COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 3.8.2009
COM(2009) 415 final

# RELATÓRIO DA COMISSÃO

## sobre a aplicação, em 2005-2006, da Directiva 2002/15/CE relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem actividades móveis de transporte rodoviário

## (primeiro relatório da Comissão sobre a aplicação das regras em matéria de tempo de trabalho no domínio do transporte rodoviário)

{SEC(2009)1099}

# RELATÓRIO DA COMISSÃO

## sobre a aplicação, em 2005-2006, da Directiva 2002/15/CE relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem actividades móveis de transporte rodoviário

## (primeiro relatório da Comissão sobre a aplicação das regras em matéria de tempo de trabalho no domínio do transporte rodoviário)

## 1. INTRODUÇÃO

O presente relatório diz respeito à aplicação da Directiva 2002/15/CE[1] relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem actividades móveis de transporte rodoviário nos Estados-Membros.

A directiva estabelece as disposições em matéria de tempo de trabalho, pausas e trabalho nocturno. Os seus objectivos consistem em reforçar a segurança rodoviária, evitar a distorção da concorrência e garantir a segurança e a saúde dos trabalhadores que exercem actividades móveis. A directiva complementa, assim, as disposições do Regulamento (CE) n.º 561/2006 relativas aos períodos de condução e de repouso, que afectam directamente a segurança rodoviária e a concorrência, dado especificarem o período máximo de condução permitido.

Apesar do disposto no artigo 13.º da directiva, que obriga os Estados-Membros a apresentarem até 30 de Setembro de 2007 os seus relatórios respeitantes aos anos de 2005 e 2006, a Comissão apenas recebeu atempadamente dois relatórios nacionais, tendo iniciado procedimentos de infracção contra a maioria dos Estados-Membros, por incumprimento das obrigações que lhes incumbem. Um dos motivos desta situação pouco satisfatória residiu no atraso considerável de muitos Estados-Membros na notificação da transposição da directiva para o direito nacional. Embora todos os Estados-Membros a tenham já transposto, importa referir que muito poucos notificaram atempadamente a transposição integral.

Todos os Estados-Membros que apresentaram os seus relatórios utilizaram os modelos normalizados estabelecidos pela Decisão da Comissão de 22 de Setembro de 2008[2], relativa ao modelo de resumo-tipo. Na maioria dos casos, os relatórios foram apresentados de forma completa e uniforme, embora faltassem informações sobre o número exacto de controlos no contexto da Directiva 2002/15/CE relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem actividades móveis de transporte rodoviário e sobre as infracções detectadas. Estas importantes informações deveriam ser comunicadas para permitir avaliar a eficácia das medidas nacionais de aplicação.

---

[1] 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 (JO L 80 de 23.3.2002, p. 35).

[2] Decisão da Comissão de 22.IX.2008 que estabelece o modelo de resumo-tipo previsto no artigo 17.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006 (C(2008)5123 final).

A Bulgária e a Roménia, que apenas se tornaram Estados-Membros da União Europeia em 1 de Janeiro de 2007, após o termo do período em análise, não tiveram de apresentar os seus relatórios nacionais, motivo pelo qual não são abrangidas pelo presente relatório.

## 2. DIRECTIVA 2002/15/CE

### 2.1. Informações gerais

A Directiva 2002/15/CE relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem actividades móveis de transporte rodoviário complementa o Regulamento (CE) n.º 561/2006, relativo aos períodos de condução e de repouso, que regulamenta, no essencial, a actividade dos condutores profissionais, nomeadamente a condução de veículos de mercadorias e de passageiros. O regulamento é aplicável a todos os condutores profissionais que exercem actividades de transporte de mercadorias ou passageiros, independentemente da sua natureza. Dado que o tacógrafo digital, que regista de forma precisa os períodos de condução, de repouso e de outro trabalho, bem como de disponibilidade, se tornou obrigatório em todos os veículos matriculados após 1 de Maio de 2006, a aplicação das disposições sociais melhorou de forma substancial. A directiva constitui uma *lex specialis* no que respeita à Directiva 2003/88/CE relativa a determinados aspectos da organização do tempo de trabalho[3] (adiante designada por «directiva de base sobre o tempo de trabalho») e abrange outros aspectos do tempo de trabalho no transporte rodoviário, além dos períodos de condução e de repouso. Tal como a directiva de base sobre o tempo de trabalho, é aplicável apenas aos trabalhadores, com excepção dos assalariados. Todavia, uma das suas disposições prevê que, em determinadas condições, o âmbito desta directiva sectorial sobre tempo de trabalho possa ser alargado aos condutores assalariados, a partir de 23 de Março de 2009.

