



Council of the
European Union

151809/EU XXV.GP
Eingelangt am 25/07/17

Brussels, 25 July 2017
(OR. en, pt)

11497/17

Interinstitutional Files:

2017/0122 (COD)
2017/0121 (COD)

TRANS 328
SOC 542
EMPL 413
MI 571
COMPET 559
CODEC 1286
INST 317
PARLNAT 211

COVER NOTE

From: Portuguese Parliament (*Assembleia da República*)
date of receipt: 24 July 2017
To: General Secretariat of the Council

Subject: Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 561/2006 as regards on minimum requirements on maximum daily and weekly driving times, minimum breaks and daily and weekly rest periods and Regulation (EU) 165/2014 as regards positioning by means of tachographs

[doc. 9670/17 - COM(2017) 277 final]

Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2006/22/EC as regards enforcement requirements and laying down specific rules with respect to Directive 96/71/EC and Directive 2014/67/EU for posting drivers in the road transport sector

[doc. 9671/17 - COM(2017) 278 final]

- Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality*

Delegations will find attached a copy of the above-mentioned opinion.

* The translation(s) of the opinion may be available on the Interparliamentary EU Information Exchange website (IPEX) at the following address: <http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/COM20170277.do>.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

Parecer

COM (2017) 277

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.

COM (2017) 278

Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

ÍNDICE

PARTE I – NOTA INTRODUTÓRIA

PARTE II – CONSIDERANDOS

PARTE III – PARECER



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

PARTE I – NOTA INTRODUTÓRIA

Nos termos do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, com as alterações introduzidas pelas Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, bem como da Metodologia de escrutínio das iniciativas europeias aprovada em 1 de março de 2016, a Comissão de Assuntos Europeus recebeu e a 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 [COM (2017) 277], e a Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário [COM (2017) 278].

Tendo em consideração o seu objeto, a presentes iniciativas foram sinalizadas à Comissão de Trabalho e Segurança Social que as analisou e aprovou os respetivos relatórios que se anexam ao presente parecer, dele fazendo parte integrante.

PARTE II – CONSIDERANDOS

- a) **Proposta de Regulamento 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.**

3



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

A avaliação realizada pela Comissão ao sector demonstrou que persistem também insuficiências relativamente às regras dos períodos de repouso semanais, às áreas de repouso, às pausas em situação de tripulação múltipla e à ausência de regras relativas ao regresso dos condutores ao seu domicílio, as quais conduzem a interpretações e práticas de execução das normas divergentes entre os Estados Membros.

O objetivo da proposta de regulamento é corrigir estas insuficiências e ajudar a melhorar as condições de trabalho dos operadores do sector.

Assim, as alterações introduzidas vão no sentido de atualizar as regras relativas aos tempos de condução e ao seu registo por parte dos condutores, de flexibilizar as regras relativas à gestão dos períodos de repouso, permitindo um melhor planeamento por parte dos condutores, bem como direitos adicionais a respeito das áreas e períodos mínimos de repouso semanal.

Quanto aos tacógrafos, são introduzidas alterações de modo a torná-los mais “inteligentes” e precisos no posicionamento dos veículos usados para transporte transfronteiriço. É ainda adicionada uma obrigação de os condutores registarem a sua posição quando atravessam uma fronteira, no primeiro local de paragem adequado.

b) Proposta de Diretiva que altera a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário COM (2017) 278

A avaliação levada a cabo pela Comissão Europeia às disposições sociais no sector do transporte da UE, entre 2015 e 2017, demonstrou que existem algumas falhas no quadro legislativo atual, assim como problemas relativos à sua implementação. Além disso, conclui-se que persistem discrepâncias quanto à interpretação, aplicação e execução das regras nos Estados Membros. Esta situação cria, naturalmente, incerteza jurídica e

4



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

o tratamento desigual dos condutores e operadores, que leva à deterioração das condições de trabalho, de proteção social e de concorrência no sector.

Neste sentido, o objetivo da proposta de diretiva é alterar as normas existentes de forma a tornar o sector dos transportes rodoviários mais justo, eficiente e socialmente responsável e, ao mesmo tempo, diminuir a carga regulamentar excessiva para os operadores e prevenir distorções de concorrência.

