

**PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS****Resolução do Conselho de Ministros n.º 188/2005**

Em 16 de Abril de 1998 foi celebrado um protocolo de cooperação entre o Ministério da Saúde e a Cruz Vermelha Portuguesa onde se estabeleceram os princípios gerais para o tratamento, no Hospital da Cruz Vermelha, de utentes do Serviço Nacional de Saúde.

Na sequência deste protocolo, foi estabelecido um acordo de cooperação entre a Administração Regional de Saúde de Lisboa e Vale do Tejo (ARSLVT) e a Cruz Vermelha Portuguesa — Sociedade de Gestão Hospitalar, S. A.

Por despacho do Ministro da Saúde de 28 de Abril de 2004, foram autorizadas a renovação e a renegociação do citado acordo de cooperação, as quais incidiram, designadamente, na clarificação das responsabilidades das partes, na delimitação, à área de influência da ARSLVT, da acessibilidade dos utentes, na prestação de cuidados adaptados às necessidades da região e na formalização do modelo de acompanhamento.

Na sequência da renegociação deste acordo de cooperação, foi, por despacho do Ministro da Saúde de 6 de Dezembro de 2004, autorizada a realização da despesa no montante global de € 17 396 433,25.

Ora, face ao disposto no n.º 1 do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho, a competência para autorizar aquela despesa era do Conselho de Ministros, pelo que o acto referido no parágrafo antecedente padece do vício de incompetência.

Nesta sequência, a presente resolução visa ratificar o despacho do Ministro da Saúde de autorização da realização da despesa, proferido em 6 de Dezembro de 2004, relativa ao acordo de cooperação, por considerar que se mantém a necessidade do recurso à contratualização com a Cruz Vermelha Portuguesa — Sociedade de Gestão Hospitalar, S. A., para a prestação de cuidados de saúde a utentes do Serviço Nacional de Saúde, na área da cirurgia cardiotorácica e noutras áreas cirúrgicas onde se geram grandes listas de espera nos hospitais da região de saúde de Lisboa e Vale do Tejo.

Assim:

Ao abrigo do disposto na alínea e) do n.º 1 do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho, e nos termos da alínea c) do artigo 200.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Ratificar o despacho do Ministro da Saúde, proferido em 6 de Dezembro de 2004, que autorizou a Administração Regional de Saúde de Lisboa e Vale do Tejo e o Hospital da Cruz Vermelha Portuguesa — Sociedade de Gestão Hospitalar, S. A., a celebrarem um acordo de cooperação onde se assegura, em complementaridade com os estabelecimentos do Serviço Nacional de Saúde, a prestação de cuidados de saúde a doentes de abrangência exclusiva da região de saúde de Lisboa e Vale do Tejo.

2 — Aprovar a despesa relativa à celebração deste acordo de cooperação, que ascende ao montante global de € 17 396 433,25.

Presidência do Conselho de Ministros, 17 de Novembro de 2005. — O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

**Resolução do Conselho de Ministros n.º 189/2005**

A regulamentação social comunitária no domínio dos transportes rodoviários, pilar fundamental da política comum de transportes, impõe limitações aos tempos de condução e de repouso dos condutores de certos transportes rodoviários que se mostram essenciais para a obtenção de melhores condições de trabalho e de níveis adequados de segurança rodoviária, bem como para a harmonização das condições de concorrência nos transportes terrestres.

Tais limitações decorrem quer da regulamentação social comunitária no domínio dos transportes rodoviários, constante, nomeadamente, do Regulamento (CEE) n.º 3820/85, do Conselho, de 20 de Dezembro, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, quer da regulamentação comunitária relativa à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários — o tacógrafo digital. Esta última regulamentação consta, nomeadamente, do Regulamento (CE) n.º 3821/85, do Conselho, de 20 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 2135/98, do Conselho, de 24 de Setembro, cujas especificações técnicas permitem e visam registar, visualizar, imprimir e transferir informação sobre os tempos de condução e de repouso dos condutores profissionais de certos veículos rodoviários em circulação no território da União Europeia.

O controlo dos tempos de condução e repouso prescritos na legislação social comunitária em referência exige, tendo em conta os progressos e a evolução técnica, a instalação e implementação de aparelhos de controlo eficazes no domínio dos transportes rodoviários.

Por imperativos comunitários, o tacógrafo digital deverá estar obrigatoriamente instalado e em utilização nos veículos pesados colocados pela primeira vez em circulação a partir de 1 de Janeiro de 2006. Trata-se de um sistema constituído por uma unidade instalada no veículo, pelas ligações eléctricas à caixa de velocidades e por um conjunto de cartões com memória (condutor, centro técnico, autoridade de controlo e empresa transportadora), imprescindíveis para o completo e válido funcionamento do sistema.

Ora, a implementação de tal sistema constitui um processo complexo, que implica a ligação à ERCA (European Root Certification Authority) e à Tachonet (rede informática europeia), bem como a produção, personalização e disponibilização dos cartões com memória e, ainda, a concretização de acções de formação a ministrar aos utilizadores dos novos equipamentos.

Igualmente na linha do direito comunitário aplicável, bem como de uma solução operacional discutida e concertada no seio da Comissão Europeia, cada Estado membro deverá designar uma autoridade nacional para, tendo em conta a regulamentação social comunitária no domínio dos transportes rodoviários, implementar e gerir o funcionamento do sistema de tacógrafo digital nos transportes rodoviários.

Por outro lado ainda, a utilização do tacógrafo digital impõe que se proceda à revisão do quadro legal e institucional vigente, nomeadamente por força do Decreto-Lei n.º 272/89, de 19 de Agosto, incluindo as matérias contra-ordenacionais e sancionatórias relevantes.

