



# antram

Associação Nacional de Transportadores  
Públicos Rodoviários de Mercadorias



## Seminário T&N - Transporte Rodoviário

---

**1º Painel: O que esperar de Bruxelas... e do mercado**

Francisco Fonseca – ANTRAM  
4 de maio de 2017

Atualmente podemos assistir, em contexto europeu, a dois cenários totalmente opostos no que toca à política de transporte.

### Países do chamado Bloco Central Europeu

A 31 de janeiro de 2017:

Os ministros dos transportes europeus da Alemanha, Áustria, Bélgica, Dinamarca, França, Itália, Luxemburgo, Noruega e Suécia assinaram um plano de ação comum que comporta várias medidas que visam favorecer um mercado único do transporte, garantindo o respeito pelos direitos sociais e por uma implementação de controlos mais eficazes.

### Países do Sul e Leste da Europa

Em oposição:

Consideram que o documento firmado pelos países do Bloco Central Europeu acaba por dar cobertura a uma série de medidas unilaterais de carácter protecionista que, ao invés de unirem o mercado europeu, o irão fragmentar ainda mais e colocar em causa os princípios fundamentais e basilares da União Europeia: a livre circulação de pessoas e bens.

**PERANTE ESTE CENÁRIO, QUE PAPEL ASSUME A COMISSÃO EUROPEIA?**

**MEDIAR O “CONFLITO” EXISTENTE E CRIAR CONDIÇÕES PARA A CONSTRUÇÃO DE UM PACOTE RODOVIÁRIO EUROPEU UNIFORME E JUSTO.**

## PREMISSAS DA COMISSÃO EUROPEIA QUANTO AO PACOTE RODOVIÁRIO:

### DESTACAMENTO

Pretende-se uma legislação que exija a concretização de uma ligação mínima no estado de acolhimento. Esta ligação passaria por estabelecer um número mínimo de permanência no território estrangeiro.

A Comissão Europeia:

- Pondera, neste momento, 5, 7 ou 9 dias/mês.
- Exclui a hipótese de excecionar o setor dos transportes da Diretiva do Destacamento, optando por regulá-lo de uma maneira específica.

### CONTROLO DO DESTACAMENTO

Passará pelos registos tacográficos.

A Comissão Europeia pressupõe uma alteração legislativa de forma a prever que o motorista tenha a obrigação de introduzir o código do país onde se encontra (obrigatoriedade esta que pode ser futuramente dispensada aquando da utilização dos tacógrafos inteligentes).

## TEMPOS DE CONDUÇÃO E REPOUSO

Está prevista a revisão em matéria dos tempos de descanso semanal, nomeadamente estabelecer a obrigação de uma média de descanso de 45 horas no período de 4 semanas.

Quanto às pausas intercalares de 45 minutos, estas poderão ser gozadas em 3 períodos de 15 minutos.

## “EMPRESAS FANTASMA”

O combate contra as chamadas “empresas fantasma” passará por concretizar o conceito de estabelecimento estável.

## CABOTAGEM

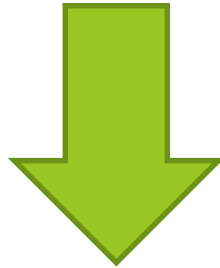
A ação da Comissão Europeia passa por eliminar o número limite de operações, mantendo apenas um tempo máximo de permanência, que seria de 5 dias.

## MAIOR FISCALIZAÇÃO

A Comissão Europeia defende como essencial o reforço da troca de informações entre as autoridades fiscalizadoras dos Estados Membros.

## INTERVENÇÃO DAS CONGÉNERES EUROPEIAS

(Inclui os seguintes países: Portugal, Espanha, Irlanda, República Checa, República Eslovaca, Hungria, Polónia, Roménia, Lituânia, Bulgária)



Está a ser redigida uma carta/manifesto conjunto no qual os países subscritores:

- Defendem a necessidade de promover a competitividade do setor e diminuir a burocracia;
- Refutam algumas propostas do Pacote Rodoviário e todas as posições protecionistas que estão ser tomadas por alguns Estados Membros;
- Solicita uma moratória na aplicação da legislação francesa, alemã e austríaca (salários mínimos) até que seja publicada a nova legislação comunitária, a qual consagrará regras comuns para todos os Estados Membros.

## POSIÇÃO DA ANTRAM



- **Rejeita-se a aplicação da Diretiva de Destacamento aos trabalhadores do transporte internacional.**

A ser aplicada esta legislação, importa determinar que a mesma só seja aplicada quando o trabalhador fica mais de 15 dias no território do Estado Membro em questão;



- **Quanto à cabotagem, defende-se o estabelecimento de um período de 7 dias sem mais limitações.**



- **Relativamente aos descansos semanais, a ANTRAM assinou um manifesto com a ASTIC e outras Associações Europeias onde defende que:**

O período de descanso semanal pode começar no fim de 9 períodos. Contudo, quando realizar o descanso o mesmo sofrerá o aumento de 1 hora por cada três horas ou fração em que o motorista ultrapassou os seis períodos de 24 horas, a contar do final do repouso semanal anterior.

Em todo caso, tal só será possível se:

- a) Os serviços de transporte internacionais, ocorram, pelo menos, 24 horas consecutivas num Estado Membro distinto do país onde se situa o estabelecimento do transportador;
- b) Com aplicação desta exceção, o condutor deverá fazer obrigatoriamente um descanso semanal regular no Estado Membro onde se situa o estabelecimento do transportador.



**Recorde-se que** a França e Bélgica proíbem atualmente o descanso semanal a bordo dos veículos. Igualmente se perspetiva que o governo alemão também implemente esta medida.

Esta alteração permitirá que o motorista venha descansar a casa (porque o período de viagem passa a ser maior).

A acrescentar a esta alteração ao Regulamento Comunitário a ANTRAM propõe ainda que:

- **O tempo de condução total acumulado por cada período de duas semanas consecutivas não exceda 90 horas.**

Tal só será possível:

- a) Se, em consequência de serviços de transporte internacionais, o mesmo se encontre em deslocação para o estabelecimento do transportador ou residência do motorista;
- b) Se, com a aplicação desta exceção, o condutor faça obrigatoriamente um descanso semanal regular no Estado Membro onde se situa o estabelecimento do transportador ou residência do motorista;
- c) Se, com aplicação desta exceção, incremente o seu descanso semanal em 2 horas por cada hora acima das 90H.

De notar que estas alterações são importantes pois, o Tribunal de Justiça Europeu no âmbito de um processo instaurado por uma empresa de transportes contra o Estado Belga - Processo C-102/16 - veio pronunciar-se considerando que o artigo 8.º, n.ºs 6 e 8, do Regulamento nº 561/2006 deve ser interpretado no sentido de que os condutores não podem gozar os seus períodos de repouso semanal previstos no regulamento no veículo.





# antram

Associação Nacional de Transportadores  
Públicos Rodoviários de Mercadorias



## Seminário T&N - Transporte Rodoviário

---

**1º Painel: O que esperar de Bruxelas... e do mercado**

Francisco Fonseca – ANTRAM  
4 de maio de 2017