Assim, são propostas alterações à Diretiva 2006/22/EC, como sejam a melhoria dos sistemas de controlo dos Estados Membros, passando estes a incluir os controlos do cumprimento do tempo de trabalho, o intercâmbio de informações e ou o estabelecimento de um sistema comum de classificação dos riscos. São também propostas alterações no que respeita ao destacamento dos trabalhadores, passando agora estes a ser considerados como tal se passarem mais de 3 dias por mês no território do Estado Membro de acolhimento, à exceção da cabotagem, uma vez que nesses casos toda a operação tem lugar no Estado Membro de acolhimento.

Considerando, por último, que os Relatórios apresentados pela Comissão de Trabalho e Segurança Social refletem o conteúdo das iniciativas com rigor e detalhe, devem os mesmos darem-se por integralmente reproduzidos. Desta forma, evita-se uma repetição de análise e conseqüente redundância.

Atentas as disposições da presente proposta, cumpre suscitar as seguintes questões:



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

a) Da Base Jurídica

Ambas as iniciativas baseiam-se no artigo 91.º, n.º 1 do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), que fornece a base jurídica relativa às regras comuns aplicáveis à política comum dos transportes.

b) Do Princípio da Subsidiariedade

A política de transportes é de competência partilhada com os Estados Membros. Tratando-se de lacunas e insuficiências decorrentes de divergências entre os Estados Membros, seja na interpretação seja na aplicação das normas, no que respeita às disposições sociais no sector dos transportes. Por conseguinte, é essencial garantir uma aplicação efetiva e coerente das regras em todos os Estados Membros, e, deste modo, apenas um instrumento europeu poderá contribuir para uma melhor coerência das normas, pelo que as iniciativas estão em conformidade com o princípio da subsidiariedade, consagrado no artigo 5.º do TUEF.

PARTE III – PARECER

Em face dos considerandos expostos e atento o Relatório da Comissão competente, a Comissão de Assuntos Europeus é de parecer que:

1. A presente iniciativa respeita o princípio da subsidiariedade, na medida em que o objetivo a alcançar será mais eficazmente atingido através de uma ação europeia.
2. Em relação à iniciativa em análise, o processo de escrutínio está concluído.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

Palácio de S. Bento, 19 de Julho de 2017

A Deputada Autora do Parecer

(Carla Tavares)

A Presidente da Comissão

(Regina Bastos)

**Relatório da Comissão de Trabalho e
Segurança Social
COM(2017)277**

Relatora: Deputada
Susana Lamas
(PSD)

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. 1

ÍNDICE

I - NOTA INTRODUTÓRIA

II – CONSIDERANDOS

1. Objetivo da Proposta

2. Resultado das consultas das partes interessadas e das avaliações de impacto

2.1. Consulta das partes interessadas

2.2. Avaliação de impacto

3. Elementos jurídicos da Proposta

3.1. Base jurídica

3.2. Subsidiariedade e Proporcionalidade

III – CONCLUSÕES

IV – PARECER

I - NOTA INTRODUTÓRIA

Nos termos dos n.ºs 1, 2 e 3 do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterada pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, que regula o Acompanhamento, Apreciação e Pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do Processo de Construção da União Europeia, a Comissão de Assuntos Europeus remeteu à Comissão de Trabalho e Segurança Social a **Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera o Regulamento (UE) 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 - [COM(2017)277]** - para efeitos de análise e elaboração do presente relatório, devendo o mesmo ser remetido à CAE até ao dia 19 de julho de 2017.

Nesse sentido, a Comissão de Trabalho e Segurança Social designou a Deputada Susana Lamas, do Grupo Parlamentar do PSD, para elaborar o presente relatório.

A **Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera o Regulamento (UE) 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 - [COM(2017)277]** - deu entrada na Comissão de Assuntos Europeus no dia 07 de junho de 2017 para emissão do respetivo parecer sobre o princípio da subsidiariedade até ao dia 02 de setembro do corrente ano.

II – CONSIDERANDOS

1. Objetivo da proposta

De acordo com a Exposição de Motivos a Comissão Europeia, com a apresentação da **Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (UE) 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 - [COM(2017)277]**, pretende reduzir e prevenir práticas de execução divergentes e reforçar a eficácia e eficiência da execução transfronteiras no que se refere à regulamentação dos requisitos mínimos em matéria de tempos de condução diário e semanal máximo, pausas mínimas e períodos de repouso diário e semanal, através da cooperação entre os Estados Membros.

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.

A proposta relaciona-se com a iniciativa destinada a melhorar a execução da regulamentação em matéria de períodos de condução e de repouso, assim como à revisão das regras em curso sobre o acesso à profissão de transportador rodoviário e o acesso ao mercado do transporte internacional de mercadorias e de passageiros, e insere-se num quadro mais amplo da revisão em curso da legislação relativa aos transportes rodoviários.

