4.12 O Regulamento n.º 561/2006, directa e uniformemente aplicável nos Estados-Membros, e as seis notas de orientação não vinculativas sobre diversas questões de interpretação – definidas em conjunto com as autoridades de controlo e a elas dirigidas –, não resolveram todos os problemas de interpretação quanto à aplicação do regulamento por essas autoridades de controlo. O Comité espera que, de preferência antes da entrada em vigor do novo regulamento alterado, que não será certamente antes de dois anos, estas diferenças sejam eliminadas, de modo a garantir verdadeira uniformidade na execução dos controlos.

4.13 O Comité deseja ainda incluir três observações que, muito embora não digam respeito aos temas dos dois – e, em breve, três – regulamentos alterados, podem, ainda assim, ter lugar neste parecer.

4.13.1 A introdução de sensores de peso pode servir para sinalizar excesso de carga, o que seria útil não só para os transportadores, mas também para as autoridades de controlo.

4.13.2 O Comité sugere que o aparelho de controlo digital também deveria registar, através do satélite GNSS, o local de início e fim do trajecto de transporte. Tal permitiria melhorar o controlo da cabotagem pelos Estados-Membros. Neste contexto, convém ter presente que, a partir de 2014, ou mesmo antes, deixará de haver restrições à cabotagem, conforme previsto pelo Livro Branco de 2011, também ele subscrito pelo Comité.

4.13.3 O Comité sempre foi favorável à aplicação e ao controlo uniformes das regras no transporte transfronteiriço. Estes elementos são verdadeiramente fundamentais. De facto, só é possível estabelecer uma concorrência leal entre empresas de transporte rodoviário, se o controlo sobre estas regras foi executado de forma idêntica em toda a UE. As propostas do regulamento em apreço, exceptuando as críticas apresentadas neste parecer, são um exemplo de como esta uniformidade pode ser alcançada. O Comité apela a que, no futuro, se atribua a mesma atenção a este aspecto, quer na elaboração de nova legislação, quer na modificação da legislação existente.

Bruxelas, 7 de dezembro de 2011

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Staffan NILSSON