



Info

Transporte rodoviário: condutores mais repousados, estradas mais seguras

Os acidentes nas estradas europeias provocados pelo cansaço dos condutores dos camiões e dos autocarros deverão ser reduzidos com as medidas hoje aprovadas pelo Parlamento Europeu. A nova legislação torna obrigatória a introdução de equipamento de registo digital (tacógrafos) nos novos veículos a partir de Maio deste ano, prevê um maior controlo dos períodos de condução e de repouso dos condutores e inclui, pela primeira vez, uma lista de infracções comuns.

Após várias rondas de negociações, as delegações do Parlamento Europeu e do Conselho chegaram a um acordo, em conciliação, sobre a legislação social aplicável no domínio dos transportes rodoviários. O acordo sobre as duas propostas em causa - um regulamento relativo aos períodos de pausa e repouso dos condutores e uma directiva sobre o aumento do número de controlos e uma abordagem comum das infracções e sanções - foi hoje aprovado em plenário.

Períodos de repouso dos condutores

Com vista a aumentar a segurança rodoviária, os condutores deverão fazer pausas mais regularmente. A nova legislação estipula que, após quatro horas e meia de condução, é obrigatória uma pausa de, pelo menos, 45 minutos. Esta pausa poderá, no entanto, ser substituída por uma pausa de 15 minutos seguida de outra de 30 minutos, distribuídas ao longo do período de condução.

No que respeita aos períodos de repouso, o Parlamento e o Conselho chegaram a acordo sobre a definição de "período de repouso diário regular": é um período ininterrupto de repouso de, pelo menos, 11 horas, que, alternativamente, pode ser gozado em dois períodos, o primeiro de 3 horas e o segundo de 9 horas. O Parlamento defendia 12 horas, mas finalmente cedeu à posição do Conselho com vista a facilitar o alcance de um acordo global.

Para benefício do condutor, foi também aprovado que o tempo gasto por um condutor para chegar ao local de entrega de um veículo ou para regressar desse local (quando o veículo não se encontrar junto do seu domicílio nem na sede operacional do empregador onde o condutor está normalmente afectado), não será considerado período de repouso ou pausa, a não ser que o condutor se encontre num barco de passagem (ferry-boat) ou num comboio e tenha acesso a instalações de repouso como, por exemplo, uma cama ou beliche.

Controlo dos dias de trabalho

Por insistência do Parlamento, o Conselho aceitou finalmente que os controlos efectuados pelos Estados-Membros devem aumentar, a partir de 2008, para, pelo menos, 2% dos dias de trabalho dos condutores e para, no mínimo, 3% a partir de 2010. O Conselho tinha proposto inicialmente 2% a partir de 2009 e 3% a partir de 2011.

Foi também aprovado que pelo menos 15% dos controlos dos dias de trabalho serão efectuados na estrada e 30% nas instalações das empresas. A partir de 2008, estes valores aumentarão para 30% e 50%, respectivamente. Consequentemente, os controlos serão efectuados sobretudo nas instalações das empresas, onde as inspecções podem ser mais aprofundadas do que na estrada.

Os controlos na estrada serão organizados em diferentes locais e a diferentes horas e cobrirão uma grande parte da rede rodoviária para que seja difícil evitar os pontos de controlo. Além disso, serão efectuados seguindo um sistema de rotação aleatório, a fim de garantir um equilíbrio geográfico adequado.

Infracções e sanções comuns

O Conselho não aceitava qualquer referência à harmonização de sanções, argumentando que estas eram da competência dos Estados-Membros. No entanto, por insistência do Parlamento, o Conselho aprovou finalmente a inclusão, no anexo da directiva, de uma lista não exaustiva de infracções comuns. Enumera, em particular, como infracções a ultrapassagem dos limites de condução diários, semanais ou quinzenais, o incumprimento do período mínimo de repouso diário ou semanal, a inobservância do intervalo mínimo e o uso de um tacógrafo que não satisfaça os requisitos da legislação europeia.

Numa declaração, a Comissão Europeia compromete-se a apresentar, no futuro, uma lista mais detalhada que complemente as infracções referidas com valores-limite específicos cuja ultrapassagem constituirá uma infracção grave.

Directiva sobre o tempo de trabalho

Esta foi a questão mais difícil de resolver nas negociações de conciliação. O Conselho recusava-se a aceitar a inclusão da referência à Directiva 2002/15/CE relativa ao tempo de trabalho, que permitiria às autoridades de controlo dos Estados-Membros que efectuam inspecções controlar se os limites de tempo de trabalho estabelecidos na nova directiva seriam respeitados, tornando assim possível, por exemplo, levar em conta a fadiga dos motoristas na sequência da carga ou da descarga de um camião.

Todas as propostas de compromisso apresentadas pela delegação do PE sobre esta questão foram rejeitadas pelo Conselho. As duas instituições concordaram finalmente em salientar nos considerandos da nova directiva a importância da directiva relativa ao tempo de trabalho para a criação de um mercado comum da segurança rodoviária e das condições de trabalho. Além disso, foi incluído um novo considerando referindo que os riscos decorrentes da fadiga do condutor deveriam ser igualmente abordados através da aplicação da directiva relativa ao tempo de trabalho.

As medidas previstas na nova legislação procuram não apenas conduzir a uma maior segurança rodoviária, mas contribuir igualmente para a harmonização das condições de trabalho dos condutores na UE.

Contacto :

Isabel NADKARNI

Serviço de Imprensa - Sector Português

E-mail: isabel.nadkarni@europarl.europa.eu

BXL: (32-2) 28 32198

STR: (33-3) 881 76758

Ton HUYSSOON

Serviço de Imprensa - Especialista Comissão dos Transportes

Tel.: (32-2) 28 42408

E-mail: dirk.huyssoon@europarl.europa.eu