

# PARLAMENTO EUROPEU

2004



2009

---

*Documento de sessão*

FINAL  
**A6-0073/2005**

22.3.2005

**\*\*\*II**

## **RECOMENDAÇÃO PARA SEGUNDA LEITURA**

referente à posição comum adoptada pelo Conselho tendo em vista a adopção da directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos do Conselho (CEE) n.os 3820/85 e 3821/85, quanto às disposições sociais no domínio das actividades de transporte rodoviário (11336/1/2004 – C6-0249/2004 – 2003/0255(COD))

Comissão dos Transportes e do Turismo

Relator: Helmuth Markov

### ***Legenda dos símbolos utilizados***

- \* Processo de consulta  
*Maioria dos votos expressos*
- \*\*I Processo de cooperação (primeira leitura)  
*Maioria dos votos expressos*
- \*\*II Processo de cooperação (segunda leitura)  
*Maioria dos votos expressos para aprovar a posição comum*  
*Maioria dos membros que compõem o Parlamento para rejeitar ou alterar a posição comum*
- \*\*\* Parecer favorável  
*Maioria dos membros que compõem o Parlamento, excepto nos casos visados nos artigos 105º, 107º, 161º e 300º do Tratado CE e no artigo 7º do Tratado UE*
- \*\*\*I Processo de co-decisão (primeira leitura)  
*Maioria dos votos expressos*
- \*\*\*II Processo de co-decisão (segunda leitura)  
*Maioria dos votos expressos para aprovar a posição comum*  
*Maioria dos membros que compõem o Parlamento para rejeitar ou alterar a posição comum*
- \*\*\*III Processo de co-decisão (terceira leitura)  
*Maioria dos votos expressos para aprovar o projecto comum*

(O processo indicado tem por fundamento a base jurídica proposta pela Comissão)

### ***Alterações a textos legais***

Nas alterações do Parlamento, as diferenças são assinaladas simultaneamente a negrito e em itálico. A utilização de itálico sem negrito constitui uma indicação destinada aos serviços técnicos e tem por objectivo assinalar elementos do texto legal que se propõe sejam corrigidos, tendo em vista a elaboração do texto final (por exemplo, elementos manifestamente errados ou lacunas numa dada versão linguística). Estas sugestões de correcção ficam subordinadas ao aval dos serviços técnicos visados.

## ÍNDICE

	<b>Página</b>
PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU.....	5
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS.....	21
PROCESSO .....	25



## PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU

sobre a posição comum adoptada pelo Conselho tendo em vista a adopção da directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos do Conselho (CEE) n.os 3820/85 e 3821/85, quanto às disposições sociais no domínio das actividades de transporte rodoviário (11336/1/2004 – C6-0249/2004 – 2003/0255(COD))

(Processo de co-decisão: segunda leitura)

*O Parlamento Europeu,*

- Tendo em conta a posição comum do Conselho (11336/1/2004 – C6-0249/2004),
  - Tendo em conta a sua posição em primeira leitura<sup>1</sup> sobre a proposta da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho (COM(2003)0628)<sup>2</sup>,
  - Tendo em conta o n.º 2 do artigo 251.º do Tratado CE,
  - Tendo em conta o artigo 62.º do seu Regimento,
  - Tendo em conta a recomendação para segunda leitura da Comissão dos Transportes e do Turismo (A6-0073/2005),
1. Aprova a posição comum com as alterações nela introduzidas;
  2. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho e à Comissão.

Posição comum do Conselho

Alterações do 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

(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***

<sup>1</sup> Textos Aprovados de 20.4.2004, P5\_TA(2004)0306.

<sup>2</sup> Ainda não publicada em JO.

de um mercado comum de serviços de transporte terrestre, para a segurança rodoviária e para as condições de trabalho.

**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,\*** são importantes para a criação de um mercado comum de serviços de transporte terrestre, para a segurança rodoviária e para as condições de trabalho.