Torna-se, por conseguinte, necessária a designação da referida autoridade nacional para a introdução do tacógrafo digital.

Assim:

Nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Designar como autoridade nacional para a introdução do tacógrafo digital a Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais, cuja missão é a de, tendo em conta a regulamentação social comunitária no domínio dos transportes rodoviários, promover e coordenar a implementação e gestão do tacógrafo digital nos transportes rodoviários.

2 — Determinar que a Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais, enquanto autoridade nacional, será coadjuvada nas suas tarefas por um grupo de trabalho para apoio técnico, doravante designado por grupo de trabalho, a criar, nos termos do n.º 8 do artigo 28.º da Lei n.º 4/2004, de 15 de Janeiro, com a redacção que lhe foi dada pela Lei n.º 51/2005, de 30 de Agosto, por despacho conjunto dos Ministros de Estado e da Administração Interna, de Estado e das Finanças, da Economia e da Inovação, das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e do Trabalho e da Solidariedade Social, pelo tempo necessário à implementação do tacógrafo digital.

3 — Determinar que à Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais, enquanto autoridade nacional, coadjuvada pelo grupo de trabalho, na tarefa de implementação do tacógrafo digital, compete, designadamente:

- a) Identificar a política nacional de segurança a apresentar à Comissão Europeia;
- b) Estabelecer todas as ligações necessárias com as entidades pertinentes ao nível europeu, nomeadamente com a ERCA (European Root Certification Authority);
- c) Obter e gerir as «chaves e os algoritmos de segurança» necessários à implementação de um sistema criptográfico de chave pública, facultativo do acesso à rede informática europeia Tachonet;
- d) Implementar e gerir um sistema informático nacional dedicado ao tacógrafo digital, abrangendo tanto a gestão dos utilizadores como a utilização dos cartões, e promover a sua ligação à rede informática europeia Tachonet;
- e) Designar a entidade emissora de cartões;
- f) Receber e publicitar os pedidos de emissão de cartões de empresas, de motoristas, de entidades instaladoras e reparadoras e de entidades fiscalizadoras;
- g) Verificar as condições de aprovação dos pedidos de emissão de cartões referidos na alínea anterior;
- h) Emitir, personalizar e distribuir os cartões referidos nas alíneas f) e g);
- i) Registar os cartões em base de dados própria e transmitir os dados à ERCA;
- j) Designar a entidade nacional de certificação, devidamente acreditada no âmbito do SPQ (Sistema Português da Qualidade), que será responsável pela geração, gestão e certificação das chaves e personalização dos cartões;
- l) Promover a realização de acções de formação destinadas às empresas, aos motoristas, aos funcionários dos instaladores e reparadores, bem como aos agentes encarregados da fiscalização.

4 — Determinar que, tendo em conta a necessidade de promover a rápida implementação do tacógrafo digital, a Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais, enquanto autoridade nacional, e o grupo de trabalho

podem, se necessário, recorrer à capacidade instalada de Estados membros mais adiantados na implementação do sistema, bem como, se for caso disso, à subcontratação de entidades com as competências adequadas e necessárias.

5 — Determinar que a Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais, enquanto autoridade nacional para a introdução do tacógrafo digital, e o grupo de trabalho podem, se tal for considerado necessário, proceder, no exercício das respectivas competências, à audição das associações representativas dos empresários e dos trabalhadores do sector dos transportes rodoviários, bem como estabelecer contactos nacionais e internacionais com vista à prossecução dos respectivos objectivos.

6 — Determinar que a Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais, enquanto autoridade nacional para a introdução do tacógrafo digital, e o grupo de trabalho podem propor alterações legislativas que considerem necessárias à implementação do tacógrafo digital.

Presidência do Conselho de Ministros, 17 de Novembro de 2005. — O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

#### **Resolução do Conselho de Ministros n.º 190/2005**

O Programa do XVII Governo Constitucional coloca a modernização e o desenvolvimento económico, com coesão social, de Portugal como objectivo nuclear.

Para esse objectivo, o Plano Tecnológico é um elemento central da estratégia do XVII Governo Constitucional para promover o desenvolvimento sustentado em Portugal. O Plano Tecnológico, não sendo mais um diagnóstico, constitui um elemento de mobilização social para o aumento da produtividade a médio e a longo prazos.

Trata-se de mobilizar os Portugueses para o desígnio nacional de Portugal voltar a aproximar-se, de forma decidida e sustentada, do nível de desenvolvimento dos países mais avançados da União Europeia.

Para tal, o Plano Tecnológico aposta não apenas na concretização de um plano de acção para levar à prática um conjunto coerente de medidas que visam estimular a criação, a difusão, a absorção e o uso do conhecimento em Portugal, como alavanca do desenvolvimento económico sustentado, mas também na criação de uma dinâmica institucional favorável ao crescimento e ao desempenho competitivo dos agentes económicos sediados no País.

A filosofia que inspira o Plano Tecnológico é a de que o mercado tem um papel fundamental como mecanismo orientador e disciplinador das actividades económicas. Sendo o processo de inovação resultado da interacção entre agentes, num ambiente em que a concorrência impulsiona a dinâmica inovatória, cabe às políticas públicas desempenhar um papel facilitador.

A estratégia do Governo aposta na recuperação da confiança para lançar uma dinâmica de crescimento progressivo da economia que permita também combater o desemprego e reduzir as desigualdades sociais. Todavia, o Governo não tem em vista, apenas, dar resposta aos problemas conjunturais da recessão económica mas sim enfrentar, num horizonte de médio prazo, os problemas estruturais que prejudicam a competitividade do País e estão na base do seu atraso.

Portugal enfrenta hoje, no contexto da globalização e do alargamento da União Europeia, importantes desa-