As disposições previstas na presente proposta relativas ao repouso semanal destinam-se a melhorar a flexibilidade dos operadores, permitindo igualmente que os trabalhadores conservem períodos de repouso adequados, contribuindo assim para as ações prioritárias da Comissão, por forma a combater a injustiça social e a concorrência desleal, e cooperando para a criação de um enquadramento social para novas oportunidades de emprego social e condições comerciais equitativas.

2. Resultado das consultas das partes interessadas e das avaliações de impacto

2.1. Consulta das partes interessadas

O Regulamento «Tempo de Condução» (Regulamento (UE) n.º 561/2006) foi sujeito a uma avaliação REFIT *ex post* exaustiva em 2015-2017, 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.

O Regulamento «Tacógrafo» (Regulamento (UE) n.º 165/2014) 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.

A fim de preparar a proposta em apreço, foram realizadas amplas consultas das partes interessadas, sendo que o processo de consulta envolveu igualmente 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 de 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»;
- Seminários específicos no final do ano de 2015;
- Conferência sobre transportes rodoviários, em 19 de abril de 2016;
- 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;
- Entrevistas com 90 intervenientes (dos quais 37 condutores);
- Consulta pública, entre 5 de setembro e 11 de dezembro de 2016;
- Inquérito a um painel de PME entre 4 de novembro de 2016 e 4 de janeiro de 2017;
- Inquérito em linha aos condutores;

- Inquérito às autoridades nacionais e aos organismos nacionais de execução;
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.

2.2. 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.

A avaliação de impacto considerou quatro opções políticas. 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

Comissão de Trabalho e Segurança Social

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

A opção preferida da Comissão Europeia passa pelo reforço da execução, a segunda opção, combinada com o estabelecimento de critérios setoriais específicos para o destacamento de trabalhadores no setor dos transportes rodoviários, a quarta opção, por forma a que os impactos desta última opção reforcem os efeitos previstos decorrentes do reforço da execução, melhorando as condições de trabalho e repouso dos condutores.

A primeira opção aparentava ser a opção menos eficaz, decorrente das medidas serem voluntárias, podendo cada Estado Membro optar ou não pela sua introdução e a terceira opção poderia representar pesados efeitos secundários para os condutores do setor do transporte de passageiros, resultantes do reporte de repouso semanal poder implicar um aumento da fadiga e conseqüentemente aumentar os riscos para a segurança rodoviária.

Para a Comissão Europeia, a combinação da segunda e da quarta opção irá conduzir a ganhos de sinergia, economizando custos para os operadores, decorrentes da monitorização mais eficaz da regulamentação; irá igualmente permitir poupanças nos custos administrativos para os operadores que prestam serviços de transporte rodoviários transfronteiriços, assim como ao nível da redução das infrações e assim permitirá a realização de operações de transporte mais eficientes.

Inversamente, desencadeará um ligeiro aumento dos custos de execução para as autoridades nacionais durante o período de transição na introdução das regras revistas, assim como a combinação das opções referidas irá implicar um acréscimo dos custos de conformidade para certos operadores, decorrentes do pagamento do alojamento necessário para que o repouso semanal se faça fora do veículo.

Com a introdução destas alterações (nos artigos 3.º alínea h), 4.º adita alínea r), 6.º n.º 5, 7.º, 8.º n.º 6 e n.º 7, aditados artigos 8.º-A e 8.º-B, 9.º n.º 1, 12.º, 14.º n.º 2, 15.º, 19.º n.º 1, 22.º n.º 1 e n.º 2 e 25.º n.º 2 do Regulamento (CE) n.º 561/2006; e nos artigos 8.º n.º 1 e 34.º n.º 7 do Regulamento (UE) n.º 165/2014) a Comissão Europeia pretende 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, conforme já afirmado, 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.

3. Elementos jurídicos da Proposta

3.1. 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).

Comissão de Trabalho e Segurança Social

A presente revisão resulta do relatório da avaliação de impacto do Regulamento (CE) n.º 561/2006, da Diretiva 2006/22/CE relativa à execução das disposições do regulamento e da Diretiva 2002/15/CE relativa à organização do tempo de trabalho dos trabalhadores móveis que exercem atividades de transporte rodoviário e visa 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.

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 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].