A Directiva 2002/15/CE relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem actividades móveis de transporte rodoviário define, nomeadamente, os termos «tempo de trabalho», «tempo de disponibilidade» e «trabalho nocturno». Estabelece também um tempo máximo de trabalho semanal, bem como períodos de pausa mínimos.

O tempo médio de trabalho semanal não deve exceder 48 horas, mas o tempo máximo de trabalho semanal pode ser alargado para 60 horas pelos organismos competentes, desde que, num período de quatro meses, não seja excedida uma média de 48 horas semanais.

Os Estados-Membros devem garantir que os trabalhadores que exercem actividades móveis não tenham de trabalhar mais de seis horas consecutivas sem uma pausa. As pausas devem ter a duração mínima de 30 ou 45 minutos, em função do total de horas de trabalho diário, e podem ser subdivididas em períodos de, pelo menos, 15 minutos.

Se for efectuado trabalho nocturno, o tempo de trabalho diário não deve exceder dez horas por cada período de 24 horas, devendo prever-se uma compensação do trabalho nocturno que não ponha em perigo a segurança rodoviária.

Os Estados-Membros podem derrogar estas disposições, após consulta dos parceiros sociais. As derrogações não podem resultar no estabelecimento de um período de referência superior a seis meses para o cálculo da média do tempo máximo de trabalho semanal de 48 horas.

---

[3] Directiva 2003/88/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de Novembro de 2003, relativa a determinados aspectos da organização do tempo de trabalho (JO L 299 de 18.11.2003, p. 9).

Os Estados-Membros devem garantir a prestação de informações sobre a directiva aos trabalhadores que exercem actividades móveis de transporte rodoviário e assegurar o registo adequado do tempo de trabalho dos mesmos. Devem adoptar um sistema de sanções em caso de incumprimento.

Por último, para permitir o cumprimento pela Comissão da sua obrigação de apresentar um relatório bienal sobre a aplicação da directiva, os Estados-Membros têm de apresentar os seus relatórios nacionais o mais tardar em 30 de Setembro após o termo do período de dois anos abrangido pelo relatório. O período de dois anos deve ser o referido no Regulamento (CE) n.º 561/2006.

### 2.2. Transposição nos Estados-Membros

Um dos principais problemas com a aplicação da Directiva 2002/15/CE relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem actividades móveis de transporte rodoviário consistiu na sua transposição tardia para o direito nacional da maioria dos Estados-Membros. Importa ter em conta que o incumprimento pelos Estados-Membros da sua obrigação de transporem atempadamente a directiva para o seu direito nacional conduziu a um atraso na harmonização das disposições sociais na UE, com prejuízos potenciais para a realização dos objectivos da directiva.

No termo do período de transposição (23 de Março de 2005), muito poucos Estados-Membros haviam notificado a transposição integral. A Bélgica, a República Checa, a Dinamarca, a Irlanda, a Grécia, a Espanha, a França, a Itália, a Letónia, o Luxemburgo, os Países Baixos, a Áustria, Portugal e a Suécia só notificaram a transposição após o início de um procedimento de infracção pela Comissão. Os restantes Estados-Membros notificaram a sua legislação de transposição com atraso.

## 3. COMENTÁRIOS E CONCLUSÕES

### 3.1. Apresentação de dados

Em 30 de Setembro de 2007, data-limite para a apresentação de todos os relatórios nacionais à Comissão, em conformidade com o artigo 13.º da directiva, apenas a Finlândia e o Reino Unido haviam apresentado os seus. Chipre, a Suécia e a Espanha apresentaram os seus relatórios com atraso, após o envio de uma carta de insistência, tendo a Comissão sido forçada a iniciar procedimentos de infracção contra todos os restantes Estados-Membros.

É evidente que o incumprimento pela maioria dos Estados-Membros da obrigação de enviarem um relatório nacional à Comissão se deve ao facto de alguns deles terem apenas notificado a aplicação da directiva no final do período em análise, ou após este. Como atrás referido, quase nenhum Estado-Membro conseguiu transpor a directiva para o direito nacional até 23 de Março de 2005, como previsto pelo artigo 14.º.

### 3.2. Controlos e infracções

Apenas a Eslováquia e a Hungria indicaram o número exacto de controlos efectuados e de infracções detectadas relativamente à directiva e aos tempos de trabalho.

O relatório da Hungria mostra que o número de infracções, bem como de condutores implicados nas mesmas, baixou entre 2005 e 2006. Resta determinar se se trata de um efeito a

longo prazo e em que medida a Directiva 2002/15/CE relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem actividades móveis de transporte rodoviário teve influência no facto.

Na Eslováquia, o número de incumprimentos detectados aumentou mais de 25% entre 2005 e 2006.

