

ALTERAÇÕES 1-37

apresentadas pela Comissão dos Transportes e do Turismo

Recomendação para segunda leitura**Helmuth Markov**

Legislação social no domínio dos transportes rodoviários

A6-0073/2005

Posição comum do Conselho

(11336/1/2004 – C6-0249/2004 – 2003/0255(COD))

Posição comum do Conselho

Alterações apresentadas pelo Parlamento

Alteração 1
Considerando 1

(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 rodoviários e o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários são importantes para a criação de um mercado comum de serviços de transporte terrestre, para a segurança rodoviária e para as condições de trabalho.

(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 rodoviários e o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários, ***bem como a Directiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Março de 2002, relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem actividades móveis de transporte rodoviário***¹, são importantes para a criação de um mercado comum de serviços de transporte terrestre, para a segurança rodoviária e para as condições de trabalho.

¹ *JO L 80 de 23.3.2002, p. 35.*

Justificação

Reintroduz-se uma parte da alteração I da primeira leitura (P5_TA-PROV(2004)0306).

Alteração 2
Considerando 5 A (novo)

(5 A) No que respeita aos sistemas de controlo, o objectivo deve consistir em encontrar soluções nacionais compatíveis com a interoperabilidade e a aplicabilidade a nível europeu.

Justificação

Reintroduz-se a alteração 5 da primeira leitura (P5_TA-PROV(2004)0306).

Alteração 3
Considerando 6

(6) A todas as unidades de execução deverá ser disponibilizado equipamento normalizado suficiente para que possam cumprir efectiva e eficazmente as suas obrigações.

(6) A todas as unidades de execução deverá ser disponibilizado equipamento normalizado suficiente *e atribuídas competências legais suficientes* para que possam cumprir efectiva e eficazmente as suas obrigações.

Justificação

Reintroduz-se a segunda parte da alteração 6 da primeira leitura (P5_TA-PROV(2004)0306).

Alteração 4
Considerando 8

(8) Em cada Estado-Membro *deverá existir* um órgão único de *ligação intracomunitária* com outras autoridades competentes. *Esse órgão deverá igualmente* compilar as estatísticas que se revelem pertinentes. *Os Estados-Membros deverão igualmente aplicar no seu território uma estratégia nacional de execução coerente e podem designar um órgão único para coordenar a sua aplicação.*

(8) Em cada Estado-Membro *deve ser designado* um órgão único de *coordenação da execução, que agirá como ponto focal nacional, com a responsabilidade de supervisionar e aplicar uma estratégia nacional coerente de execução, em consulta* com outras autoridades competentes, *a fim de garantir a interoperabilidade europeia dos sistemas de controlo, e de* compilar as estatísticas que se revelem pertinentes.

Justificação

Reintroduz-se a alteração 7 da primeira leitura (P5_TA-PROV(2004)0306).

Alteração 5
Considerando 12

(12) Atendendo a que o objectivo da presente directiva, nomeadamente o estabelecimento de regras comuns claras sobre as exigências mínimas de controlo da aplicação correcta e uniforme do Regulamento (CEE) n.º 3820/85 e do Regulamento (CEE) n.º 3821/85, não pode, devido à necessidade de uma acção transnacional coordenada, ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros, e pode pois ser melhor alcançado a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. De acordo com o princípio da proporcionalidade, consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aquele objectivo.

(12) Atendendo a que o objectivo da presente directiva, nomeadamente o estabelecimento de regras comuns claras sobre as exigências mínimas de controlo da aplicação correcta e uniforme do Regulamento (CEE) n.º 3820/85 e do Regulamento (CEE) n.º 3821/85, **bem como do Regulamento (CE) n.º ... do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., [relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários]**¹ não pode, devido à necessidade de uma acção transnacional coordenada, ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros, e pode pois ser melhor alcançado a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. De acordo com o princípio da proporcionalidade, consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aquele objectivo.

¹ JO L ...

Justificação

Reintroduz-se a alteração 11 da primeira leitura (P5_TA-PROV(2004)0306).

Alteração 6
Artigo 1

A presente directiva estabelece as condições mínimas para a **aplicação** do Regulamento (CEE) n.º 3820/85 e do Regulamento (CEE) n.º 3821/85.