3.2. Subsidiariedade e Proporcionalidade

Com a **proposta de alteração aos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 - [COM(2017)277]**, pretende-se corrigir as lacunas identificadas, tanto no Regulamento «Tempo de Condução» como no Regulamento «Tacógrafo», e contribuir para melhorar as condições de trabalho e comerciais no setor.

Comissão de Trabalho e Segurança Social

Pretende-se corrigir também a incapacidade que estas regras revelaram de responder aos desafios emergentes, sociais e mercantis enfrentados pelo setor.

Contudo, os objetivos definidos na presente proposta não podem ser suficientemente realizados unilateralmente pelos Estados Membros e apenas com uma intervenção coordenada e adequada poderão ser alcançados de forma mais eficaz ao nível da União Europeia, pelo que não se verifica qualquer violação do princípio da subsidiariedade.

A presente proposta está conforme com o princípio da proporcionalidade, na medida em que não excede o necessário para resolver os problemas identificados de inadequação das condições de trabalho dos condutores e de distorções da concorrência entre os operadores.

III – CONCLUSÕES

Face aos considerandos que antecedem, a Comissão de Trabalho e Segurança Social conclui o seguinte:

- 1) A Comissão de Assuntos Europeus remeteu a proposta de **REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera o Regulamento (UE) 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 - [COM(2017)277] - à**

Comissão de Trabalho e Segurança Social

Comissão de Trabalho e Segurança Social para que esta se pronunciasse;

- 2) A presente **proposta de alteração ao Regulamento (UE) 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 ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos** - visa reduzir e prevenir práticas de execução divergentes e reforçar a eficácia e eficiência da execução transfronteiras no que se refere à regulamentação dos requisitos mínimos em matéria de tempos de condução diário e semanal máximo, pausas mínimas e períodos de repouso diário e semanal;
- 3) Os objetivos da presente proposta não podem ser suficientemente realizados unilateralmente pelos Estados Membros, podendo ser alcançados de forma mais eficaz ao nível da União Europeia, pelo que não se verifica qualquer violação do princípio da subsidiariedade;
- 4) Do mesmo modo, por estar conforme com o princípio da proporcionalidade, a presente proposta não excede o necessário para atingir os objetivos enunciados;
- 5) A Comissão de Trabalho e Segurança Social dá por concluído o escrutínio da iniciativa em apreço.

IV – PARECER

A Comissão de Trabalho e Segurança Social é do seguinte Parecer:

- a) O presente Relatório deve ser remetido, nos termos da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterada pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, à Comissão de Assuntos Europeus, para os efeitos legais e regimentais aplicáveis.

- b) O escrutínio da presente iniciativa deve ser dado por concluído.

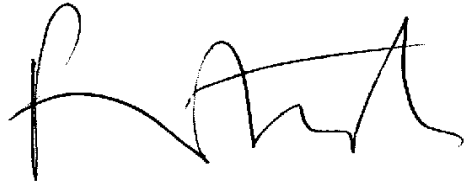
Palácio de S. Bento, 17 de julho de 2017.

A Deputada Relatora



Susana Lamas

O Presidente da Comissão



Feliciano Barreiras Duarte

Relatório
COM(2017)278

Relator: Deputado
Ricardo Bexiga (PS)

Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/EU para o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário.

ÍNDICE

PARTE I – ENQUADRAMENTO DA PROPOSTA

PARTE II – OBJETIVO DA PROPOSTA

PARTE III - PRINCÍPIOS DA SUBSIDIARIEDADE E DA PROPORCIONALIDADE

PARTE IV - CONCLUSÕES

PARTE I – ENQUADRAMENTO DA PROPOSTA

No setor dos transportes rodoviários, as regras sociais da União Europeia contribuem para a prossecução dos objetivos políticos de melhorar as condições de trabalho dos condutores, assegurar uma concorrência leal entre as empresas de transporte rodoviário e reforçar a segurança rodoviária para todos os utentes da estrada. Adaptar as regras às necessidades do setor, tornando-as mais fáceis de aplicar e executar de modo uniforme e eficaz é um elemento fundamental da estratégia da Comissão para integrar mais profundamente o mercado do transporte rodoviário na UE e tornar o setor mais justo, eficiente e socialmente responsável, tal como proposto no Livro Branco sobre os Transportes, de 28 de março de 2011.

