COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 31.5.2017
COM(2017) 277 final

2017/0122 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos de condução diário e semanal máximos, pausas mínimas e períodos de repouso diário e semanal e o Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos

{SWD(2017) 184 final}
{SWD(2017) 185 final}
{SWD(2017) 186 final}
{SWD(2017) 187 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Justificação e objetivos da proposta

Os períodos de condução e de repouso dos condutores são regulamentados ao abrigo da legislação da UE desde 1969. Atualmente, o Regulamento (CE) n.º 561/2006[1] (Regulamento «Tempo de Condução») estabelece os requisitos mínimos em matéria de tempos diário e semanal de condução máximos, pausas mínimas e períodos de repouso diário e semanal. Exige igualmente a utilização de um tacógrafo como o principal instrumento para verificar a conformidade com esses requisitos. Foram adotados regulamentos sucessivos para adaptar os tacógrafos aos progressos tecnológicos, sendo o mais recente o Regulamento (UE) n.º 165/2014 relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários (em seguida, Regulamento «Tacógrafo»). Este introduziu o «tacógrafo inteligente» ligado a um serviço de posicionamento baseado num sistema de navegação por satélite.

Tanto o Regulamento «Tempo de Condução» como o Regulamento «Tacógrafo» são parte integrante de um esforço mais vasto para melhorar as condições de trabalho dos condutores, assegurar uma concorrência leal entre os operadores e melhorar a segurança rodoviária nas estradas europeias. Os requisitos mais estritos no que respeita à utilização dos tacógrafos têm contribuído gradualmente para uma execução da lei mais eficaz e consistente em toda a UE.

Em 2015-2017, uma avaliação *ex post* das disposições sociais no domínio dos transportes rodoviários e respetiva execução[2], efetuada no âmbito do Programa para a Adequação e a Eficácia da Regulamentação (REFIT), concluiu que o Regulamento «Tempo de Condução» tinha sido apenas parcialmente eficaz em termos de melhoria das condições de trabalho dos condutores e de garantia de concorrência leal entre os operadores. A segurança rodoviária melhorou durante este período mas estas melhorias não podem, obviamente, ser atribuídas exclusivamente ao referido regulamento.

As principais dificuldades detetadas estão relacionadas com lacunas na própria regulamentação, mas também com a sua execução insuficiente e a incapacidade que as regras revelaram de responder aos desafios emergentes, sociais e mercantis enfrentados pelo setor. O objetivo da presente proposta, que é uma iniciativa REFIT[3], é corrigir as lacunas identificadas e contribuir para melhorar as condições de trabalho e comerciais no setor. Este objetivo será alcançado através da clarificação e atualização de determinadas disposições e, ainda, através do aperfeiçoamento da utilização dos tacógrafos, atuais e futuros, a fim de garantir uma execução mais eficaz em termos de custos.

• Coerência com outras iniciativas previstas no setor dos transportes rodoviários

A presente proposta inscreve-se no quadro mais amplo da revisão em curso da legislação relativa aos transportes rodoviários. Relaciona-se estreitamente com a iniciativa destinada a melhorar a execução da regulamentação em matéria de períodos de condução e de repouso e a estabelecer critérios específicos para o destacamento de trabalhadores no setor dos transportes

---

1 JO L 102 de 11.4.2006, p. 1.

2 A avaliação *ex post* abrangeu o Regulamento (CE) n.º 561/2006, a Diretiva 2006/22/CE relativa à execução das disposições do regulamento e a Diretiva 2002/15/CE relativa à organização do tempo de trabalho dos trabalhadores móveis que exercem atividades de transporte rodoviário.

3 Iniciativa n.º 11 do anexo 2 do Programa de Trabalho da Comissão para 2017.

rodoviários. Associa-se também estreitamente à revisão das regras de mercado em curso sobre: o acesso à profissão de transportador rodoviário (Regulamento (CE) n.º 1071/2009), o acesso ao mercado do transporte internacional de mercadorias (Regulamento (CE) n.º 1072/2009) e o acesso ao mercado do transporte internacional de passageiros (Regulamento (CE) n.º 1073/2009).

A regulamentação social e de mercado constitui um quadro jurídico abrangente e coeso, sendo a sua execução coerente e eficaz essencial para a criação de condições equitativas, seguras e sustentáveis, do ponto de vista ambiental e social, no setor dos transportes rodoviários. Nenhuma destas iniciativas pode, a nível individual, responder eficazmente aos atuais desafios sociais e de mercado.

- **Coerência com outras políticas da União**

A proposta contribui para duas prioridades da presente Comissão, nomeadamente para a criação de um mercado interno mais aprofundado e equitativo, e de emprego, crescimento e investimento. É coerente com as ações destinadas a combater a injustiça social e a concorrência desleal, e a criar um enquadramento social para novas oportunidades de emprego social e condições comerciais equitativas.

Espelha os objetivos da Agenda Social da Comissão, já que um dos seus objetivos é garantir condições de trabalho dignas e proteção social adequada, bem como a iniciativa de criação de um Pilar Europeu dos Direitos Sociais. É também coerente com a Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, cujo artigo 31.º prevê, nomeadamente, o direito a períodos de descanso diário e semanal. As disposições previstas na presente proposta relativas ao repouso semanal destinam-se a melhorar a flexibilidade dos operadores, permitindo ao mesmo tempo que os trabalhadores conservem períodos de repouso adequados e favorecendo a possibilidade de esse repouso decorrer no domicílio ou num alojamento adequado.