---

\*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 bis (novo)

***(5 bis) 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 ***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]** 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.

#### *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 e do Regulamento (CEE) n.º 3821/85, **bem como 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 bis (novo)

##### *Artigo 1 bis*

##### *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 sobre o Espaço Económico Europeu.**

**2. O Acordo Europeu relativo ao Trabalho das Tripulações de Veículos que efectuam Transportes Internacionais Rodoviários (Acordo AETR) aplica-se, em lugar da presente Directiva, na totalidade do trajecto, aos transportes transnacionais efectuados por estrada que se efectuem parcialmente no exterior das zonas mencionadas no nº 1 quando este se**



*efectue com veículos registados na Comunidade ou em Estados que sejam parte no Acordo AETR.*

*3. Em relação aos transportes rodoviários efectuados por veículos registados num país terceiro que não seja parte no Acordo 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, n.º 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 móveis abrangidos pela Directiva 2002/15/CE.***

#### *Justificação*

*Restabelece o texto inicial da Comissão.*

#### *Alteração 9*

*Artigo 2, n.º 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***

***Suprimido***

**informados.**

*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, n.º 1 bis (novo)

***1 bis. 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, nº 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, nº 2, parágrafo 3

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.**

Pelo menos 15% do total de dias de 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, n.º 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) ponto 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 certos aspectos das alterações 21 e 22 da primeira leitura (P5\_TA-PROV(2004)0306).*

Alteração 16  
Artigo 3, parágrafo 3

As autoridades competentes dos Estados-

***As empresas responsáveis pelos***

Membros inscreverão num registo os dados recolhidos no ano anterior.

**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 ou na proximidade das estradas existentes e projectadas **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 um sistema de rotação aleatório.

b) Os controlos sejam efectuados segundo 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 bis (novo)

***2 bis. 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

***Ligação intracomunitária***

***Órgãos de coordenação da execução***

*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 b bis) (nova)

***b bis) elaborar uma estratégia nacional coerente de execução;***

*Justificação*

*Restabelece um elemento do texto inicial da Comissão.*

Alteração 24  
Artigo 7, nº 1, alínea c bis) (nova)

***c bis) 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, n.º 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 ou ao Regulamento (CEE) n.º 3821/85 **e à Directiva 2002/15/CE** que cada empresa tiver cometido.

*Justificação*

*Restabelece o texto inicial da Comissão.*

Alteração 27  
Artigo 9, n.º 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 regularidade **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 n.º 1 do artigo 9.º do texto inicial da Comissão.*

Alteração 28  
Artigo 9, n.º 2 bis (novo)

**2 bis. Os Estados-Membros que tomem**



*conhecimento de uma infracção aos Regulamentos (CEE) n.º 3820/85 e n.º 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.º 2 ter (novo)*

*2 ter. Os Estados-Membros reconhecerão, nomeadamente, cada uma das seguintes violações dos Regulamentos (CEE) n.º 3820/85 e 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.º 4 do artigo 10º 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 infracções graves.*

*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. **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 bis (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 bis (novo)

***2 bis. Os parceiros sociais europeus participarão como observadores nas deliberações desse 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 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 ***dos últimos 28 dias***;

*Justificação*

*Reintroduz-se a alteração 42 da primeira leitura (P5\_TA-PROV(2004)0306).*

Alteração 36

Anexo I, parte B, parágrafo 1, ponto 3 bis) (novo)

***3 bis) tempo médio máximo de trabalho semanal de 48 horas ao longo do período de referência determinado, em conformidade com a 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 e o Regulamento (CEE) n.º 3821/85, ***bem como a Directiva 2002/15/CE.***

*Justificação*

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

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### 1. Posição comum

#### a) Aspectos fundamentais

O Conselho introduziu numerosas alterações na proposta de Directiva da Comissão, o que faz com que se verifique uma clara divergência em relação à posição do Parlamento Europeu em primeira leitura.

