



UNIÃO EUROPEIA

PARLAMENTO EUROPEU

CONSELHO

Bruxelas, 3 de abril de 2024
(OR. en)

2023/0155(COD)

PE-CONS 30/24

TRANS 67
SOC 102
CODEC 464

ATOS LEGISLATIVOS E OUTROS INSTRUMENTOS

Assunto: REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos relativos aos mínimos de pausas e aos períodos de repouso diários e semanais no setor do transporte ocasional de passageiros e à competência dos Estados-Membros para impor sanções por infrações ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 cometidas noutro Estado-Membro ou num país terceiro

REGULAMENTO (UE) 2024/...
DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de ...

que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos relativos aos mínimos de pausas e aos períodos de repouso diários e semanais no setor do transporte ocasional de passageiros e à competência dos Estados-Membros para impor sanções por infrações ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 cometidas noutro Estado-Membro ou num país terceiro

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 Europeu¹,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário²,

¹ JO C, C/2023/882, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/882/oj>.

² Posição do Parlamento Europeu de 13 de março de 2024 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de

Considerando o seguinte:

- (1) Boas condições de trabalho para os condutores e condições comerciais equitativas para as empresas de transporte rodoviário são da maior importância para criar um setor do transporte rodoviário seguro, eficiente e socialmente responsável, assegurar a não discriminação e atrair trabalhadores qualificados. Afigura-se, portanto, essencial que as regras sociais da União no domínio dos transportes rodoviários sejam claras, proporcionadas, adequadas à sua finalidade, fáceis de aplicar e de fazer cumprir, e sejam executadas de forma eficaz e coerente em toda a União.
- (2) As regras relativas aos tempos de condução diários e semanais, aos mínimos de pausas e aos períodos de repouso diários e semanais estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho³ aplicam-se aos operadores de transporte rodoviário e respetivos condutores, independentemente de se encontrarem ou não envolvidos no transporte de passageiros ou de mercadorias ou de se tratar ou não, no tocante ao transporte de passageiros, de um transporte regular ou ocasional.

³ 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) As especificidades do setor do transporte rodoviário ocasional de passageiros não se aplicam ao setor do transporte rodoviário de mercadorias ou ao setor do transporte rodoviário regular de passageiros. O transporte rodoviário ocasional de passageiros caracteriza-se por uma elevada sazonalidade e por diferentes períodos de tempo passados a conduzir, bem como por distâncias variáveis percorridas, que dependem das atividades turísticas realizadas pelos passageiros. Tem de satisfazer, sempre que viável, as necessidades dos passageiros, tais como pedidos não programados e espontâneos de paragens adicionais e de alterações do percurso ou do horário. Regra geral, o transporte rodoviário ocasional de passageiros envolve menos tempo de condução quando comparado com o transporte de mercadorias ou com os serviços de autocarro regulares. Além disso, normalmente, os condutores dormem em hotéis e raramente conduzem de noite. Por outro lado, durante o horário de trabalho, os condutores podem ter de desenvolver algumas atividades adicionais, amiúde resultantes de interações com os passageiros.
- (4) A avaliação *ex post* do Regulamento (CE) n.º 561/2006 concluiu que algumas das regras uniformes relacionadas com os mínimos de pausas e os períodos de repouso não se enquadram nas especificidades dos serviços de transporte rodoviário ocasional de passageiros. Posteriores avaliações realizadas pela Comissão a este respeito revelaram que alguns requisitos do Regulamento (CE) n.º 561/2006 relativos a pausas e períodos de repouso diários e semanais são inadequados e impraticáveis para condutores e operadores encarregados do transporte rodoviário ocasional de passageiros, dado que têm um impacto negativo na capacidade de organizar serviços de transporte ocasional de passageiros eficientes e de elevada qualidade, nas condições de trabalho para os condutores e, consequentemente, na segurança rodoviária.