A proposta contribui para o programa REFIT, ao esclarecer e adaptar certas disposições sociais e tornar a sua execução mais eficaz em termos de custos.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

- **Base jurídica**

A presente proposta altera os Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 e, por conseguinte, tem a mesma base jurídica, nomeadamente o artigo 91.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE)

- **Subsidiariedade**

Ao abrigo do artigo 4.º, n.º 2, alínea g) do TFUE, a União dispõe de competência partilhada com os Estados-Membros no domínio dos transportes. No entanto, a regulamentação em vigor apenas pode ser alterada pelo legislador da União.

A existência de lacunas na atual legislação faz com que os Estados-Membros implementem e executem a regulamentação social da UE de forma diferente. As diretrizes da Comissão ou a autorregulação por parte dos Estados-Membros não seriam adequadas para assegurar que as disposições sociais no domínio dos transportes rodoviários são aplicadas e executadas de modo coerente em toda a União. Justifica-se, portanto, uma ação a nível da União.

Em conformidade com o artigo 154.º do TFUE, em que se prevê que as organizações de parceiros sociais a nível europeu sejam consultadas sobre as questões relativas a emprego e

assuntos sociais previstas no artigo 153.º do Tratado, a Comissão irá lançar um processo de consulta, a fim de recolher os pareceres dos parceiros sociais sobre a possível orientação da ação da União no que diz respeito à Diretiva 2002/15/CE, que completa as disposições do Regulamento (CE) n.º 561/2006.

- **Proporcionalidade**

A proposta não vai além do que é necessário para resolver os problemas identificados de inadequação das condições de trabalho dos condutores e de distorções da concorrência entre os operadores.

Como indicado na secção 7.2 da avaliação de impacto, a proposta implementa a opção política que se considerou ser a solução mais adequada e proporcional. Trata-se de uma solução que proporciona um equilíbrio entre a melhoria das condições de trabalho e de repouso dos condutores, permitindo simultaneamente que os operadores organizem as operações de transporte de forma tão eficiente quanto possível, e a execução da regulamentação em vigor de forma eficaz e coerente além fronteiras.

A proposta centra-se na simplificação e na clarificação da regulamentação em vigor e no ajustamento de certas regras às necessidades do setor. Tal irá facilitar o cumprimento da regulamentação, bem como a sua execução coerente em toda a União. A proposta reduzirá os encargos administrativos para os operadores e garantirá que as condições para a cooperação administrativa e a assistência mútua entre os Estados-Membros são proporcionadas relativamente aos problemas identificados. A avaliação de impacto concluiu que as medidas previstas não terão um impacto desproporcionado nas PME.

- **Escolha do instrumento**

Dado que a proposta introduz um número reduzido de alterações a dois regulamentos interligados, o instrumento escolhido é também um regulamento. Tendo em conta o número limitado de alterações propostas, não se afigura necessário reformular os dois regulamentos.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliações *ex post*/controlos de adequação da legislação vigente**

O Regulamento «Tempo de Condução» foi sujeito a uma avaliação REFIT *ex post* exaustiva em 2015-2017[4], que abrangeu também a Diretiva 2002/15/CE relativa à organização do tempo de trabalho e a Diretiva 2006/22/CE relativa ao respeito das disposições sociais. e foi apoiada por um estudo externo.

As principais questões, respeitantes especificamente ao Regulamento «Tempo de Condução», foram as seguintes:

— interpretações e execução divergentes das disposições relativas ao período de repouso semanal regular, dando origem a medidas nacionais descoordenadas e à desigualdade de tratamento dos condutores e operadores,

[4] https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf

— violações persistentes da regulamentação em matéria de tempos de condução, pausas e períodos de repouso devido a uma falta de flexibilidade na sua aplicação, nomeadamente em circunstâncias imprevistas,

— falta de clareza da noção de transporte e operações «não comerciais» para fins privados, dando origem a interpretações divergentes e à desigualdade de tratamento dos condutores e operadores,

— desadequação da disposição relativa a pausas em situação de tripulação múltipla (condução em equipa), dando origem a diferentes práticas de execução,

— cooperação administrativa e a assistência mútua deficientes entre os Estados-Membros, prejudicando a execução eficaz e coerente além fronteiras.

Estas questões produzem efeitos adversos sobre as condições de trabalho e concorrência e dificultam indiretamente as melhorias na segurança rodoviária.

O Regulamento «Tacógrafo» não foi incluído nesta avaliação REFIT *ex-post*. No entanto, a avaliação revelou que uma lacuna do sistema de execução é a utilização desigual e ineficaz das ferramentas de controlo e dos sistemas de intercâmbio de dados, incluindo tacógrafos. As funcionalidades do atual sistema tacográfico poderiam ser mais bem utilizadas até à instalação e utilização mais generalizada dos tacógrafos inteligentes.

- **Consultas das partes interessadas**

A fim de preparar a presente proposta, foram realizadas amplas consultas das partes interessadas, em consonância com as regras mínimas de consulta das partes interessadas fixadas na Comunicação da Comissão de 11 de dezembro de 2002 (COM(2002) 704 final).