As principais normas sociais aplicáveis ao transporte rodoviário incluem as disposições relativas à organização do tempo de trabalho dos condutores, previstas na Diretiva 2002/15/CE, os requisitos mínimos de execução, previstos na Diretiva 2006/22/CE, as regras em matéria de tempos de condução, pausas e períodos de repouso nos termos do Regulamento (CE) n.º 561/2006, e as disposições em matéria de destacamento de trabalhadores estabelecidas na Diretiva 96/71/CE e a Diretiva de execução 2014/67/UE. Estes atos jurídicos fazem parte de um conjunto mais vasto de medidas destinadas a melhorar as condições de trabalho dos condutores, assegurar uma concorrência leal entre os operadores e melhorar a segurança das estradas europeias, assim como assegurar o equilíbrio entre a proteção social dos condutores e a livre prestação de serviços transfronteiriços pelos operadores.

Uma avaliação *ex post* das disposições sociais no domínio dos transportes rodoviários e a sua execução, realizada no período compreendido entre 2015 e 2017, no âmbito do programa para a adequação e a eficácia da regulamentação (REFIT), concluiu que as regras em vigor não resolvem de forma eficaz e eficiente os riscos de deterioração das condições de trabalho nem as distorções da concorrência. Tal deve-se a lacunas no que diz respeito ao quadro jurídico. Determinadas regras são pouco claras, inadequadas ou difíceis de aplicar ou de executar, o que contribui para as diferenças existentes entre Estados Membros ao nível da aplicação das normas comuns e que potenciam a fragmentação do mercado interno.

A avaliação de impacto que acompanha a presente proposta legislativa conclui que as disposições em matéria de destacamento e os requisitos administrativos não se adequam à natureza móvel do trabalho dos condutores do setor dos transportes rodoviários internacionais. Esta situação provoca encargos regulamentares desproporcionados para os operadores e cria obstáculos injustificados à prestação transfronteiriça de serviços.

As dificuldades jurídicas e práticas na aplicação das regras relativas ao destacamento de trabalhadores para o setor dos transportes rodoviários foram realçadas no considerando 10 da Proposta da Comissão, de 8 de março de 2016, que altera a Diretiva 96/71/CE:

“Em virtude da natureza fortemente móvel do trabalho nos transportes rodoviários internacionais, a aplicação da Diretiva relativa ao destacamento de trabalhadores suscita problemas e dificuldades jurídicos específicos (nomeadamente nos casos em que a ligação com o Estado Membro em causa for insuficiente). Seria mais adequado que estes desafios fossem abordados no quadro da legislação setorial específica, juntamente com outras iniciativas da UE destinadas a melhorar o funcionamento do mercado interno dos transportes rodoviários”.

Assim, a presente proposta prevê uma abordagem global destinada a colmatar os riscos para os condutores resultantes de condições de trabalho inadequadas, nomeadamente as condições de trabalho e emprego e, simultaneamente, atenuar os encargos regulamentares excessivos impostos aos operadores e evitar distorções da concorrência. O objetivo geral é garantir o equilíbrio entre condições de trabalho adequadas para os condutores e livre prestação transfronteiriça de serviços para os operadores.

Por conseguinte, a proposta é coerente com os objetivos da Agenda Social da Comissão e com a iniciativa relativa à criação do Pilar Europeu dos Direitos Sociais. É também coerente com a Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, nomeadamente o artigo 31.º, que consagra o direito a condições de trabalho justas e equitativas.

A proposta pretende contribuir para o programa REFIT através da redução dos encargos regulamentares, da simplificação e adaptação de determinadas regras às necessidades específicas do setor. Além disso, prossegue os objetivos de uma melhor utilização dos instrumentos e sistemas de controlo existentes.

PARTE II – OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta procede à alteração da Diretiva 2006/22/CE, 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.

Assim, a proposta modifica o título da Diretiva, atualizando as suas disposições legais, passando a ter a seguinte redação: *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 (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 e da Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito às disposições sociais no domínio das atividades de transporte rodoviário e que revoga a Diretiva 85/599/CEE do Conselho.* São ainda alteradas todas as referências ao quadro legal anterior, no mesmo sentido.

Sem prejuízo de outras, as alterações ao n.º 3 do artigo 2.º definem que o Estado Membro deve organizar os controlos de modo a que, pelo menos, 3% dos dias de trabalhos dos condutores dos veículos em causa sejam controlados, atualizando a percentagem, conforme previsto no diploma base.