- (5) Por conseguinte, é conveniente adaptar os requisitos relativos aos mínimos de pausas e aos períodos de repouso para que estes se adequem aos requisitos específicos dos serviços de transporte rodoviário ocasional de passageiros. É também conveniente harmonizar as regras aplicáveis aos serviços de transporte rodoviário ocasional de passageiros nacionais e internacionais.
- (6) Regras mais flexíveis para a programação de pausas e de períodos de repouso dos condutores que efetuem serviços de transporte rodoviário ocasional de passageiros não deverão, de forma alguma, comprometer a segurança dos condutores ou a segurança rodoviária, aumentar o nível de fadiga dos condutores ou resultar numa deterioração das condições de trabalho. Tal flexibilidade não deverá, por conseguinte, alterar as regras atuais relativas aos mínimos de pausas totais, aos tempos máximos de condução por dia e por semana e ao tempo máximo de condução quinzenal e à duração máxima do tempo de trabalho, nos termos da legislação aplicável, incluindo a Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁴.

⁴ Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2002, relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário (JO L 80 de 23.3.2002, p. 35).

- (7) A fim de garantir uma definição uniforme de serviços ocasionais de passageiros, é necessário esclarecer que a definição prevista no Regulamento (CE) n.º 1073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵ abrange tanto os serviços nacionais como os internacionais. Afigura-se igualmente apropriado atualizar a definição do serviço regular de passageiros para se referir ao Regulamento (CE) n.º 1073/2009, que revogou o Regulamento (CEE) n.º 684/92 do Conselho⁶.
- (8) Uma maior flexibilidade na programação das pausas para os condutores que efetuem serviços de transporte rodoviário ocasional de passageiros não deverá, de modo algum, causar mais fadiga ou stress aos condutores. Deverá garantir-se que os condutores efetuem pausas com uma duração mínima necessária que lhes permitam repousar-se de forma adequada e suficiente. Por conseguinte, é apropriado estabelecer uma duração mínima para cada pausa. Os condutores que efetuem serviços de transporte rodoviário ocasional de passageiros deverão poder dividir a sua pausa obrigatória em duas pausas de, pelo menos, 15 minutos cada, respeitando o período total mínimo de pausa exigido de 45 minutos. A maior flexibilidade na programação destas pausas não deverá, no entanto, impedir os condutores de fazerem pausas mais longas do que a duração mínima exigida ou de fazerem pausas adicionais.

⁵ Regulamento (CE) n.º 1073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 (JO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

⁶ Regulamento (CEE) n.º 684/92 do Conselho, de 16 de março de 1992, que estabelece regras comuns para os transportes internacionais de passageiros em autocarro (JO L 74 de 20.3.1992, p. 1).

- (9) A fim de garantir que não há uma utilização abusiva da maior flexibilidade na programação dos períodos de repouso dos condutores que efetuam serviços de transporte rodoviário ocasional de passageiros, é essencial delimitar claramente o âmbito dessa flexibilidade. Por conseguinte, os condutores deverão poder adiar o início dos seus períodos de repouso diário por um período máximo de uma hora, sempre que o tempo de condução nesse dia não tenha excedido sete horas, e deverão poder adiar o início dos seus períodos de repouso diário apenas quando realizam serviços ocasionais de passageiros únicos de seis dias ou mais. Tal flexibilidade deverá além disso ser limitada, por forma a que seja possível recorrer à derrogação das regras do período de descanso apenas uma vez durante o período da viagem, ou duas vezes em serviços ocasionais de passageiros únicos de oito dias ou mais. O recurso à derrogação não afeta a hora de início do último período de repouso semanal. A fim de assegurar uma aplicação efetiva e eficiente, deverá ser utilizada, para além dos registos tacográficos, uma cópia da folha de itinerário em papel ou em formato eletrónico até estar disponível uma folha de itinerário digital.
- (10) Os controlos pelas autoridades nacionais competentes do cumprimento das disposições do presente regulamento em matéria de pausas e períodos de repouso serão apoiados, conforme for adequado, pela Autoridade Europeia do Trabalho (AET).