O processo de consulta envolveu a recolha de pareceres e a recolha de dados. Todos os intervenientes pertinentes foram convidados a contribuir para o processo de consulta: ministérios dos transportes nacionais, autoridades nacionais de execução, associações representantes de operadores de transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros, transitários, expedidores, PME, sindicatos, condutores e outros trabalhadores no setor dos transportes rodoviários.

Em especial, os parceiros sociais europeus foram amplamente consultados ao longo de todo o processo. Foi utilizado um vasto leque de métodos e instrumentos de consulta abertos e específicos:

- Conferência de Alto Nível, em 4 de junho de 2015, sobre «Uma Agenda Social para os Transportes», que lançou um amplo debate sobre os aspetos sociais nos transportes rodoviários; compareceram 350 participantes, principalmente: decisores, peritos em transportes e parceiros sociais,

- Seminários específicos no final de 2015, que reuniram intervenientes da indústria, representantes dos Estados-Membros e os parceiros sociais europeus. Os debates incidiram sobre o funcionamento da legislação social e sobre o mercado interno no setor dos transportes rodoviários,

- Conferência sobre transportes rodoviários, em 19 de abril de 2016. Uma das sessões de trabalho teve como tema o mercado interno e os aspetos sociais dos transportes rodoviários. Envolveu cerca de 400 participantes, nomeadamente representantes dos Estados-

Membros, membros do Parlamento Europeu e de intervenientes-chave, que debateram os objetivos e o âmbito das iniciativas rodoviárias previstas,

- Cinco inquéritos específicos lançados a fim de recolher os pontos de vista dos ministérios de transportes nacionais (centrados na implementação e interpretação das regras), das autoridades de execução (centrados nas práticas de execução e nos custos e benefícios de execução), das empresas (centrados no impacto da legislação sobre os operadores no mercado), dos sindicatos (centrados no impacto da legislação relativa aos condutores) e de outros intervenientes, como as associações industriais (centrados nas panorâmicas transversais sobre os efeitos da legislação). No total foram recebidas 1 441 respostas (sendo 1 269 de empresas de transportes rodoviários),

- Entrevistas com 90 intervenientes (dos quais 37 condutores), a fim de recolher opiniões sobre as suas experiências no que respeita à forma como os organismos nacionais executam a legislação da UE em matéria de transportes rodoviários, quão eficaz é essa execução e sobre quaisquer desafios em matéria de conformidade.

- Consulta pública[5], entre 5 de setembro e 11 de dezembro de 2016, destinada a confirmar os problemas identificados na avaliação *ex post* e a identificar eventuais soluções. Das 1 378 respostas recebidas, 1 209 foram de condutores, operadores, expedidores, transitários e cidadãos, e 169 de autoridades nacionais, organismos de execução, organizações de trabalhadores e associações industriais,

- Inquérito a um painel de PME entre 4 de novembro de 2016 e 4 de janeiro de 2017. 109 participantes apresentaram os seus pontos de vista sobre os objetivos da revisão do quadro jurídico e sobre eventuais soluções,

- Inquérito em linha aos condutores (foram recebidas 345 respostas, apresentando pontos de vista sobre eventuais medidas. No entanto, estes pontos de vista não foram plenamente representativos, já que 140 respostas provieram dos Países Baixos e 127 do Reino Unido).

- A Comissão enviou igualmente um inquérito às autoridades nacionais e aos organismos nacionais de execução (41 respostas recebidas de 27 Estados-Membros, mais a Noruega e a Suíça) e um inquérito aos operadores (73 respostas, que, mais uma vez não foram inteiramente representativas, já que 58 respostas provieram de Hungria) e

- Entrevistas com sete empresas de transportes, nove associações industriais nacionais, nove autoridades nacionais, quatro confederações nacionais de sindicatos de trabalhadores e seis parceiros sociais europeus.

Os parceiros sociais europeus no setor dos transportes rodoviários também foram regularmente informados e consultados durante várias reuniões bilaterais com a Comissão e durante as reuniões regulares do Comité de Diálogo Social Setorial para os Transportes Rodoviários e do grupo de trabalho dos parceiros sociais.

As atividades de consulta confirmaram a existência dos seguintes problemas principais:

1) Inadequação das condições de trabalho dos condutores;

[5] Resumo das constatações: http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en

2) Distorções da concorrência entre os operadores de transportes; e
3) Encargos regulamentares para os operadores e os Estados-Membros.

Foram também identificadas as principais questões jurídicas subjacentes a estes problemas, ou seja, regulamentação social pouco clara ou inadequada, interpretações divergentes da regulamentação, execução incoerente e ineficaz e défice de cooperação administrativa entre os Estados-Membros.

No que diz respeito ao projeto de medidas políticas, todos os intervenientes apoiaram fortemente o reforço da execução e da cooperação entre os organismos de execução, apesar de algumas autoridades nacionais de execução terem manifestado preocupações sobre um potencial aumento dos custos de execução.

Os sindicatos, autoridades nacionais, condutores, operadores e associações representativas dos operadores destacaram a questão das instalações de repouso adequadas para o repouso semanal regular.

As reações foram contraditórias quanto ao projeto de medidas relativas ao cálculo do repouso médio semanal e a um novo aumento da flexibilidade na aplicação da regulamentação em matéria de tempo de condução e de repouso dos condutores, a fim de lhes permitir chegar ao domicílio para o repouso semanal regular. Os operadores e os condutores manifestaram-se a favor destas medidas, ao passo que os sindicatos não foram favoráveis e as autoridades de execução exprimiram preocupações sobre o controlo efetivo da conformidade.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

A Comissão foi assistida por contratantes externos, que elaboraram um estudo de apoio para a avaliação *ex post* em junho de 2016[6] e, ainda, um estudo de apoio em separado para a avaliação de impacto, concluído em maio de 2017.