Sobre o intercâmbio de informações na aplicação das disposições nacionais de transposição desta diretiva, é aditada a alínea d) ao artigo 7.º, e sobre o fornecimento de informações solicitadas por outros Estados Membros é inserido o n.º 1-A no artigo 8.º, estabelecendo prazo para resposta a esta solicitação, bem como no que se refere à fundamentação do pedido.

O artigo 9.º é também alterado, permitindo que se estabeleçam, mediante atos de execução, a fórmula comum de cálculo da notação do risco das empresas, bem como os resultados dos controlos, aditando dois números que dizem respeito à utilização dos dados constantes do sistema nacional de classificação de riscos e à disponibilização das informações deste sistema.

A proposta de diretiva estabelece ainda regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário, mormente no que respeita ao tempo de trabalho.

A Diretiva 96/71/CE, relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços, aplica-se a empresas que destaquem um trabalhador para o território de um Estado Membro, por sua conta e sob a sua direção, no âmbito de um contrato celebrado entre a empresa destacadora e o destinatário da prestação de serviços que trabalha nesse Estado Membro, desde que durante o período de destacamento exista uma relação de trabalho entre a empresa destacadora e o trabalhador.

A proposta em apreço refere que as alíneas b) e c) do n.º 1 do seu artigo 3.º não devem ser aplicadas ao caso acima descrito dos condutores do setor do transporte rodoviário, sempre que estejam envolvidos em operações de transporte internacional, se o período de destacamento no seu território para desempenho dessas operações for igual ou inferior a três dias durante um período de um mês civil.

Também o cálculo dos períodos de destacamento previsto no n.º 2 do mesmo artigo sofre alterações, bem como a imposição de requisitos administrativos e medidas de controlo por parte dos Estados Membros deve obedecer ao disposto na proposta, principalmente no que respeita à declaração de destacamento, registos de tacógrafos, contrato de trabalho ou documento equivalente, recibos de retribuição.

PARTE III – PRINCÍPIOS DA SUBSIDIARIEDADE E DA PROPORCIONALIDADE

Nos termos do artigo 4.º, n.º 2, alínea g), do TFUE, a UE dispõe de competência partilhada com os Estados Membros no domínio dos transportes. No entanto, as regras em vigor só podem ser alteradas pelo legislador da UE.

Em virtude das lacunas existentes na legislação vigente, os Estados Membros aplicam e fazem cumprir a regulamentação social da UE de forma diferente, nomeadamente no que se refere às regras relativas ao destacamento de trabalhadores. As orientações ou a autorregulação por Estado Membro não devem ser suficientes para assegurar que as disposições em matéria social no setor do transporte rodoviário sejam aplicadas e executadas de forma coerente em toda a UE. Por conseguinte, justifica-se a tomada de medidas a nível da UE.

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

Pretende-se evitar eventuais encargos administrativos desnecessários para os operadores e tem por objetivo assegurar que os requisitos aplicáveis à cooperação administrativa e à assistência mútua entre os Estados Membros são proporcionais. A avaliação de impacto que acompanha a proposta concluiu que as medidas previstas não terão qualquer impacto desproporcionado sobre as PME.

Tendo em conta que a proposta introduz um número limitado de alterações na Diretiva 2006/22/CE e estabelece regras setoriais em matéria de destacamento de trabalhadores do setor do transporte rodoviário no que se refere às Diretivas 96/71/CE e 2014/67/UE, o instrumento escolhido é também uma diretiva.

PARTE IV – CONCLUSÕES

Tendo em consideração o anteriormente exposto, conclui-se:

1. A presente iniciativa respeita os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade, na medida em que os objetivos a alcançar serão mais eficazmente atingidos através de uma ação da União;
2. Atendendo à relevância política das matérias em causa, entende a Comissão de Trabalho e Segurança Social prosseguir o acompanhamento do processo legislativo, referente à presente iniciativa, nomeadamente através de troca de informação com o Governo;
3. A Comissão de Trabalho e Segurança Social dá por concluído o escrutínio da presente iniciativa, devendo o presente relatório, nos termos da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterada pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, ser remetido à Comissão de Assuntos Europeus para os devidos efeitos.

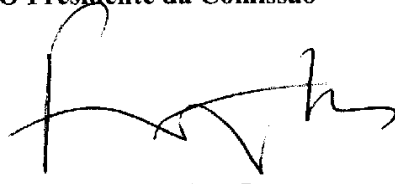
Lisboa, Palácio de S. Bento, 17 de julho de 2017.

O Deputado Relator



Ricardo Bexiga

O Presidente da Comissão



Feliciano Barreiros Duarte