- (11) Limitar a possibilidade de adiar o período de repouso semanal a 12 períodos consecutivos de 24 horas exclusivamente para serviços ocasionais de passageiros internacionais tem um impacto negativo em termos de igualdade de tratamento e concorrência leal e sem distorções entre os operadores, sobretudo pequenas e médias empresas. Os serviços ocasionais passageiros nacionais podem também prestar os seus serviços nas mesmas condições que os serviços ocasionais de passageiros internacionais em termos de distância percorrida ou da duração da viagem ou dos serviços prestados aos passageiros. Por conseguinte, os serviços ocasionais de passageiros nacionais deverão também beneficiar da possibilidade de adiar o período de repouso semanal.
- (12) A fim de facilitar a aplicação na prática, os condutores deverão ter a bordo do veículo, e ao longo de toda a viagem, uma "folha de itinerário", com informações essenciais sobre a viagem. Essa folha de itinerário já é utilizada para os serviços ocasionais de passageiros internacionais nos termos do Regulamento (CE) n.º 1073/2009. Em consonância com as disposições constantes do Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho⁷ no que respeita à conservação de registos manuais, os condutores deverão também ter a bordo cópias em papel ou em formato eletrónico das folhas de itinerário que abrangem os serviços de transporte ocasional de passageiros efetuado nos 28 dias anteriores e, a partir de 31 de dezembro de 2024, nos 56 dias anteriores.
- (13) A fim de melhorar a eficácia e eficiência da execução, deverão ser estabelecidas medidas e requisitos que tirem pleno partido das ferramentas digitais. A Comissão deverá avaliar que medidas são adequadas para digitalizar a folha de itinerário.

⁷ 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).

- (14) A fim de assegurar serviços ocasionais de passageiros eficientes e de elevada qualidade, bem como boas condições de trabalho e de condução para os condutores, a Comissão deverá avaliar a aplicação das regras aplicáveis aos serviços ocasionais de passageiros e o seu efeito nas condições de trabalho dos condutores e na atratividade do setor. A Comissão deverá, em particular, monitorizar a utilização das derrogações introduzidas pelo presente regulamento, avaliando se o tempo total acumulado de condução durante o período abrangido por uma derrogação é, ou não, excessivo, contribuindo para a fadiga e o stress do condutor, ou se afeta, ou não, a segurança rodoviária.
- (15) O Regulamento (CE) n.º 561/2006 exige que os Estados-Membros determinem o regime de sanções aplicável às infrações a esse regulamento e ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 e assegurem a aplicação dessas regras. No seu acórdão de 9 de setembro de 2021, no processo C-906/19⁸, o Tribunal de Justiça precisou que os Estados-Membros não podem impor uma sanção depois de terem detetado uma infração ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 cometida no território de outro Estado-Membro e pela qual ainda não tenha sido imposta nenhuma sanção. O Tribunal reconheceu que na medida em que este aspeto da regulamentação em vigor pode produzir efeitos negativos sobre as condições de trabalho dos condutores e sobre a segurança rodoviária, cabe ao legislador da União decidir de uma eventual modificação. Tendo em conta que é frequente as infrações aos regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 serem concomitantes e que o objetivo do Regulamento (UE) n.º 165/2014 é assegurar o cumprimento do Regulamento (CE) n.º 561/2006, afigura-se adequado que as sanções possam ser impostas a uma empresa ou a um condutor por infrações a ambos os regulamentos quando tais infrações são detetadas no território de um Estado-Membro, embora tenham sido cometidas no território de outro Estado-Membro ou de um país terceiro.

⁸ Acórdão do Tribunal de Justiça de 9 de setembro de 2021, FO contra Ministério Público, C-906/19, ECLI:EU:C:2021:715, n.º 45.

- (16) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, a saber garantir uma concorrência leal e melhorar as condições de trabalho e a segurança rodoviária através da harmonização das regras relativas a pausas e períodos de repouso para os condutores que efetuem serviços de transporte rodoviário ocasional de passageiros e assegurar que os Estados-Membros possam impor sanções por infrações às regras aplicáveis aos tacógrafos detetadas no seu território, independentemente do local onde essas infrações tenham sido cometidas, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, em virtude da natureza dos objetivos, ser mais bem alcançados a nível da União, a União pode adotar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos.
- (17) A Comissão deverá promover, associando plenamente os parceiros sociais e os Estados-Membros, uma abordagem comum para a execução, aplicação e garantia do cumprimento do presente regulamento, nomeadamente através da elaboração de orientações e da promoção da cooperação entre todas as partes interessadas.