- **Avaliação de impacto**

A presente proposta é acompanhada de uma avaliação de impacto, que recebeu um parecer favorável, com recomendações, do Comité de Controlo da Regulamentação. As principais observações do Comité foram tidas em conta na versão revista da avaliação de impacto (ver anexo 1 do relatório de avaliação de impacto).

A avaliação de impacto considerou quatro opções políticas: as três primeiras são cumulativas em termos de aumento do nível de intervenção regulamentar e impactos previstos, ao passo que a quarta opção é horizontal e as suas medidas poderiam ser combinadas com qualquer uma das três primeiras opções.

A primeira opção política centrou-se na clarificação do quadro jurídico e na melhoria da cooperação entre as autoridades de execução. A segunda centrou-se no reforço da execução. O terceiro pacote de opções políticas propôs alterações substantivas da regulamentação, em especial no que respeita à remuneração baseada no desempenho e às derrogações aplicáveis aos transportes nacional e internacional de passageiros por autocarro. A quarta opção estabeleceu critérios setoriais específicos para o destacamento de trabalhadores no setor dos

[6] Relatório final https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf

transportes rodoviários, prevendo medidas de execução específicas. Incluía três variantes com base em limiares temporais.

A opção 1 pareceu ser a menos eficaz para combater a insegurança jurídica e a desigualdade entre condutores e operadores. Tal deve-se principalmente ao facto de as medidas serem voluntárias, podendo os Estados-Membros optar ou não pela sua introdução. Esta abordagem voluntária aumentaria a preocupação relativamente à proliferação de medidas nacionais com as quais os condutores e os operadores teriam de lidar.

A opção 3 pode ter alguns efeitos secundários negativos em termos das condições de trabalho dos condutores no setor do transporte de passageiros. Tal deve-se ao facto de a medida relativa ao reporte de repouso semanal poder aumentar o índice de fadiga em 20 - 33 % e aumentar os riscos para a segurança rodoviária em 4 - 5 %. Estes índices mais elevados de fadiga e risco seriam acompanhados por uma redução dos custos de conformidade de 3 - 5 % para os operadores.

A opção preferida é uma combinação das opções 2 e 4. Os impactos da opção 4 reforçam os efeitos previstos da opção 2, melhorando as condições de trabalho e de repouso dos condutores (diminuição do índice de fadiga em 28 % e, nos períodos fora do domicílio, em 43 %, para os condutores da UE13 e 16 % para os condutores da UE15). A combinação das opções 2 e 4 irá também conduzir a ganhos de sinergia, devido a uma monitorização mais eficaz da regulamentação em matéria de destacamento, permitindo dessa forma economizar custos para os operadores.

A combinação das opções 2 e 4 é, globalmente, a forma mais eficaz para resolver os problemas identificados na avaliação de impacto. Estima-se que a opção 4 criará poupanças para os operadores que prestam serviços de transporte rodoviário transfronteiras, de cerca de 785 milhões de EUR por ano no que se refere aos custos administrativos. As poupanças obtidas com as medidas da opção 2 não puderam ser quantificadas. No entanto, é de esperar que reduzam as infrações e, por conseguinte, façam baixar os custos significativos da não conformidade. Acresce que a opção 2 permitirá realizar operações de transporte mais eficientes e constituirá um incentivo para que o condutor regresse com mais frequência ao domicílio. Ambas as opções deverão, no entanto, desencadear um ligeiro aumento dos custos de execução para as autoridades nacionais (entre 1,3 % e 8 %) durante o período de transição, aquando da introdução das regras revistas. Ambas irão também aumentar ligeiramente os custos de conformidade para certos operadores, uma vez que estes terão de pagar o alojamento necessário para que o repouso semanal se faça fora do veículo (aproximadamente 50 a 160 EUR por trajeto).

A proposta está em consonância com a opção preferida na avaliação de impacto.

- **Adequação e simplificação da legislação**

A proposta prossegue o objetivo REFIT de aumentar a eficácia da legislação e reduzir os encargos regulamentares para as empresas. Fá-lo, sobretudo, através da simplificação e da adaptação da regulamentação às necessidades do setor, bem como da promoção da utilização de um aparelho de controlo (tacógrafo) para tornar os controlos mais eficazes. Embora os custos de execução para as autoridades nacionais devam aumentar ligeiramente, esse aumento é justificado pela melhoria das condições de trabalho dos condutores e das condições comerciais para os operadores. Tal irá criar poupanças em termos de custos da não conformidade. A proposta irá igualmente tornar a execução mais eficaz, por exemplo, melhorando as características do futuro tacógrafo «inteligente». A proposta não isenta as

microempresas, uma vez que tal conduziria a um risco de desigualdade de condições de concorrência e uma desigualdade de condições de trabalho.

Direitos fundamentais

A proposta contribui para os objetivos da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, nomeadamente o artigo 31.º, que prevê o direito a condições de trabalho justas e equitativas.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A proposta não terá incidência no orçamento da União.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e mecanismos de acompanhamento, de avaliação e de informação**

A evolução do número, dos tipos e da frequência das infrações à regulamentação social será acompanhada através tanto de relatórios nacionais de execução como da análise dos dados provenientes de organizações de execução da UE. As questões ligadas à implementação e à execução serão regularmente acompanhadas e avaliadas pelo Comité dos Transportes Rodoviários.