A presente directiva estabelece as condições mínimas para a **execução** do Regulamento (CEE) n.º 3820/85, do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 e da **Directiva 2003/59/CE**.

Justificação

Reintroduz-se em parte a alteração 12 da primeira leitura (P5_TA-PROV(2004)0306).

Alteração 7

Artigo 1 A (novo)

Artigo 1º-A

Âmbito de aplicação

1. A presente directiva aplica-se aos veículos registados na Comunidade, sempre que o transporte rodoviário tenha lugar

a) exclusivamente no território da Comunidade, ou

b) entre a Comunidade, a Suíça e os Estados signatários do Acordo EEE.

2. O Acordo Europeu relativo ao Trabalho das Tripulações de Veículos que efectuam Transportes Internacionais Rodoviários (AETR) aplica-se, em lugar da presente directiva, na totalidade do trajecto, aos transportes rodoviários transnacionais efectuados parcialmente no exterior das zonas mencionadas no nº 1 com veículos registados na Comunidade ou em Estados signatários do AETR.

3. Em relação aos transportes rodoviários efectuados por veículos registados num país terceiro não signatário do AETR, a presente directiva aplica-se à parte do trajecto efectuada no território da Comunidade.

Justificação

Reintroduz-se a alteração 16 da primeira leitura (P5_TA-PROV(2004)0306), com ligeiros ajustamentos para adaptar o texto à redacção da posição comum do Conselho sobre a harmonização de determinadas disposições em matéria social (11337/2/04).

Alteração 8

Artigo 2, nº 1, parágrafo 2

Tais controlos incidirão todos os anos numa amostragem transversal ampla e representativa de trabalhadores móveis, condutores, empresas e veículos de todas as categorias de transporte abrangidas pelo Regulamento (CEE) n.º 3820/85 e pelo Regulamento (CEE) n.º 3821/85.

Tais controlos incidirão todos os anos numa amostragem transversal ampla e representativa de trabalhadores móveis, condutores, empresas e veículos de todas as categorias de transporte abrangidas pelo Regulamento (CEE) n.º 3820/85 e pelo Regulamento (CEE) n.º 3821/85, **bem como de condutores e trabalhadores**

Justificação

Restabelece o texto inicial da Comissão.

Alteração 9
Artigo 2, nº 1, parágrafo 3

Cada Estado-Membro deve garantir a aplicação de uma estratégia nacional coerente no seu território. Para este efeito, os Estados-Membros podem designar um organismo de coordenação das acções empreendidas ao abrigo dos artigos 4.º e 6.º, do qual a Comissão e os restantes Estados-Membros serão informados.

Suprimido

Justificação

O Conselho introduziu este novo elemento, mas as competências de controlo ou aplicação devem continuar a caber aos organismos de coordenação enumerados na proposta da Comissão.

Alteração 10
Artigo 2, nº 1 A (novo)

1 A. Nos casos em que tal medida não tenha ainda sido adoptada, os Estados-Membros atribuirão aos funcionários encarregados dos controlos, até ...*, todas as competências legais necessárias para que possam desempenhar correctamente as funções de inspecção que lhes incumbem por força da presente directiva.

****Seis meses após a entrada em vigor da presente directiva.***

Justificação

Reintroduz-se a alteração 63 da primeira leitura (P5_TA-PROV(2004)0306). Suprime-se a data de 1 de Janeiro de 2005 mencionada na alteração 63 pois, como já passou, tem de escolher-se outra.

Alteração 11
Artigo 2, n.º 2, parágrafo 1

2. Cada Estado-Membro organizará os controlos de modo a que, a partir de ... , 1% dos dias de trabalho dos condutores dos veículos abrangidos pelos Regulamentos (CEE) n.º 3820/85 e (CEE) n.º 3821/85 seja controlado. Esta percentagem aumentará para 2% a partir de **1 de Janeiro de 2009** e para 3% a partir de **1 de Janeiro de 2011**.

2. Cada Estado-Membro organizará os controlos de modo a que, a partir de ... , 1% dos dias de trabalho dos condutores dos veículos abrangidos pelos Regulamentos (CEE) n.º 3820/85 e (CEE) n.º 3821/85 seja controlado. Esta percentagem aumentará para 2% a partir de **1 de Janeiro de 2007** e para 3% a partir de **1 de Janeiro de 2009**.