No que respeita à percentagem de controlos dos dias trabalhados, o Conselho propõe uma gradação (ver o nº 2 do artigo 2º): 1 % a partir da entrada em vigor da Directiva e 2 % a partir de 1 de Janeiro de 2009. A partir de 1 de Janeiro de 2011, aplicar-se-ia 3 %. Estes números afastam-se claramente da percentagem proposta pela Comissão – 3 % – que foi apoiada pelo Parlamento. No entanto, é possível um aumento para 4 % a partir de 1 de Janeiro de 2013, se se demonstrar que uma média superior a 90 % do total de veículos controlados dispõe de tacógrafo digital.

Pelo menos 15 % dos dias de trabalho controlados corresponderia, segundo o Conselho, a controlos na estrada, ao passo que 25 % se destinaria a controlos nas instalações das empresas. A partir de 1 de Janeiro de 2008, essas percentagens se elevariam até alcançar um mínimo de 30 % e 50 % respectivamente. Assim seria tida em conta, se bem que só parcialmente, a alteração 19 do Parlamento, na qual se exigia uma percentagem mínima de controlos em pequenas empresas.

Basicamente, o Conselho pretende limitar o âmbito de aplicação desta proposta de Directiva aos Regulamentos (CEE) nº 3820/85 e (CEE) nº 3821/85. Por isso, rejeita a inclusão da Directiva 2002/15/CE relativa à organização do tempo de trabalho e as alterações com ela relacionadas.

#### b) Posição do Conselho no tocante às alterações

O Parlamento aprovou 38 alterações em primeira leitura. O Conselho só aprovou na íntegra a alteração 27. Deu a sua aprovação parcial às alterações 3 e 23 e – em menor medida – às alterações 21 e 22. Além disso aprovou um elemento da alteração 42 e rejeitou o resto das alterações aduzindo diversas justificações.

O Conselho rejeitou igualmente uma série de alterações –1, 12, 15, 29, 34 e 36– por não aceitar as referências a actos normativos diferentes dos Regulamentos nº 3820/85 e nº 3821/85.

As alterações 6, 13, 14, 16, 32, 33, 35, 36, 37 e 38 não foram tidas em conta, já que o Conselho entende que a regulação dos aspectos nelas abordados corresponde ao Regulamento relativo aos tempos de condução e descanso ou então que já foram tratados noutra lugar.

Foram rejeitadas, em parte sem uma justificação concreta, as alterações 5, 7, 11, 18, 20, 24,

25, 26, 28, 29, 30, 31, 39, 40, 41, 63 e 66.

## 2. Avaliação

A posição comum apresentada pelo Conselho é decepcionante. Quase sem excepção o Conselho rejeitou as propostas do Parlamento, entre elas as referentes às infracções (artigo 10º da proposta da Comissão) e à harmonização das sanções (o artigo 12º original). Como foi assinalado, o Conselho modificou o texto da Comissão em determinados pontos básicos que o Parlamento não tinha alterado: devemos mencionar a percentagem mínima de dias ou a exclusão do âmbito de aplicação do Regulamento da Directiva relativa à organização do tempo de trabalho. É preciso admitir que alguns pontos relativos às sanções tinham sido incluídos na posição comum do Conselho referente ao Regulamento relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social. Não obstante, o relator considera um tanto curta a avaliação do Conselho no que respeita às disposições de maior importância acerca das quais que não se tinham produzido grandes divergências entre as duas instituições. Se se tomarem as alterações efectuadas pelo Conselho no seu conjunto, fica claro que este restringe o âmbito de aplicação, relativamente à proposta do Parlamento, e que é mais generoso no que respeita ao número e distribuição dos controlos, aos elementos a controlar e às infracções.