Outros desenvolvimentos do mercado e os seus potenciais impactos sobre as condições de trabalho e concorrência serão avaliados com base nos dados pertinentes recolhidos para outras iniciativas, em particular a revisão do Regulamento sobre o acesso ao mercado do transporte internacional de mercadorias (Regulamento (CE) n.º 1072/2009) e do Regulamento relativo ao acesso à profissão de transportador rodoviário de mercadorias (Regulamento (CE) n.º 1071/2009).

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

Os principais elementos da proposta são os seguintes:

Regulamento (CE) n.º 561/2006

Artigo 3.º

O artigo 3.º, alínea h), é alterado para clarificar, em conformidade com o acórdão do Tribunal de Justiça no processo C-317/12 *Lundberg*, que os particulares que utilizem veículos abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º 561/2006, para transportar bens privados para os seus próprios fins, não são obrigados a registar os seus tempos de condução e períodos de repouso e, por conseguinte, não são obrigados a possuir ou utilizar um tacógrafo ou cartão de condutor.

Artigo 4.º

Ao artigo 4.º, é aditada a alínea r), para definir a noção de transporte «não comercial», que é habitualmente utilizada no presente regulamento, uma vez que o facto de não existir uma definição uniforme cria incertezas e disparidades em matéria de interpretação.

Artigo 6.º

O artigo 6.º, n.º 5, é alterado para clarificar a obrigação e harmonizar as práticas de registo de «outro trabalho» do condutor, que não a condução e os períodos de disponibilidade. O registo completo de todas as atividades do condutor, e não apenas da condução que é automaticamente registada pelo tacógrafo, é importante para acompanhar eficazmente os padrões de trabalho de um condutor que possam levar à fadiga e criar riscos para a segurança rodoviária.

Artigo 7.º

É aditado um terceiro parágrafo ao artigo 7.º, a fim de clarificar que os condutores que conduzem em equipa podem ter a sua pausa obrigatória num veículo conduzido por outro condutor. Esta é já uma prática corrente na sequência de orientações não vinculativas da Comissão.

Artigo 8.º

O artigo 8.º é alterado a fim de clarificar e adaptar os requisitos em matéria de repouso semanal às necessidades do setor e à prática efetiva na organização dos horários dos transportes, em especial no que diz respeito às operações de transporte de longa distância. Visa melhorar as condições de repouso dos condutores e facilitar a execução, em especial o controlo da compensação devida ao condutor por período de repouso semanal reduzido.

O artigo 8.º, n.º 6, é alterado a fim de esclarecer que os condutores podem planear os seus períodos de repouso semanal de forma mais flexível ao longo de um período de quatro semanas consecutivas, assegurando, ao mesmo tempo, que a compensação por um período de repouso semanal reduzido é gozada em conjunto com um período de repouso semanal regular no prazo de três semanas. Esta alteração não modifica os requisitos atuais sobre os tempos de condução diário e semanal máximos.

O artigo 8.º, n.º 7, é alterado a fim de precisar que qualquer compensação por um período de repouso semanal reduzido deve ser ligada a um período de repouso semanal regular de, pelo menos, 45 horas. Tal facilitará o controlo de repouso gozado a título de compensação e permitirá aos condutores beneficiarem de um repouso semanal acumulado.

No artigo 8.º, é inserido o n.º 8-A, a fim de clarificar que não é permitido aos condutores gozarem um período de repouso semanal de 45 horas ou mais num veículo, e que o empregador é obrigado a fornecer-lhes um alojamento apropriado, com instalações de dormida e sanitárias adequadas, se os condutores não puderem gozar um período de repouso semanal num local privado da sua escolha.

No artigo 8.º, é inserido o n.º 8-B, a fim de especificar ainda a obrigação de as empresas de transporte organizarem o trabalho dos condutores por forma a que estes possam regressar ao seu domicílio para um período de repouso semanal, pelo menos, uma vez em três semanas consecutivas.

Artigo 9.º

O artigo 9.º é alterado a fim de se adaptar à prática atual de gozar períodos de repouso num transbordador (*ferry*) ou num comboio. A atual regulamentação não permite registar períodos de repouso iguais ou superiores a 24 horas gozados parcialmente num transbordador (*ferry*) ou num comboio enquanto períodos de repouso semanal reduzidos. Esta situação cria encargos desnecessários para os condutores e operadores. Por conseguinte, a alteração

especifica que um condutor que acompanhe um veículo transportado em transbordador (*ferry*) ou em comboio está igualmente autorizado a gozar também um período de repouso semanal reduzido num transbordador (*ferry*) ou num comboio.

Artigo 12.º

É aditado o artigo 12.º, n.º 2, a fim de auxiliar o condutor a lidar com circunstâncias imprevistas que atrasem a operação de transporte ou impeçam o condutor de chegar ao seu domicílio para gozar o período de repouso semanal. Especifica que os condutores podem adiar o início do seu período de repouso semanal para chegarem ao seu domicílio, desde que respeitem os limites dos tempos de condução diário e semanal e a duração mínima de um período de repouso semanal exigida.