Justificação

O Conselho prevê agora o aumento escalonado dos dias de trabalho sujeitos a controlo. O relator apoia basicamente esta abordagem, mas considera que o calendário não é suficientemente ambicioso e, por conseguinte, propõe encurtá-lo.

Alteração 12
Artigo 2, n.º 2, parágrafo 2

A partir de **1 de Janeiro de 2013**, a Comissão poderá aumentar esta percentagem mínima para 4%, nos termos do n.º 2 do artigo 12.º, desde que as estatísticas recolhidas de acordo com o artigo 3.º mostrem que mais de 90% de todos os veículos controlados estão equipados com um tacógrafo digital. Ao tomar a sua decisão, a Comissão terá também em conta a eficácia das medidas de execução em vigor, em especial a existência de dados de tacógrafo digital nas instalações da empresa.

A partir de **1 de Janeiro de 2011**, a Comissão poderá aumentar esta percentagem mínima para 4%, nos termos do n.º 2 do artigo 12.º, desde que as estatísticas recolhidas de acordo com o artigo 3.º mostrem que mais de 90% de todos os veículos controlados estão equipados com um tacógrafo digital. Ao tomar a sua decisão, a Comissão terá também em conta a eficácia das medidas de execução em vigor, em especial a existência de dados de tacógrafo digital nas instalações da empresa.

Justificação

A nova proposta do Conselho ao visar a percentagem de 4 % para a difusão dos tacógrafos digitais faz todo o sentido, pois essa tecnologia simplificará em grande medida o trabalho dos controladores. Porém, em coerência com a alteração sobre a supressão paulatina dos controlos, também é conveniente antecipar esta fase de dois anos.

Alteração 13
Artigo 2, n.º 2, parágrafo 3

Pelo menos 15% do total de dias de

Pelo menos 15% do total de dias de

trabalho controlados corresponderão a controlos na estrada, e pelo menos **25%** a controlos nas instalações das empresas. ***A partir de 1 de Janeiro de 2008, pelo menos 30% do total de dias de trabalho controlados corresponderão a controlos na estrada, e pelo menos 50% a controlos nas instalações das empresas.***

trabalho controlados corresponderão a controlos na estrada, e pelo menos **50%** a controlos nas instalações das empresas.

Justificação

Reintroduz-se a alteração 19 da primeira leitura (P5_TA-PROV(2004)0306). Restabelece-se igualmente a percentagem de 50% proposta pela Comissão para os controlos nas empresas.

Alteração 14 Artigo 2, nº 3

3. As informações fornecidas à Comissão de acordo com o n.º 2 do artigo 16.º do Regulamento (CEE) n.º 3820/85 incluirão o número de condutores controlados na estrada, o número de controlos nas instalações das empresas, o número de dias de trabalho controlados e o número ***de*** infracções registadas.

3. As informações fornecidas à Comissão de acordo com o n.º 2 do artigo 16.º do Regulamento (CEE) n.º 3820/85 incluirão o número de condutores controlados na estrada, o número de controlos nas instalações das empresas, o número de dias de trabalho controlados e o número ***e natureza das*** infracções registadas, ***indicando se se tratava de transporte de passageiros ou de mercadorias.***

Justificação

Reintroduz-se a alteração 20 da primeira leitura (P5_TA-PROV(2004)0306).

A presente alteração pretende permitir um registo preciso das infracções dissociando o transporte de passageiros e de mercadorias.

Alteração 15 Artigo 3, parágrafo 1, alínea a), subalínea i)

i) tipo de estrada, nomeadamente se se trata de uma auto-estrada, de uma estrada nacional ou de uma estrada secundária;

i) tipo de estrada, nomeadamente se se trata de uma auto-estrada, de uma estrada nacional ou de uma estrada secundária, ***número da estrada, país de matrícula do veículo controlado e número de veículos da empresa proprietária.***

A fim de evitar qualquer discriminação, os agentes de controlo registarão, aquando dos controlos de estrada, os

***Estados-Membros de proveniência dos
veículos, dos condutores e das empresas;***

Justificação

Reintroduzem-se em parte as alterações 21 e 22 da primeira leitura (P5_TA-PROV(2004)0306).