Apenas a Grécia (relatório anual da Inspecção do Trabalho), a Letónia (relatório de inspecção aos operadores comerciais, que inclui recomendações a estes), a Eslovénia (estabelecimento de um sistema de registo de medidas tomadas em matéria de procedimentos administrativos e infracções administrativas) e o Reino Unido (entrevistas com trabalhadores que exercem actividades móveis e operadores, bem como com várias partes interessadas, sobre os efeitos da directiva) referiram a adopção de um sistema de controlo da eficácia da aplicação.

Tendo em vista os futuros relatórios, é importante recolher informações sobre os referidos dados, de forma a poder avaliar a eficácia das medidas regulamentares e administrativas tomadas pelos Estados-Membros para a aplicação da directiva.

### 3.3. Acórdãos do Tribunal de Justiça e de tribunais nacionais

No período em causa, o TJCE não proferiu nenhum acórdão relacionado com a Directiva 2002/15/CE relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem actividades móveis de transporte rodoviário.

No que respeita a acções nacionais, apenas a Suécia (9 casos apresentados ao Ministério Público), a Eslováquia (vários procedimentos administrativos) e a Eslovénia (vários procedimentos administrativos que conduziram à imposição de coimas a empresas, por não manterem registos dos tempos de trabalho) efectuaram comunicações. Os resultados finais destes procedimentos não foram referidos.

### 3.4. Comentários

O presente relatório é o primeiro que abrange a Directiva 2002/15/CE relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem actividades móveis de transporte rodoviário. Todos os Estados-Membros apresentaram os seus relatórios de acordo com o disposto na Decisão da Comissão de 22 de Setembro de 2008 que estabelece o modelo de resumo-tipo[4]. Assim, os Estados-Membros referiram os seguintes tópicos:

- forma de elaboração do relatório e partes interessadas que foram consultadas,
- aplicação da Directiva 2002/15/CE
- controlo da aplicação
- perspectivas para o futuro.

Houve apenas dois tópicos relativamente aos quais os dados apresentados foram escassos:

- interpretação judicial, apenas abordada pela Suécia, Espanha, Eslováquia e Eslovénia;
- avaliação da eficácia, apenas referida pela Grécia, Letónia, Eslovénia e Reino Unido nos seus relatórios.

[4] Decisão da Comissão de 22.IX.2008 que estabelece o modelo de resumo-tipo previsto no artigo 17.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006 (C(2008)5123 final).

Devido ao facto de o prazo de transposição ter expirado em 23 de Março de 2005 e de a maioria dos Estados-Membros não ter transposto a directiva no início do período abrangido pelo relatório, não é de estranhar que o número de acções respeitantes à directiva intentadas junto dos tribunais nacionais e do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias seja reduzido.

No que respeita à avaliação da eficácia da directiva, os Estados-Membros devem melhorar a qualidade dos seus relatórios, aspecto que consta explicitamente do modelo. Os Estados-Membros devem apresentar mais informações sobre a aplicação prática da directiva Devem também descrever a forma como as suas medidas de aplicação contribuirão para uma melhor realização dos principais objectivos da directiva.

Na maioria dos casos, os Estados-Membros não referiram especificamente a forma de realização dos controlos. Devido à estrutura dos registos dos tacógrafos, os controlos na estrada apenas permitem obter informações limitadas sobre o trabalho nocturno e o tempo máximo de trabalho semanal.

### 3.5. Conclusões

O presente relatório é o primeiro sobre a aplicação da Directiva 2002/15/CE. Na sequência da recepção dos relatórios dos Estados-Membros, é difícil avaliar os efeitos da directiva no cumprimento das disposições sociais no domínio do transporte rodoviário. Este facto deve-se, em parte, ao cumprimento deficiente pelos Estados-Membros da obrigação de transporem a directiva para o direito nacional no calendário estabelecido e comunicarem à Comissão a legislação adoptada.

São necessários esforços por parte dos Estados-Membros para melhorar a avaliação da eficácia das medidas adoptadas pelos Estados-Membros para a aplicação da directiva.

Afigura-se também potencialmente benéfico para os Estados-Membros o reforço da sua cooperação para o intercâmbio de informações sobre boas práticas de controlo da aplicação.

Os relatórios deveriam ter incluído informações quanto à opinião dos parceiros sociais sobre a aplicação da Directiva 2002/15/CE, como estabelecido pela mesma.

A maioria dos Estados-Membros não comentou o nível de cumprimento pelos condutores e empregadores das disposições da directiva e da legislação nacional de transposição. Todavia, com base nas informações recebidas, a Comissão presume que as disposições da directiva não são plenamente cumpridas.

Alguns Estados-Membros apresentaram comentários sobre o âmbito da directiva e a inclusão no mesmo dos condutores assalariados.