Artigo 14.º

O artigo 14.º é alterado a fim de especificar que as derrogações temporárias à regulamentação geral concedidas pelos Estados-Membros em casos urgentes devem ser devidamente justificadas por circunstâncias excecionais e o grau de urgência que estas exigem.

Artigo 15.º

O artigo 15.º acrescenta a obrigação de os Estados-Membros informarem a Comissão das suas regras nacionais em matéria de tempos de condução, pausas e períodos de repouso aplicável aos condutores de autocarros excluídos do âmbito de aplicação do regulamento.

Artigo 19.º

O artigo 19.º é alterado a fim de precisar que as sanções aplicáveis às violações do regulamento deverão ser proporcionais à gravidade da infração, tal como classificado na legislação pertinente da União. Acrescenta ainda que quaisquer alterações ao regime nacional de sanções devem ser notificadas à Comissão.

Artigo 22.º

O artigo 22.º é alterado a fim de aprofundar mais ainda a cooperação administrativa e o intercâmbio de dados e de informações entre os Estados-Membros. O objetivo é aumentar a coerência e a eficácia da implementação do disposto no presente regulamento e a execução transfronteiras.

O artigo 22.º, n.º 1, é alterado a fim de precisar que a assistência mútua entre os Estados-Membros deve ser prestada o mais rapidamente possível, dentro de prazos claramente especificados ao abrigo da Diretiva 2006/22/CE.

Ao artigo 22.º, n.º 2, é aditada a alínea c) a fim de clarificar que o intercâmbio de informações abrange igualmente os dados sobre a notação de risco das empresas e outras informações necessárias para assegurar uma execução efetiva e eficaz.

O artigo 22.º, n.º 3, alínea a), especifica que os organismos encarregados da ligação intracomunitária são responsáveis pela organização eficaz do intercâmbio de informações.

Ao artigo 22.º, n.º 3, é aditada a alínea b), a fim de clarificar que a assistência mútua deve ser gratuita.

Artigo 25.º

O artigo 25.º, n.º 2, é alterado a fim de precisar que nos casos em que for necessário, a Comissão irá adotar atos de execução para esclarecer qualquer das disposições do presente regulamento. Estes atos devem assegurar a aplicação e execução uniforme do regulamento.

Regulamento (UE) n.º 165/2014

Artigo 8.º

O artigo 8.º é alterado a fim de introduzir novas melhorias nas características dos «tacógrafos inteligentes», para que seja possível determinar mais precisamente a posição dos veículos utilizados em operações de transporte transfronteiras. Tal facilita a execução da regulamentação social.

Artigo 34.°

O artigo 34.º acrescenta a obrigação de os condutores registarem num tacógrafo a posição do seu veículo no primeiro local de paragem adequado, depois de terem atravessado uma fronteira. Deste modo, será mais fácil controlar a conformidade com a regulamentação social. Esta obrigação não se aplica aos condutores que utilizem um tacógrafo «inteligente», já que estes registam automaticamente as passagens nas fronteiras.

2017/0122 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos de condução diário e semanal máximos, pausas mínimas e períodos de repouso diário e semanal e o Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu[7],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões[8],

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

1. As boas condições de trabalho para os condutores e condições comerciais equitativas para as empresas de transporte rodoviário são da maior importância para a criação de um setor dos transportes rodoviários seguro, eficiente e socialmente responsável. Para facilitar este processo, é essencial que a regulamentação social da União no domínio dos transportes rodoviários seja clara, adequada à sua finalidade, fácil de aplicar e executar, e implementada de forma eficaz e coerente em toda a União.

2. Atendendo à avaliação da eficácia e eficiência da implementação do atual conjunto de disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, nomeadamente do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho[9], foram identificadas algumas lacunas no quadro jurídico existente. A regulamentação pouco clara e inadequada em matéria de repouso semanal, instalações de repouso, pausas no caso das tripulações múltiplas e a ausência de regulamentação sobre o regresso dos condutores ao seu domicílio, conduziu a interpretações e práticas de execução divergentes nos Estados-Membros. Vários Estados-Membros adotaram recentemente medidas unilaterais, aumentando ainda mais a insegurança jurídica e desigualdade de tratamento entre os condutores e operadores.

---

7 JO C […] de […], p. […].

8 JO C […] de […], p. […].

9 Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1)

3. A avaliação *ex post* do Regulamento (CE) n.º 561/2006, confirmou que a execução incoerente e ineficaz da regulamentação social da União se deveu principalmente a disposições pouco claras, à utilização ineficiente das ferramentas de controlo e à cooperação administrativa insuficiente entre os Estados-Membros.

4. Uma regulamentação clara, adequada e executada uniformemente é também crucial para atingir os objetivos de melhorar as condições de trabalho dos condutores e, em especial, assegurar uma concorrência sem distorções entre os operadores, contribuindo para a segurança rodoviária de todos os utentes da estrada.

5. Os atuais requisitos em matéria de pausas revelaram-se inadequados e pouco práticos para os condutores em equipa. Por conseguinte, é conveniente adaptar o requisito relativo ao registo das pausas à especificidade das operações de transporte efetuadas por condutores que conduzem em equipa.