Alteração 16
Artigo 3, parágrafo 3

As autoridades competentes dos Estados-Membros inscreverão num registo os dados recolhidos no ano anterior.

As ***empresas responsáveis pelos condutores e as*** autoridades competentes dos Estados-Membros inscreverão num registo os dados recolhidos no ano anterior.

Justificação

Reintroduz-se a alteração 23 da primeira leitura (P5_TA-PROV(2004)0306). O relator recorda que, no dossier sobre a harmonização de determinadas disposições em matéria social que está a ser examinado em paralelo, o Conselho aceita que as empresas sejam obrigadas a conservar os dados (ver a alteração 62 do Parlamento a esse relatório).

Alteração 17
Artigo 4, nº 2, alínea a)

a) Exista um número suficiente de pontos de controlo nas *ou na proximidade das* estradas existentes e projectadas;

a) Exista um número suficiente de pontos de controlo nas estradas existentes e projectadas *ou na sua proximidade e, em especial, que as estações de serviço, as áreas de descanso, os parques de estacionamento e outros locais seguros ao longo das auto-estradas, bem como as áreas de serviço, possam funcionar como pontos de controlo;*

Justificação

Reintroduz-se a alteração 24 da primeira leitura (P5_TA-PROV(2004)0306). Além disso, a Comissão já previa essa referência às auto-estradas e áreas de serviço, que foi suprimida pelo Conselho.

Alteração 18
Artigo 4, nº 2, alínea b)

b) Os controlos sejam efectuados segundo

b) Os controlos sejam efectuados segundo

um sistema de rotação aleatório.

um sistema de rotação aleatório,
procurando estabelecer um equilíbrio da intensidade dos controlos nos diferentes locais ao longo das estradas;

Justificação

Reintroduz-se a alteração 25 da primeira leitura (P5_TA-PROV(2004)0306)

Alteração 19
Artigo 4, nº 2 A (novo)

2 A. Os controlos na estrada devem ser organizados no momento em que os veículos se dirijam aos pontos de controlo ou se afastem dos mesmos. No caso de veículos parados, que aparentemente tencionem estacionar para respeitar as pausas previstas dos períodos de condução ou de descanso, os controlos só devem ser efectuados caso haja elementos específicos que levantem suspeitas ou caso se verifique uma situação de risco.

Justificação

Reintroduz-se a alteração 26 da primeira leitura (P5_TA-PROV(2004)0306).

Alteração 20
Artigo 6, nº 1

1. Os controlos nas instalações devem ser planeados à luz da experiência adquirida no passado com as diferentes categorias de transporte. Serão igualmente efectuados quando se detectarem na estrada infracções graves ao Regulamento (CEE) n.º 3820/85 ou ao Regulamento (CEE) n.º 3821/85.

1. Os controlos nas instalações devem ser planeados à luz da experiência adquirida no passado com as diferentes categorias de transporte ***e de empresas***. Serão igualmente efectuados quando se detectarem na estrada infracções graves ao Regulamento (CEE) n.º 3820/85 ou ao Regulamento (CEE) n.º 3821/85.

Justificação

Reintroduz-se uma parte da alteração 29 da primeira leitura (P5_TA-PROV(2004)0306)

Alteração 21
Artigo 7, título

Justificação

Na sua posição comum o Conselho reduziu consideravelmente as tarefas do organismo de coordenação. O relator considera importante preservar o catálogo de actividades previsto inicialmente pela Comissão. Por conseguinte, também o título deverá reflectir a versão inicial.

Alteração 22

Artigo 7, nº 1, alínea a)

a) assegurar a coordenação **com** os órgãos equivalentes dos outros Estados-Membros em questão para as acções efectuadas ao abrigo do artigo 5.º;

a) assegurar a coordenação **entre as diversas autoridades de um Estado-Membro competentes no que respeita às acções do âmbito dos artigos 4.º e 6.º e os órgãos equivalentes de outros Estados-Membros no que respeita às acções do âmbito do artigo 5.º;**

Justificação

Restabelece o texto inicial da Comissão.