## 3. Propostas do relator

O relator está convencido de que o modo como o Conselho "diluiu" a proposta contraria os objectivos da mesma, embora o próprio Conselho retome estes objectivos no considerando 4, uma das alterações aprovadas pelo Parlamento: segurança rodoviária, harmonização das condições de trabalho e fomento da concorrência. Uma moderação excessiva em termos das exigências impostas por esta Directiva de controlo esvaziaria de conteúdo a revisão do Regulamento sobre os tempos de condução e de descanso. Por isso, o relator propõe reiterar um bom número das alterações apresentadas pelo Parlamento em primeira leitura ou então restabelecer o texto original da Comissão.

- No que respeita ao âmbito de aplicação da Directiva, o relator compreende o Conselho, na medida em que a realização na estrada de controlos obrigatórios referentes ao cumprimento da Directiva sobre a organização do tempo de trabalho encontraria, em parte, consideráveis dificuldades de índole prática. Por isso, o relator está disposto a retirar uma série de exigências referentes aos controlos na estrada presentes na primeira leitura, dado o diferente grau de aplicação da Directiva relativa à organização dos tempos de trabalho nos Estados-Membros. Não obstante, trata-se de uma norma social da Comunidade, à que deveria corresponder uma relação mínima com a Directiva relativa à organização dos tempos de trabalho. Por isso, o relator considera importante controlar pelo menos nas instalações das empresas o tempo de trabalho semanal máximo, o que poderia fazer-se sem problemas.
- O aumento escalonado dos dias controlados de 1 % para 3 % e, por último, para 4 % é absolutamente razoável. Em contrapartida, o calendário parece menos ambicioso: o relator propõe manter o sistema escalonado mas acelerar os prazos: os aumentos se produziram em 2007/2009/2011, em vez de em 2009/2011/2013.
- No que respeita à repartição dos controlos em estrada e nas instalações das empresas, o

Parlamento deveria insistir nas percentagens mínimas de 15 % e 50 % respectivamente. Estas percentagens representam já um compromisso no tocante à proposta da Comissão de 30 % e 50 % e garantem flexibilidade suficiente. Uma diminuição da percentagem mínima de controlos nas instalações das empresas para 30 % esvaziaria de conteúdo a disposição.

- Em relação com os controlos em estrada, deveriam reiterar-se vários aspectos: a alteração 26 referente aos controlos quando os veículos se dirijam aos pontos de controlo ou se afastem dos mesmos foi sugerida ao relator pela própria polícia e deveria conservar-se (nota: a numeração das alterações é a da primeira leitura, ou seja, do documento P5 \_ TA-PROV(2004)0306). Assim, a exigência de equilíbrio na intensidade dos controlos em diferentes locais ao longo das estradas (alteração 25), bem como a enumeração desses locais (alteração 24), representam elementos importantes e clarificadores.
- O artigo 7º (coordenação intracomunitária) exige toda uma série de alterações, já que a função do organismo (de coordenação) ficou claramente reduzida. O Conselho prevê na sua posição comum uma estrutura dupla: em conformidade com o parágrafo 3 do nº 1 do artigo 2º da posição comum, os Estados-Membros *poderão* designar um organismo nacional de coordenação dos controlos. Nos termos do artigo 7º, *será estabelecido* um segundo organismo. Isto não é convincente: A lista de tarefas enunciada no artigo 7º converte o organismo previsto na instituição adequada para coordenar uma estratégia de controlo nacional coerente. Se o organismo em questão se encarregar de transmitir os dados estatísticos à Comissão, esta disporia da melhor visão geral acerca dos possíveis pontos débeis nacionais. Tal não significa, em definitivo, que uma estratégia de tal natureza tenha que ser ditada pelo organismo criado por força do artigo 7º. É de considerar também que vários dos novos Estados-Membros estão a criar organismos de coordenação desta índole e que, aparentemente, se têm deixado guiar pela ideia de que *um único* organismo constitui a solução mais eficaz.
- Por último, devemos referir a questão das infracções e das sanções: é lamentável que o Conselho tenha suprimido por completo a definição de infracção grave. O relator assinala que um excesso de moderação neste ponto pode anular todos os esforços empreendidos pela Comunidade no âmbito da regulamentação social aplicável ao transporte por estrada. Sem esse catálogo de infracções graves, o relatório para efeitos do artigo 10º, no qual se analisam as sanções correspondentes, tem pouco sentido. Na Directiva 95/50/CE relativa a procedimentos uniformes de controlo do transporte de mercadorias perigosas por estrada, recentemente modificada, distinguem-se três categorias de infracções, pelo que não fica muito claro por que uma simples enumeração, não fechada, de infracções graves não é aceitável para o Conselho. Por isso, o relator tem intenção de voltar a propor a lista de infracções graves ( nº 4 do artigo 9º da proposta da Comissão). O tema das sanções é inteiramente diferente: como foi assinalado, as disposições propostas pelo Parlamento são reproduzidas quase literalmente na posição comum relativa à harmonização de determinadas disposições em matéria social. O relator considera supérfluo repetir aqui essas disposições e renuncia a apresentar as alterações correspondentes.
- A proposta do relator constitui pois uma certa aproximação à posição do Conselho. No entanto, há ainda numerosos pontos em que não podemos secundar o texto do Conselho: à luz dos objectivos da proposta de Directiva, a aspiração de aumentar a segurança do transporte por estrada e as questões sociais que afectam as pessoas implicadas nesse