6. Os condutores que efetuam operações de transporte internacional de longa distância passam longos períodos fora do seu domicílio. Os atuais requisitos relativos ao repouso semanal regular prolongam desnecessariamente esses períodos. É, pois, conveniente adaptar a disposição relativa ao período de repouso semanal regular de modo a que os condutores possam mais facilmente efetuar operações de transporte em conformidade com a regulamentação e chegar ao seu domicílio para gozarem um período de repouso semanal regular, bem como serem integralmente compensados por todos os períodos de repouso semanal reduzidos. É igualmente necessário prever que os operadores organizem o trabalho dos condutores de forma a que estes períodos fora do domicílio não sejam excessivamente longos.

7. Existem diferenças entre os Estados-Membros relativamente à interpretação e implementação dos requisitos em matéria de repouso semanal, no que respeita ao local em que o repouso semanal deve ser gozado. É, por conseguinte, conveniente clarificar esse requisito, a fim de garantir que é fornecido aos condutores um alojamento adequado para os seus períodos de repouso semanal regular, se estes forem gozados fora do domicílio.

8. Os condutores são muitas vezes confrontados com circunstâncias imprevistas que tornam impossível chegar a um destino desejado de repouso semanal sem violar a regulamentação da União. É conveniente auxiliar os condutores a lidar com essas circunstâncias, permitindo-lhes chegar ao seu destino para gozarem um período de repouso semanal sem infringir os requisitos sobre tempos de condução máximos.

9. Para reduzir e prevenir práticas de execução divergentes e para reforçar ainda mais a eficácia e a eficiência da execução transfronteiras é fundamental estabelecer regras claras de cooperação administrativa regular entre os Estados-Membros.

10. A fim de assegurar condições uniformes para a execução do Regulamento (CE) n.º 561/2006, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para clarificar quaisquer disposições desse regulamento e estabelecer abordagens comuns sobre a sua aplicação e execução. Essas competências devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011[10].

11. Para reforçar a relação custo-eficácia da execução da regulamentação social, deve explorar-se plenamente o potencial dos atuais e futuros sistemas tacográficos. Por

[10] Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

conseguinte, as funcionalidades do tacógrafo devem ser melhoradas, a fim de permitir posicionamentos mais precisos, em especial durante operações de transporte internacional.

12. Os Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho[11] devem, por conseguinte, ser alterados em conformidade.

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (CE) n.º 561/2006 é alterado do seguinte modo:

(1) No artigo 3.º, a seguinte alínea h) passa a ter a seguinte redação:

«h) Veículos ou conjuntos de veículos utilizados em transportes não comerciais de mercadorias;»;

(2) Ao artigo 4.º, é aditada a seguinte alínea r):

«r) «Transporte não comercial»: qualquer transporte rodoviário, com exceção dos transportes por conta de outrem ou por conta própria, não remunerado e que não gera quaisquer receitas;»;

(3) No artigo 6.º, n.º 5, a primeira frase passa a ter a seguinte redação:

«O condutor deve registar como «outro trabalho» qualquer tempo descrito no artigo 4.º, alínea e), bem como qualquer tempo passado a conduzir um veículo utilizado para operações comerciais fora do âmbito do presente regulamento; deve ainda registar quaisquer períodos de «disponibilidade», tal como definidos no artigo 3.º, alínea b), da Diretiva 2002/15/CE, em conformidade com o artigo 34.º, n.º 5, alínea b), subalínea iii), do Regulamento (UE) n.º 165/2014. Este registo deve ser feito manualmente numa folha de registo, através de um impresso ou utilizando as possibilidades de introdução manual de dados no aparelho de controlo.»;

(4) Ao artigo 7.º é aditado o seguinte terceiro parágrafo:

«O condutor de um veículo com tripulação múltipla pode decidir efetuar uma pausa de 45 minutos num veículo conduzido por outro condutor desde que o condutor que goza a pausa não seja envolvido na prestação de assistência ao condutor que conduz o veículo.»;

(5) O artigo 8.º passa a ter a seguinte redação:

(a) No n.º 6, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«6. Em cada período de quatro semanas consecutivas, o condutor deve gozar pelo menos:

a) Quatro períodos de repouso semanal regular, ou

b) Dois períodos de repouso semanal regular de, pelo menos, 45 horas e dois períodos de repouso semanal reduzido de, pelo menos, 24 horas.

[11] Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

Para efeitos da alínea b), os períodos de repouso semanal reduzidos são compensados mediante um período de repouso equivalente, gozado de uma só vez, antes do final da terceira semana a contar da semana em questão.»;

(b) O n.º 7 passa a ter a seguinte redação:

«7. Qualquer período de repouso gozado a título de compensação de um período de repouso semanal reduzido deve preceder ou seguir um outro período de repouso regular semanal de, pelo menos, 45 horas.»;

(c) São inseridos os n.os 8-A e 8-B:

«8-A. Os períodos de repouso semanal regular e quaisquer repousos semanais de duração superior a 45 horas gozados, a título de compensação de um repouso semanal reduzido anterior, não devem ser gozados num veículo. Devem sê-lo num alojamento apropriado, com instalações de dormida e sanitárias adequadas;

a) Quer fornecido ou pago pelo empregador, ou

b) No domicílio ou noutro local privado escolhido pelo condutor.