- (18) A fim de permitir que se garanta o cumprimento adequado do presente regulamento, a Comissão deverá incluir, o mais rapidamente possível aquando da revisão do Regulamento de Execução (UE) 2016/799 da Comissão⁹ ou de qualquer ato de execução que o substitua, e o mais tardar 18 meses após a entrada em vigor do presente regulamento, especificações técnicas para os tacógrafos inteligentes que facilitem o controlo por parte das autoridades de controlo do cumprimento, de forma a que tacógrafos inteligentes registem igualmente se o veículo é utilizado em serviços regulares ou ocasionais de passageiros.
- (19) Por conseguinte, o Regulamento (CE) n.º 561/2006 deverá ser alterado em conformidade,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

⁹ Regulamento de Execução (UE) 2016/799 da Comissão, de 18 de março de 2016, que dá execução ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece os requisitos para construção, ensaio, instalação, funcionamento e reparação de tacógrafos e seus componentes (JO L 139 de 26.5.2016, p. 1).

Artigo 1.º

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

1) No artigo 4.º, a alínea n) passa a ter a seguinte redação:

- "n) "Serviços regulares de passageiros", os “serviços regulares” e os “serviços regulares especializados” na aceção do artigo 2.º, pontos 2 e 3, respetivamente, do Regulamento (CE) n.º 1073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho*, quer sejam nacionais ou internacionais;
- n-A) "Serviços ocasionais de passageiros", os “serviços ocasionais” na aceção do artigo 2.º, ponto 4, do Regulamento (CE) n.º 1073/2009, quer sejam nacionais ou internacionais;

* Regulamento (CE) n.º 1073/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado internacional dos serviços de transportes em autocarro e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 (JO L 300 de 14.11.2009, p. 88).";

- 2) No artigo 7.º, é inserido o seguinte parágrafo, após o segundo parágrafo:

"Para um condutor que efetue um serviço ocasional de passageiros, a pausa a que se refere o primeiro parágrafo pode também ser substituída por duas pausas de, pelo menos, 15 minutos cada, distribuídas ao longo do tempo de condução a que se refere o primeiro parágrafo, de modo a dar cumprimento ao disposto no primeiro parágrafo.";

- 3) O artigo 8.º é alterado do seguinte modo:

- a) É inserido o seguinte número:

"2-A. Desde que tal não comprometa a segurança rodoviária e as condições de trabalho dos condutores, o condutor que efetue um serviço ocasional de passageiros único com uma duração de, pelo menos, seis períodos consecutivos de 24 horas pode derrogar do disposto no n.º 2, primeiro parágrafo, gozando o período de repouso diário uma vez dentro de um período máximo de 25 horas após o final do período de repouso diário ou semanal precedente, contanto que o tempo total de condução acumulado para esse dia não tenha excedido sete horas. Pode recorrer-se duas vezes a essa derrogação num serviço ocasional de passageiros único com uma duração de, pelo menos, 8 períodos consecutivos de 24 horas, desde que sejam respeitadas as mesmas condições. O uso dessa derrogação não prejudica a duração máxima do tempo de trabalho previsto na legislação aplicável.";

b) O n.º 6-A é alterado da seguinte forma:

i) a frase introdutória passa a ter a seguinte redação

"Em derrogação do disposto no n.º 6, o condutor que efetue um serviço ocasional de passageiros único pode adiar o período de repouso semanal por um máximo de 12 períodos consecutivos de 24 horas após um período anterior regular de repouso semanal, desde que:",

ii) é suprimida a alínea a),

iii) é aditado o seguinte parágrafo:

"A Comissão examina as opções para a digitalização da folha de itinerário referida no artigo 16.º, n.º 4, no contexto dos esforços de digitalização mais vastos no setor do transporte rodoviário.";

4) Ao artigo 16.º, são aditados os seguintes números:

"4. Para efeitos de controlos na estrada, até que seja disponibilizada uma folha de itinerário digital, o condutor deve poder justificar o recurso às derrogações previstas no artigo 7.º, terceiro parágrafo, e no artigo 8.º, n.ºs 2-A e 6-A:

a) tendo a bordo do veículo uma folha de itinerário que contenha as informações exigidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1073/2009, sendo que a empresa de transporte é responsável por munir o condutor das folhas de itinerário preenchidas antes de cada viagem; e

- b) tendo a bordo do veículo cópias, em papel ou em formato eletrónico, das folhas de itinerário que abranjam os 28 dias anteriores e, a partir de 31 de dezembro de 2024, os 56 dias anteriores.