transporte, o relator considera irrenunciável a manutenção de uma série de alterações.



## PROCESSO

<b>Título</b>	Posição comum adoptada pelo Conselho tendo em vista a adopção da directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos do Conselho (CEE) n.os 3820/85 e 3821/85, quanto às disposições sociais no domínio das actividades de transporte rodoviário		
<b>Referências</b>	11336/1/2004 – C6-0249/2004 – 2004/0255(COD)		
<b>Base jurídica</b>	Nº 2 do art. 251º e nº 1 do art. 71º CEE		
<b>Base regimental</b>	Art. 62º		
<b>Data da primeira leitura do PE – P5</b>	20.4.2004	P5_TA(2004)0306	
<b>Proposta da Comissão</b>	COM(2003)0628		
<b>Proposta alterada da Comissão</b>			
<b>Recepção da posição comum: data de comunicação em sessão</b>	16.12.2004		
<b>Comissão competente quanto ao fundo</b> Data de comunicação em sessão	TRAN 3.12.2003		
<b>Relator(es)</b> Data de designação	Helmuth Markov 28.7.2004		
<b>Relator(es) substituído(s)</b>			
<b>Exame em comissão</b>	21.1.2005	2.2.2005	14.3.2005
<b>Data de aprovação</b>	15.3.2005		
<b>Resultado da votação final</b>	A favor: 39 Contra: 6 Abstenções: 2		
<b>Deputados presentes no momento da votação final</b>	Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Philip Bradbourn, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Armando Dionisi, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Emanuel Jardim Fernandes, Mathieu Grosch, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Josu Ortuondo Larrea, Fernand Le Rachinel, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Evelin Lichtenberger, Patrick Louis, Erik Meijer, Michael Henry Natrass, Robert Navarro, Janusz Onyszkiewicz, Luis de Grandes Pascual, Etelka Barsi-Pataky, Ewa Hedkvist Petersen, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Ingo Schmitt, Renate Sommer, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zīle		
<b>Suplentes presentes no momento da votação final</b>	Jean Louis Cottigny, Den Dover, Anne Elisabet Jensen, Antonio López-Istúriz White, Helmuth Markov		
<b>Suplentes (nº 2 do art. 178º) presentes no momento da votação final</b>			
<b>Data de entrega – A[5]</b>	22.3.2005	A6-0073/2005	
<b>Observações</b>	...		