Alteração 23

Artigo 7, nº 1, alínea ba) (nova)

ba) elaborar uma estratégia nacional coerente de execução;

Justificação

Restabelece um elemento do texto inicial da Comissão.

Alteração 24

Artigo 7, nº 1, alínea ca) (nova)

ca) tornar públicos os dados estatísticos obtidos nos termos do artigo 3º.

Justificação

Reintroduz-se a alteração 31 da primeira leitura (P5_TA-PROV(2004)0306).

Alteração 25

Artigo 9, título

Sistema comum de classificação dos riscos

Sistema comum de classificação dos riscos
e infracções

Justificação

O relator considera imprescindíveis as normas sobre sanções suprimidas pelo Conselho e apresenta diversas alterações com vista a restabelecer o texto inicial. É necessário, por conseguinte, adaptar também o título.

Alteração 26

Artigo 9, nº 1

1. Os Estados-Membros adoptarão um sistema de classificação dos riscos, no que respeita às empresas, de acordo com o número e a gravidade das infracções ao Regulamento (CEE) n.º 3820/85 **ou** ao Regulamento (CEE) n.º 3821/85 que cada empresa tiver cometido.

1. Os Estados-Membros adoptarão um sistema **comum** de classificação dos riscos, no que respeita às empresas, de acordo com o número e a gravidade das infracções ao Regulamento (CEE) n.º 3820/85, ao Regulamento (CEE) n.º 3821/85 **ou à Directiva 2002/15/CE** que cada empresa tiver cometido.

Justificação

Restabelece o texto inicial da Comissão.

Alteração 27

Artigo 9, nº 2

2. As empresas com uma classificação de risco elevado serão controladas com *maior* rigor e frequência. Os critérios e modalidades de aplicação do sistema serão analisados no Comité a que se refere o artigo 12.º, tendo em vista estabelecer um sistema de troca de informações sobre melhores práticas.

2. As empresas com uma classificação de risco elevado serão controladas com *maiores* rigor e frequência **e, caso se detectem infracções repetidas, sofrerão sanções mais severas**. Os critérios e modalidades de aplicação do sistema serão analisados no Comité a que se refere o artigo 12.º, tendo em vista estabelecer um sistema de troca de informações sobre melhores práticas.

Justificação

Restabelece o segundo parágrafo do nº 1 do artigo 9º do texto inicial da Comissão.

Alteração 28

Artigo 9, n° 2 A (novo)

2 A. Os Estados-Membros que tomem conhecimento de uma infracção ao Regulamento (CEE) n° 3820/85, ao Regulamento (CEE) n° 3821/85 ou à Directiva 2002/15/CE, cometida no território de outro Estado-Membro, informarão o Estado-Membro em causa, a fim de que este possa impor sanções ao infractor.

Justificação

Reintroduz-se a alteração 33 da primeira leitura (P5_TA-PROV(2004)0306).

Alteração 29

Artigo 9, n° 2 B (novo)

2 B. Os Estados-Membros reconhecerão, nomeadamente, cada uma das seguintes violações dos Regulamentos (CEE) n.º 3820/85 e (CEE) n.º 3821/85 e da Directiva 2002/15/CE como constituindo infracções graves:

- a) exceder em 20% ou mais os limites máximos de tempo de condução diário, de seis dias ou quinzenal;**
- b) desrespeitar em 20% ou mais o período mínimo de descanso diário ou semanal;**
- c) desrespeitar em 33% ou mais o período mínimo de pausa;**
- d) exceder em 10% ou mais o tempo máximo de trabalho semanal de 60 horas.**

Justificação

Restabelece o texto do n° 4 do artigo 10° do texto inicial da Comissão, tendo em conta a alteração 35 da primeira leitura (P5_TA-PROV(2004)0306).

Alteração 30

Artigo 10

Até ... , a Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório de análise das sanções previstas na legislação dos Estados-Membros para as

Até ... , a Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório de análise das sanções previstas na legislação dos Estados-Membros para as

infracções graves.

infracções graves. *Ao mesmo tempo, a Comissão apresentará uma proposta de directiva relativa à harmonização das referidas sanções.*

Justificação

Reintroduz-se a alteração 38 da primeira leitura (P5_TA-PROV(2004)0306).