A obrigação referida no primeiro parágrafo, alínea b), deixa de se aplicar, o mais tardar, quando o veículo tiver um tacógrafo que permita registar o tipo de serviço de passageiros a que se refere o n.º 5.

Nos serviços nacionais, pode ser utilizada a folha de itinerário aplicável aos serviços internacionais, adaptada para indicar que é utilizada para o serviço nacional. Se se justificar, a Comissão pode adotar um ato de execução que estabeleça o formato da folha de itinerário para os serviços nacionais, a fim de simplificar o controlo do cumprimento. O referido ato de execução é adotado pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 24.º, n.º 2-A.

O mais tardar em 31 de dezembro de 2026, a Comissão avalia as opções para digitalizar a folha de itinerário para os condutores que efetuam serviços ocasionais de passageiros em termos de viabilidade, relação custo-eficácia e seu impacto na aplicabilidade e nas condições de trabalho dos condutores e, se for caso disso, apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho uma proposta legislativa relativa a tal digitalização.

Essa avaliação abrange a elaboração de uma folha de itinerário digital contendo as informações exigidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1073/2009, a fim de permitir o seu registo eletrónico antes do início da viagem numa interface multilingue, à qual os operadores têm acesso. Para esse fim, a Comissão pode também explorar a possibilidade de desenvolver um ou mais módulos novos para o Sistema de Informação do Mercado Interno criado pelo Regulamento (UE) n.º 1024/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho*.

5. A fim de assegurar a aplicação e o controlo do cumprimento uniformes do artigo 7.º, terceiro parágrafo, e do artigo 8.º, n.ºs 2-A e 6-A, a Comissão deve, na primeira ocasião em que proceder à revisão do Regulamento de Execução (UE) 2016/799** da Comissão, ou de um ato de execução que o substitua, e o mais tardar até ... [dezoito meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento modificativo], adotar atos de execução que estabeleçam especificações técnicas adequadas que permitam registar e armazenar no tacógrafo dados relativos ao tipo de serviço de transporte de passageiros, a saber, o serviço regular ou ocasional de passageiros. A data de aplicação desses atos de execução é fixada após consulta das partes interessadas pertinentes. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 24.º, n.º 2-A.

* Regulamento (UE) n. 1024/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2012, relativo à cooperação administrativa através do Sistema de Informação do Mercado Interno e que revoga a Decisão 2008/49/CE da Comissão (Regulamento IMI) (JO L 316 de 14.11.2012, p. 1).

** Regulamento de Execução (UE) 2016/799 da Comissão, de 18 de março de 2016, que dá execução ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece os requisitos para construção, ensaio, instalação, funcionamento e reparação de tacógrafos e seus componentes (JO L 139 de 26.5.2016, p. 1).";

- 5) É inserido o seguinte artigo:

"Artigo 17.º-A

Até 31 de dezembro de 2028, a Comissão elabora um relatório de avaliação das consequências das disposições do presente regulamento relativos ao setor dos serviços ocasionais de passageiros no que respeita à segurança rodoviária e aos aspetos sociais, em particular as condições de trabalho dos condutores. A Comissão envia esse relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho. Se o considerar adequado, a Comissão apresenta as propostas legislativas pertinentes.";

- 6) No artigo 19.º, n.º 2, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

"2. Os Estados-Membros devem dotar as autoridades competentes da capacidade para aplicar sanções às empresas e/ou aos condutores por infrações ao presente regulamento ou ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 detetadas no seu território pelas quais ainda não tenham sido impostas sanções, ainda que tais infrações tenham sido cometidas no território de outro Estado-Membro ou de um país terceiro.".

Artigo 2.º

O presente regulamento 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
A Presidente

Pelo Conselho
O Presidente/ A Presidente