8-B. A empresa de transporte deve organizar o trabalho dos condutores de modo a que estes possam gozar, pelo menos, um período de repouso semanal regular ou um repouso semanal de 45 horas, a título de compensação de um repouso semanal reduzido, no domicílio, em cada período de três semanas consecutivas.»;

(6) O artigo 9.º, n.º 1, passa a ter a seguinte redação:

«9. Em derrogação do artigo 8.º, no caso de o condutor acompanhar um veículo transportado em transbordador (*ferry*) ou em comboio e gozar um período de repouso diário regular ou um período de repouso semanal reduzido, este período pode ser interrompido, no máximo duas vezes, por outras atividades que, no total, não ultrapassem uma hora. Durante o referido período de repouso diário regular ou período de repouso semanal reduzido, o condutor deve dispor de uma cama ou beliche.»;

(7) Ao artigo 12.º, é aditado o seguinte segundo parágrafo:

«Desde que tal não comprometa a segurança rodoviária, o condutor pode não observar o disposto no artigo 8.º, n.º 2, e no artigo 8.º, n.º 6, segundo parágrafo, para poder chegar a um alojamento apropriado, tal como referido no artigo 8.º, n.º 8-A, a fim de aí gozar um repouso diário ou semanal. Uma tal inobservância não deve resultar na superação dos tempos de condução diária ou semanal ou na redução dos períodos de repouso diário ou semanal. O condutor deve mencionar manualmente na folha de registo do aparelho de controlo, numa impressão dos dados do aparelho de controlo ou no seu registo de serviço, o mais tardar à chegada às instalações de alojamento adequadas, o motivo de tal inobservância.»;

(8) O artigo 14.º, n.º 2, passa a ter a seguinte redação:

«2. Em caso de urgência, os Estados-Membros podem, em circunstâncias excecionais, conceder uma derrogação temporária até ao limite de 30 dias, que deve ser devidamente justificada e imediatamente notificada à Comissão.»;

(9) O artigo 15.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 15.°

Os Estados-Membros devem garantir que os condutores dos veículos referidos no artigo 3.º, alínea a), são regidos por regras nacionais que proporcionem proteção adequada em matéria de tempos de condução autorizados e de pausas e períodos de repouso obrigatórios. Os

Estados-Membros devem informar a Comissão das regras nacionais pertinentes aplicáveis a esses condutores.»;

(10) O artigo 19.º, n.º 1, passa a ter a seguinte redação:

«1. Os Estados-Membros devem determinar o regime de sanções aplicável às violações do disposto no presente regulamento e no Regulamento (UE) n.º 165/2014 e tomar todas as medidas necessárias para assegurar a sua implementação. Essas sanções devem ser eficazes, proporcionais à sua gravidade, tal como determinado em conformidade com o anexo III da Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[12], dissuasivas e não discriminatórias. Nenhuma infração ao presente regulamento e ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 será sujeita a mais de uma sanção ou processo. Os Estados-Membros devem notificar à Comissão as referidas medidas e as regras sobre sanções até à data fixada no segundo parágrafo do artigo 29.º. Os Estados-Membros notificam sem demora quaisquer alterações que lhes sejam feitas subsequentemente. A Comissão informará os Estados-Membros em conformidade.»

(11) O artigo 22.º é alterado do seguinte modo:

(a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Os Estados-Membros devem trabalhar em estreita cooperação e assistir-se mutuamente, sem demora injustificada, de modo a facilitar a aplicação coerente do presente regulamento e a sua execução efetiva, em conformidade com os requisitos estabelecidos no artigo 8.º da Diretiva 2006/22/CE.»;

(b) Ao n.º 2, é aditada a seguinte alínea c):

«c) Outras informações específicas, incluindo a notação de risco da empresa, suscetível de ter consequências para a conformidade com as disposições do presente regulamento.»;

(c) São inseridos os n.^{os} 3-A e 3-B, com a seguinte redação:

«3-A. Para efeitos do intercâmbio de informações no quadro do presente regulamento, os Estados-Membros devem utilizar os organismos de ligação intracomunitária designados nos termos do artigo 7.º da Diretiva 2006/22/CE.»;

«3-B A cooperação e assistência administrativa recíproca são prestadas gratuitamente.»

(12) O artigo 25.º, n.º 2, passa a ter a seguinte redação:

«2. Nos casos referidos no n.º 1, a Comissão adota atos de execução que estabelecem as abordagens comuns em conformidade com o procedimento consultivo a que se refere o artigo 24.º, n.º 2.».

Artigo 2.º

O Regulamento (UE) n.º 165/2014 é alterado do seguinte modo:

(1) O artigo 8.º, n.º 1, segundo travessão, passa a ter a seguinte redação:

«– de três em três horas de tempo de condução acumulado, e de cada vez que o veículo atravesse a fronteira,»;

[12] Diretiva 2006/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativa a exigências mínimas no que respeita à execução dos Regulamentos (CEE) n.º 3820/85 e (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, quanto às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário e que revoga a Diretiva 88/599/CEE do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 35).

(2) o artigo 34.º, n.º 7, primeiro parágrafo, passa a ter a seguinte redação:

«7. O condutor deve introduzir no tacógrafo digital o símbolo do país em que iniciou o período de trabalho diário e o símbolo do país em que o terminou, bem como onde e quando o condutor atravessou uma fronteira no veículo, à chegada ao ponto de paragem adequado. Todavia, os Estados-Membros podem impor aos condutores dos veículos que efetuam operações de transporte internas no seu território que, ao símbolo do país, acrescentem outras especificações de caráter geográfico mais pormenorizadas, desde que esses Estados as tenham notificado à Comissão antes de 1 de abril de 1998.».

Artigo 3.º

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
O Presidente	*O Presidente*