Alteração 31

Artigo 10, parágrafo 1 A (novo)

O relatório indicará o grau de diferença entre as sanções, bem como quais os efeitos que a harmonização das sanções mínimas e máximas para uma determinada infracção terá na garantia do cumprimento do disposto na presente directiva e das normas de segurança rodoviária.

Justificação

Restabelece o n.º 2 do artigo 12.º do texto inicial da Comissão, tendo em conta a alteração 39 da primeira leitura (P5_TA-PROV(2004)0306).

Alteração 32

Artigo 11, n.º 1, parágrafo 2

Tais directrizes serão incluídas *no* relatório bienal *referido no n.º 2 do artigo 16.º do Regulamento (CEE) n.º 3820/85.*

Tais directrizes serão *publicadas num* relatório bienal *da Comissão.*

Justificação

Reintroduz-se a alteração 40 da primeira leitura (P5_TA-PROV(2004)0306).

Alteração 33

Artigo 12, n.º 2 A (novo)

2 A. Os parceiros sociais europeus participarão como observadores nas deliberações do comité.

Justificação

Reintroduz-se o princípio da alteração 41 da primeira leitura (P5_TA-PROV(2004)0306).

Alteração 34
Artigo 14

Artigo 14

Suprimido

Negociações com países terceiros

Após a entrada em vigor da presente directiva, a Comunidade entabulará negociações com os países terceiros relevantes tendo em vista a aplicação de regras equivalentes às estabelecidas na presente directiva.

Justificação

Pode suprimir-se este artigo, graças à alteração ao artigo 1º bis (novo), que também se refere à aplicação ao transporte entre a Comunidade e países terceiros.

Alteração 35
Anexo I, parte A, ponto 1)

1) Períodos de condução diária, pausas e períodos de descanso diários e semanais; igualmente, folhas de registo ***dos dias precedentes***, que têm de ser conservadas a bordo do veículo por força do n.º 7 do artigo 15.º do Regulamento (CEE) n.º 3821/85, e/ou dados armazenados relativamente ao mesmo período no cartão do condutor e/ou na memória do equipamento de registo, nos termos do Anexo II da presente directiva, e/ou em folhas impressas;

1) Períodos de condução diária ***e semanal, totalidade dos períodos de condução durante duas semanas consecutivas***, pausas e períodos de descanso diários ***e semanais, bem como os períodos de descanso compensatório***; igualmente, as folhas de registo ***das duas semanas anteriores***, que têm de ser conservadas a bordo do veículo por força do n.º 7 do artigo 15.º do Regulamento (CEE) n.º 3821/85, e/ou dados armazenados ***dos últimos 28 dias***, relativamente ao mesmo período, no cartão do condutor e/ou na memória do equipamento de registo, nos termos do Anexo II da presente directiva, e/ou em folhas impressas;

Justificação

Reintroduz-se a alteração 42 da primeira leitura (P5_TA-PROV(2004)0306).

Alteração 36
Anexo I, parte B, parágrafo 1, ponto 3 A) (novo)

3 A) tempo médio de trabalho semanal ao longo do período de referência (máximo de 48 horas) constante da alínea a) do artigo 4.º da Directiva 2002/15/CE;

Justificação

Restabelece o ponto 5 da parte B do anexo I do texto inicial da Comissão.

Alteração 37
Anexo I, parte B, parágrafo 2

Os Estados-Membros podem, se adequado e caso seja detectada uma infracção, controlar a co-responsabilidade de outros instigadores ou cúmplices da cadeia de transporte, como sejam expedidores, transitários ou contratantes, e designadamente verificar se os contratos de prestação de serviços de transporte permitem cumprir o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 e o Regulamento (CEE) n.º 3821/85.

Os Estados-Membros podem, se adequado e caso seja detectada uma infracção, controlar a co-responsabilidade de outros instigadores ou cúmplices da cadeia de transporte, como sejam expedidores, transitários ou contratantes, e designadamente verificar se os contratos de prestação de serviços de transporte permitem cumprir o Regulamento (CEE) n.º 3820/85, o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 e a ***Directiva 2002/15/CE***.

Justificação§

Restabelece um aspecto do ponto 6 da parte B do anexo I do texto inicial da Comissão.